

Verkeersagenda Arnhem 2010-2020

Arnhem..... aantrekkelijk bereikbaar

Een discussienotitie op weg naar de
Verkeersagenda Arnhem 2010-2020

ARNHEM AANTREKKELIJK BEREIKBAAR

Een discussienotitie op weg naar de
Verkeersagenda Arnhem 2010-2020

Het college van burgemeester en wethouders heeft de discussienotitie **Arnhem.....aantrekkelijk bereikbaar** op 15 december 2009 vastgesteld.
De raadscommissie Volkshuisvesting, Verkeer, Ruimtelijke Ordening en Milieu (VROM) heeft deze discussienotitie op 18 januari 2010 informierend behandeld.



Inhoudsopgave

1. INLEIDING
2. TERUGBLIK 2000-2009
3. EEN NIEUWE VISIE: ARNHEM..... AANTREKKELIJK BEREIKBAAR
4. WAT ER NIEUW IS AAN DE VISIE
5. HOE WE DE VISIE VERDER UITWERKEN

BIJLAGE 1 UITGEVOERDE PROJECTEN PERIODE 2000-2008

BIJLAGE 2 SAMENVATTING BEVINDINGEN & CONCLUSIE AUDIT BEREIKBAARHEID



ZONE



Ma t/m za 09.00-18.00 u.
Koopavonden 18.00-21.00 u.
Koopzondagen 09.00-18.00 u.

Parkeren met parkeerschijf
Toegestaan tot max. 2u.

A R¹¹⁰
Ø 110
9,9
12,4



1

INLEIDING

Arnhem kent als basis voor haar verkeers- en vervoersbeleid het Stedelijk Verkeers- en VervoersPlan (SVVP) uit 2000. Bijna 10 jaar later hebben college en raad dit verkeersplan tegen het licht laten houden. Wat hebben we gedaan en wat zijn daar de effecten van? Dragen deze effecten bij aan de doelen die we ons stellen? Stellen we die doelen nog zo?

Begin 2009 besloot de raad om haar verkeersbeleid te actualiseren en vast te leggen in de Verkeersagenda Arnhem 2010-2020. Ter voorbereiding daarvan hebben verschillende groepen – de externe klankbordgroep, de interne projectgroep, de afdeling verkeer, het digipanel – teruggekeken op de afgelopen periode en hun meningen over de huidige verkeerssituatie in Arnhem gegeven.

Voorliggend stuk is een discussienotitie. De kern ervan is een eerste schets op de hoofdlijnen van een nieuwe verkeersvisie voor de periode 2010-2020. Deze visie leiden we in hoofdstuk 2 kort in met de belangrijkste conclusies uit de terugblik en meninginventarisatie. In hoofdstuk 3 beschrijven we vervolgens een eerste schets voor een nieuwe visie op het toekomstige verkeer in Arnhem. Tot slot benoemen we in hoofdstuk 4 wat er anders is aan deze visie ten opzichte van het verleden en beantwoorden we in hoofdstuk 5 de vraag hoe we de verkeersvisie verder gaan uitwerken.



2

TERUGBLIK 2000-2009

De essentie van het verkeersbeleid in het SVVP uit 2000 was het waarborgen van de bereikbaarheid van vitale functies in de stad, het vergroten van de verkeersveiligheid, het verbeteren van het (leef-)milieu, te bereiken door het terugdringen van de groei van het autogebruik en het sterk stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer.

Om deze doelen te halen, hebben we in de afgelopen 10 jaren de nodige verkeersmaatregelen uitgevoerd. Bijlage 1 geeft hiervan een (niet volledig) overzicht. Terugkijkend springt er één project uit: de Omsingeling Doorbroken. Door het anders inrichten van de verkeersruimte op de centrale verkeersvoorziening – de singels – zijn de doorstroming van het autoverkeer en de bus verbeterd, zijn er betere fietsvoorzieningen gekomen, kunnen voetgangers makkelijker oversteken en is de kwaliteit van het groen verbeterd.

Ook op regionaal vlak is er het nodige gebeurd en zijn we alert op de uitbreidingsplannen van het hoofdwegenet rondom Arnhem. Maar niet alleen de weg, ook het spoor door Arnhem is onderhevig aan capaciteitsuitbreiding.

WAT HEBBEN AL DIE MAATREGELEN NU OPGELEVERD?

We noemen hierna de belangrijkste resultaten zoals vermeld in de opgestelde Benchmark modal split Arnhem¹ en in de gemaakte evaluatie Verkeersagenda Arnhem².

Benchmark modal split Arnhem: Arnhem vergeleken met andere gemeenten

Allereerst hebben we Arnhem in 2007 vergeleken met Arnhem in 2000. Daaruit blijkt dat de vervoerwijzekeuzeverdeling in de periode 2000-2007 nauwelijks is veranderd. Hooguit pakken Arnhemmers tegenwoordig wat sneller de auto voor korte verplaatsingen binnen de stad.

Vervolgens hebben we Arnhem voor wat betreft de vervoerwijzekeuze vergeleken met andere middelgrote

steden. Daaruit blijkt dat Arnhem een hoog aandeel verplaatsingen van buiten Arnhem naar binnen en andersom kent. Hoger dan de meeste andere steden. Dit wijst op de regiofunctie van Arnhem. Verder valt op dat het aandeel autogebruik erg hoog is (alleen Den Bosch scoort hoger, alle andere gemeenten lager) en dat het aandeel bus hoog is. Het aandeel fiets echter is laag. De opstellers van de benchmark noemen de volgende potenties/opgaven:

- voor de interne verplaatsingen om het aandeel fiets te verhogen zonder dat het relatieve hoge aandeel openbaar vervoer vermindert, dus meer fiets en minder auto en
- voor de externe verplaatsingen om het aandeel openbaar vervoer sterker te laten stijgen dan het aandeel auto.

Intensiteit autoverkeer op gemeentelijke wegen licht gegroeid

Op de verkeersaders in Arnhem heeft van 2002-2008 een lichte groei van de verkeersintensiteit plaatsgevonden. Deze groei varieert van 1% meer verkeer op de radialen in Arnhem-noord, 6% meer verkeer op de centrumring en 7% meer verkeer op de hoofdwegen in Arnhem-zuid als gevolg van de nieuwbouw in Schuytgraaf. Er is wel een duidelijke groei waarneembaar op de A12 (+14% van 2000-2008) en de provinciale wegen rondom Arnhem (+11% van 2000-2007). (Bron: diverse tellingen van diverse wegbeheerders, 2000-2008.)

Doorstroming rond centrum verbeterd door Omsingeling Doorbroken

Belangrijkste winstpunt van de Omsingeling Doorbroken is dat de doorstroming verbeterd is en dat er daardoor ook sprake is van een verbeterde bereikbaarheid van de binnenstad. Logischerwijs is de intensiteit op de buitensingels toegenomen en de intensiteit op de binnensingels afgenomen. (Bron: Projectafsluiting Omsingeling Doorbroken, oktober 2009.)

¹ Benchmark modal split Arnhem, Ontwikkeling van modal split in Arnhem (2000 en 2007) en een vergelijking met andere middelgrote steden, Goudappel Coffeng, oktober 2009

² Verkeersagenda Arnhem 2015, verantwoording fase 1, 2e ontwerp, augustus 2009



Waardering bereikbaarheid binnenstad toegenomen

De waardering voor de bereikbaarheid van de binnenstad is toegenomen. Gaven bezoekers in 2000 voor de autobereikbaarheid nog het cijfer 5,4; in 2008 gaven ze het cijfer 5,9. Voor de fietsbereikbaarheid is de waardering toegenomen van 7,7 naar 8,2. Voor de openbaarvervoerbereikbaarheid is de toename van 7,5 naar 7,8. (Bron: Binnenstadsmonitoren.)

Fietsgebruik naar binnenstad toegenomen

Het gebruik van de fiets van bezoekers aan de binnenstad uit Arnhem is fors toegenomen (aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze: van 19% in 2000 naar 33% in 2008). Ook is het gebruik van de gratis bewaakte fietsstallingen boven verwachting. Op piekmomenten zijn deze vol. (Bronnen: Binnenstadsmonitoren en Parkeerbedrijf Arnhem.)

Busgebruik naar en van binnenstad lijkt gedaald

Ondanks het gelijk gebleven aandeel openbaar vervoer in Arnhem in de periode 2000-2008 is in die periode het aandeel binnenstadbezoekers dat per bus komt gedaald. Voor de bezoekers uit Arnhem is de daling 5% en voor binnenstadbezoekers van buiten Arnhem 3%. Een oorzaak hiervoor zouden de werkzaamheden aan Arnhem Centraal kunnen zijn. (Bron: Binnenstadsmonitoren.)

Halvering aantal geregistreerde verkeersslachtoffers

Met de verkeersveiligheid zijn de afgelopen 10 jaar zeer aansprekende resultaten behaald. Sinds 2000 is er sprake is van halvering van het aantal geregistreerde verkeersslachtoffers! Dat is veel meer dan verwacht en tot doel gesteld. (Bron: Dienst Verkeersongevallenregistratie, diverse jaren.)

Aantal verkochte parkeertickets afgenomen

Het aantal verkochte parkeertickets in de binnenstad is over de periode 2000-2008 met 8% afgenomen. Deze afname treft niet alleen Arnhem. Vele andere gemeenten kampen hiermee. We onderzoeken hoe dit komt. Ligt het aan het teruglopen van het aantal bezoekers aan de binnenstad of ligt het aan het kiezen van andere vervoerwijzen dan de auto naar en van de binnenstad? (Bron: Parkeerbedrijf Arnhem.)

Bereikbaarheid van banen vanuit Arnhem is beter dan elders

Uit de Atlas voor gemeenten blijkt dat Arnhem in 2007 de gemeente was die het beste scoorde op de bereikbaarheid van banen. Arnhemmers kunnen goed hun werk in en buiten Arnhem bereiken ten opzichte van werkers in andere steden van vergelijkbare grootte. Deze bereikbaarheid staat wel onder druk. (Bron: Atlas voor gemeenten, diverse jaren.)

Hoewel we niet alle doelen halen, overheerst in deze terugblik een positief beeld over de bereikte resultaten.

Naast dit bureauwerk zijn ook meningen geïnventariseerd. Hiervoor hebben we verschillende groepen gevraagd hoe zij tegen het huidige verkeer in Arnhem aankijken: de leden van het digipanel³, een externe klankbordgroep, de interne projectgroep en de afdeling verkeer. De gevraagden zien het behouden/verbeteren van de kwaliteit van de verkeersafwikkeling als belangrijkste uitdaging voor de komende tijd. De centrumring, de John Frostbrug, de IJsselbruggen en de Pleijroute zijn specifiek genoemde wegvakken. Het terugdringen van doorgaand verkeer in de stad, versterken van het regionaal openbaar vervoer (Lingewaard/Overbetuwe, Ede/Barneveld), meer transferia, een betere afstemming auto/bus/fiets in verkeersregelingen, meer benutten van de potentie van de fiets, betere oversteekbaarheid van de hoofdwegen, de kwaliteit van de verharding en de openbare ruimte en te weinig aandacht voor de voetganger zijn andere genoemde punten.

Maar ook algemene adviezen over hoe het beter kan: velen vinden communiceren over het verkeersbeleid van groot belang. Laat zien wat je doet, waarom je dat doet en blijf daarvoor staan. Maar ook: wees kritisch met het uitbreiden van de verkeersruimte. Of: benut de informatie- en communicatietechnologische vooruitgang voor steeds geavanceerdere verkeersregelsystemen. Ook: bevorder verkeersveilig gedrag. En tot slot: zorg door monitoren dat je een goed beeld hebt van de verkeersontwikkelingen in de stad.

NAAR EEN NIEUWE VERKEERSVISIE OP HOOFDLIJNEN

Opvallend is dat de genoemde wensen herkenbare wensen zijn en geen breuk vormen met de manier waarop Arnhem met het verkeer omgaat.

We doen het op verkeersgebied zo gek nog niet in Arnhem. De bereikbaarheid van de binnenstad heeft met Omsingeling Doorbroken een forse verbeterimpuls gehad. Mede daardoor zijn we tot beste binnenstad van Nederland verkozen. Waren de bereikbaarheidsproblemen in de eerste jaren van deze eeuw politiek en maatschappelijk heikele punten, nu zijn ze dat al lang niet meer. Niet omdat ze niet meer bestaan, maar wel omdat de meesten onderkennen dat de verkeersproblemen die Arnhem nu kent zich eigenlijk alleen maar in de spitsen voordoen. Ze zijn in een stad als Arnhem in deze omvang normaal.

We kunnen voor een deel voortborduren op de uitgangspunten van het SVVP. Het op peil houden van de bereikbaarheid blijft belangrijk. We doen dat met aandacht voor veiligheid en milieu. En we proberen de verkeersdruk zoveel mogelijk op te vangen door bestaande ruimte beter te benutten. Een belangrijk verschil is echter dat we ons niet meer uitspreken tegen de groei van de automobiliteit en dat we meer aandacht vragen voor handige manieren om met deze groei om te gaan en deze groei te beperken. Zoals dynamisch verkeersmanagement (slim

³ Ervaren knelpunten in het Arnhemse verkeer. Een onderzoek onder leden van het digitale panel Arnhem. Gemeente Arnhem, Onderzoek en statistiek, juli 2009



Gratis
bewaakte
fietsenstalling

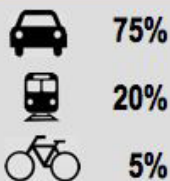
doorrijden en doseren), het faciliteren van de parkeer- vraag en mobiliteitsmanagement (slim reizen). Ook de leefbaarheid wordt een steeds belangrijker aandachtspunt bij het slim doseren van het verkeer en het voorzien in de parkeerbehoefte.

Wat we nu belangrijk vinden, is een vitale stad, is werkgelegenheid, is leefbaarheid, zijn ontwikkeling en ontplooiing van de stad Arnhem en haar inwoners. Een vitale stad is een bereikbare stad, een aantrekkelijk bereikbare stad. We spreken daarmee de wens uit dat de activiteiten als wonen, werken, winkelen en recreëren in Arnhem mensen "aantrekken". De manier waarop deze activiteiten bereikbaar zijn, moet als het ware in zichzelf ook aantrekkelijk werken. *Arnhem heeft het goed voor elkaar, je komt er wel en je komt er graag.*

Arnhem 2005-2007



Modal split in % van het totaal aantal verplaatsingen



Aandeel ritkilometers in % van het totaal aantal verplaatsingen



Aandeel intern/ extern in % van het totaal aantal verplaatsingen

Aantal inwoners: 144.000 (CBS, 2008)



3

EEN NIEUWE VISIE: ARNHEM..... AANTREKKELIJK BEREIKBAAR

“Arnhem wil haar identiteit versterken, haar imago verbeteren en meer functioneren als centrum van het oosten van het land”, zo staat in ons stadsprogramma Arnhem Aantrekkelijke Centrumstad. Om hieraan bij te dragen, streven we in onze verkeersvisie naar een **duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad**.

Vooraf in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst het bestaande beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van verkeersruimte. Veiligheid, leefbaarheid, gezondheid en aantrekkelijkheid vormen belangrijke randvoorwaarden om tot duurzame verkeersoplossingen te komen.

Arnhem groeit en daarmee ook de mobiliteit in onze stad. Een goede autobereikbaarheid is belangrijk, maar als iedereen tegelijk met de auto naar het centrum rijdt, loopt het verkeer vast. Duurzame, aantrekkelijke bereikbaarheid vraagt daarom om een samenhangend pakket van maatregelen. Snelle, aantrekkelijke fiets- en OV-systemen moeten een verleidelijk alternatief vormen voor die comfortabele, maar ruimte-eisende autorit. Dynamisch verkeersmanagement (het regelen van het verkeer op straat) en mobiliteitsmanagement (het beïnvloeden van de vervoerwijzekeuze) zijn belangrijke instrumenten om de groeiende mobiliteit in goede banen te leiden. En parkeerregulering is ons middel om schaarse parkeer ruimte in dichtbebouwde gebieden in en rond het centrum te verdelen. Tegelijk vraagt een aantrekkelijk bereikbare stad ook goede voorzieningen voor voetgangers.

Het is een illusie te denken dat de gemeente in haar eenzijdige alle toekomstige mobiliteitsvraagstukken kan aanpakken. Om Arnhem ook op termijn aantrekkelijk bereikbaar te houden, zoeken wij dus samenwerking met andere overheden, met het bedrijfsleven, bewoners en hun vertegenwoordigers.

DE HOOFDLIJNEN VAN EEN NIEUWE VERKEERSVISIE

Een goede doorstroming van het **autoverkeer** op de landelijke en regionale hoofdwegen rond Arnhem is

essentieel voor een goede bereikbaarheid van onze stad en daarmee voor haar economisch functioneren. Arnhem ligt op een kruispunt van autosnelwegen: noord-zuid de A50 en west-oost de A12 en de A15. Dat maakt Arnhem bereikbaar. We vinden de voorgenomen capaciteitsverhogende maatregelen aan deze wegen van groot belang. De verbreding van de A12 en A50 en de doortrekking van de A15 en N837. Hierdoor zal er in de toekomst sprake zijn van een robuust regionaal hoofdwegenet. Samenwerking met de Stadsregio is hierbij van belang.

In het bebouwde gebied van Arnhem bundelen we autoverkeer zoveel mogelijk op de stedelijke hoofdwegen. Ook hier is doorstroming belangrijk, met name als het gaat om de economische kerngebieden. Omdat hoofdwegen ook het beeld van de stad bepalen, is een aantrekkelijke vormgeving nodig. Daarbij kunnen nieuwe vormgevingen zoals Langzaam Rijden Gaat Sneller (LARGAS) een uitkomst bieden. In de verblijfsgebieden rijdt alleen autoverkeer dat er iets te zoeken heeft. Hier hebben leefbaarheid en veiligheid de nadruk.

In de bestaande stad heeft Arnhem weinig mogelijkheden om nog extra wegen aan te leggen. Het is dus zaak de beschikbare verkeersruimte zo goed mogelijk te benutten en te verdelen tussen de verschillende vervoerwijzen. Hiervoor is **dynamisch verkeersmanagement** een belangrijk middel. Slimme, gekoppelde verkeerslichten leiden automobilisten op efficiënte wijze door de stad. Ook geven we hiermee invulling aan de Arnhemse inspanning zoals opgenomen in het Nationaal/Regionaal Samenwerkingsprogramma Lucht. Dynamisch verkeersmanagement en de milieuzone zorgen ervoor dat Arnhem in 2015 geen luchtknelpunten meer kent. In dit kader spannen we ons in voor schone vormen van vervoer, van biogas naar waterstof en elektrisch rijden naast bus en fiets ook voor de auto.

Gebieds- en branchegericht **mobiliteitsmanagement** richt zich in eerste instantie op de vermindering van auto-gebruik in de spitsen. De samenwerking met werkgevers



en Stadsregio is daarbij belangrijk. Wij ondersteunen het regionale vervoercoördinatiecentrum bij het stimuleren van bedrijven, instellingen en brancheorganisaties om bij te dragen aan het vermijden van spitsverkeer. Bedrijfsvervoerplannen, flexibele werktijden en meer thuiswerken zijn hiervoor belangrijke instrumenten. Initiatieven voor uitbreiding van het delen van een auto ondersteunen wij.

Ook verleiden we de mensen, vooral op drukke tijden en plaatsen tot een bewustere keuze voor auto, fiets, openbaar vervoer of een combinatie daarvan: ook wel “slim reizen” genoemd. Wij vinden dat deze activiteit een stevige impuls moet krijgen omdat het positieve effecten toevoegt aan de “harde” maatregelen in de infrastructuur.

Door het faciliteren van het autoverkeer kan de stedelijke **leefbaarheid** onder druk komen te staan. We willen in Arnhem echter ook een gezond, veilig en aantrekkelijk leefmilieu behouden. Hierbij zal het doseren van de verkeersdruk een steeds belangrijkere rol gaan vervullen naast mogelijke verkeersaanpassingen. Het bevorderen van schone mobiliteit, zoals de toepassing van waterstofbussen, schone vrachtwagens in het centrum en elektrische scooters is daarbij ook belangrijk. Verder willen we de barrièrewerking van zware verkeersstromen beperken door het toepassen van nieuwe weginrichtingen, meer rotondes en betere oversteekvoorzieningen. Tegelijk leveren we ook een bijdrage aan de beeldkwaliteit van de stad.

Voor het **parkeren** in de stad gaan we van een meer volgend beleid uit dan vroeger. Waar mogelijk voldoen wij op een ruimtelijk verantwoorde wijze aan de parkeervraag. Om verdere ontwikkeling van het stadscentrum mogelijk te maken, zetten we het straatparkeren om naar parkeren in gebouwde voorzieningen. Daarbij zijn nadere regels voor het vergunninghoudersparkeren in het centrum nodig. Ook onderzoeken we op welke wijze gedifferentieerde parkeertarieven een bijdrage aan een beter leefmilieu en een betere bereikbaarheid kunnen leveren. Om de leefbaarheid in de gebieden direct rond de binnenstad te verbeteren zetten we in op verdergaande regulering van het parkeren in de wijk. Schaarse parkeer ruimte in de woonomgeving verdelen we hiermee zo eerlijk mogelijk. Verder werken we aan een duurzame parkeeroplossing bij grootschalige evenementen waarbij we bezoekers aan de randen van de stad opvangen.

Goede (**inter**)nationale **treinverbindingen** met de rest van Nederland en Europa zijn van essentieel belang voor Arnhem en haar economische dynamiek. Door de afronding van station Arnhem Centraal ontstaat een nieuw internationaal vervoerknooppunt waar de ICE halteert. De kantoorontwikkeling op en rond het station Arnhem Centraal maakt dat al zichtbaar. We blijven ons inzetten voor het realiseren van de Deltalijn⁴.

Arnhem ligt op een kruispunt van spoorwegen, net als bij de autosnelwegen van noord naar zuid en van west naar oost. In de komende periode willen we ook aandacht

besteden aan de west-oostspoorverbinding. De regionale spoorverbindingen tussen Wijchen/Cuijk-Nijmegen-Arnhem-Zutphen/Doetinchem vormen de ruggengraat van het regionaal vervoer. Zij verbinden de economische kernen. Voor het functioneren van de **StadsregioRail** vinden we de ontwikkeling van nieuwe stations Arnheims Buiten en Pley erg belangrijk. We ondersteunen het initiatief om de Valleilijn, Amersfoort-Ede, door te trekken naar Arnhem. We blijven ons inzetten voor de verbetering van de openbaar-vervoerontsluiting van Emmerich.

De trolley is de basis van een milieuvriendelijk, snel en aantrekkelijk openbaar **busvervoer** in Arnhem. Met dit trolley net (Snelnet) bedienen we de zwaarste stedelijke vervoerrelaties. Vergroting van de rol van de trolley is gewenst. Door trolleylijnen naar Huissen en Elst te verlengen werken we de stadsregionale visie op het HOV-netwerk Arnhem-Nijmegen uit. Ook het Nationaal Historisch Museum sluiten we goed op het openbaar vervoer aan.

Het Sernet is het busnet van het tweede niveau. Hiermee ontsluiten we de overige woon- en werkgebieden. Het gaat daarbij om minder zware vervoerrelaties. Buslijnen 20 en 21 vormen het Servicenet en vullen de sociale functie (bijvoorbeeld voor ouderen en mindervaliden) van het openbaar busvervoer in. Om de fiets als voor- en natransportmiddel voor de bus aantrekkelijk te maken, realiseren we bij halten fietsparkeervoorzieningen.

In de stad is de **fiets** vaak het snelste vervoermiddel. Met de populaire elektrische fiets leggen fietsers steeds grotere afstanden af. Regionale snelfietsroutes worden daarom steeds belangrijker. Aan de randen van de stad gaan zij naadloos over in het stedelijke hoofd fietsnetwerk. Op dit hoofdnet staan de belangen van fietsers voorop. Zij hebben hier in principe altijd voorrang. De hoofd routes zijn veilig, snel, ruim gedimensioneerd en comfortabel. Waar nodig leggen we ook op andere wegen veilige fietsvoorzieningen aan.

Ook de geparkeerde fiets krijgt ruime aandacht. We voorzien, in de binnenstad maar ook op andere plekken, in toereikende stallings- en parkeervoorzieningen van goede kwaliteit. Gratis bewaakt stallen maakt het aantrekkelijk om even de fiets te pakken in plaats van de auto.

Bij een duurzame bereikbaarheid hoort een **veilige weginrichting**. Belangrijke basis daarvoor is het onderscheid in verblijfsgebieden en verkeersaders. Door een herkenbare en duidelijke inrichting begrijpen weggebruikers wat zij kunnen verwachten en hoe hun gedrag hierop aan te passen.

Bij het opnieuw inrichten van hoofdwegen besteden wij extra aandacht aan het voorkomen van ongevallen. Immers, hier is de onveiligheid nog steeds het grootst. Daarnaast hechten we, meer dan in het verleden, belang aan het verbeteren van subjectief onveilige situaties. Schoolomgevingen en -routes zijn daarbij speerpunt. Vooral voor (jonge) kinderen en ouderen is een veilige omgeving voorwaarde om (zelfstandig) deel te kunnen

⁴ De Delta(spoor)lijn verbindt de Randstad via Utrecht en Arnhem op efficiënte wijze met de regio Rijn-Ruhr.



nemen aan het verkeer. Onaangepast verkeersgedrag van anderen veroorzaakt bij hen vaak een onveilig gevoel. Wij zetten daarom meer in op handhaving en voorlichting.

Doorgaand **goederenverkeer**, zeker als het om gevaarlijke stoffen gaat, leiden we via het nationale en regionale hoofdwegennet om Arnhem heen. Bevoorradersverkeer van en naar bestemmingen in de stad rijdt via de aangegeven logistieke routes over het stedelijke hoofdwegennet. Doordat we bedrijvigheid langs hoofdwegen concentreren, verloopt het goederenvervoer efficiënt. Dit bevordert de leefbaarheid in de woonomgeving en beperkt geluidhinder en luchtvervuiling tot een minimum. Het toepassen van **milieuzonering** en de bevoorrading van het centrum via Binnenstadservice zijn speerpunten om schone vrachtauto's van en naar het stadshart te laten rijden.

De Verkeersagenda Arnhem 2010-2020 introduceert een meerjarig maatregelenprogramma verkeer. Met deze maatregelen beogen we Arnhem in de periode tot 2020 op een aantrekkelijke manier bereikbaar te houden. Het is zaak om inzicht in de verkeersontwikkelingen te houden door deze te **monitoren**. Hiervoor zetten we een systematisch monitorprogramma op waarmee we kunnen zien of we op de goede weg zijn. Is dat namelijk niet zo, dan moeten we of onze doelen of onze inspanningen bijstellen.

Als monitoringsmiddelen gebruiken we nieuwe mogelijkheden als het opstellen van bereikbaarheidskaarten voor de economische kerngebieden en het verzamelen van verkeersgegevens via onze verkeersregelautomaten.



4

WAT ER NIEUW IS AAN DE VISIE

Voor een deel bouwt deze gepresenteerde visie op verkeer tot 2020 voort op het beleid dat in de afgelopen jaren ook gevoerd is. Toch stellen we verschillende nieuwe accenten in de verkeersvisie voor.

Aantrekkelijke bereikbaarheid houdt in dat diegene die zich wil verplaatsen, dat kan doen op de manier die haar/hem goeddunkt. Vervoermiddel, route en tijdstip als vrije keuze van de verplaatser. We geven daar de verkeersruimte en -organisatie voor. Van onze kant als wegbeheerder zullen we er voor blijven zorgen dat we met z'n allen de bestaande verkeersruimte optimaal benutten. We gebruiken daarvoor technische hulpmiddelen (geavanceerde verkeerslichtenregelingen) en vangen dat onder de noemer van dynamisch verkeersmanagement (DVM).

Aandachtspunt bij het inzetten op een aantrekkelijke bereikbaarheid is de leefbaarheid in de stad. Een gezond, veilig en aantrekkelijk leefmilieu is immers in ieders belang. Meer dan vroeger zetten we daarom in op het tegengaan van congestie op belangrijke plekken in de stad, het bevorderen van schone mobiliteit, het terugdringen van barrièrewerking en het oplossen van milieuviligheidsknelpunten.

Van de kant van de verplaatser vragen we tegenover die vrije keuze dan wel om de gevolgen ervan te accepteren. In de spits accepteren dat het drukker is dan daarbuiten met in de spits normale filevorming, wachtrijen en vertraging. Als de vraag naar parkeerplaatsen hoog is, accepteren dat de prijs van het parkeren ook hoger is dan in rustigere perioden. Hiermee komen we op het werkteerein van het mobiliteitsmanagement oftewel het organiseren van slim reizen.

Voorbeeld 2 van mobiliteitsmanagement: we spelen in de toekomst steeds meer in op de ervaringen van de weggebruiker. Tegenover een mogelijk negatieve ervaring zetten we alternatieven, die aantrekkelijker zijn. We laten bijvoorbeeld zien wat de voordelen van het mijden van

de spits zijn. Financiële voordelen, voordelen in tijd en milieuvoordelen.

Voorbeeld 3 van mobiliteitsmanagement: we spelen met de parkeertarieven: duurder op koopavond, zaterdag en koopzondag en goedkoper in de rustiger uren. Hoe schoner de uitstoot van de auto, hoe eerder en hoe goedkoper een parkeervergunning. We proberen diegene die zich wil verplaatsen te verleiden om dat op het juiste moment, met de juiste vervoerwijze of via de juiste route te doen. Aantrekkelijk dus, voor de verplaatser zelf en voor zijn omgeving.

Wat verder nieuw is, is dat we het sturende parkeerbeleid inruilen voor een meer volgend parkeerbeleid. Arnhem kende een sturend parkeerbeleid. Eerder hebben we het locatiebeleid al versoepeld – in gebouwde parkeervoorzieningen mogen ontwikkelaars/bouwers nu wel ongelimiteerd parkeerplaatsen aanleggen – . Nu zetten we sturend parkeerbeleid om in volgend parkeerbeleid en doen daarmee recht aan de vrijheid van mobiliteit en de actuele beleidspraktijk. De verantwoordelijkheid voor het aantal publieke parkeerplaatsen ligt bij de gemeente en voor de overige – privé – plaatsen bij de ontwikkelaars/bouwers. Ter voorkoming van parkeerproblemen hanteren we wel een minimum aantal parkeerplaatsen bij bouwplannen.

Wat we blijven doen, is het verbeteren van de verkeersveiligheid (oplossen van onveilige punten en wegvakken). Nieuw is onze aandacht voor ook het gevoel van veiligheid. Denk aan de schoolomgevingen en de jonge kwetsbare verkeersdeelnemer. Handhaving en voorlichting krijgen hernieuwde aandacht.

We blijven actief met het verbeteren van de kwaliteit van het fietsverkeer (elektrische fiets en fietsenstallingen) en van het openbaar vervoer (dynamische reizigersinformatiepanelen). Nieuw daarin is het verbinden van het regionale fietsnet met ons eigen hoofdnet. Nieuw bij het



openbaar vervoer is het beter verbinden van Arnhem met de regio. Niet alleen de HOV-lijn Nijmegen-Arnhem, maar ook betere verbindingen met De Liemers en met het WERV⁵-gebied door verlenging van zowel de trein-Valleilijn als de bus-Valleilijn. Verder zetten we in op een betere openbaar-vervoeraansluiting met de Stedendriehoek Apeldoorn-Deventer-Zutphen.

Goederenverkeer en milieu brengen we steeds meer in evenwicht. We stimuleren het rijden met schone vrachtauto's door het toepassen van milieuzoneringen. De milieuzone werkt randvoorwaardelijk voor het project Binnenstadservice. Nieuw in deze is het creëren van logistieke routes door de stad.

Ook de manier van inrichten van de verkeersruimte blijft onze aandacht behouden. Traditioneel – meerdere rijstroken en verkeerslichten – of vernieuwend – bv. Langzaam Rijden Gaat Sneller, Shared Space – ? De herinrichting van de Boulevard Heuvelink-Johan de Wittlaan en de Steenstraat volgen we op de voet. De opgedane ervaringen gebruiken we in latere projecten.

Arnhem beantwoordt met bovenstaande aan het landelijke en regionale mobiliteitsbeleid. Wij wijken daar niet van af. De accentverleggingen – meer dynamisch verkeersmanagement en meer mobiliteitsmanagement – zijn ook in lijn met het landelijke en regionale mobiliteitsbeleid.

⁵ WERV: Wageningen, Ede, Rheden en Veenendaal



5

HOE WE DE VISIE VERDER UITWERKEN

Om de verkeersgevolgen van voorgenomen en te verwachten ontwikkelingen scherper in beeld te brengen, onderzoeken we aan de hand van gegevens uit het MON (Mobiliteitsonderzoek Nederland) en modellenstudies de verwachte situaties in 2020 en ook in 2030/2040. Dat doen we vanuit verschillende aandachtsvelden:

- **verkeer en mobiliteit: richt zich op veranderingen in de omvang en aard van de verplaatsingen (auto, openbaar vervoer en fiets) en de knelpunten in de weginfrastructuur**
- **verkeer en milieu: richt zich op lucht- en geluids-knelpunten**
- **verkeer en economie: richt zich op de bereikbaarheid van economische kernlocaties**
- **verkeer en ruimte: vanuit het perspectief van ruimtelijke kwaliteit benoemen we knelpuntenlocaties. Waar kunnen we kwaliteitswinst boeken door ingrepen in de verkeersfunctie?**

Daarmee ontstaat een integraal samenhangend beeld van bestaande en mogelijke toekomstige knelpunten. En een basis voor de beleidsmatige scenario's vanuit het perspectief van mogelijke veranderingen in de vervoerswijzekeuze, veranderingen in verkeers- en parkeerfuncties, dynamisch verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement en milieuzonering.

Voor de economische kerngebieden van Arnhem stellen we zogenaamde bereikbaarheidskaarten op. Naast de binnenstad zijn deze kerngebieden de grote werk- en onderwijslocaties, de stations en belangrijke attractiepunten. Een bereikbaarheidskaart geeft aan hoeveel mensen dit gebied op dit moment met verschillende vervoerwijzen binnen een bepaalde tijd kunnen bereiken en hoe we de bereikbaarheid van deze gebieden kunnen blijven garanderen.

Na deze verkenningen werken we de visie op twee niveaus uit:

1. **het niveau van de Verkeersagenda tot 2020 en**
2. **het niveau van de Structuurvisie tot 2030/2040.**

UITWERKING OP VERKEERSAGENDANIVEAU

De richtinggevende uitspraken over de voorliggende verkeersvisie werken we uit in een meer gedetailleerde Verkeersagenda Arnhem 2010-2020. Van belang hierbij is het formuleren van doelen en het aangeven van de manier waarop we de ontwikkeling ervan volgen. We pakken hiermee de aanbevelingen uit de Audit Bereikbaarheid⁶ op. Zie bijlage 2. We betrekken hierbij ook weer de van belang zijnde externe partijen. Vervolgens diepen we de basisvisie op het verkeer verder uit voor verschillende onderwerpen:

- **Autoverkeer, dynamisch verkeersmanagement en parkeren**
- **Openbaar vervoer: trein, bus en taxi**
- **Fiets**
- **Voetgangersverkeer**
- **Duurzaam veilig**
- **Mobiliteitsmanagement**
- **Goederenvervoer/milieuzonering**
- **Monitoren.**

Deze uitwerking doen we in samenwerking met externe partijen en mondt uit in de Verkeersagenda Arnhem 2010-2020 en een meerjarig maatregelenprogramma verkeer, die we in de tweede helft van 2010 voorleggen aan de nieuwe raad. Na instemming volgen daarna inspraak en communicatie over het nieuwe voorgenomen beleid.

UITWERKING OP STRUCTUURVISIENIVEAU

Daarnaast werken we de gepresenteerde verkeersvisie ook in de Structuurvisie van de stad uit. Waar de Verkeersagenda een tijdshorizon tot 2020 kent, geeft de Structuurvisie ook een doorkijk naar de zeer lange termijn, 2030 of 2040. De ruimtelijke keuzes op deze lange termijn hebben ook gevolgen op het gebied van mobiliteit. En verkeersontwikkelingen op hun beurt zijn weer van invloed op de te maken ruimtelijke keuzes. Het kan zijn dat de toekomstverkenningen in de Structuurvisie tot keuzes leiden die om aanpassing van het verkeersbeleid op de middellange termijn vragen. In dat geval zullen we de Verkeersagenda Arnhem 2010-2020 daarop afstemmen.

⁶ Rapportage Audit Bereikbaarheid Gemeente Arnhem, gemeente Arnhem, 25 november 2008



BIJLAGE 1

UITGEVOERDE PROJECTEN PERIODE 2000-2008

auto	openbaar vervoer	Fiets	veiligheid	Overige
2000-2003 verleggen dw.verb. Vosdijk	NS-station Arnhem Zuid busbaan v. Muilwijkstraat busvoorz. Pleijweg/West.v.dijk invoeren servicelijnen 20-21 busbaan Joh de Wittlaan pilot Servicelijn ingebruikname busstation AC	fietsstunnels Lange Water fietspad De Kroon fietspad Monnikensteeg fietspad Utrechtseweg fietspad West.v.dijk./Nw.Kade fietspad Koningsweg fietsstroken Bronbeeklaan fietsstraat Rosendaalsestraat fietsstroken Looierstraat fietsstrook Velperbuitensingel fietsstroken Th. a Kempislaan fietsklemmen binnenstad	rotonde NOM 30 km/uur Elden 30 km/uur Malburgen Oost 30 km/uur Paasberg 30 km/uur Spijkerkwartier 30 km/uur Centrum	parkeerverwijzing centrum
2004 afsluiting Mooieweg	bush. Utrechtseweg-Oranjestr.	rec.Rosendaalseweg fietspad Dreijenseweg	30 km/uur Sterrenberg 30 km/uur Menthenberg matrixborden	uitbr. P-garage Musis parkeerregime G. Rijdersplein gedr.beïnvl.project Elden
2005 reconstructie B. Matsersingel	tarievenexperiment o.v. invoering dalkaartje	aanp. Huissensedijk/Kr.b.dijk	30 km/uur Duifje 30 km/uur Heijenoord/Lombok maatr. Klompélaan/Haz.kamp	
2006 Omsingeling Doorbroken reconstructie Nijmeegseplein linksafstr. Lange Water	Omsingeling Doorbroken	Omsingeling Doorbroken fietsstunnels Nijmeegseplein fietsstalling Musiskwartier	herinr. Zijpendaalseweg 30 km/uur Burgemeesterswijk 30 km/uur Angerenstein 30 km/uur Molenbeke	carpoolplaats Apeldoornseweg gedr.beïnvl.project De Laar
2007	buslijn 44 IJsseloord II	fietspad Ketelhuis fietspad Kroonse Wal fietsstalling station Arnhem Z	30 km/uur Klarendal 60 km/uur Drielsedijk 60 km/uur Cattepoelseweg Kronenb.sngl/Kronenb.dijk maatr. Brabantweg/Bredasngl voetpad Hollandweg div. maatr. omgeving scholen	parkeerreg. Burg.meesterswijk
2008 afsluiting Kruisstraat	doortr. lijn 5 naar Schuytgraaf eindpunt lijn 5 De Laar West verpl. halte Kronenb.singel pendellijn Gelredome-Centrum	herinr. Gele Rijdersplein fietsstalling Gele Rijdersplein	rec. A'doornseweg/W.a.h.Bos 30 km/uur Geitenkamp 30 km/uur Presikhaaf	



BIJLAGE 2

Weergave van bladzijde 12 uit de Audit bereikbaarheid.

2.5. Samenvatting van de bevindingen & conclusie

STAND VAN ZAKEN ROND BEREIKBAARHEID VAN DE STAD

- Er is sinds 2004 veel gebeurd op het gebied van de bereikbaarheid van de stad.
- Bronnen van binnen en buiten de organisatie wijzen de goede kant op als het gaat om de bereikbaarheid van de stad anno 2007 en de wijze waarop Arnhem werkt aan de verbetering van de bereikbaarheid van de stad.

BELEIDSVORMING

- Er is geen eenduidigheid in verschillende visiedocumenten in termen van bereikbaarheid.
- Er is geen zichtbare hiërarchie op beleidsterreinen die de bereikbaarheid beïnvloeden.

DE MEERJARENPROGRAMMABEGROTING ALS STURINGSINSTRUMENT

- De doelstelling die is opgetekend in de mjob 2007-2010 is niet scherp geformuleerd en heeft daarna een ander accent gekregen.
- De voorwaarden voor het realiseren van de ambities heeft de gemeente niet geheel in eigen hand.
- De doelstellingen, opgenomen in de visiedocumenten, zijn niet eenduidig doorvertaald naar de meerjarenprogrammabegroting en vervolgens naar de projectplannen en beheersplannen.
- De mjob wordt niet of nauwelijks gebruikt als sturingsinstrument.

OVERIGE BEVINDINGEN

- Subjectieve bereikbaarheid is een belangrijke graadmeter voor het algemene oordeel over de bereikbaarheid van de binnenstad.
- Prestatieindicatoren zijn slechts in beperkte mate voorhanden.
- Er is geen zichtbare relatie tussen de keuzen van maatregelen/projecten en effecten op de bereikbaarheid.
- Er is geen gestructureerde voortgangsrapportage over behaalde resultaten.
- Op operationeel niveau vindt afstemming plaats tussen diensten onderling en met externe partijen. Op strategisch niveau kan afstemming met externe partijen versterkt worden.

CONCLUSIE

De eerste twee hoofdvragen 'hoever zijn we?' en 'komen we er?' kunnen niet objectief worden beantwoord. Omtrent de derde hoofdvraag 'hoe sturen we dat we er komen?' wordt geconstateerd dat de werking van de sturingsinstrumenten geen integrale sturing waarborgt van activiteiten en maatregelen.

Desondanks zijn er duidelijke signalen dat Arnhem op de goede weg is naar de in 2010 te behalen doelen.

COLOFON:

Uitgave: 1 december 2009

Tekst: Gemeente Arnhem
Dienst Stadsontwikkeling
Afdeling verkeer

Vormgeving: Grafische Studio
Gemeente Arnhem

Contact: verkeersagenda@arnhem.nl