

De gemeenteraad van Arnhem heeft op 19 maart 2025 besloten om de snelheidslimiet van alle hoofdwegen in Arnhem van 50 km/h naar 30 km/h te verlagen.

Dit is een onderdeel van het duurzaam mobiliteitsplan dat op die dag is vastgesteld door de gemeenteraad.

<https://arnhem.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/215a0855-bac6-452d-bc1a-94687f79e007?documentId=a1b3abae-669e-4e55-a6c1-eeee12b95a1&agendatItemId=1027c5b3-33b1-464a-8147-3c8605b57783>

<https://arnhem.bestuurlijkeinformatie.nl/Agenda/Document/215a0855-bac6-452d-bc1a-94687f79e007?documentId=18bf2421-0441-411e-8bf0-cf126ab8f8c3&agendatItemId=1027c5b3-33b1-464a-8147-3c8605b57783>

Het plan op zich is niet slecht maar een aantal onderdelen gaan meer een last dan een voordeel zijn voor de inwoners en bezoekers van Arnhem.

De gemeente zegt de maatregel van het verlagen van de snelheid te willen doorvoeren omdat het zorgt voor minder verkeersongelukken, minder geluidsoverlast, minder uitstoot, het gaat fietsen, lopen, het gebruik van het ov stimuleren en het zou sluipverkeer in de stad laten afnemen.

Volgens de gemeente komen er minder ongelukken, dit wordt ook bevestigd door onderzoeken hiernaar. Alleen nou is het zo dat er in Arnhem in 2024 maar 2 dodelijke verkeersongelukken waren, dit is natuurlijk heel treurig, maar gaan we hiervoor iedereen 30 km/h laten rijden? Want de meeste verkeersongelukken gebeuren doordat mensen niet goed opletten, gevaarlijk rijgedrag, slecht zicht en slechte infrastructuur maar niet perse doordat iemand 50 rijdt.

Er zou ook minder geluidsoverlast zijn maar geluidsreductie door lagere snelheid is vooral merkbaar als de verkeersintensiteit gelijk blijft of afneemt. Als verkeer langzamer gaat rijden maar met dezelfde hoeveelheid voertuigen rijdt, kan het effect minimaal zijn. En met verkeersremmende maatregelen zoals drempels of een minirotonde kan er uiteindelijk juist meer geluidsoverlast zijn.

Het effect van snelheidsverlaging op uitstoot is onzeker en soms tegenstrijdig. Sommige analyses laten zien dat bij lagere snelheden juist meer CO₂ en fijnstof kan ontstaan doordat voertuigen meer moeten accelereren en afremmen. Bij een onderzoek van CE Delft kwamen ze erachter dat er bij een snelheidsreductie van 140 km/h naar 130 km/h 20 gram minder co₂ per gereden kilometer werd uitgestoten, maar van 90 km/h naar 80 km/h is dit nog maar 10 gram. De relatie tussen snelheidsverlaging en minder CO₂-uitstoot lijkt bij een reductie van 50 km/h naar 30 km/h zo afgezwakt dat er geen sprake meer is van noemenswaardige reductie van CO₂-uitstoot. En doordat mensen

De maatregel zou ook zorgen voor meer gebruik van het ov en meer fietsers en voetgangers in de stad, dit klinkt allemaal heel mooi. Maar de gemeente Amsterdam verwacht maar 2 tot

3% minder verplaatsingen per auto nadat ze hun halve hoofdwegennet hebben veranderd naar 30 km/h, deze daling is dus eigenlijk bijna niet merkbaar. En dan gaat het ook om de manier hoe de gemeente dit wil bereiken namelijk zoals er in het plan staat:

‘De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg.’

Hiermee zegt de gemeente eigenlijk dat ze de automobilist willen belemmeren zodat de fiets een aantrekkelijker vervoersmiddel lijkt. Dit is naar mijn mening eigenlijk je eigen zin doordrammen omdat de gemeente een utopisch beeld van Arnhem heeft waarin er bijna geen auto's zijn. Maar dit is gewoonweg nog niet mogelijk nu! Want uiteindelijk zullen er meer mensen door belemmerd worden dan geholpen want als je ergens op de fiets naar toe wilt dan liggen er overal toch al fietspaden en veilige oversteekplekken in de stad, dus als iemand ergens graag met de fiets naar toe wilt dan kan dat toch al. En daar hoeft je dan niet de automobilist voor te belemmeren.

De maatregel zou ook zorgen voor minder sluipverkeer maar het meeste sluipverkeer in Arnhem is er vooral doordat de Pleijroute vaak vast staat. Dit probleem wordt sowieso al verleden tijd aangezien de A15 nu echt doorgetrokken gaat worden naar de A12 waardoor de Pleijroute over een paar jaar dus al minder vast gaat komen te staan. Dus dan is het meeste sluipverkeer in Arnhem al opgelost.

Al met al is het een plan met slechte onderbouwing aangezien het overgrote deel van het woon/werk verkeer met de auto gebeurt. En in tijden dat er al zoveel beperkingen en restricties zijn niet alleen in het verkeer maar ook daarbuiten. Lijkt het mij niet handig om deze maatregel nu in te voeren.

Bronnen:

https://www.verkeerskunde.nl/2021/10/04/30indekom/?utm_source=chatgpt.com&gdpr=accept

<https://www.via15.nl/project/doortrekken+a15/default.aspx>