Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Een groene, gezonde en leefbare stad

Concept



Gemeente Arnhem

Titel	Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
In opdracht van	Gemeente Arnhem
Datum publicatie	9 april 2024 (013569)
Status	Concept

GEMEENTE Arnhem

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwoord

Bekijkt u wel eens oude foto's van Arnhem? Toen er nog auto's door de Rijnstraat reden en er maar één vaste brug over de Rijn was. Arnhem-Zuid moest nog gebouwd worden. Inmiddels is de stad twee keer zo groot en kunt u niet meer met de auto door het winkelgebied rijden.

Ook de komende jaren blijft onze stad veranderen. Arnhem groeit, er komen meer huizen, banen, bedrijven en Arnhemmers bij. Dat betekent ook meer verkeer. Om ons hier op voor te bereiden moeten we nu stappen zetten. Zo zorgen we ervoor dat Arnhem bereikbaar, leefbaar en groen blijft.

We reizen steeds meer te voet, fietsend of met het openbaar vervoer. Tegelijkertijd willen we als het nodig is ook nog met de auto van A naar B kunnen. En willen we graag leven in prettige wijken met ruimte voor ontmoeting, beweging en groen, met minder verkeersoverlast en minder auto's op straat. Dat is een grote uitdaging, met veel dilemma's. Want wij kunnen Arnhemmers niet vertellen welk vervoersmiddel ze gebruiken. Of hoe ze hun spullen door de stad vervoeren. Iedereen heeft verschillende wensen en belangen die we in ogenschouw moeten nemen. Kortom: het is een ingewikkelde puzzel. Maar wel een waar we mee aan de slag zijn gegaan.

Het resultaat ligt voor u: het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem. Hierin beschrijven we hoe we Arnhem ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en gastvrij willen houden. Naast wat hiervoor willen doen leest u ook wat er voor nodig is.

Zo schrijven we over aantrekkelijker openbaar vervoer, met meer en betere busverbindingen. Meer snelle fietsroutes, zodat de fiets een goed alternatief wordt voor de auto bij korte ritten. 30 km per uur als standaard maximumsnelheid voor de meeste wegen en straten.

We voegen bruggen voor fietsers en voetgangers toe. En maken zo nieuwe verbindingen tussen inwoners van Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid. In totaal staan er in het plan meer dan 100 maatregelen die we de komende jaren willen nemen. Voor een leefbare, schone en groene stad. Voor een bereikbaar en gastvrij Arnhem.

Zo'n plan maak je niet alleen. Veel inwoners, ondernemers, belangengroepen en bezoekers hebben met ons meegedacht. Bijvoorbeeld op bewonersbijeenkomsten, bij expertsessies, in de historische trolleybus en via een enquête. Zonder al deze bijdragen waren we niet tot dit ambitieuze plan gekomen. Want de bereikbaarheid van onze stad is iets dat ons allemaal aangaat. En waar we allemaal elke dag mee te maken hebben.

Zo werken we samen aan een gezonde, leefbare én bereikbare omgeving. Waar in plaats van de auto, de mens centraal staat. Hiermee faciliteren we de wens die veel inwoners hebben en bouwen we tegelijkertijd verder aan de grote ambities die we hebben op het gebied van vergroening en energie. Voor het Arnhem van nu en de toekomst.

Veel leesplezier!

Nermina Kundić,



Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

1.2 Waarom een nieuw plan?

1.3 In samenwerking met de stad

1.4 Probleemanalyse

1.5 Leeswijzer

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad 11

2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

3. Duurzaam verplaatsen 16

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

3.2 Een optimaal fietsklimaat

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

3.4 Overstappen in hubs

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag 35

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

4.2 Stimuleren ander reisgedrag

4.3 Goederenvervoer

5. Maximaal verblijven 43

5.1 Snelheidsaanpassingen

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

6. Effecten van de maatregelen 55

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

7. Fasering en investeringen 60

7.1 Maatregelenlijst

7.2 Uitvoeringsplanning

7.3 Investeringen

8. Monitoring en evaluatie 73

1. Inleiding

We willen een stad zijn die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen: een groene, gezonde en leefbare stad. Maar, Arnhem staat voor een flinke klus. Ons wegennet kan het aantal auto's niet meer aan en dat zorgt voor leefbaarheidsproblemen, zoals een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Bovendien staat ook de verkeersveiligheid onder druk en zijn wegen als de centrumring moeilijk over te steken als voetganger of fietser. Er komen 16.000 woningen bij in onze stad. Ruim 10.000 hiervan worden voor 2030 gebouwd. De bewoners van deze 10.000 woningen zorgen elke dag voor zo'n 50.000 extra autoritten. Als we zo doorgaan, loopt het verkeer verder vast en wordt de leefbaarheid in onze wijken slechter. Daarom zijn maatregelen nodig en bovendien willen we ook aan de slag! We gaan samen van Arnhem een groene, gezonde en leefbare stad maken. Daarbij willen we de keuzevrijheid van vervoerswijze behouden. Onze aanpak om dit te bereiken beschrijven we in dit Mobiliteitsplan.

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

De groeiende stad dwingt ons tot nieuwe keuzes in mobiliteit. Het voortzetten van oude gewoonten resulteert in een afnemende leefbaarheid en bereikbaarheid en een toenemend ruimtebeslag. Om dit te doorbreken, moeten we anders denken. Een verschuiving naar elektrische auto's alleen lost files, geluidsoverlast en fijnstof (banden en remmen) niet op. Voor een stad vol leven is het verminderen van (doorgaand) autoverkeer essentieel. Daarom richten we onze aandacht op verleidelijke alternatieven.



Verkeersveiligheid staat centraal, met een focus op lagere snelheden waar voetgangers, fietsers en gemotoriseerd elkaar verkeer ontmoeten. Een lagere onderlinge snelheid tussen de auto en de fiets en voetganger voorkomt ernstige ongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt. Het verbeteren van oversteekmogelijkheden aan de singels vereist minder rijstroken, maar we moeten voorzichtig zijn om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.

Lopen, fietsen en het openbaar vervoer maken we aantrekkelijker waarbij toegankelijkheid voorop staat. Alle hoeken van de stad blijven bereikbaar voor iedereen, of je nu te voet gaat, op de fiets springt of de auto verkiest.

1.2 Waarom een nieuw plan?

Arnhem heeft een centrumfunctie voor omliggende kernen en heeft een verbindende rol binnen de regio Arnhem-Nijmegen op het gebied van landschap, kennis en openbaar vervoer. Daarnaast is Arnhem een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Randstad en Duitsland.

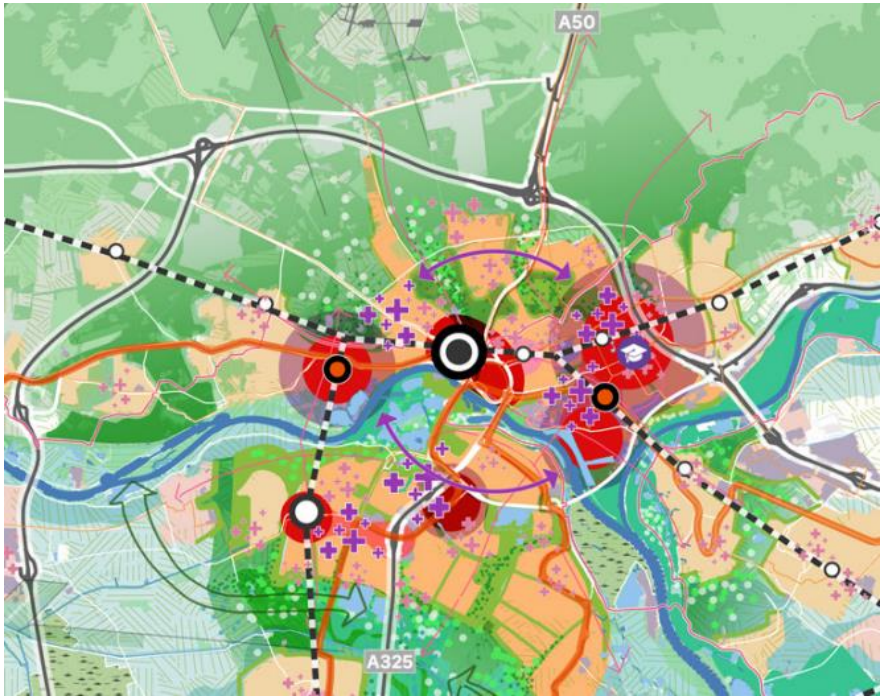
Om deze functie te kunnen blijven vervullen is een goede bereikbaarheid van belang. Op dit moment knelt het echter al op de infrastructuur en komt de (auto)bereikbaarheid steeds meer in het geding. De grote hoeveelheid verkeer in de stad roept daarnaast ook zorgen op over gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Met een steeds schaarser wordende hoeveelheid beschikbare ruime in de stad betekent dit dat er keuzes gemaakt moeten worden hoe we omgaan met mobiliteit in de stad.

Naast vastgelegde afspraken (o.a. Schone lucht akkoord) is de binnenstedelijke groei van 16.000 nieuwe huishoudens dé urgentie om ruimte efficiënter te benutten en meer actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) te gaan gebruiken. In lijn met de Omgevingsvisie geven we ruim baan aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer, en minder ruimte voor het rijden met en parkeren van de auto in de openbare ruimte (maatwerk per wijk). Veiliger en prettiger voor iedereen, minder uitstoot en geluid, meer ruimte voor verblijven en groen en minder verharding.



De groei van de stad met meer wonen en meer werken vraagt ook om nabijheid van voorzieningen. Immers, als bestemmingen dichterbij huis liggen kunnen deze makkelijker bereikt worden te voet of met de fiets. Vanuit de verstedelijkingsopgave wordt daarom ingezet op stedelijke verdichting. Doordat afstanden tot voorzieningen dan korter zijn kan hier meer ingezet worden op infrastructuur voor de voetganger en de fietser.

De omgevingsvisie vormt de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. Maar, hoe we hier precies mee omgaan en hoe we dit koppelen aan eerder vastgestelde uitgangspunten en richtlijnen moet verder worden uitgewerkt. De uitwerking van nieuw mobiliteitsbeleid wordt ook genoemd in de omgevingsvisie. Daarom een Duurzaam Mobiliteitsplan voor Arnhem.



Beeld uit Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley

1.3 In samenwerking met de stad

Het mobiliteitsplan Arnhem is tot stand gekomen met de betrokkenheid van bewoners, ondernemers, werk- en leerlocaties, belangengroepen, omliggende gemeenten, de Groene Metropoolregio en de provincie. In de periode van juni 2023 tot november 2023 is op verschillende manieren het gesprek aangegaan met de stad. Zo is er aan het begin van het traject een Webinar georganiseerd, zijn er straatinterviews gehouden, zijn er twee online raadplegingen geweest en is er een stadsbreed evenement georganiseerd waar bewoners input konden leveren voor het plan. Daarnaast is er in zes focusgroepen met een afspiegeling van de Arnhemmers gesproken en in vijf expertsessies met ondernemers en belangenorganisaties dieper ingegaan op de inhoud van het plan. Ook is er gedurende het plan afstemming geweest met mede overheden en andere partners. Tot slot zijn er diverse één op één gesprekken geweest met stakeholders en is er twee keer een inloopspreekuur gehouden. De opgehaalde reacties zijn in dit plan verwerkt.













1.4 Probleemanalyse

Uit de probleemanalyse (opgenomen in het bijlage rapport) blijkt dat Arnhem fors moet ingrijpen om tot een gezonde, groene en leefbare stad te komen. Hieronder de belangrijkste kansen en opgaves voor de stad.

OPGAVES



Er komen meer mensen bij in Arnhem, waardoor het aantal verplaatsingen toe zal nemen.



Als we niets doen, wordt een groot deel van deze extra verplaatsingen met de auto gemaakt. Meer auto's zorgen voor meer gezondheidsdruk door meer uitstoot en meer geluid. We voldoen nu als stad al niet aan de richtlijnen en we zien gezondheidsklachten die het gevolg zijn van de uitstoot en geluidsoverlast van verkeer toenemen.



De vertraging en verkeersonveiligheid nemen toe en de robuustheid van het netwerk staat onder druk. Dit betekent dat wanneer er een incident plaatsvindt op één plek, ook de rest van de wegen vast staan.



Er is veel ruimte voor infrastructuur en de geparkeerde auto in Arnhem, maar de vraag naar ruimte voor groen neemt met klimaatverandering en door behoefte aan meer biodiversiteit en een gezondere omgeving steeds meer toe.



Het aantal bezorgdiensten neemt toe en daarnaast neemt de druk op het weggennet toe. Het wordt lastiger om op tijd de bevoorrading van winkels, horeca en bouwterreinen te regelen, afval op te halen en bestellingen af te leveren. Als Arnhem hebben we de ambitie om de logistiek te verduurzamen. Dit alles vraagt om heldere eisen en ambities voor schone en efficiënte logistiek.

KANSEN



Meer inwoners en arbeidsplaatsen ten gevolge van binnenstedelijke ontwikkeling geeft meer draagvlak voor de nabijheid van voorzieningen. De afstand van verplaatsingen wordt dan korter. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om meer verplaatsingen te voet af te leggen.



Veel korte afstanden worden op dit moment met de auto afgelegd. Hier ligt potentie voor meer fietsgebruik. Dit is niet alleen een schone manier van verplaatsen maar ook gezond! Het gebruik van de e-bike biedt kansen voor Arnhem door de heuvels en de bruggen.



Op dit moment is er al een hoog openbaar vervoer gebruik; dit heeft potentie om nog verder te groeien (met aandacht voor vervoersarmoede).



Deelvervoer biedt kansen in combinatie met het stimuleren van schonere verplaatsingen.



Ook het bundelen van vervoersstromen in hubs biedt mogelijkheden om schonere verplaatsingen te realiseren. Denk aan het parkeren van de auto aan de stadsrand en het bundelen van vrachten op overslagpunten buiten de binnenstad.



In de toekomst zijn er meer elektrische voertuigen die zorgen voor schonere verplaatsingen.

1.5 Leeswijzer

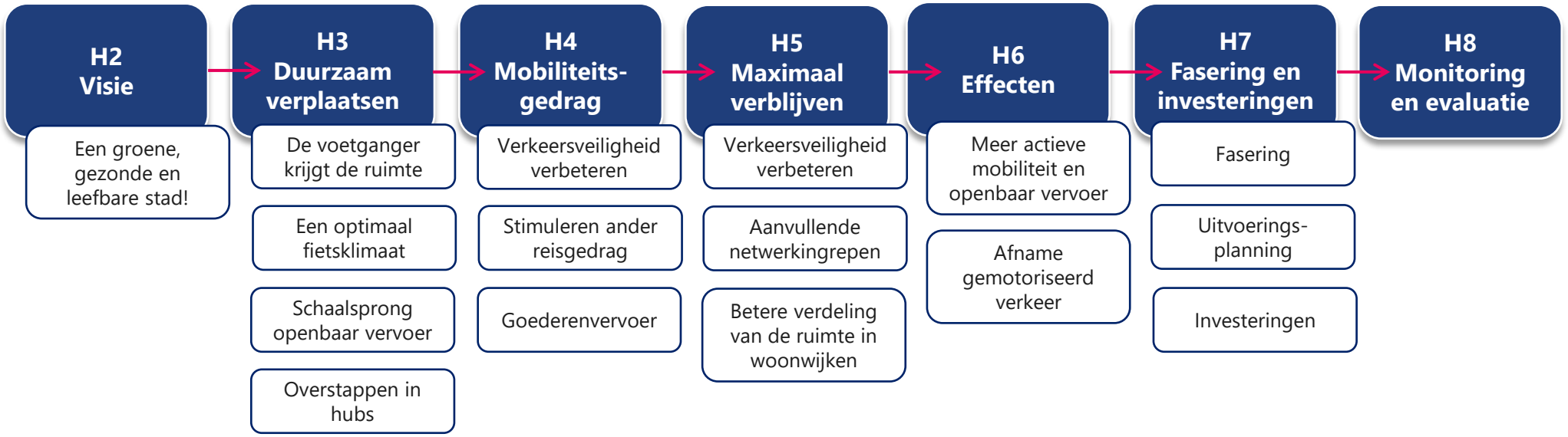
De uitgangspunten voor dit plan zijn vastgesteld in de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023. Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben het DMP. Zowel de wijze hoe met de moties en toezeggingen is omgegaan als de uitgangspunten zijn opgenomen in een bijlage.

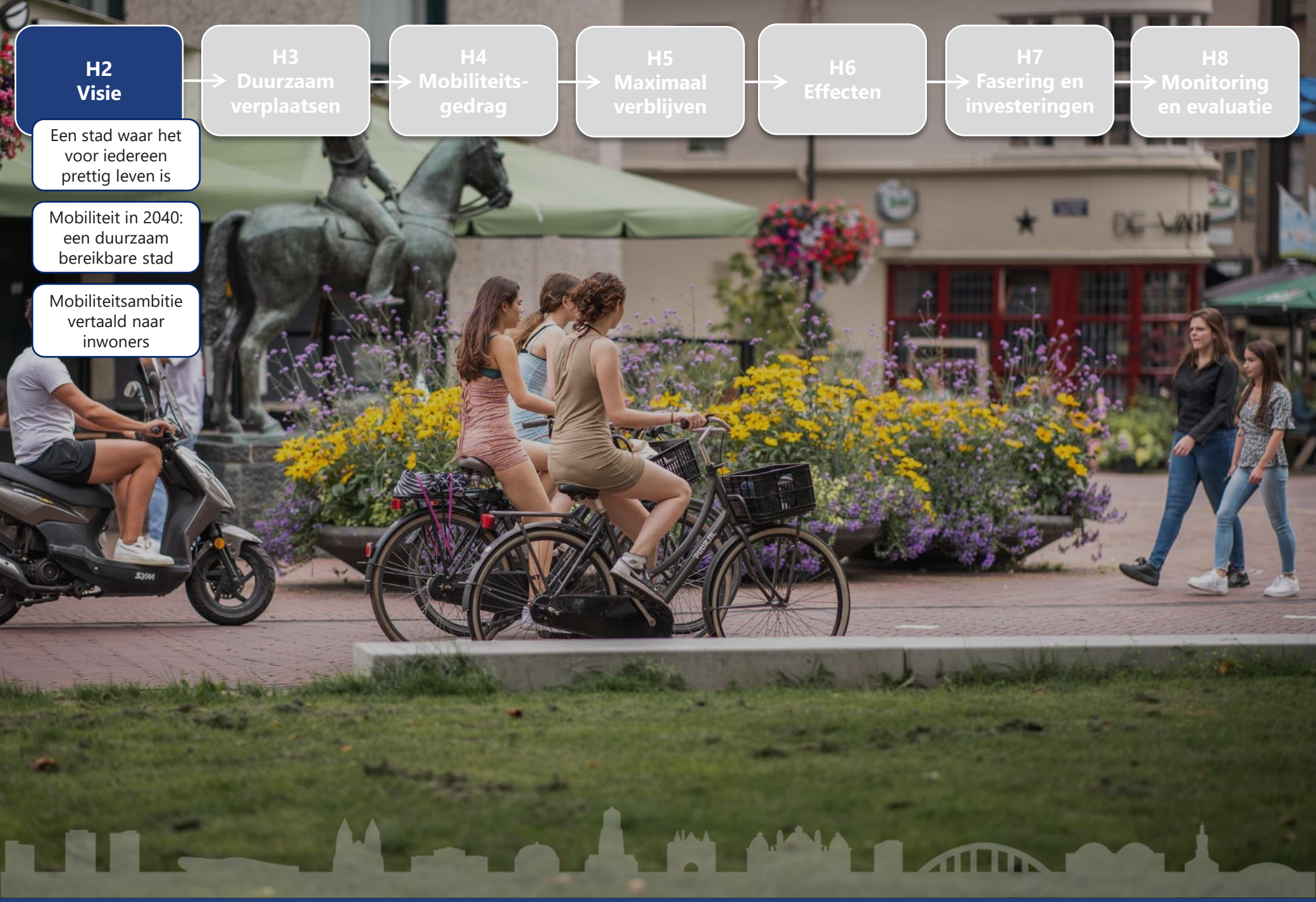
Het plan is opgesteld in samenwerking met de stad. De wijze waarop is geparticipeerd door de stad is ook opgenomen in het bijlage rapport.

Het plan bestaat uit acht hoofdstukken. In het volgende (tweede) hoofdstuk staat de visie centraal: een groene, gezonde en leefbare stad. Daarna volgen drie hoofdstukken waarin het maatregelenpakket wordt toegelicht: hoofdstuk drie 'Duurzaam verplaatsen' over voetganger, fiets, openbaar vervoer en mobiliteitshubs, hoofdstuk vier 'Duurzaam Mobiliteitsgedrag' over gedragsbeïnvloeding en hoofdstuk vijf 'Maximaal verblijven' over de netwerkingrepen en parkeerbeleid. De effecten van de maatregelen zijn in hoofdstuk zes samengevat.

In de laatste hoofdstukken wordt beschreven welke projecten er als eerste opgepakt zullen worden, en de investeringen die daarbij horen. Daarna wordt er een voorzet gedaan op de monitoring en evaluatie van het DMP.

Opbouw van het DMP





H2 Visie

- Een stad waar het voor iedereen prettig leven is
- Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad
- Mobiliteitsambitie vertaald naar inwoners

→ **H3 Duurzaam verplaatsen**

→ **H4 Mobiliteits-gedrag**

→ **H5 Maximaal verblijven**

→ **H6 Effecten**

→ **H7 Fasering en investeringen**

→ **H8 Monitoring en evaluatie**

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad

Arnhem is één van de groenste steden van Nederland. Door de ligging aan de voet van de Veluwe, in het Betuwse rivierengebied en de aanwezigheid van grote stadsparken, hebben Arnhemmers de natuur binnen handbereik. We willen deze groene kwaliteit van de stad verder uitbreiden door genoeg ruimte te bieden voor groen, spelen en verblijven. Hierdoor maken we de wijken socialer en gezonder en de stad een groene stad waar het voor jong tot oud prettig leven is.

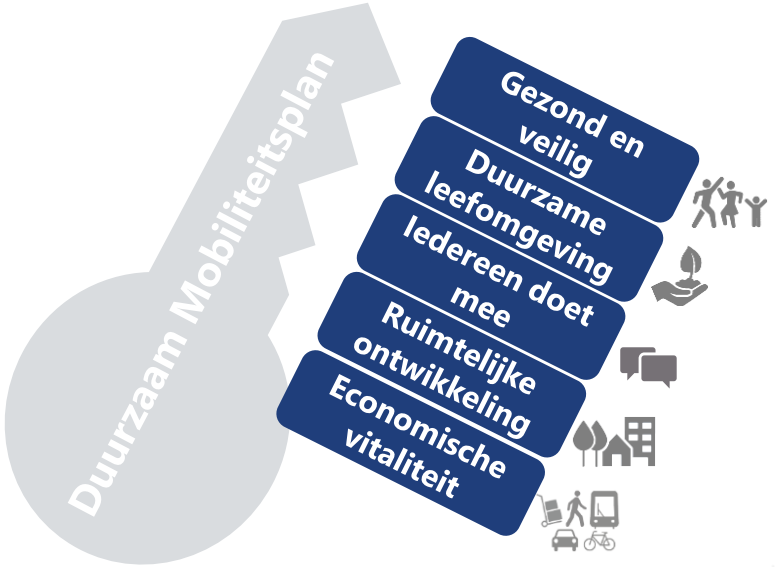
2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

In de komende twintig jaar is het noodzakelijk dat er 16.000 woningen bijkomen. Deze groei van 20% zien we als een kans om onze stad niet alleen in omvang te laten groeien, maar ook om Arnhem aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Het gewenste toekomstbeeld voor Arnhem 2040 is een stad die een integraal onderdeel vormt van een sterke regio met een gevarieerd en veelzijdig landschap, bloeiende en waardevolle wijken en krachtige knooppunten.

Een cruciaal onderdeel van dit streefbeeld is het bevorderen van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag. We zetten sterk in op het aanmoedigen van verplaatsingen op een manier die niet alleen gunstig is voor de individuele gezondheid, maar ook voor het milieu. Hierbij vinden we het behoud van keuzevrijheid in vervoerswijzen van groot belang. Daarom richten we ons op maatwerkoplossingen per wijk, waarbij we de behoeften van bewoners centraal stellen. Met deze benadering willen we een stad creëren waar verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten, en waar leefkwaliteit en mobiliteit hand in hand gaan.

Om onze stad nog aantrekkelijker te maken, zetten we in op het verminderen van onnodig (doorgaand) autoverkeer. Door doelgerichte maatregelen willen we de stad verlossen van verkeer dat niet noodzakelijk door de stad hoeft te rijden. Hierdoor ontstaat niet alleen een efficiëntere verkeersstroom, maar het creëert ook een leefbaardere omgeving in de stadskern.

De gezamenlijke inzet op deze pijlers van duurzaamheid, maatwerk in mobiliteitsoplossingen en het verminderen van onnodig autoverkeer vormen de bouwstenen voor het beoogde stadsbeeld van Arnhem in 2040. Een stad die niet alleen groeit in omvang, maar ook in aantrekkelijkheid, sociale cohesie en vitaliteit en die een integraal onderdeel vormt van een veerkrachtige en bloeiende regio. Samen creëren we een stad die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen.



2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

In 2040 ligt de nadruk op duurzame mobiliteit en een doordachte inrichting van de openbare ruimte. Voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit hanteren we als basis het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Alle reizen beginnen en eindigen met lopen. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. Hoewel het STOMP-principe leidend is in de hele stad, kan de balans tussen de verschillende modaliteiten verschillen afhankelijk van de locatie. We kijken daarbij zowel naar de gebiedstypologie (zie hoofdstuk 2.3) als naar het belang van de route in het netwerk (zie pagina 46).

FOCUS OP LOPEN EN FIETSVRIENDELIJKHEID

Doordat onze belangrijkste voorzieningen zich op loopafstand bevinden, wordt lopen een vanzelfsprekende en aangename keuze voor veel inwoners. De openbare ruimte is zo ontworpen dat lopen wordt gestimuleerd. Er is een samenhangend aaneengesloten netwerk van looproutes dat de hele stad dooradert. Deze routes zijn toegankelijk, goed begaanbaar, veilig en aantrekkelijk. Het hoofdnetwerk van voetpaden vormt de basis voor het koele netwerk, wat ervoor zorgt dat iedereen ook op warme dagen via een koele route belangrijke bestemmingen te voet kan bereiken. Fijne looproutes nodigen uit tot ontspannen wandelingen en sociale ontmoetingen, waarbij lopen niet alleen een vervoersmiddel is, maar ook een kans biedt om te genieten van de stad en mooie omgeving.



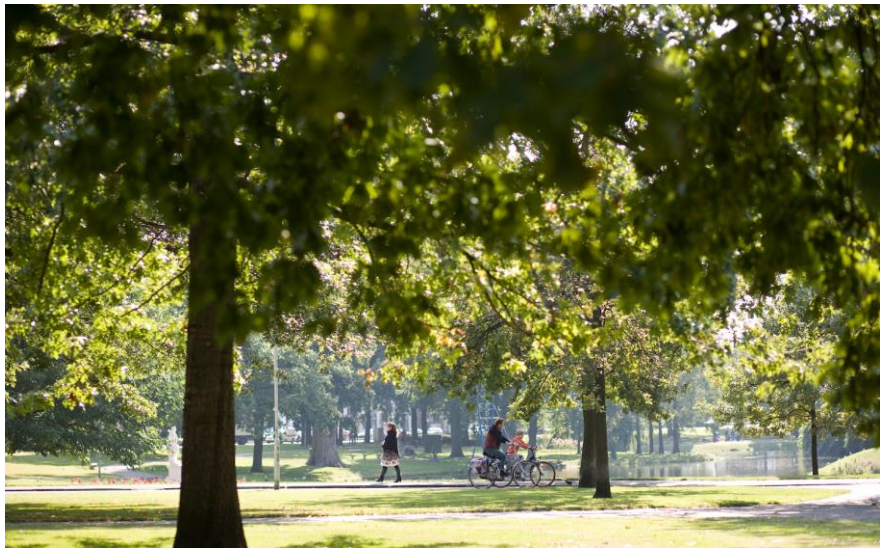
Huidige situatie



Ruimte voor veilig lopen en fietsen

Voor langere afstanden (5 tot 15 kilometer) bieden goed ontworpen (snel)fietsroutes en moderne stallingen een praktisch en aantrekkelijk alternatief. Fietsen wordt niet alleen beschouwd als een gezond vervoersmiddel, maar ook als een efficiënte en boeiende manier om de stad te verkennen. Het uitgebreide netwerk van comfortabele fietspaden doorkruist de stad, waardoor inwoners gemakkelijk en snel van de ene naar de andere bestemming kunnen reizen. Fietsen wordt daarmee de standaard voor verplaatsingen binnen de stad.

Deze doordachte focus op lopen en fietsvriendelijkheid draagt niet alleen bij aan een gezonde levensstijl, maar vermindert ook de afhankelijkheid van auto's. Door te investeren in duurzame mobiliteit, creëren we een stad waarin het welzijn van de inwoners voorop staat en waarin de leefbaarheid hand in hand gaat met ecologische verantwoordelijkheid. Dit in lijn met onze visie op het sociaal domein. Daarin willen we voor alle Arnhemmers een stabiele basis. Een veilige en gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl zijn daar onderdeel van.



EFFICIËNT, GEMAKKELIJK EN DUURZAAM OPENBAAR VERVOER

In het mobiliteitslandschap van 2040 is het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto: efficiënt, gemakkelijk en duurzaam. Met een verhoogde frequentie en naadloos verbonden mobiliteitshubs wordt overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen kinderspel. Daardoor wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijke keuze voor zowel dagelijkse pendelaars als avontuurlijke recreatieve reizigers.

Bezoekers die met de auto naar de stad komen, vinden gemakkelijk parkeerplaatsen aan de rand. Vervolgens laten ze zich leiden door uitnodigende fiets- en looproutes of een betrouwbare busverbinding naar het hart van de stad. Eenmaal daar aangekomen worden ze omarmd door een autovrije omgeving, gevuld met levendige pleinen, winkels en culturele voorzieningen.

AUTO EN VRACHTAUTO ZIJN ONMISBAAR

We erkennen dat ook in de toekomst de auto en de vrachtauto onmisbaar zijn dus we blijven per auto bereikbaar. Te midden van de opkomst van alternatieve vervoerswijzen vergeten we niet dat niet iedereen altijd kan profiteren van lopen, fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit. De auto en de vrachtauto blijven essentieel, vooral op momenten waarop flexibiliteit en directe toegang tot mobiliteit van het grootste belang zijn. Daarnaast koesteren we het besef dat een samenleving zonder het vervoer van goederen eenvoudigweg niet kan functioneren.

Het blijft mogelijk om met de auto te rijden en we blijven met de auto bereikbaar: keuzevrijheid is essentieel. Rondom het centrum is bijvoorbeeld een hoogwaardig parkeeraanbod in gebouwde, goed aangeduide parkeervoorzieningen. Zo is er op straat meer ruimte voor verblijfskwaliteit. Het aanbieden van hoogwaardige parkeervoorzieningen draagt bij aan een gestroomlijnd stadsbezoek.

De binnenstad ondergaat een transformatie dankzij bijvoorbeeld zero-emissie stadslogistiek. Een verminderd aantal voertuigen, aangedreven door schone energiebronnen, zorgt voor een schonere en gezondere stedelijke atmosfeer. Deze verschuiving naar schonere en stillere voertuigen draagt bij aan duurzaamheid. Bovendien creëert dit ook een aangename en milieuvriendelijke omgeving voor stadsbewoners en bezoekers.

REGIONAAL MOBILITEITSBELEID

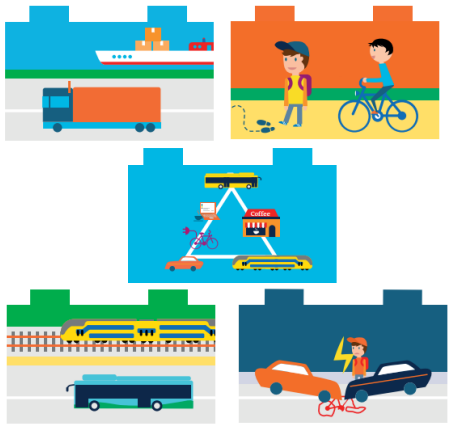
Het Arnhemse mobiliteitsbeleid sluit aan op het regionale beleid van de provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Vanuit de regio wordt gewerkt aan een toekomstbeeld waarin het mogelijk is om snel, comfortabel, veilig, schoon en betrouwbaar te reizen. Daarvoor wordt ingezet op een robuust wegennet, betrouwbaar spoor, hoogwaardig betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen en een aantrekkelijk fietsnetwerk.

In de Gelderse Mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs centraal waarmee verschillende vormen van mobiliteit worden verbonden. Daarmee wordt niet alleen een soepele overstap gefaciliteerd maar bieden hubs ook mogelijkheden voor de overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Andere belangrijke provinciale thema's zijn het inzetten op de fiets, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame verplaatsingen.

De bouwstenen vanuit de mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland die aan deze thema's bijdragen zijn de volgende:
1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op (en overstappen op) de fiets op korte afstanden;
3. Optimaliseren overstap op hoogwaardig openbaar vervoer voor de langere afstanden;
4. Verder versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer, het wegennet en het goederenvervoer;
5. Bevorderen van de verkeersveiligheid.

De regionale agenda voor de Verbonden regio van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen bestaat uit vijf speerpunten:
1. Gebiedsgerichte corridoraanpak;
2. Regionaal (snel)fietsnetwerk;
3. Mobiliteitshubs en knooppunten;
4. Gedragsaanpak duurzame mobiliteit;
5. Verkeersveiligheid.

Gezamenlijk vormt dit beleid van de regio en provincie een belangrijk uitgangspunt voor het beleid van Arnhem. We sluiten niet alleen aan bij deze doelstellingen maar zoeken ook naar mogelijkheden om samen te werken. Zo bieden projecten als Slim & Schoon Onderweg aanknopingspunten om vanuit Arnhem gezamenlijk op in te zetten. Deze samenwerking zoeken we met de provincie en regio, maar ook met onze buurgemeenten.



Bouwstenen uit de Visie voor een bereikbaar Gelderland

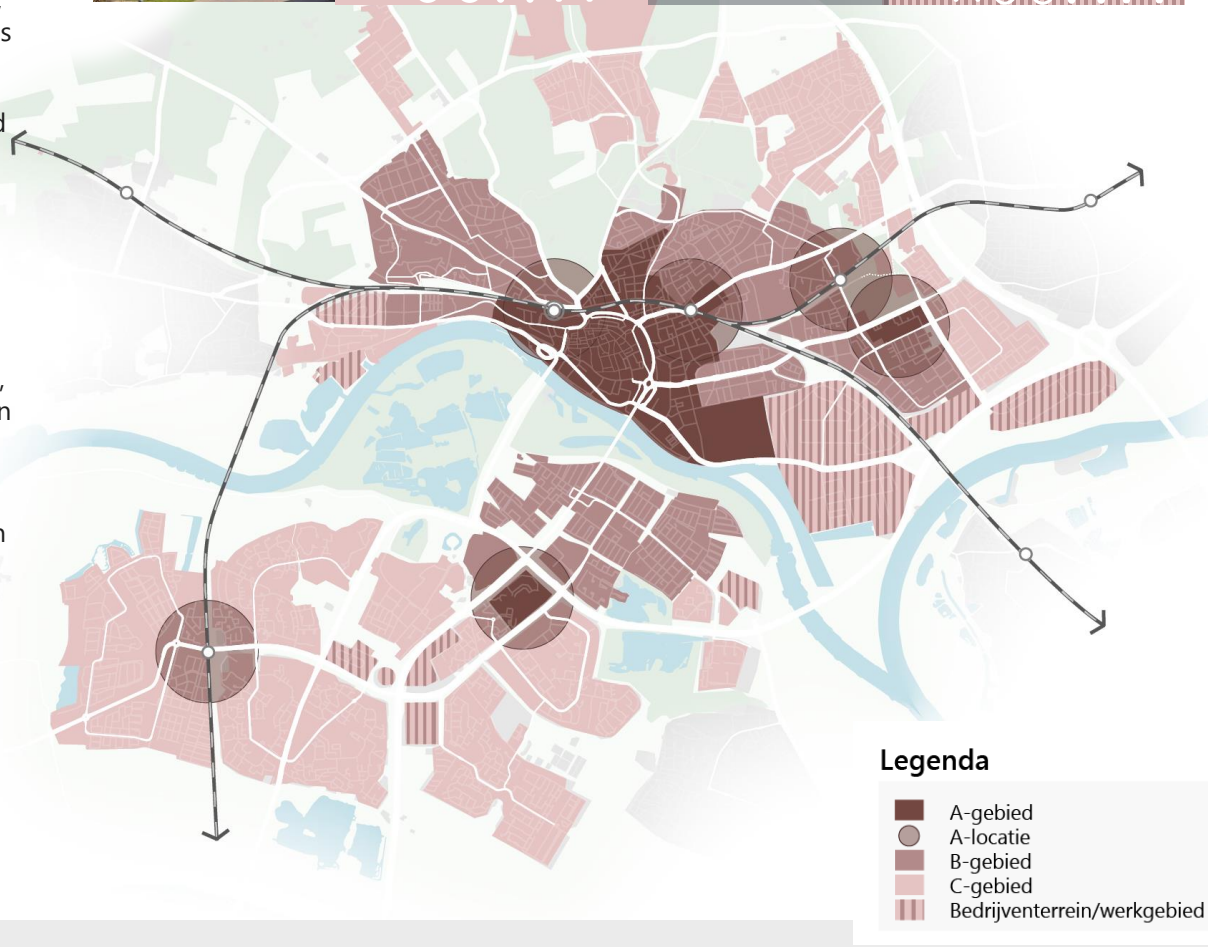
2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

Arnhem is een stad die diversiteit omarmt, met verschillende wijken en een gevarieerde bevolking. Om recht te doen aan deze verscheidenheid, streven we naar een mobiliteitsaanpak die is afgestemd op de specifieke behoeften van verschillende gebieden. We onderscheiden vier gebiedstypen: A, B, C en werkgebieden, elk met een eigen karakter en benadering. Het doel is om de mobiliteitskeuze voor inwoners te waarborgen, terwijl we tegelijkertijd een positieve invloed uitoefenen, zoals we dat nu ook al doen.

In de drie volgende hoofdstukken wordt het mobiliteitsbeleid verder uitgewerkt. Daarbij wordt dieper ingegaan op de strategieën die we zullen implementeren om aan de complexiteit tegemoet te komen. Er is een onderscheid gemaakt in drie thema's: duurzaam verplaatsen, mobiliteitsgedrag en maximaal verblijven. De transitie naar meer duurzame mobiliteit doen we gefaseerd. We houden rekening met de impact op bewoners, ondernemers en bezoekers. Zoals we uit de participatie hebben meegekregen, zorgen we ervoor dat de alternatieven op orde zijn als we een maatregel nemen die de ruimte van de auto beperkt.

Het is belangrijk op te merken dat mobiliteit niet eenvoudigweg één op één aan de vastgestelde gebieden kan worden gekoppeld. Niet alle gebieden zijn gelijk en niet alle inwoners hebben dezelfde mobiliteitsbehoeften. Daarom erkennen we de noodzaak om flexibiliteit in onze aanpak te integreren. Sommige mobiliteitsuitdagingen zijn uniek voor specifieke buurten en vergen maatwerkoplossingen. Hierin trekken we samen op met alle belanghebbenden, zoals inwoners, bedrijven en andere stakeholders. Dit werken we verder uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart met een multimodaal afwegingskader om prioriteiten te kunnen stellen in de verschillende gebiedstypen.






H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
De voetganger krijgt de ruimte
Een optimaal fietsklimaat
Schaalsprong openbaar vervoer
Overstappen in hubs

3. Duurzaam verplaatsen

We stimuleren zoveel mogelijk duurzame vervoerswijzen. Het moet makkelijk en veilig zijn om je te voet of met de fiets door Arnhem te verplaatsen. Door te investeren in een verbindende voetgangers- en fietsinfrastructuur creëren we meer ruimte voor deze modaliteiten. Daarnaast zijn er goede en betrouwbare busverbindingen voor kortere reizen tussen de wijken en hoogwaardige busverbindingen voor een goede verbinding met de regio. Samen met de betrouwbare (ook internationale) treinverbindingen, draagt dit bij aan schonere verplaatsingen en economische samenwerking binnen én buiten de regio.

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

We streven ernaar een aantrekkelijk loopklimaat te creëren in Arnhem, met als doel meer mensen te stimuleren om te gaan lopen. Het realiseren van dit doel betekent niet alleen het vergroten van de fysieke ruimte voor voetgangers. Zo willen we met een aantrekkelijk loopklimaat bijdragen aan het vergroten van de zelfredzaamheid, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Door lopen te stimuleren, bieden we een toegankelijk alternatief, waardoor mensen meer controle krijgen over hun eigen mobiliteit. Dit geldt niet alleen voor een reis die alleen bestaat uit lopen, maar ook voor een ketenreis; elke reis begint en eindigt immers met lopen. Door goede en toegankelijke looproutes te maken wordt het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit ook aantrekkelijker.



Lopen draagt daarnaast ook aanzienlijk bij aan de gezondheid van onze inwoners, zowel fysiek als mentaal. Meer beweging, tijd buiten doorbrengen en sociale ontmoetingen dragen allemaal bij aan het welzijn van mensen. Het is een integrale benadering van gezond leven.

Bovendien is lopen de meeste ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. Wanneer meer mensen lopen krijg je schonere en stillere straten. Dit is niet alleen goed voor het milieu, maar maakt de buurt ook aangenamer om in te wonen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het sociale welzijn, maar ook voor de veiligheid in de buurt, zowel op het gebied van verkeer als sociaal welzijn. Lopen is bovendien voor de grootste groep bewoners en bezoekers de meest toegankelijke manier van verplaatsen.

Deze positieve ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid dragen op hun beurt bij aan het vestigingsklimaat. Een buurt waarin mensen graag te voet bewegen, wordt een aantrekkelijke woonomgeving en oefent een positieve invloed uit op de lokale economie. Door te investeren in een loopvriendelijke infrastructuur en het stimuleren van voetgangers, dragen we niet alleen bij aan een gezondere levensstijl, maar ook aan een bloeiende en duurzame lokale economie.

Samenvattend biedt een aantrekkelijk loopklimaat niet alleen een duurzamer mobiliteitsperspectief, maar draagt het ook bij aan een veiligere, gezondere en levendigere stedelijke omgeving. Het geeft letterlijk ruimte aan een meer inclusieve gemeenschap. Daarom gaan we nieuw loop- en voetgangersbeleid opstellen.

Om tot een aantrekkelijk loopklimaat te komen stellen we zetten we in op drie pijlers: een integraal loopbeleid, het stimuleren van de loopcultuur en een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk.

INTEGRAAL LOOPBELEID

Om ruimte te maken voor de voetganger, moet de voetganger een centrale plek krijgen in alle inrichtingsvraagstukken. We hebben op het gebied van de voetganger nog een inhaalslag te maken vergeleken met andere vervoerswijzen. Daarom nemen we de voetganger op in het beleid en de processen op diverse afdelingen binnen de gemeente. Daarnaast gaan we aan de slag om inzicht te vergaren in wat een aantrekkelijk loopklimaat maakt. Dit integreren we vervolgens in ambities en kwaliteitseisen die geraadpleegd kunnen worden bij ontwerpvraagstukken.

De eerste manier waarop we inzicht willen vergaren is via data, monitoring en evaluatie. We onderzoeken wie er lopen, waarom ze lopen en te bepalen wat de bereikbaarheid te voet is van verschillende voorzieningen. Ook beoordelen we de kwaliteit van het voetgangersnetwerk en de routes en evalueren we ingrepen in het openbaar gebied vanuit het perspectief van de voetganger (de stad op ooghoogte).

Ten tweede richten we ons op het vergroten van kennis, zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen. Intern, binnen de gemeente, leren we van onze eigen projecten door nauwlettend te evalueren en ervaringen te delen binnen onze gemeentelijke teams. Extern, buiten onze gemeentegrenzen, leren we van andere steden door ervaringen, best practices en ideeën te delen en te ontdekken wat zij doen en waar we van kunnen leren.

LOOPCULTUUR STIMULEREN

Om lopen als een vanzelfsprekende keuze te bevorderen, zetten we in op stimuleringsprogramma’s voor verschillende doelgroepen. We beginnen bij kinderen en ouderen. We willen het bewustzijn vergroten over de voordelen van lopen en tegelijkertijd een gezonde levensstijl bevorderen.

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak is het betrekken van bewoners. Door participatie willen we ervoor zorgen dat de behoeften en inzichten van de mensen die dagelijks gebruikmaken van de voetpaden worden meegenomen in de besluitvorming. Dit kan variëren van het identificeren van onveilige oversteekplaatsen tot het voorstellen van nieuwe looproutes.

Daarnaast benadrukken we het belang van zichtbaarheid en bewustwording. We willen maatregelen in de schijnwerpers zetten door verbeteringen visueel op straat te tonen. Dit vergroot niet alleen de transparantie rond de genomen maatregelen, maar fungeert ook als inspiratie voor andere buurten om soortgelijke stappen te ondernemen en het belang van lopen te benadrukken.



EEN COMPLEET EN SAMENHANGEND NETWERK

Naast integraal loopbeleid om richting te geven aan ontwerpvraagstukken zetten we in op een compleet en samenhangend netwerk van looproutes. Dit netwerk moet de belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden, zorgen voor verbinding tussen verschillende buurten en tussen buurten en groengebieden. Bij het vormgeven van dit netwerk nemen we de volgende uitgangspunten mee:

- Goede aansluiting op openbaar vervoer: afstemming tussen stations, haltes en looproutes.
- Routes zijn veilig, direct en comfortabel: vermindering van autogebruik, lagere snelheden en oversteekplaatsen die ontworpen zijn met de voetganger als uitgangspunt.
- Routes zijn toegankelijk voor iedereen: paden zijn voldoende breed en goed begaanbaar, oversteken zijn overzichtelijk en vlot, hoogteverschillen zijn makkelijk te overbruggen, routes zijn vindbaar voor mensen met een visuele beperking, er is voldoende zitgelegenheid en er zijn voldoende openbare toiletten. Bij alle projecten in de openbare ruimte hanteren we het Arnhems handboek Toegankelijkheid.
- Er is ruimte voor voetgangers: (naast elkaar) lopen, passeren, verblijven en spelen zonder hinderlijke elementen.
- Routes zijn bruikbaar, toegankelijk (bijvoorbeeld met een rolstoel), (sociaal) veilig en comfortabel in alle seizoenen, weersomstandigheden en momenten van de dag.
- Routes zijn vindbaar: logisch en herkenbaar met goede bewegwijzering, kaartmateriaal en online navigatie.
- Routes zijn aangenaam: koele routes langs groen en water, onder boomkronen en langs aantrekkelijke plinten, gevels en kunst.
- Dagelijkse voorzieningen bevinden zich op loopafstand.

Er is al, in overleg met het APCG (Arnhems Platform Chronisch Zieken en Gehandicapten), onderscheid gemaakt in een netwerk dat extra relevant is voor mensen met een beperking. Dit zijn routes waar veel mensen, en dus ook mensen met een beperking, gebruik van maken. Hierbij is extra aandacht voor bereikbaarheid van zorginstellingen en andere locaties die voor mensen met een beperking relevant zijn. We zorgen we ervoor dat deze routes met voorrang toegankelijk worden gemaakt en voldoen aan het hoogste kwaliteitsniveau conform het Arnhemse Handboek Toegankelijkheid.

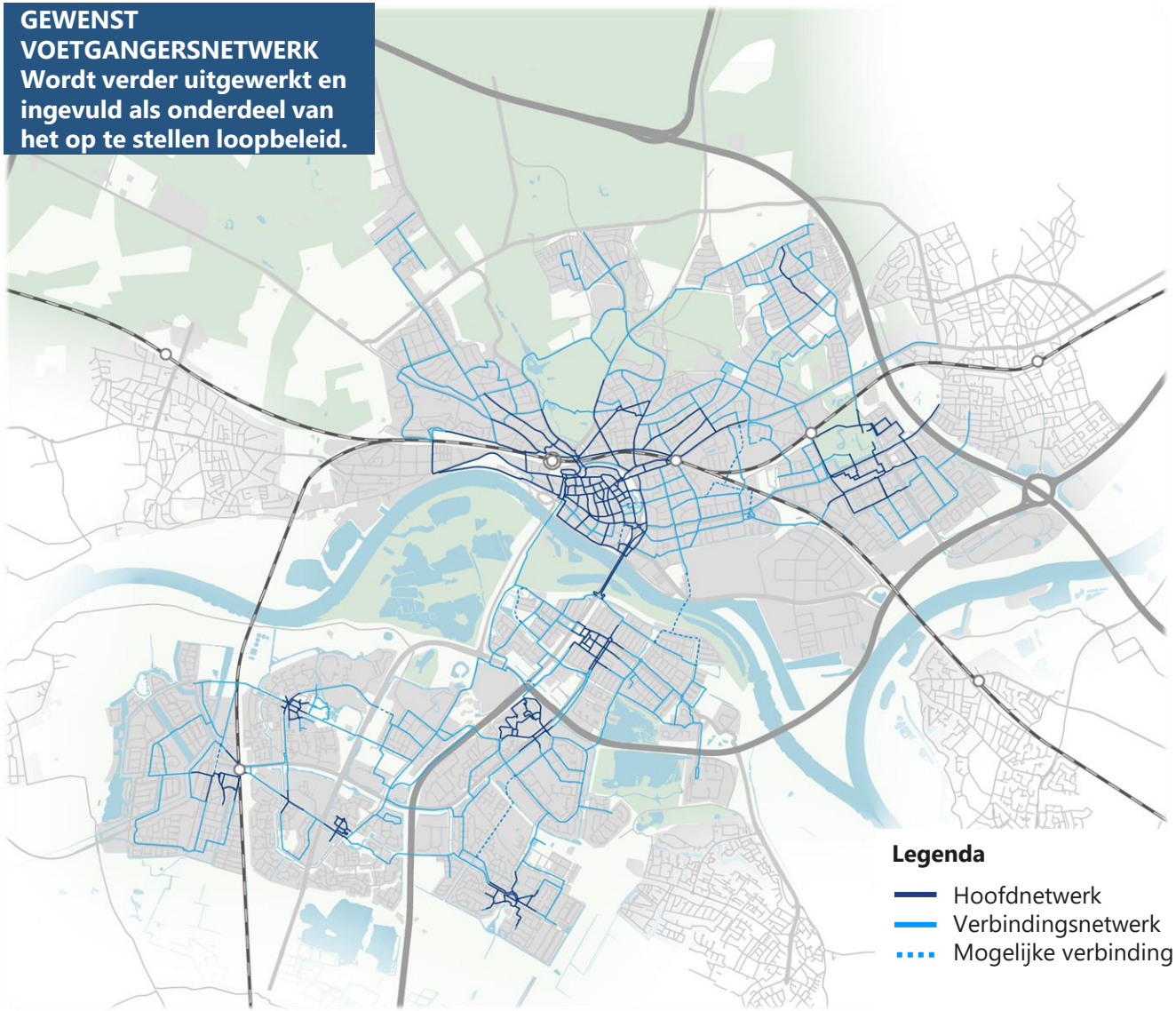
Op de volgende pagina is het voetgangersnetwerk van Arnhem te zien. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het voetgangersnetwerk nog verder ontwikkeld. Deze uitwerking is onderdeel van het op te stellen loopbeleid.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de voetganger de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Opstellen en uitwerken voetgangersbeleid
- Voetgangersstimuleringsprogramma opzetten
- Verkeerslichten voetganger- en fietsvriendelijk afstellen
- Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan

GEWENST VOETGANGERSNETWERK
Wordt verder uitgewerkt en ingevuld als onderdeel van het op te stellen loopbeleid.









3.2 Een optimaal fietsklimaat

Fietsers moeten zich gemakkelijk dwars door de stad kunnen bewegen. Een optimaal fietsklimaat betekent dat er bestemmingen binnen handbereik liggen die snel en veilig met de fiets bereikt kunnen worden, het liefst nog sneller dan met de auto. Een directe route met comfortabele verharding en een aantrekkelijke omgeving staan voorop. We willen mensen verleiden om sneller de fiets te pakken, en dit stimuleren door te zorgen dat de basis op orde is. Daarnaast zetten we ons ook in voor educatie, bijvoorbeeld aan scholieren, en ondersteuning voor mensen voor wie een eigen fiets geen vanzelfsprekendheid is.



STEDELIJKE FIETSROUTES

We maken in het fietsnetwerk onderscheid tussen de stedelijke (hoofd)fietsroutes en de regionale snelfietsroutes. Het hele fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden in de gehele stad (in A, B, C en werkgebieden). Ook moet de infrastructuur veilig zijn voor alle fietsers. Denk aan overzichtelijkheid en voldoende breedte. Afhankelijk van de behoefte zijn er op bestemmingen fijne fietsenstallingen die een groot deel van de dag open zijn en is er een goede aansluiting op een doorreis met bijvoorbeeld de trein en de bus.

Fietsroutes moeten verder zo direct mogelijk zijn. Zo min mogelijk oponthoud (bijvoorbeeld verkeerslichten met korte wachttijden) voor de fietser kan een fietsrit veraangenamen. Op de meeste verbindingen krijgt de fietser meer voorrang en is het verkeerslicht vaker groen.

Een optimaal fietsnetwerk maakt ook een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk. Het gebruik van asfalt draagt bijvoorbeeld bij aan het fietscomfort. We kijken waar het mogelijk is om klinkerverharding te kunnen vervangen door asfalt. Daarnaast zorgen routes zonder hinder van bijvoorbeeld geluid van verkeer ervoor dat het aantrekkelijker is om te fietsen. Een goede inpassing in de omgeving is hierbij van belang, bijvoorbeeld routes door een groene omgeving, waarbij ook rekening wordt gehouden met het bestaande groen en de bijbehorende natuurwaarden. Ook zoeken we waar mogelijk naar een veilige herkenbare fietsverbinding door woonwijken, zoals met de aanleg van een fietsstraat. Hierdoor kan het fietsnetwerk losgetrokken worden van de hoofdinfrastructuur voor de auto.

Tot slot moet het ook ‘s avonds veilig zijn om te fietsen. Het accent ligt op donker waar het kan, licht waar het moet. We zorgen voor goed verlichte hoofdfietsroutes.

REGIONALE SNELFIETSROUTES

Voor Arnhem biedt de elektrische fiets veel mogelijkheden voor de langere afstanden en het overbruggen van de hoogteverschillen in de stad. De afstanden die met de fiets afgelegd kunnen worden eindigen dus niet bij de gemeentegrens. We gaan uit van het daily urban system van Arnhem: het geheel van Arnhem en omliggende plaatsen (Velp, Oosterbeek, Elst, Driel, Huissen en Westervoort).

Voor deze verbindingen zetten we in op de regionale snelfietsroutes. Op deze routes is het prettig fietsen, omdat je weinig hoeft te stoppen voor kruisend verkeer en er sneller groen is bij verkeerslichten. Ook zijn de snelfietsroutes gescheiden van gemotoriseerd verkeer, net als de stedelijke fietsroutes. Dit om een hogere fietssnelheid veilig mogelijk te maken en de doorstroming voor de fietser zoveel mogelijk te bevorderen. Voor de regionale snelfietsroutes werken we samen met de regio.

FIETSNETWERK

Op de volgende pagina is het gewenste fietsnetwerk voor Arnhem te zien, met daarin het onderscheid tussen de stedelijke en regionale fietsroutes. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het fietsnetwerk nog verder ontwikkeld.

De kaart met het beoogde fietsnetwerk geeft de vanuit de mobiliteitsgedachte meest wenselijke routes (direct, aantrekkelijk en met weinig oponthoud). Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijziging kan leiden. De belangen van natuur en groen worden hierbij nadrukkelijk meegewogen.

FIETSENSTALLINGEN

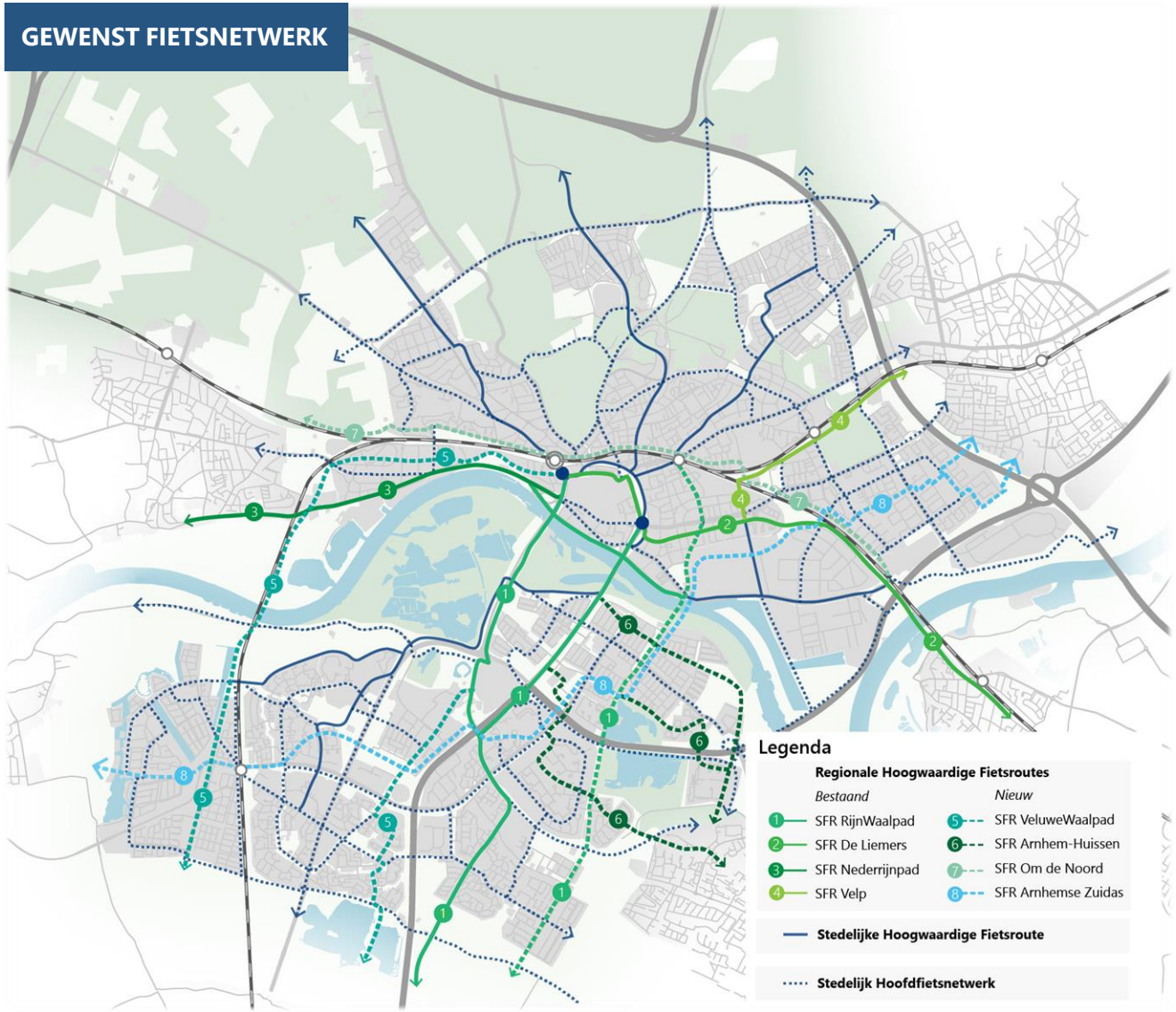
Naast het fietsnetwerk zijn goede stallingsvoorzieningen ook van groot belang. Elke fietsrit begint en eindigt immers op een plek om de fiets te stallen. Een (dure) fiets moet men onbezorgd achter kunnen laten en moet veilig staan. Een veilige fietsenstalling die dichtbij de bestemming ligt, maar ook goed aansluit op een fietsroute, kan helpen in het kiezen voor de fiets als vervoersmiddel. Dit geldt niet alleen voor een bezoek aan winkels en horeca, maar ook bij recreatieve bestemmingen, culturele voorzieningen, op werklocaties en bij woningen. Daarnaast komen bij nieuw- en verbouwprojecten kwalitatief en kwantitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Eventueel bewaakte gratis fietsparkeervoorzieningen liggen bij voorkeur direct aan de belangrijkste fietsroutes en hebben ruime openingstijden. Deze openingstijden worden afgestemd op de ligging van de stalling. Dit zorgt ervoor dat fietsers direct hun fiets op de juiste plek kunnen parkeren, waardoor overlast in de openbare ruimte kan worden voorkomen.

Om het stallen van de fiets makkelijk en veilig te maken gaan we fietsparkeernormen opstellen. Daarnaast kijken we hoe we bewoners kunnen helpen die hun fiets niet in hun eigen woning kwijt kunnen, zodat ook zij hun fiets veilig kunnen stallen. We willen hierbij voorkomen dat geparkeerde fietsen loopruimte versperren.

Verder zoeken we in het centrum locaties voor nieuwe inpandige of ondergrondse fietsenstallingen, zoals onder het Willemsplein en in de buurt van het nieuwe Stadstheater. In het centrum willen we uiteindelijk een ring van eenduidige, herkenbare en bewaakte stallingen voor bezoekers. Zo kunnen we de huidige tekorten en toekomstige groei opvangen zonder dat de openbare ruimte verder onder druk komt te staan.

GEWENST FIETSNETWERK









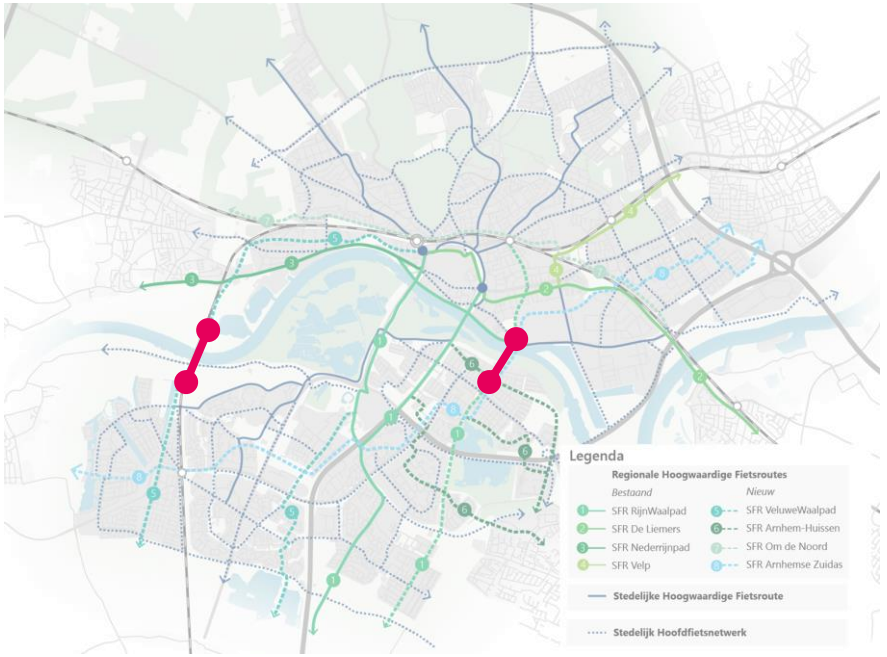
FIETS- EN VOETGANGERSBRUGGEN

De John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug zijn belangrijke schakels in het huidige fietsnetwerk; bijna de helft van de Arnhemmers woont ten zuiden van de Nederrijn en een groot deel van de stedelijke voorzieningen, zoals de binnenstad, is ten noorden van de Nederrijn gelegen. De op- en afgangen van de bruggen hebben daarbij speciale aandacht nodig.

Om het gemakkelijker en aantrekkelijker te maken om als fietser de Nederrijn over te steken, kijken we naar de mogelijkheid om twee nieuwe bruggen toe te voegen. Daarnaast willen we betere fietsverbindingen op de bestaande bruggen realiseren. Goede brugverbindingen zijn nodig om meer mensen te verleiden om te gaan fietsen, door bijvoorbeeld de fietsreistijd te verkorten. De bruggen zijn niet alleen voor de fietser; ook voetgangers en bijvoorbeeld mensen met een scootmobiel profiteren van een nieuwe/betere kruising van de Nederrijn.

De nieuwe brug Arnhem-Oost komt te liggen tussen de bestaande John Frostbrug en de Pleijbrug (Andrej Sacharovbrug). Door het realiseren van deze brug ontstaan er allerlei mogelijkheden. Inwoners uit Malburgen kunnen via een snelle, directe route van en naar de binnenstad fietsen. Nieuwe inwoners van Rijnpark kunnen makkelijker naar Arnhem Zuid. Deze brug ontlast de John Frostbrug. Het biedt een directe verbinding van de grote woon-en werklocatie Arnhem-Oost met Arnhem Zuid. De brug verbetert de regionale bereikbaarheid met onder andere Huissen. Een nieuwe brug ondersteunt de sociale cohesie tussen wijken. De bestaande sportvelden kunnen makkelijker gebruikt worden door de nieuwe bewoners van Rijnpark.

Een tweede locatie voor een brug is bij Arnhem-West. Deze nieuwe brug komt langs het spoor te liggen en verbindt zuidwest Arnhem met noordwest Arnhem, en biedt een directere fietsverbinding richting bijvoorbeeld Oosterbeek. Deze brug maakt onderdeel uit van het Veluwe-Waalpad; een belangrijke regionale route die belangrijke bestemmingen in de regio aaneenrijgt. Denk aan natuur, woon- en werklocaties, onderwijs, zorg én centrumgebieden. Het gaat daarbij onder andere om de gebieden/wijken Schuytgraaf, de Waalsprong, en Westeraam.



Ligging nieuwe fiets- en voetgangersbruggen in het fietsnetwerk



Impressie brug tussen het Nieuwe Kadekwartier en Malburgen (Bron: Brochure fiets over de Nederrijn)

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de fietser de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Instellen ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen
- Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)
- Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf
- Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet
- Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel
- Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)
- Fietsstraat Hommelseweg

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een duurzame manier van verplaatsen, goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit, zorgt voor minder lawaai en vraagt om minder ruimte dan de afzonderlijke auto's. Het openbaar vervoer wordt een volwaardig alternatief voor de auto, zowel over de langere afstanden als binnen de stad. Daarvoor zetten we in op het structureel versterken van de stedelijke en regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Om dit te bereiken willen we samen optrekken met de vervoerders en de provincie Gelderland.

DE TREIN

Arnhem heeft een gunstige ligging in de regio en met vier stations zijn er veel mogelijkheden om de trein te nemen. We blijven ons inzetten voor een betrouwbaar treinnetwerk (zowel overdag als in de avond en nacht) en willen onze stations verbeteren. We werken aan het opwaarderen van verschillende stations om het reizigerscomfort te verbeteren, en kijken naar mogelijkheden voor een hogere frequentie van (inter)nationale intercity- en sprintertreinen. Daarnaast zorgen we voor goede voetgangers- en fietsverbindingen in alle windrichtingen van en naar elk station.

Het is de ambitie van Arnhem om de verschillende treinstations in Arnhem in te richten als hub: overstaplocatie van de ene op de andere vervoerswijze. Zo wordt geïnvesteerd in de hub station Arnhem Zuid. Dit betekent betere fietsparkeervoorzieningen, een comfortabele overstap naar de bus en ruimte voor deelvervoer.

SPOORCORRIDOR UTRECHT-FOODVALLEY-ARNHEM

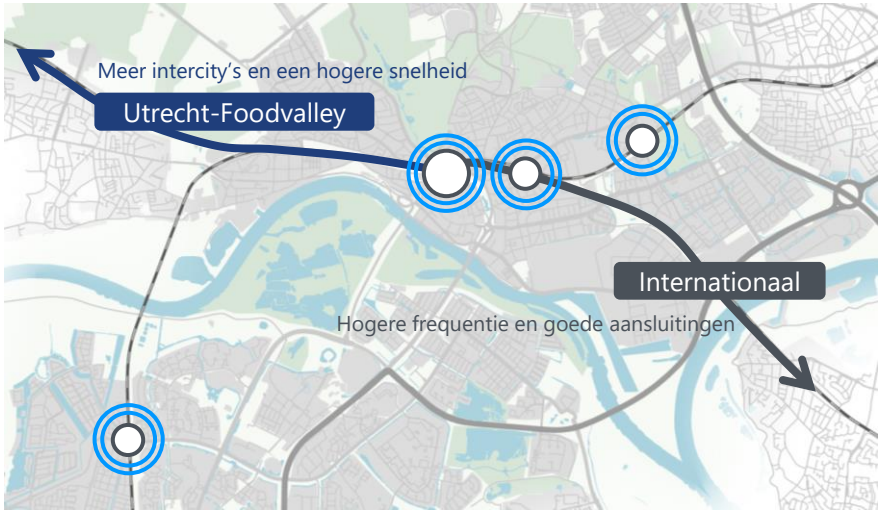
Om Arnhem en de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)-locatie Arnhem-Oost in de toekomst goed per spoor bereikbaar te houden zetten we samen met het Rijk, provincie en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen al een aantal jaar in op voor Arnhem belangrijke spoordossiers.

Zo willen we inzetten op het verbeteren van de verbinding Utrecht – Foodvalley - Arnhem. Deze spoorcorridor is niet alleen van belang voor het internationale (en nationale spoorvervoer, maar ook van groot belang voor de bereikbaarheid van o.a. de verstedelijkingslocaties in Veenendaal, Ede en Arnhem-Oost.

Voor het (inter)nationale treinverkeer zijn investeringen nodig om onder andere de capaciteit op het spoor en de maximale snelheid te verhogen. Deze investeringen dragen bij aan de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen en zijn randvoorwaarden voor de verstedelijkingsopgave in de regio. Door de ligging van Arnhem kunnen we zowel profiteren als bijdragen aan meer internationaal treinvervoer.

Het volgende wordt nog onderzocht:

- Welke extra inframaatregelen zijn nodig om in de toekomst meer internationale treinen (ICE Frankfurt en ICE Berlijn met goede overstap in Duisburg) en meer intercity's (acht per uur) te laten rijden?
- Kan de snelheid op de corridor verhoogd worden?
- Zijn nieuwe stations gewenst?



Spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem

SPOORSE OPGAVEN IN NOVEX LOCATIE SPOORZONE ARNHEM-OOST

In de Spoorzone Arnhem-Oost spelen diverse spoorse opgaven. De spoorlijnen en het emplacement Arnhem-goederen vormen niet alleen een grote barrière in het gebied Spoorzone Arnhem-Oost, maar maken de gewenste woningbouwontwikkeling in dit gebied op dit moment ook deels onmogelijk. Samen met het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Ministerie van Binnenlandse Zaken), provincie Gelderland en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen werken we aan een "haalbaarheidsonderzoek" voor mogelijke uit-/verplaatsing van het spooremplacement naar locaties elders in het land.

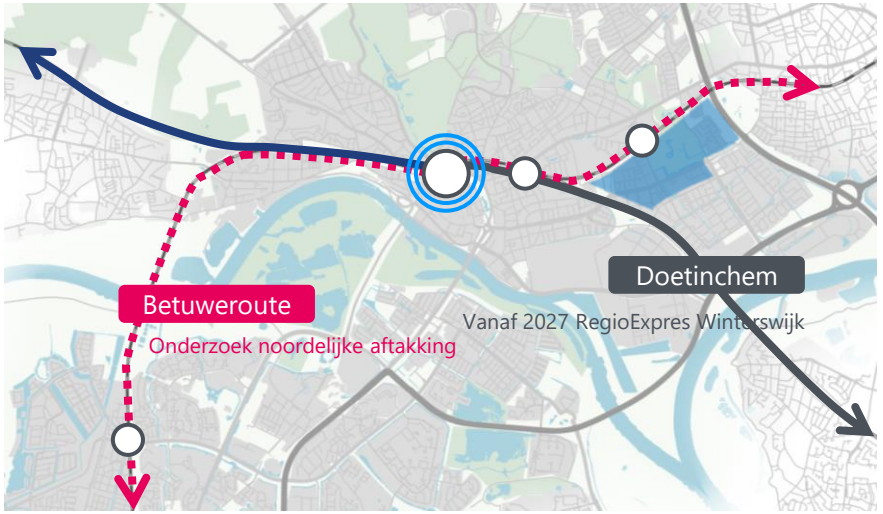
Daarnaast wordt onderzocht of een vrijliggende (ongelijkvloerse) spoorkruising "Arnhem-Oost" ingepast kan worden in de NOVEX locatie Spoorzone Arnhem-Oost. Een dergelijke spoorkruising is niet alleen noodzakelijk om meer treinverkeer mogelijk te maken (o.a. internationale treinen, de RegioExpres naar de Achterhoek vanaf 2027) en wellicht een extra intercitystop bij station Presikhaaf/Kenniscampus Arnhem. De gekozen oplossing voor deze kruising zal ook op een goede manier ingepast moeten worden in deze verstedelijkingslocatie en bij moeten dragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in dit gebied.

INTERNATIONALE BUSLIJNEN

Arnhem Centraal is niet alleen een internationaal spoorknooppunt, maar ook een belangrijke halte voor (inter)nationale buslijnen. We verwachten dat deze markt in de toekomst zal blijven groeien. Omdat deze vorm van openbaar vervoer een bijdrage levert aan de (inter)nationale bereikbaarheid van Arnhem, zullen we investeren in voldoende perroncapaciteit en -voorzieningen voor deze groeiende markt.

SPOORGOEDERENVERVOER

Naast de ontwikkelingen op het gebied van personenvervoer per spoor, zijn er ook ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer. Vanuit het Rijk en de Europese Green Deal zullen meer goederen op een duurzame manier vervoerd worden. Spoorgoederenvervoer is een duurzaam alternatief voor transport van goederen via weg, water en vliegtuig. Veel goederen worden op dit moment al vervoerd via de speciaal daarvoor aangelegde Betuweroute. Er wordt onderzocht of er via een noordelijke aftakking van de Betuweroute ook meer goederen vervoerd kunnen worden naar Noord-Duitsland (GNOE, Goederencorridor Noordoost Europa). Onder andere via Elst-Arnhem-Rheden zijn mogelijke tracés voor deze noordelijke aftakking onderzocht door het Rijk. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, externe veiligheid, geluid en trillingen wordt onderzocht of dit gewenst is. Vanuit Arnhem gaat de prioriteit naar het verbeteren van personenvervoer over het spoor ten opzichte van goederenvervoer.



Spoorse opgaven voor Arnhem

HET BUSNETWERK

Het streefbeeld van het regionale en stedelijke openbaar vervoer netwerk is te zien op de volgende pagina. Het bestaat uit:

- Bus rapid transit (BRT);
- Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- Het stadsnet.

Het gewenste busnetwerk kent enkele nieuwe routes. Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijzigingen kunnen leiden.

In de A-gebieden is het openbaar vervoeraanbod het grootst, maar het moet in principe vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Soepele overstapmogelijkheden en een betrouwbare dienstregeling zijn hierbij van groot belang. Voor dit busnetwerk is een nieuwe remise nodig.

Bus rapid transit (BRT)

Voor de regionale bereikbaarheid zetten we in op Bus Rapid Transit (BRT), een snelle busservice met een hoge vervoerscapaciteit. In de opbouw van OV-netwerken staat het BRT op een gelijke positie als de trein. Het BRT verbindt de campussen van Nijmegen, Arnhem en Wageningen met elkaar. Het BRT zal op enkele OV-hubs gaan halteren.

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Als ruggengraat van het openbaar vervoersysteem is er het HOV-netwerk. Dit is een ontsluitend netwerk in de stad en regio van hoogwaardig openbaar vervoer. De HOV-bus heeft meer een verbindend dan een ontsluitend karakter en is gericht op langere afstanden. Omdat de reiziger bij BRT en HOV veelal langere reizen maakt, is meer comfort logisch. Ook heeft elke halte hoogwaardige voorzieningen. De frequentie is hoger dan een gewone stadsbus (meer dan zes keer per uur), en de reistijd is concurrerend met de auto. Binnen Arnhem zijn de Trolley (2.0) lijnen als stedelijk HOV de dragers van het openbaar vervoer.

Het stadsnet

Als derde laag in het busnetwerk is er het stadsnet. We streven naar een dekkend netwerk waarmee het vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk is om rechtstreeks naar een station en/of centrum te reizen. Lijnen die nieuwe verbindingen bieden buiten het centraal station om (zie kaart volgende pagina ‘nieuwe verbindende routes’) zijn daarbij een aanvulling op het netwerk, omdat hiermee de reistijd voor veel reizigers verkort kan worden. Overstappen op een station wordt hiermee overbodig. De minimale frequentie is een kwartierdienst in de spits en een halfuurdienst tussen de spitsen. Er wordt geïnvesteerd in een toegankelijk en inclusief openbaar vervoerssysteem waardoor het voor elke reiziger mogelijk is om met de bus te reizen.

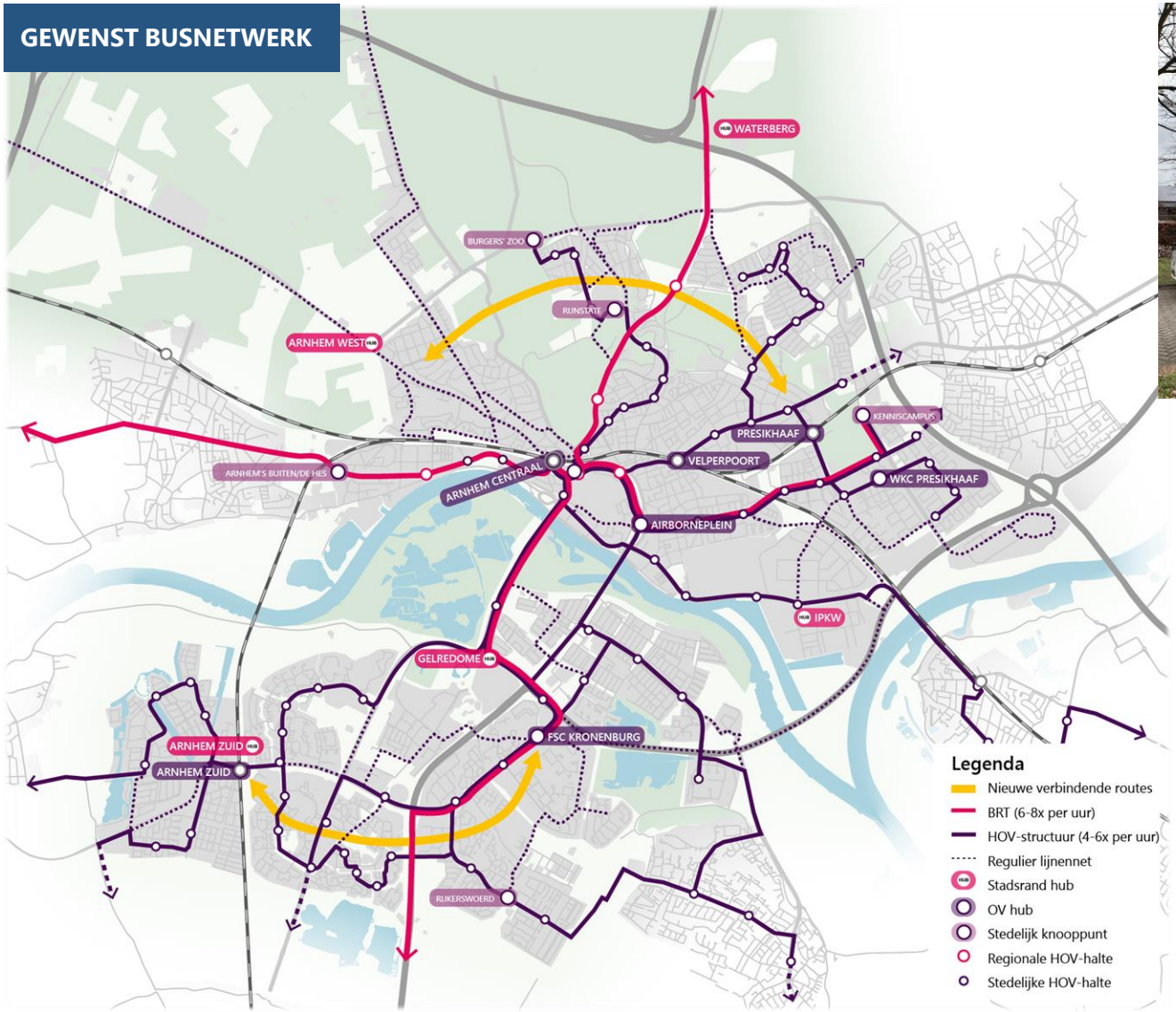
De Trolley 2.0

Waar Arnhem decennialang de “laatste” stad was in Nederland met de trolley is nu de situatie dat Arnhem de “eerste” stad is geworden in Nederland met de trolleytechniek. Steeds meer steden in Nederland maar ook wereldwijd ontdekken de voordelen van een innovatief gelijkspanningsnetwerk in een stedelijke omgeving. Om onze trolley op orde te houden en ons trolleynet te kunnen gebruiken als parallel stroomnetwerk voor andere voorzieningen (wat zeker in tijden van netcongestie zeer welkom is), moeten we investeren in nieuwe onderstations.

Omdat de trolleyinfrastructuur en de Trolley 2.0 bussen steeds belangrijker gaan worden voor Arnhem en de regio’s gaan we meer inzetten op het kwalitatief beheren, onderzoek en innovatie van het trolleynetwerk.

Naast de trolleyinfrastructuur innoveren ook de trolleybussen. Trolley 2.0 betekent dat trolleybussen op trajecten zonder bovenleiding kunnen rijden (met een accu). Daarmee wordt voorkomen dat bussen op moeten laden op eindpunten, wat hoge kosten vermijdt van bussen die tijdens het opladen geen reizigers kunnen vervoeren. Trolley 2.0 maakt het eenvoudig om, zonder bovenleiding, stedelijke HOV-lijnen naar woonwijken in Arnhem en omliggende gemeenten te laten rijden.

GEWENST BUSNETWERK





VOORRANG VOOR DE BUS EN HULPDIENSTEN

Om beter openbaar vervoer te realiseren is bereikbaarheid, snelheid en gegarandeerde doorstroming belangrijk. Dit geldt ook voor hulpdiensten. Om de bereikbaarheid in Arnhem te verbeteren breiden we het netwerk van busbanen en busstroken uit. Daar waar nu twee rijstroken voor autoverkeer beschikbaar zijn kunnen we een rijstrook omzetten naar een busstrook. In en om het centrum kan een dergelijk systeem gemaakt worden.

Op een aantal toeleidende radialen is een vrije busbaan niet mogelijk, daar zou gewerkt kunnen worden met "voorkruipstroken" bijvoorbeeld bij verkeerslichten of ongeregeld bij rotondes. Bij vervolgens halteren op de rijbaan kan de voortgang van de bus gegarandeerd worden.

Verder buiten het centrum zijn ook wegen waar busbanen aangelegd kunnen worden. Daarbij is een afweging noodzakelijk of een busbaan de beste oplossing is of dat een andere maatregel hetzelfde effect kan geven. Een busbaan is namelijk niet een goedkope oplossing en neemt veel ruimte in beslag.

Om de bus een aantrekkelijk alternatief te laten zijn en om hulpdiensten de mogelijkheid te geven de wettelijke rijtijden te halen, blijven we op de busbanen een snelheid van 50 km/u hanteren (als dat verkeersveilig mogelijk is). Zeker op de verbindingen van en naar de stadsrandhubs is het belangrijk dat de bus goed kan doorrijden. Met een snelle busverbinding van deze hubs naar bijvoorbeeld de binnenstad kan immers een deel van de tijd die verloren gaat door het overstappen terug worden gewonnen. Ook taxi's met een vergunning kunnen gebruikmaken van de busvoorzieningen, zij zijn een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer.

We kunnen echter niet op alle locaties voorrang geven aan de bus. We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Dit gaan we doen op basis van type weg, locatie (A, B, C en werkgebied), gebruikers en drukte.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft het openbaar vervoer gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook
- IJssellaan, aanleg busstroken en fietspaden, reconstructie wegvak en keerlus
- Willemsplein, reconstructie autoluw maken, mobiliteitshub



3.4 Overstappen in hubs

Een hub is een plek om de auto te laten staan en voor de verdere reis gebruik te maken van openbaar vervoer of bijvoorbeeld de (deel)fiets. Hubs zijn een middel in de transitie naar duurzame mobiliteit en verstedelijking, en bieden mogelijkheden om verschillende functies te bundelen. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van een bushalte, een pakketpunt, een fietsenmaker, een parkeerplaats voor de (elektrische) auto, een parkeerplaats voor de (elektrische) fiets, de aanwezigheid van een deel(bak)fiets, etc.

Om veel effect te hebben is een stadsbreed netwerk van hubs met deelmobiliteit wenselijk. Het netwerk van hubs moet in samenhang worden gezien met andere netwerken en voorzieningen in de stad. We gaan uit van verschillende typen hubs met ieder eigen kenmerken en een eigen doelgroep om een zo breed mogelijk parkeerproduct te kunnen bieden. Voor de inrichting van de hubs zetten we in op uniformiteit en herkenbaarheid.

STADSRANDHUBS

De stadsrandhubs zijn grotere overstaphubs die aan de rand van de stad liggen op routes naar drukbezochte plekken in Arnhem, voornamelijk de A-gebieden. Het doel van stadsrandhubs is autoverkeer van bezoekers en werknemers af te vangen aan de rand van de stad. Zij kunnen gebruik maken van een breed aanbod aan voorzieningen en overstappen op de bus of de (deel)fiets om de reis te vervolgen. Hiervoor ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi ‘parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad of werklocatie’. De stadsrandhubs worden dus prettige, aantrekkelijke locaties met goede (overstap)voorzieningen, die uitnodigen om goedkoper te parkeren en op een andere manier naar de binnenstad te reizen.

BINNENSTADHUBS

De binnenstadshubs hebben net als de stadsrandhubs een overstapfunctie, maar verschillen in de locatie en in de doelgroep. De binnenstadshubs zijn er ook voor bewoners en bieden een duurzaam vervoersalternatief voor iedereen in de (binnen)stad. Daarnaast kunnen hier andere voorzieningen en diensten een plek krijgen.

WIJKHUBS

De wijkhubs zijn middelgrote overstaphubs bij sociale knooppunten in de wijk, bijvoorbeeld bij winkelcentra (in A-gebieden) en op centrale locaties in de B- en C-gebieden. Bewoners kunnen hier gebruik van maken en het (mobiliteits-)aanbod wordt aangepast op de behoeften van de wijk.

OV-HUB

Dit zijn bijzondere stadsrand- of wijkhubs gekoppeld aan de treinstations en belangrijke busknooppunten in Arnhem. Deze hubs zijn veel meer geënt op de overstap met de trein en bus. De (inter)nationale knoop Arnhem Centraal heeft daarin een bijzondere status. Het centraal station is voor veel bezoekers, bewoners en werknemers een belangrijke herkomst of bestemming in hun reis.

Omdat het aantal bussen de komende jaren zal toenemen door het stijgende gebruik van het openbaar vervoer, loopt bussenplein Arnhem Centraal tegen zijn maximale capaciteit aan. Daarom gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de eindhalte Arnhem-Centraal voor streekbussen te vervangen door eindhalte hub Gelredome. Hierdoor ontstaat er meer perronruimte op Arnhem Centraal voor de stadslijnen.

Station Arnhem Zuid zowel OV-hub als stadsrandhub, waarbij dus ook ruimte wordt gemaakt om autoverkeer af te vangen.

MICROHUBS

De microhubs zijn kleinere ontsluitende hubs die vraag gestuurd en locatie specifiek kunnen worden toegepast. Hier is ruimte voor een flexibel mobiliteitsaanbod in woonwijken en bij werklocaties.

Op de kaart op de volgende pagina zijn de indicatieve locaties van alle verschillende hubs te zien. Dit wordt nog nader uitgewerkt. De locatie van bijvoorbeeld Stadsrandhub Arnhem West is nog een grote zoekopgave. De microhubs zijn de enige hubs die niet op deze kaart staan, omdat deze lokaal en kleinschalig toegepast kunnen worden.

RELATIE HUBS EN DEELVERVOER

De gemeente Arnhem zet in op elektrisch deelvervoer. Bij de inrichting van alle hubs wordt ruimte gereserveerd voor het aanbieden van elektrische scooters, fietsen en bakfietsen. Bij de wijk- en microhubs wordt ruimte toegewezen aan elektrische deelauto's. Deze wijk- en microhubs worden ingericht op locaties die passen in het hele mobiliteitsnetwerk van Arnhem én die afgestemd zijn met de buurtbewoners.

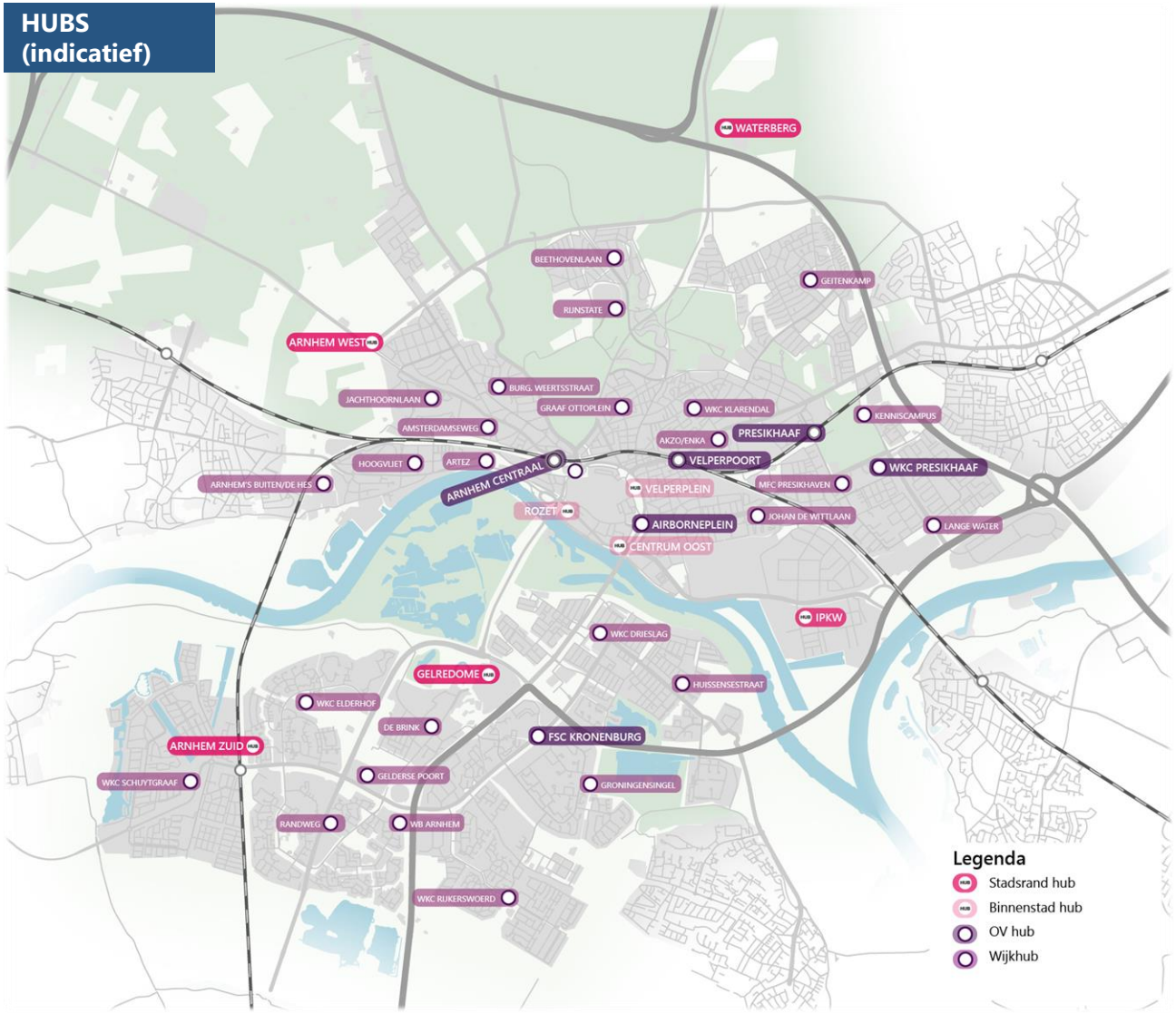
In de eerste fase werken we in Arnhem nog met een vergunningensysteem, maar na een korte tijd (maximaal twee jaar) evalueren we dat en zoeken we naar een wijze van aanbesteden waarbij meer sturing mogelijk is en waarbij de gemeente een actievere rol gaat nemen.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de hubs gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- OV-hub station Presikhaaf
- Parkeergarage Musis, fase 2

HUBS (indicatief)





IPKW



Gelredome



Waterberg


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Stimuleren ander reisgedrag
Goederenvervoer

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag

Binnen het duurzaam mobiliteitsplan nemen gedragsmaatregelen een centrale plaats in. Deze maatregelen zijn toegevoegd om inwoners en bezoekers van Arnhem te helpen veilig, actief en duurzaam te reizen.

Het stimuleren van ander mobiliteits-/verkeersgedrag heeft meerdere doelen. Het belangrijkste is dat de kwetsbare doelgroepen zoals voetgangers, fietsers, kinderen, jongeren en ouderen in het verkeer beschermd worden. Daarnaast wordt lopen en fietsen makkelijker gemaakt als alternatief voor autogebruik en autobezit. Tot slot maatregelen die specifiek op het goederenvervoer gericht zijn.

De gedragsmaatregelen zijn dus ingedeeld in drie groepen:

1. **Verbeteren Verkeersveiligheid**
2. **Stimuleren ander reisgedrag**
3. **Goederenvervoer**

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

Het tegengaan van verkeersoverlast is één van de uitgangspunten van dit duurzaam mobiliteitsplan. Verkeersveiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. We willen een jaarlijkse daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers, inclusief een daling dodelijke verkeersongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt.

Een andere inrichting van ons verkeerssysteem met meer wegen met een lagere snelheidslimiet (inclusief bijbehorende weginrichting) leidt tot een verkeersveiligere situatie. De snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers zijn immers kleiner. Ook is de impact van een ongeval met lagere snelheid veel kleiner. Als wegbeheerder van de gemeentelijke wegen is het onze rol om een veilige verkeersinfrastructuur te creëren. Daarnaast hebben we een regierol bij de ontwikkeling van veilig weggebruik (gedragsinterventies).

We zetten dan ook in op de volgende zaken:

Verkeersveiligheid is altijd integraal onderdeel van de aanpassing van weginfrastructuur

Bij elke aanpassing van de infrastructuur (zowel bij groot onderhoud als bij aanpassingen aan de infrastructuur) is verkeersveiligheid een integraal onderdeel van de opgave. Dit conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dat begint met goede uitgangspunten (een weg waarop 30 km/uur moet worden gereden, dient ook zo worden ingericht), maar gaat ook over verder uitwerken van een ontwerp.

Proactieve aanpak verkeersveiligheid

Conform de aanpak in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan we de verkeersveiligheid risico gestuurd aanpakken. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit kan tot concrete aanpassingen van verkeersonveilige plekken leiden, maar ook tot een verandering in beleid (bijvoorbeeld meer focus op bepaalde doelgroepen in de educatie).

Verkeersveilige schoolomgeving

Kinderen zijn onervaren verkeersdeelnemers. Scholen zijn plekken waar rondom het begin en het einde van de schooltijd veel verkeer is, waarvan een deel ook nog op zoek is naar een parkeerplaats. Deze combinatie zorgt ervoor dat schoolomgevingen in potentie verkeersonveilige locaties zijn. Schoolzones dragen eraan bij om het attentieniveau van mensen te verhogen. Een deel van de scholen in Arnhem heeft al een schoolzone. We rollen deze aanpak verder uit over Arnhem, zodat alle Arnhemse basisscholen een schoolzone kennen. Hierbij kijken we ook naar oversteeklocaties op de schoolroutes.

Stimuleren verkeersveilig gedrag

Naast de technische maatregelen, die zich richten op de infrastructuur, richten wij ons ook op weggebruikers. We gaan veilig verkeersgedrag stimuleren met educatie en campagnes. Belangrijke doelgroepen zijn daarbij basisschoolleerlingen, beginnende automobilisten en ouderen. Bij basisschoolleerlingen zetten we in op fietsvaardigheid en zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen, maar ook op aanpassingen in het haal- en brenggedrag. Bij ouderen focussen we vooral op fietsvaardigheid. We beperken ons niet tot deze doelgroepen. We richten ons ook op een bredere stimulering van verkeersveilig gedrag. Zo zetten wij ook structureel in op het voeren of deelnemen aan campagnes op het gebied van afleiding (MONO), alcohol, drugs en verlichting.

Handhaving

Primair dient een goede inrichting van de weg hierbij het gewenste gedrag duidelijk te maken. De weginrichting dient zo te zijn dat de weggebruiker kan lezen welk verkeersgedrag en snelheid gewenst of toegestaan is. In de praktijk blijkt dat niet altijd voldoende te zijn en dient er te worden gehandhaafd. Het gaat daarbij om handhaving op snelheid, maar ook om andere vormen van verkeershinder zoals geluidshinder, of asociaal rijgedrag.

We zetten in op het zo veel mogelijk geautomatiseerd handhaven. Op termijn zal Intelligent Speed Assist (ISA) hierbij een belangrijke rol gaan spelen. Dit systeem draagt bij aan de juiste snelheden binnen de bebouwde kom. Sinds 2022 is het systeem verplicht bij nieuwe voertuigen en zal de komende jaren een steeds belangrijkere rol innemen met betrekking tot de handhaving van de snelheden. De parkeerhandhaving zal, zoals nu ook al in het centrum gebeurt, grotendeels geautomatiseerd met de scanauto plaatsvinden.

Daarnaast onderzoeken we de inzet van flexibele- en geluidsflitspalen en, zo mogelijk, trajectcontrole om excessen tegen te gaan. Hierbij is het van belang om de handhaving van de gemeentelijke BOA's, politie en het OM nog beter op elkaar af te stemmen. De excessen en de overlast moet maximaal worden tegengegaan door een gezamenlijke aanpak.



4.2 Stimuleren ander reisgedrag

Met het duurzaam mobiliteitsplan willen we een mobiliteitstransitie in gang zetten. We vinden het belangrijk om daar ook in brede zin over te communiceren met de stad. We gaan dan ook een duurzame mobiliteit campagne opstarten die zich op de hele stad richt. Het gaat daarbij dan om communicatie rondom uitvoeringsprojecten, maar ook om vanuit één beeldmerk of naam richting bewoners, ondernemers en anderen te communiceren over duurzamer reizen.

Werkgeversaanpak en bewonersaanpak

Om ook aan te sluiten op regionale ontwikkelingen werken we samen aan een werkgeversaanpak en een bewonersaanpak. De werkgeversaanpak bestaat uit het actief ondersteunen van werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteit. In de bewonersaanpak ondersteunen we bewoners om hun eigen reisgedrag gezonder en duurzamer te maken, waaronder het stimuleren van bewegen. Met werkgevers gaan we ook in gesprek om te zien hoe we de duurzame bereikbaarheid van werklocaties kunnen verbeteren. Daarbij is bijvoorbeeld de last mile richting onze werklocaties vanaf een stadsrandhub of OV-hub een aandachtspunt.

Met de werkgeversaanpak en de bewonersaanpak sluiten we aan op het regionale Slim & Schoon Onderweg. Binnen de gemeente stimuleren we het gebruik van de fiets, OV en deelmobiliteit, en willen we gewenst reisgedrag belonen. Dit werken we verder uit, maar er lopen ook al initiatieven. Zo hebben we de City Deal “fietsen voor iedereen”, die zich richt op mensen die geen toegang tot een fiets hebben, of niet de vaardigheden hebben om te kunnen fietsen, ondertekend. Ook hiervoor werken wij een plan uit met welke maatregelen we ook deze mensen kunnen laten fietsen.

Deelmobiliteit

Er ontstaat een verandering van het bezit van vervoersmiddelen naar het gebruik ervan. Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de ambitie om een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad te zijn. Deelmobiliteit kan daarbij een aanvulling op ons mobiliteit systeem zijn, doordat het ontbrekende schakels in de bestaande netwerken van bijvoorbeeld openbaar vervoer kan opvullen.

Deelvervoer wordt aangeboden door commerciële partijen. Deze partijen maken voor hun concept gebruik van de openbare ruimte. Om hierop te sturen verlenen wij vergunningen, waarbij we eisen stellen aan de kwaliteit van de dienst, hoe met data wordt omgegaan en de uitwisselbaarheid van het deelsysteem.



Deelauto in de Steijnstraat

We zetten in op (meer) deelfietsen, deelscooters, deelbakfietsen en deelauto's. Al deze systemen hebben immers hun eigen doelgroep. Om deze te stallen/parkeren maken we gebruik van hubs.

Dit voorkomt dat deelsystemen overal achtergelaten worden. We gaan hierbij uit van de verschillende behoeftes op verschillende plekken. Bij een stadsrandhub zal bijvoorbeeld meer behoefte zijn aan deelfietsen om het laatste deel van de reis naar de eindbestemming te kunnen maken. Bij een wijkhub zal er minder behoefte aan fietsen zijn, maar juist meer behoefte aan bakfietsen of een deelauto.

Bij nieuwbouw kunnen we bijvoorbeeld voor ontwikkelaars afwijken van de parkeernormen als zij een reëel alternatief met deelauto's aanbieden. Op deze manier draagt het deelvervoer bij aan het beperken van het autobezit. Deelauto's of deelbakfietsen kunnen immers een goed alternatief vormen voor de eigen (tweede) auto.

We gaan als gemeente actief meedoen in (regionale) campagnes om inwoners of bezoekers van Arnhem te informeren over (de voordelen van) deelvervoer. Deelvervoer krijgt echt meerwaarde als er een dekkend systeem ontstaat over de stad (en omliggende kernen). Dit zal voor aanbieders van deelvervoer niet direct financieel aantrekkelijk zijn, omdat er dan ook deelvervoer staat op, voor hen, minder interessante plekken. We zullen financiële afspraken maken met aanbieders om wel tot een zo goed mogelijk netwerk te komen.

Overstap naar elektrisch rijden

Arnhem loopt voorop als het gaat om het plaatsen van laadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Er zijn al meer dan 50 snellaadpunten in de gemeente en ongeveer 1000 normale laadpunten voor bewoners en bezoekers met een elektrische auto of vrachtwagen. Omdat de gemeente bij aanbestedingen eist dat er emissieloos gewerkt wordt (doelgroepenvervoer, wegenbouw, logistiek), gaan we de komende jaren verder met de uitrol van laadvoorzieningen.

We hanteren daarbij drie uitgangspunten:

1. We plaatsen de voorzieningen vooruitlopend op de vraag. Daarbij baseren we ons op prognoses en vragen van de markt. Dat doen we zodat het altijd mogelijk is om elektrische voertuigen op te laden en ontbrekende laadvoorzieningen niet de beperkende factor worden bij de overstap naar emissieloos vervoer.

2. Laadvoorzieningen moeten zo min mogelijk zichtbaar zijn en zo weinig mogelijk ruimte moeten innemen in de openbare ruimte. Dat bereiken we door meerdere innovatieve laadmogelijkheden te introduceren in de stad. Bijvoorbeeld lantaarnpaal-laden en laadpleinen.

3. We bouwen een apart netwerk van laders met hoog vermogen voor bouwvoertuigen.



Parkeren i.c.m. laadvoorzieningen

4.3 Goederenvervoer

Stadslogistiek

In de Arnhemse binnenstad vindt dagelijks veel distributieverkeer plaats. Denk bijvoorbeeld aan vrachtwagens die winkels, kantoren en bouwplaatsen bevoorraden. En aan bestelbusjes die pakjes bij consumenten en bedrijven afleveren of wagens van service- en verhuisbedrijven. Maar het gaat ook om de bestelauto van de lokale winkel, cateraar en bloemist. Dit distributieverkeer heeft een grote invloed op de leefomgeving in het centrum. Bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid. Bestel- en vrachtauto's die staan te laden en te lossen, lawaai maken en ongezonde uitlaatgassen produceren belemmeren bewoners en winkelend publiek.

We willen zo min mogelijk grote vrachtwagens en bestelwagens tijdens de drukke winkeltijden in de binnenstad, omdat deze een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. In de avond en nachtperiode willen we geluidsoverlast naar omwonenden voorkomen. Daarom gebruiken we venstertijden voor stadslogistiek. De inzet van 'stil materieel' en gedrag bij het laad- en losproces zal leiden tot minder geluidoverlast bij omwonenden.

Strategie

Ons doel is een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem. We werken hieraan met de partners in de logistieke keten. Samen willen we dat er straks minder bestel- en vrachtauto's in de stad rijden. Dat kan bijvoorbeeld door het bouwen van distributiehubs aan de rand van de stad en het gebruik van vrachtfietsen.

Distributiehubs

Het doel van distributiehubs is het distributieverkeer afvangen aan de rand van de stad. Voor vier type hubs wordt ontwikkeling in Arnhem kansrijk geacht en kunnen acties binnen de gemeente bijdragen aan bundeling van logistieke stromen. Als we een onderscheid maken naar type hub en in/buiten de gemeente Arnhem dan ontstaat het volgende beeld:

- **Regiohubs** zoals sorteerhubs post en pakket en grootschalige bezorghubs van online boodschappen. Zij zullen naast Arnhem een bredere regio bedienen en dat pleit ervoor om deze initiatieven in de regio te accommoderen.
- **Stadsdistributiehubs** (voor meerdere gebruikers, zoals winkels) en **lokale bezorghubs en pakketpunten** (fietskoeriers en online boodschappen).
- Daarnaast denken we ook aan de mogelijkheden voor een permanente **bouwhub**. Een bouwhub voor efficiënter bouwverkeer voor bijvoorbeeld de nieuwe woningen, bedrijven en andere voorzieningen, maar ook voor de energietransitie en de infrastructurele projecten van dit mobiliteitsplan.

Om tot de benodigde hoeveelheid distributiehubs te komen gaan we de initiatieven voor stadsdistributiehubs voor meerdere gebruikers faciliteren en opschalen. Ook verkennen we met regiopartners de mogelijkheden voor een bouwhub in de regio waarvoor we duurzaamheidseisen opnemen. Verder faciliteren we autonome ontwikkeling van 'dedicated' regiohubs.

Zero-emissiezone

Vanaf 1 juni 2026 stelt Arnhem een zero-emissiezone (ZE-zone) in waar vanaf dat moment vrachtauto's en bestelvoertuigen, die rijden op benzine, diesel of gas, geen toegang meer hebben. Met het instellen van een ZE-zone willen we de logistiek richting de binnenstad verduurzamen. De ZE-zone is iets kleiner dan de huidige milieuzone, doordat de centrumring buiten de zone valt. De centrumring wordt namelijk niet alleen gebruikt door verkeer richting het centrum, maar ook door verkeer dat langs het centrum rijdt. De Weerdjesstraat maakt geen deel uit van de ZE-zone.

De milieuzone scherpen we vanaf 2025 aan naar euro 5 voor dieselvoertuigen. Tegelijkertijd bekijken we of verdere uitbreiding (bijvoorbeeld vanuit bewoners) wenselijk en noodzakelijk is. Dat kan gaan over uitbreiding van het gebied, maar ook uitbreidingen gericht op doelgroepen zoals taxi's en scooters. In de toekomst zal de ZE-zone ook voor personenauto's gelden. Dat biedt de mogelijkheid om de milieuzone en de ZE-zone gelijk te trekken. Dat geeft duidelijkheid voor de weggebruiker, omdat die nog maar met één zonegrens te maken heeft.

Kansen

De ZE- en milieuzone bieden de kans om te kijken of het vervoer van goederen naar de binnenstad gebundeld kan worden, zodat er minder voertuigen de stad inrijden. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor bezoekers.

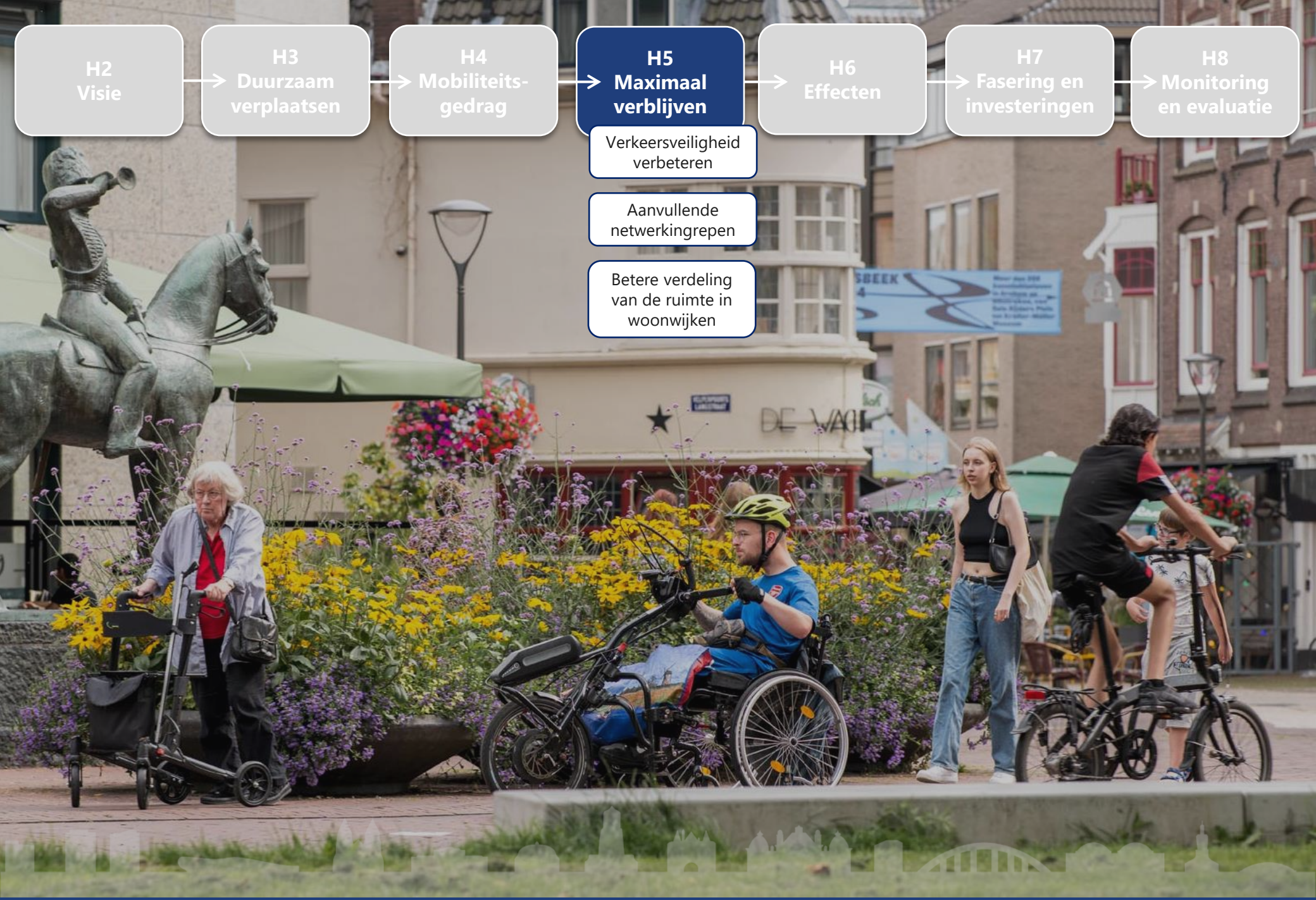
Om de bundeling van goederenstromen te stimuleren zetten we in op:
- Voordelen voor voertuigen met een hoge bundelingsgraad of beladingsgraad;
- Voordelen voor bedrijven die werken met een certificeringssysteem;
- Voordelen voor specifieke voertuigen.

De invoering van de ZE-zone zorgt er ook voor dat de uitstoot van schadelijke gassen, roet en fijnstof naar beneden gaat. Daarmee worden de binnenstad en de wijken er omheen gezonder en prettiger om in te wonen en te werken. De gemeente gaat de komende jaren samen met bewoners en bedrijven uit de binnenstad uitwerken op welke manier de ZE-zone het best kan worden ingevoerd.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de gedragsmaatregelen gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Aanpak schoolomgevingen
- Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem
- Campusaanpak Arnhem
- Campagne voor nieuwe DMP
- Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal "Fietsen voor iedereen"
- Instellen Zero-Emissie Zone


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Aanvullende netwerkingrepen
Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

5. Maximaal verblijven

We zetten in op een prettige verblijfsomgeving met zo min mogelijk overlast van verkeer. In de openbare ruimte kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten door ruimte voor verkeer en parkeren anders in te richten. Bij het inrichten van onze straten en pleinen gaan we van machine logica naar mens logica. Dit houdt in dat we niet meer de auto en de doorstroming als uitgangspunt nemen, maar de mens en de beleving. Dit leidt tot meer leefstraten. Bij het ontwerpen van onze wegen en netwerken kijken we naar de behoeften en voorkeuren van alle gebruikers. Dit omvat aspecten zoals veiligheid, toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers, esthetiek en het verminderen van uitstoot en geluid van verkeer.

5.1 Snelheidsaanpassingen

Om de verblijfsomgeving aantrekkelijker te maken en je op een actieve manier te verplaatsen binnen de stad, kiezen we voor 30 km/u als nieuwe standaard. Dit houdt in dat we op zoveel mogelijk van onze gemeentelijke wegen de snelheid op termijn omlaag brengen naar 30 km/u. Dit komt er in hoofdlijnen op neer dat in A en B gebieden alle wegen 30 km/u worden en in de C gebieden alleen een aantal hoofdwegen 50 km/u blijven. De wegen die nu nog 70 km/u zijn verlagen we naar 50 km/u.

Een van de grootste voordelen van deze snelheidsverlaging is de aanzienlijk verminderde kans op overlijden bij verkeersongevallen. De kans op overlijden bij een ongeval waarbij 30 km/u gereden wordt is namelijk een factor 3 kleiner dan bij 50 km/u. Daarnaast is de ernst van een letsel-ongeval kleiner.

De snelheidsverlaging draagt bij aan een leefbare stad. De lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt namelijk voor minder geluidsoverlast, vermindert het gebruik van de wegen in Arnhem door doorgaand verkeer en creëert een rustigere en meer plezierige leefomgeving.

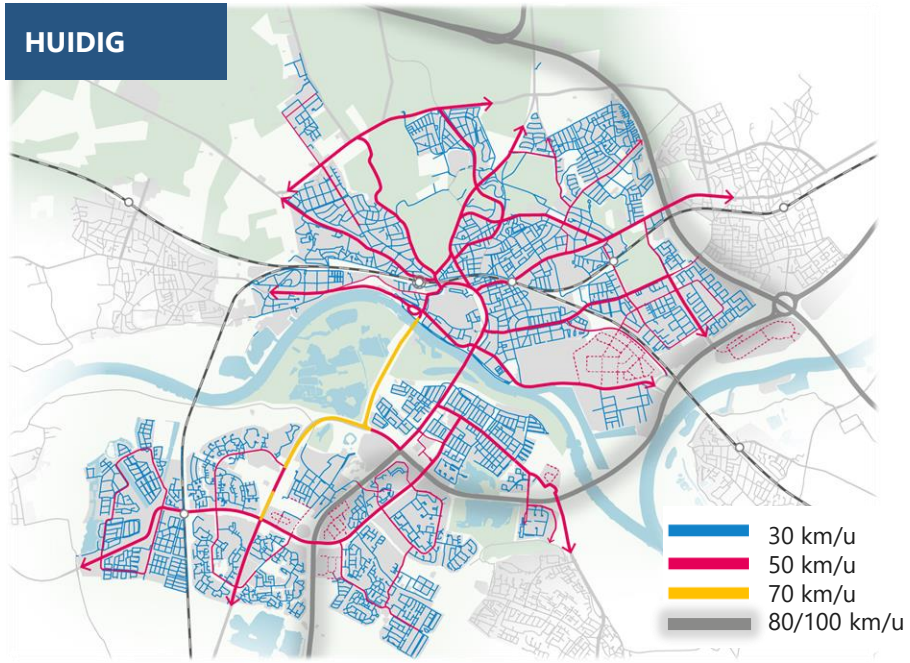
De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg. Dit verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in het verkeer en maakt fietsen en lopen qua reistijd concurrerender ten opzichte van de auto. Bovendien zijn wegen die eerst als barrières fungeerden met een lagere snelheid makkelijker over te steken.

Passende inrichting

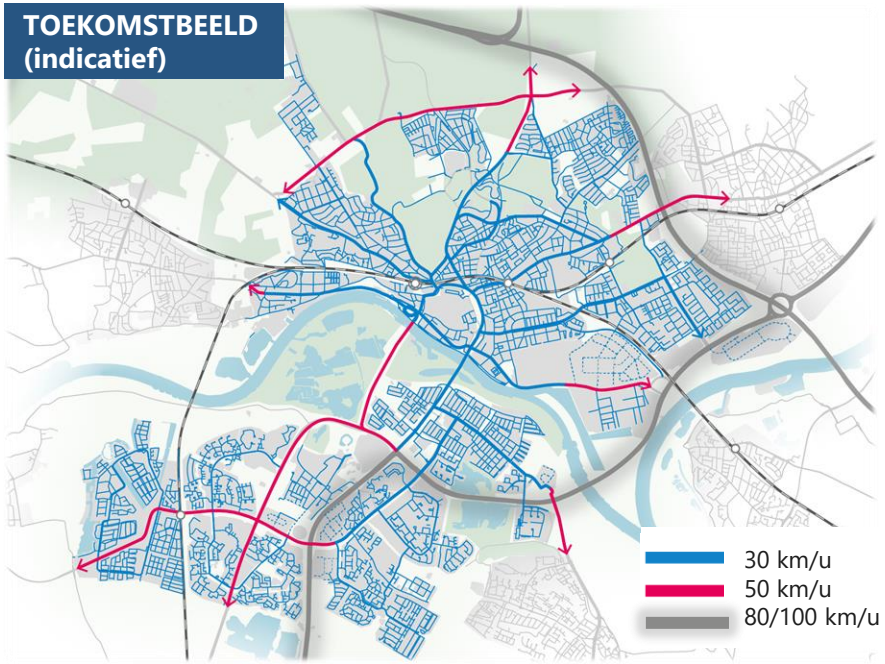
Bij de verlaging van de snelheid naar 30 km/u is een goede, passende richting van de weg groot belang. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende. Daarom verlagen we de snelheid van de wegen alleen als dit ook op een passende en herkenbare manier kan. Wanneer we een weg aanpakken kijken we dan ook hoe we deze weg zo in kunnen richten dat 30 km/u een passende snelheid is. Voorbeelden van ingrepen zijn het toepassen van versmallingen, klinkerbestrating en groen. Ook een inrichting als leefstraat waar de auto te gast is, is een mogelijkheid.

De inrichting stemmen we af met aanwonenden, belangengroepen, hulpdiensten en openbaar vervoer. Naast de inrichting speelt ook de handhaving een cruciale rol om ervoor te zorgen dat de lagere snelheid wordt nageleefd en dat de veiligheid op de weg daadwerkelijk verbetert.

Wanneer bewoners hier om vragen bekijken we of we ,vooruitlopend op een grootschalige aanpak, tijdelijk met lichtere en/of tijdelijke maatregelen de snelheid op een weg kunnen verlagen.



In de huidige maximumsnelheden zijn de ontsluitingswegen duidelijk te herkennen



In de toekomst zijn meer wegen 30 km/u

Bussen en hulpdiensten

De maximumsnelheid is belangrijk voor de bussen en hulpdiensten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is voor de bussen en hulpdiensten relevant, maar de reistijd in de bus is ook belangrijk en hulpdiensten moeten snel ter plaatse kunnen zijn.

Door op busbanen een maximumsnelheid van 50 km/u aan te houden (daar waar dat verkeersveilig kan) en het netwerk van busbanen uit te breiden, verkorten we de reistijd van het openbaar vervoer en de hulpdiensten.

Aanvullende maatregelen zijn selectieve toegangen/doorgangen en het realiseren van kortsluitende doorsteken die alleen toegankelijk zijn voor bussen en hulpdiensten om omrijden te voorkomen.

Een andere groep die we ook toegang willen geven tot dit netwerk is een selecte -te controleren- groep taxi's. Taxi's kunnen een rol vervullen in het onderdeel “M” (mobility-as-a-service) van het STOMP-principe en aanvullend als het openbaar vervoer niet beschikbaar is. Denk aan taxibedrijven met een vergunning, waarbij een bepaalde kwaliteit is gewaarborgd.

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

Onderdeel van de snelheidsverlaging is het verminderen van het aantal autorijstroken, het onderzoeken van selectieve toegang op een aantal wegen en het realiseren van doseerpunten.

Verminderen van het aantal autorijstroken

Met het verminderen van het aantal autorijstroken beperken we de ruimte die het gemotoriseerd verkeer inneemt en ontstaat ruimte voor meer busbanen en andere functies.

Het verminderen van het aantal rijstroken doen we in A, B, C en werkgebieden. Belangrijke locaties waar we dit doen zijn de Nijmeegseweg (inclusief John Frostbrug), de Eldenseweg (inclusief Nelson Mandelabrug) en de centrumring. Hiermee beperken we de ruimte voor de auto op de locaties en wordt het minder aantrekkelijk om door onze stad te rijden, maar blijft het centrum wel bereikbaar. Door het aantal rijstroken op de centrumring te verminderen wordt de barrièrewerking van de centrumring kleiner en wordt dit een stadsboulevard die tot minder overlast leidt. Eén rijstrook per rijrichting bevordert daarnaast een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers.

Het verminderen van het aantal rijstroken kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de stad. Daarom onderzoeken we per specifieke locatie de effecten en nemen we nodige maatregelen (of we stellen het uit tot het wel kan), voordat we dergelijke vergaande ingrepen definitief realiseren. Indien onze aanpassingen effecten hebben op wegen van andere wegbeheerders, zullen wij die wegbeheerders bij dit proces betrekken.

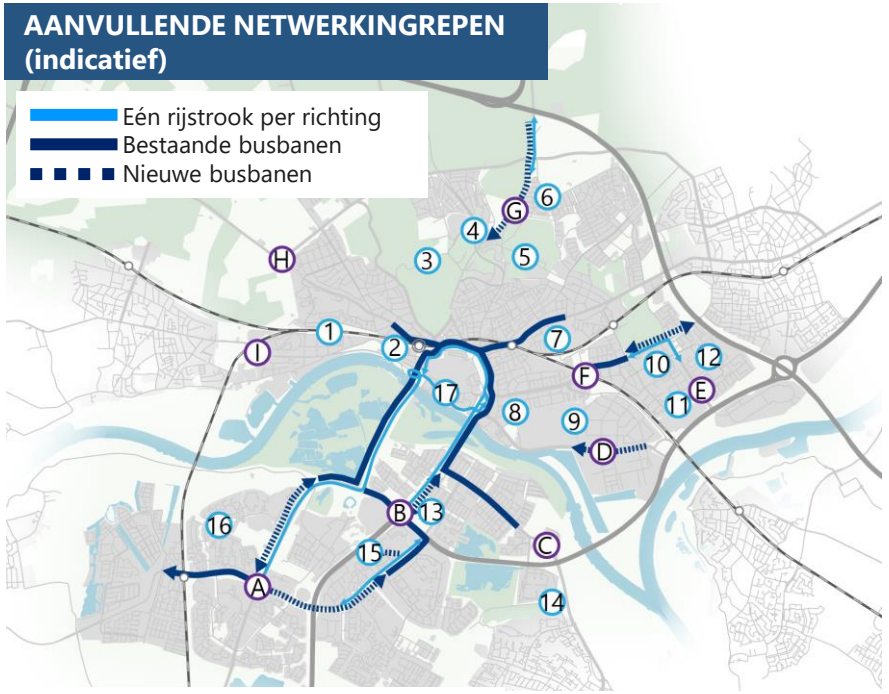
Onderzoeken van selectieve toegang

De andere netwerkingreep die onderdeel is van de snelheidsverlaging is het onderzoeken van selectieve toegang. Op diverse wegen in Arnhem (straatnamen zie kaartje) binnen de A, B en C gebieden wordt om diverse redenen verkeershinder ervaren. Door te experimenteren met een vorm van selectieve toegang beperken we het gemotoriseerd verkeer, verminderen we de verkeershinder en vergroten we het verblijfsklimaat. Hierbij blijven we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto.

Doseerpunten

Een doseerpunt is een locatie met verkeerslichten, veelal in C gebieden, waarmee we de hoeveelheid verkeer kunnen beïnvloeden. We doseren op deze punten het verkeer de stad in. Daarmee voorkomen we dat in de A en B gebieden te veel verkeer is, waardoor het verkeer vast komt te staan. Het verkeer kan beter buiten de stad worden gedoseerd dan dat het stil staat in de stad. Op de doseerpunten geven we prioriteit aan het busverkeer. Overigens hangen doseerpunten en selectieve toegang nauw met elkaar samen. Het kan immers zo zijn dat doseren niet werkt als selectieve toegang niet geregeld is op parallelle wegen.

AANVULLENDE NETWERKINGREPEN (indicatief)



Selectieve doorgang
1. Oranjebrug
2. Utrechtseweg
3. Parkweg
4. Apeldoornseweg-Rijnstate
5. Bosweg
6. Monnikensteeg
7. Vosdijk
8. Van Oldenbarneveldtstraat
9. Doctor C. Lelyweg
10. Lange Wal
11. Bethaniënstraat
12. Middachtensingel
13. Dotterlaan
14. Oude Huissensedijk
15. A325 – Mooieweg – Kronenbrugdijk
16. Hollandweg
17. Weerdjesstraat

Doseerpunt
A. Batavierenweg – Burgemeester Matsersingel
B. Nijmeegseplein
C. Ir. Molsweg
D. Westervoortsedijk
E. Lange Water – Middachtensingel – Bethaniënstraat
F. Johan de Wittlaan
G. Weg achter het bos
H. Amsterdamseweg – Schelmseweg
I. Utrechtseweg – Arnhems Buiten – De Hes

NETWERKMANAGEMENTKAART EN VERKEERSSTRUCTUURPLAN

Hoe de details van de hiervoor beschreven netwerkingrepen en aanpassingen van de maximumsnelheid precies worden ingevuld, werken we uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart.

In het verkeersstructuurplan werken we de verkeersnetwerken uit. Daarin maken we onderscheid tussen de verschillende wegtypen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), maximumsnelheden (50 en 30 km/u) en stellen we de bijbehorend inrichtingsprincipes op. Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan op de richtlijnen van het CROW (Kennisplatform CROW is een Nederlandse stichting voor kennis over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid).

We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, of als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor alle modaliteiten. Hierbij werken we vanuit het STOMP-principe, de gebiedstypen (A,B, C en werkgebieden) en de verschillende netwerkkaarten. Zo kunnen er bijvoorbeeld locaties zijn waarop we niet de voetganger, de fiets of de bus prioriteit geven. Een multimodaal netwerkmanagementkaart geeft inzicht in de prioriteiten tussen de vervoerswijzen in het netwerk.

REGIONAAL NETWERK

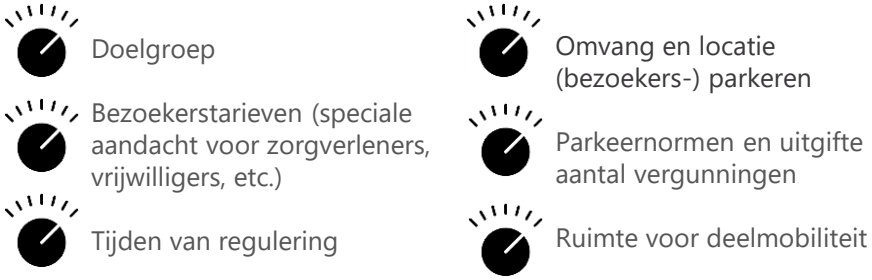
Tot slot gaan we met de provincie Geldeland in gesprek over de Pleijroute. Om het doorgaand verkeer om Arnhem heen te leiden is het naast de hiervoor beschreven maatregelen ook wenselijk om de doorstroming op de Pleijroute (N325) te verder te optimaliseren. Hierbij denken we aan het uitbreiden van de capaciteit op de kruispunten.

De Pleijroute is samen met de A12/A50 van groot belang voor de bereikbaarheid van Arnhem en de regio. Een alternatieve route voor autoverkeer die vanuit project ViA15 wordt gerealiseerd (waar we vooralsnog van uitgaan) brengt verlichting op het wegennet rond Arnhem en maakt het mogelijk om autoverkeer om de stad heen te leiden. Project ViA15 bestaat uit de verbreding van de A12 en het van de doortrekken A15. De voortgang van dit project ligt bij de Raad van State. Het niet doorgaan heeft consequenties voor de grootschalige woningbouwambities in de gehele regio.

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

Op dit moment nemen auto's vaak een groot deel van de beschikbare ruimte in woonwijken in beslag. Dit beïnvloedt niet alleen de visuele uitstraling van de omgeving, maar kan ook leiden tot problemen zoals beperkte toegankelijkheid voor andere vervoerswijzen (ook hulpdiensten), verminderde sociale interactie, afname verkeersveiligheid (bijvoorbeeld beperkt zicht) en een minder aangename leefomgeving. We gaan dit veranderen door in verschillende stappen de parkeerregulering uit te breiden.

De invulling van de regulering verschilt per type gebied, doelgroep, bestaand of nieuw gebied en de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto. Het gaat dus verder dan de indeling in A, B, C en werkgebieden. Voor parkeerregulering zijn er een aantal 'knoppen' waar we aan kunnen draaien waarmee we onderscheid kunnen maken tussen wijken. Dit zijn de volgende knoppen:



Na vaststelling van dit plan werken we zo snel mogelijk het parkeerbeleid nader uit. Dit omdat het voor de mobiliteitstransitie belangrijk is dat er zo snel mogelijk, moderne parkeernormen zijn die bij dit beleid passen. We stemmen deze parkeernormen af op het gebiedstype (A, B, C of werkgebied). Zeker in de A gebieden (in het centrum en rondom OV-knopen) gaan we een lagere parkeernorm hanteren.

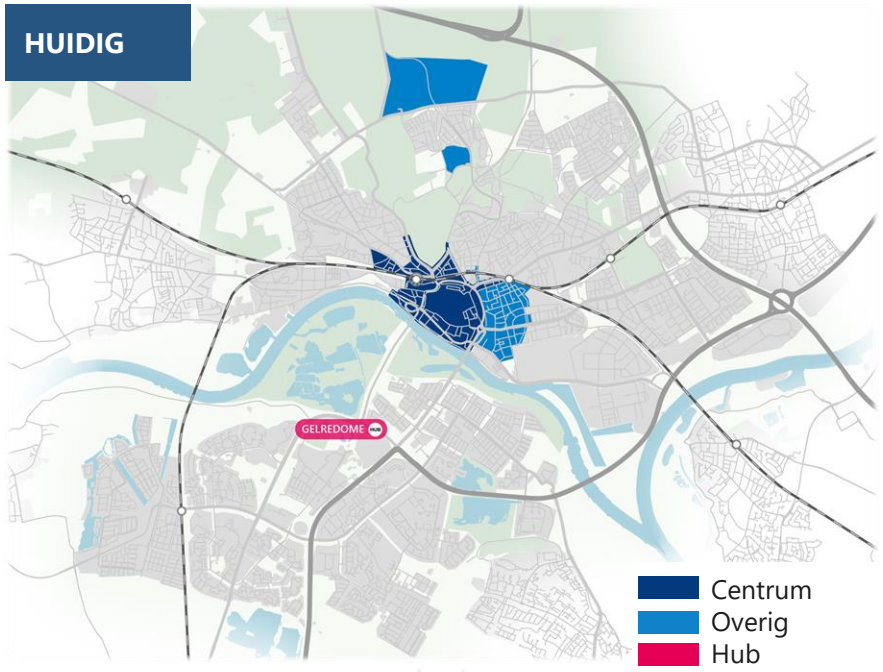
PRINCIPES PARKEERREGULERING

We maken onderscheid tussen wijken door maatwerk te bieden, we betrekken de wijken bij invoering van parkeerregulering en we voeren het gefaseerd in. Niet elke wijk heeft dezelfde opgaven op het gebied van parkeren en ook de afstand tot de binnenstad of een centrum is niet hetzelfde. We gaan uit van de volgende principes:

- Parkeerregulering bestaat uit parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren. De prijs van het betaald parkeren is afhankelijk van het type gebied en de parkeerdruk, en werken we nader uit in het parkeerbeleid.
- De prijs van de eerste parkeervergunning wordt (bijna) gratis (met uitzondering van het centrumgebied waar vergunninghouders in de parkeergarages kunnen parkeren). Dat is dus lager dan de huidige prijs van een vergunning. De eerste vergunning mag geen of nauwelijks een financiële belemmering voor het bezit en gebruik van een auto vormen.
- We zetten in op een maximaal aantal van twee parkeervergunningen per adres. Als in een wijk niet genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt maximaal één vergunning per adres uitgegeven.
- De beperking van het maximaal aantal parkeervergunningen geldt alleen voor nieuwe bewoners. Er wordt een overgangsregeling voor bestaande bewoners opgesteld.
- We kijken apart naar specifieke oplossingen voor specifieke doelgroepen zoals zorgverleners en vrijwilligers. Dit geldt ook voor deelauto's zonder vaste parkeerplek.
- Parkeren bij winkelcentra en op bedrijventerreinen heeft een andere invulling dan parkeren in woongebieden zonder winkelvoorzieningen. Daarom werken we daarvoor een specifieke aanpak uit.

INVOERING IN FASES

In onderstaand figuur is het huidige gebied met parkeerregulering weergegeven. Het invoeren van parkeerregulering gebeurt niet overal tegelijk. We hanteren een gefaseerde aanpak. We maken onderscheid in locaties waar de parkeerdruk nu al hoog is en/of veel wijkvreemde parkeerders zijn, locaties waarvan we verwachten dat de parkeerdruk gaat toenemen en ontwikkellocaties waar we bewoners willen beschermen tegen parkeeroverlast van nieuwe bewoners. Omdat niet alle wijken in één keer kunnen worden aangepakt en we parkeerregulering willen invoeren voordat een gebied in ontwikkeling gaat, zit er overlap tussen de fasen. Over de precieze grenzen van de gebieden gaan we in gesprek met de bewoners. We zoeken naar een balans tussen het doorvoeren van maatregelen en het creëren van draagvlak. Dit werken we verder uit in het parkeerbeleid.

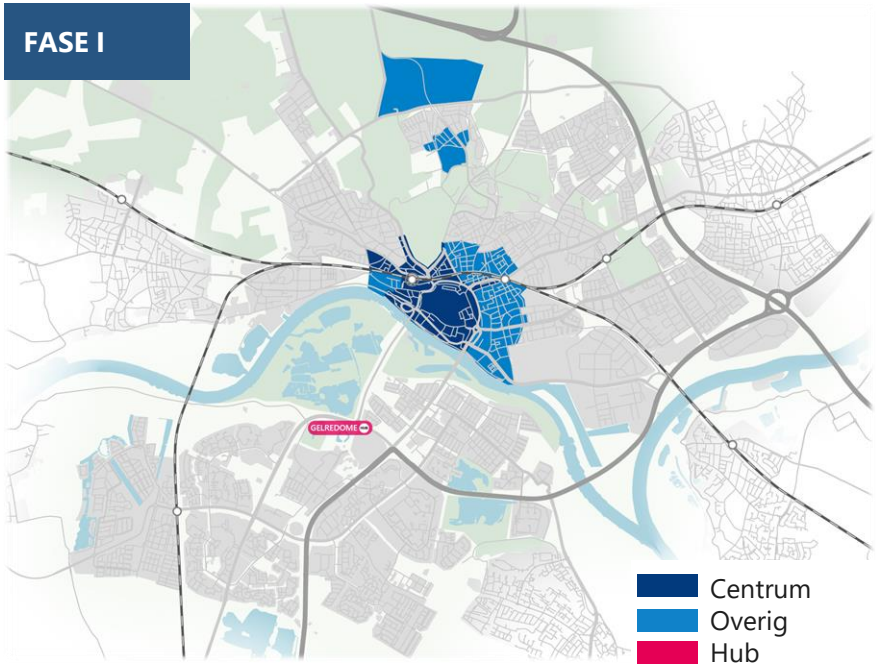


Het huidige gebied van gereguleerd parkeren

Fase I – 2025-2028

In de periode 2025-2028 kijken we naar de gebieden met parkeeroverlast gerelateerd aan de binnenstad. Dit is een uitbreiding van het gebied naar Klarendal zuid (uitkomst eerdere enquête: meerderheid blijkt voor), Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade. Daarnaast is het gebied rond ziekenhuis Rijnstate gereguleerd om overlast van parkerende bezoekers en werknemers te voorkomen.

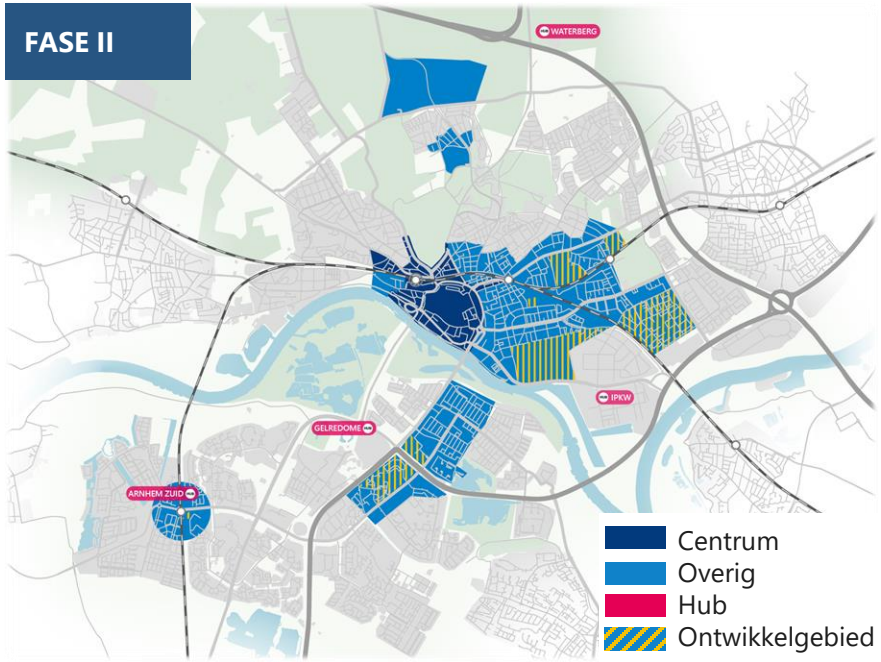
Om zo efficiënt mogelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplekken gaan we in deze fase de nog aanwezige vergunninghouders-parkeerplekken omzetten naar betaald parkeerplekken, zodat iedereen daar kan parkeren.



Fase I van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase II – 2026-2032

In deze fase wordt het gereguleerd parkeren verder uitgebreid in relatie tot de woningbouw-ontwikkelingen waarbij regulering noodzakelijk is. Dit gebeurt in Arnhem Oost, Rijnpark, Presikhaaf III, Schaapsdrift (2026/2029), Kronenburg, Nijmeegseweg (2026), Olympus (2026), Station Arnhem Zuid (Laakkwartier) (2028/2029), Thorbeckestraat, en het Zijdekwartier. Gelijk met de woningbouwontwikkelingen wordt gereguleerd parkeren in de omliggende wijken ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van de woningbouw voor te zijn.

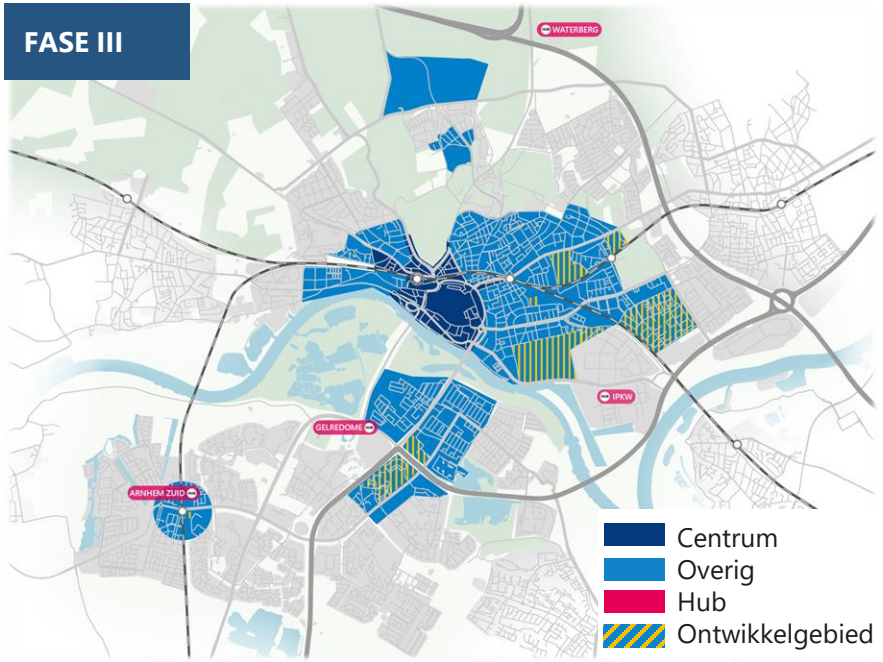


Fase II van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase III – 2032-2036

In deze fase breiden we gereguleerd parkeren uit in de gebieden waar we verwachten dat er een forse toename van de parkeerdruk is en waarbij we een parkeerplek voor bewoners willen waarborgen. Afhankelijk van de mate van parkeeroverlast kan hier mogelijk al eerder dan fase III worden overgegaan tot gereguleerd parkeren.

Nadat fase III is afgerond onderzoeken we waar nog parkeeroverlast wordt ervaren en overwegen we welke passende oplossing en termijn daarbij past.



Fase III van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

WAAROM PARKEERREGULERING?

Parkeerregulering brengt verschillende voordelen met zich mee die een positieve impact hebben op de leefbaarheid en duurzaamheid van stedelijke gebieden.

Ruimte voor bewoners

Een van de belangrijkste voordelen is het ruimte bieden aan bewoners. Afhankelijk van de locatie en het type maatregelen kan parkeerregulering ervoor zorgen dat bewoners gemakkelijker een parkeerplek kunnen vinden, doordat wijkvreemde auto's worden geweerd. Dit draagt bij aan een gevoel van veiligheid en eigenaarschap onder bewoners. Indien we zien dat de parkeerdruk lager wordt en er structureel voldoende parkeerruimte op straat over is, zullen we parkeerplaatsen weghalen en deze ruimte voor andere doeleinden inzetten. Indien in een wijk behoefte is om het parkeren te reguleren gaan wij daarover in gesprek met de wijk om maatwerk te leveren.

Ruimte voor ondernemers

Ook voor ondernemers is het een van de belangrijkste voordelen dat met het weren van wijkvreemde auto's parkeerplaatsen beschikbaar komen voor werknemers en bezoekers. Doordat winkelgebieden gaan verkleuren, met ook werken, gaat parkeerregulering ervoor zorgen dat er voor winkels parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Bovendien is het ook voor ondernemers relevant als door middel van parkeerregulering de stad aantrekkelijker wordt.

Tegengaan parkeeroverlast

Bovendien gaat parkeerregulering parkeeroverlast tegen. Op plaatsen waar er een beperkte beschikbaarheid is van openbare parkeerplaatsen, kan parkeerregulering helpen om het aantal beschikbare plaatsen beter te verdelen. Dit draagt bij aan het verminderen van frustraties en conflicten tussen bewoners over het vinden van een parkeerplek. Bovendien verbetert de verkeersveiligheid door minder op verkeerde plekken geparkeerde auto's.

Verminderen zoekverkeer

Een ander voordeel is het verminderen van zoekverkeer. Door duidelijke regels te stellen over wie waar mag parkeren, wordt het zoekverkeer in woonwijken verminderd. Dit is niet alleen bevorderlijk voor de verkeersdoorstroming, maar ook voor de luchtkwaliteit en het algemene welzijn van de buurtbewoners.

Leefbare straten

Tenslotte draagt parkeerregulering bij aan duurzaamheid. Op plekken waar momenteel veel ruimte wordt ingenomen door wijkvreemde auto's, kan de vrijkomende parkeerruimte worden omgezet naar bijvoorbeeld: in meer parkeerruimte voor fietsen en deelvervoer, voor groen, of voor speelruimte. Dit draagt bij aan een gezondere stedelijke omgeving. In essentie biedt parkeerregulering dus een veelzijdige aanpak om de leefbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid in steden te bevorderen.

PARKEREN BINNENSTAD

In en om de binnenstad zijn verschillende parkeergarages. De parkeergarages worden veel gebruikt. Op piekmomenten (zaterdag- en zondagmiddag en donderdagavond) zijn de garages vol. De parkeergarages zijn een sterk product en worden door de parkeerders over het algemeen hoog gewaardeerd.

In de binnenstad zijn binnen de singels ook circa 800 openbare parkeerplaatsen op maaiveld (straatparkeren), exclusief de Blauwe Golven en de parkeergarages zoals bij het provinciehuis. Daarnaast zijn er circa 50 gehandicaptenparkeerplaatsen en circa 100 overige parkeerplekken (deelauto, elektrisch laden, bussen en laden/lossen). Parkeren op maaiveld kost dus veel ruimte en heeft zeker in de binnenstad een grote impact op het verblijfsklimaat. Daarom willen we het aantal straatparkeerplaatsen verminderen.

We zien echter dat er ook behoefte blijft om de auto in de binnenstad te parkeren. Op piekmomenten zijn de garages vol en zijn veel straatparkeerplaatsen in het centrum bezet. Aan de randen van het centrum zijn er nog veel parkeerplaatsen beschikbaar. Rondom het centrum (met name Klarendal, Het Broek en Malburgen) wordt met name op deze momenten parkeerhinder ervaren.

Omdat er behoefte blijft om in de binnenstad te parkeren willen we inzetten op het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zoals bij het provinciehuis en de Blauwe Golven. Ook willen we de mogelijkheden onderzoeken van een nieuwe parkeergarage aan de rand van de binnenstad om daarmee (een deel van) de parkeerplaatsen te vervangen die we op het maaiveld weghalen. De parkeerplaatsen die we van maaiveld weghalen zetten we in voor meer ruimte voor fietsparkeren, groen, bomen ruimte om te verblijven en voetgangers.

In de binnenstad blijven voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar. Verder realiseren we stadsrandhubs zodat er op afstand naast parkeerruimte ook alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn. Tot slot accepteren we een hoge bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen in de binnenstad.

PARKEERVERWIJSSYSTEEM

Om het duidelijk te maken voor bezoekers waar ze gemakkelijk kunnen parkeren en hoeveel plaatsen hier nog beschikbaar zijn, investeren we in een digitaal parkeerverwijssysteem. Dit systeem kan bezoekers van Arnhem al vanaf de rand van de stad helpen met het vinden van een parkeerplaats, waardoor we zoekverkeer voorkomen. Daarnaast wordt ingezet op het vooraf plannen van de reis, denk aan het vooraf reserveren van een parkeerplaats.

PARKEREN WERKLOCATIES

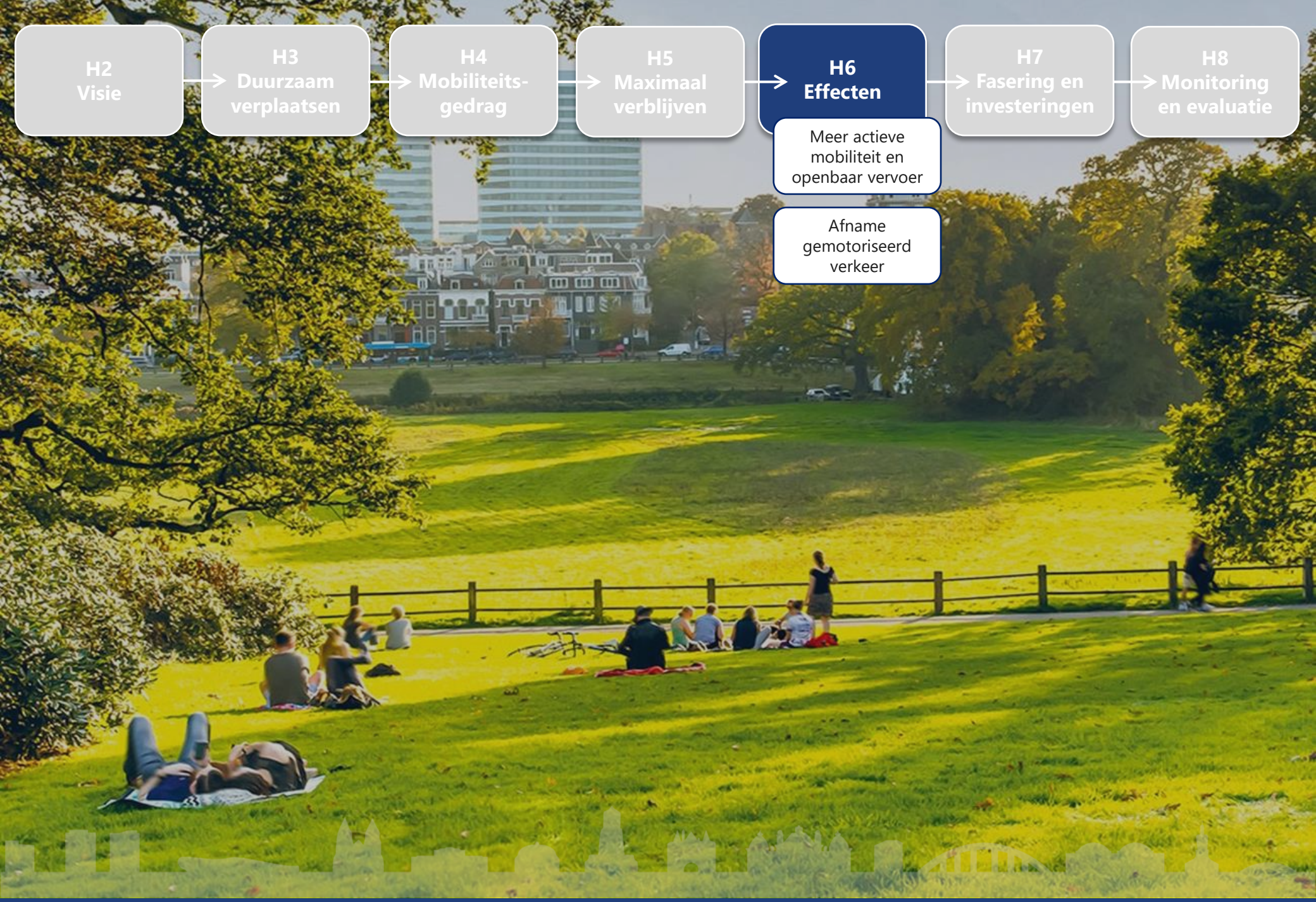
Parkeerregulering zal ook invloed hebben op werklocaties die in gereguleerd gebied liggen. Ook op de werklocaties zal parkeerregulering leiden tot minder parkeeroverlast (of overlast van elders voorkomen). Bedrijven zullen hun parkeeropgave op eigen (of een gezamenlijk) terrein moeten oplossen. Dit leidt ook tot meer leefbare en veiligere bedrijventerreinen. Als er parkeerproblemen zijn op bedrijventerreinen kan een deel ook worden opgelost door een koppeling te maken met de (stadsrand)hubs. Indien mogelijk gebruiken we parkeerplaatsen dubbel voor bewoners en werknemers (zoals we in de Spoorzone gaan doen).

We scherpen de regels voor het parkeren van grote voertuigen (die nu op veel bedrijventerreinen nog op de openbare weg mogen staan) aan. Hiermee voorkomen we oneerlijke concurrentie van bedrijven die hun wagenpark op de openbare weg parkeren.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de netwerkingrepen en het parkeren gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Opstellen en uitwerken parkeerbeleid
- Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum
- Parkeerverwijssysteem
- Kronenburgsingel, herinchting wegvak
- Velperweg, reconstructie wegvak
- Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)
- Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden
- Centrumring, herinrichting korte termijn
- Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Meer actieve mobiliteit en openbaar vervoer
Afname gemotoriseerd verkeer

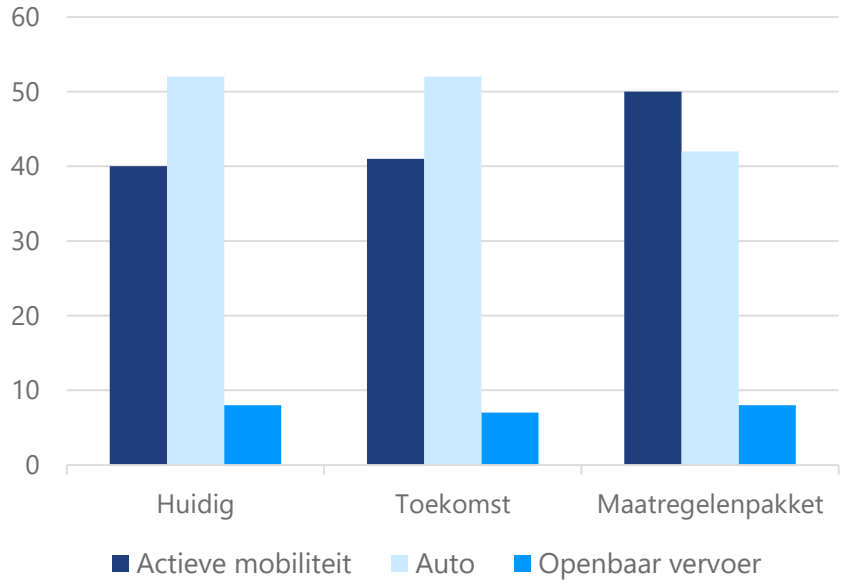
6. Effecten van de maatregelen

Het maatregelenpakket zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken is doorgerekend. De doorrekening brengt de effecten van het maatregelenpakket op de verkeerssituatie in Arnhem in beeld. Zo is getoetst of het maatregelenpakket voldoet aan de ambitie van dit mobiliteitsplan en invulling geeft aan de beschreven opgaves en kansen. In het bijlage rapport is een nadere beschouwing van de effectenanalyse opgenomen.

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

Doordat het maatregelenpakket alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maakt daalt het gebruik van de auto. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien. Voor heel Arnhem is de verschuiving naar actieve mobiliteit (fietsen en lopen) van 40% naar 50% van het aantal verplaatsingen een grote sprong. Het aandeel actieve mobiliteit groeit hiermee met 25%. Het gebruik van de auto daalt van 50% naar 40%. Voor het openbaar vervoer lijkt de verschuiving klein, van 6% naar 7%. Echter deze toename van 1% betekent 15% meer reizigers in het openbaar vervoer. Het zijn vooral de korte ritten waarbij de vervoerswijze verschuift van auto naar fietsen en lopen.

Deze verschuivingen kunnen alleen plaatsvinden als het in Arnhem aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen, te lopen, en het openbaar vervoer te gebruiken. Het maatregelenpakket in dit mobiliteitsplan zorgt daarvoor. Zo is de bereikbaarheid van de stad te waarborgen en hebben we schonere lucht en minder verkeersoverlast. Hiermee ontstaat er voor alle Arnhemmers een veilige en gezonde leefomgeving.



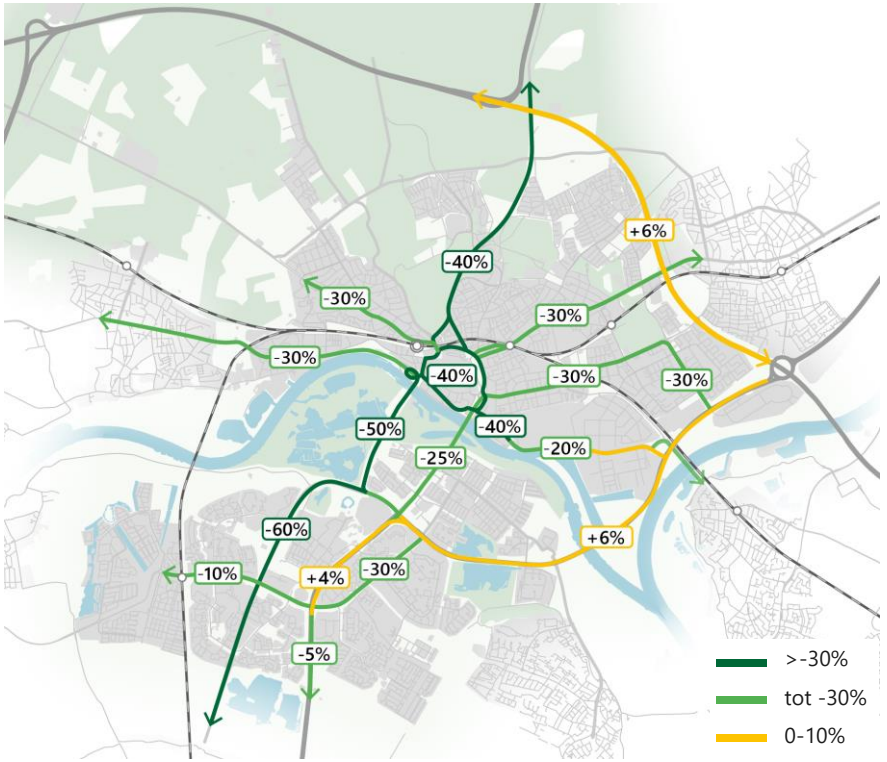
Verschuiving in vervoerswijzekeuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

De effecten van het maatregelenpakket op het gebruik van de wegen in Arnhem is in de figuur hiernaast te zien. In het figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken met de (berekende) toekomstige situatie als we geen maatregelen nemen. Alle toe en afnames is dit figuur zijn dus een effect van de DMP maatregelen. Wat opvalt is dat er op nagenoeg alle wegen binnen Arnhem een forse afname van gemotoriseerd verkeer is door het maatregelenpakket. Het wordt minder aantrekkelijk om met de auto door Arnhem te rijden. De grootste afname is bij de korte ritten; deze worden door de maatregelen minder met de auto gemaakt.

De regionale hoofdstructuren, de A12 en de Pleijroute, worden wel iets drukker ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen. Dit komt omdat het aantrekkelijker wordt om om de stad te rijden in plaats van door de stad. Echter, het is niet zo dat al het verkeer dat in de huidige situatie door Arnhem rijdt zich verplaatst naar de buitenring.

De grote verkeersafnames op de wegen in Arnhem verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (afname van barrièrewerking, geluidshinder en luchtverontreiniging) langs deze wegen. Over de toename op de A12 en de Pleijroute gaan we in gesprek met de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket t.o.v. de toekomst zonder maatregelenpakket (beide met doortrekking A15)

Ten opzichte van de huidige situatie in Arnhem zal er met het maatregelenpakket in de toekomst ook minder autoverkeer door de stad rijden (zie figuur hiernaast). In dit figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken huidige situatie. Het figuur laat dus zien hoeveel het verkeer toe of afneemt in de toekomstige situatie met DMP maatregelen ten opzichte van de huidige situatie. De effecten zijn bijna vergelijkbaar ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen.

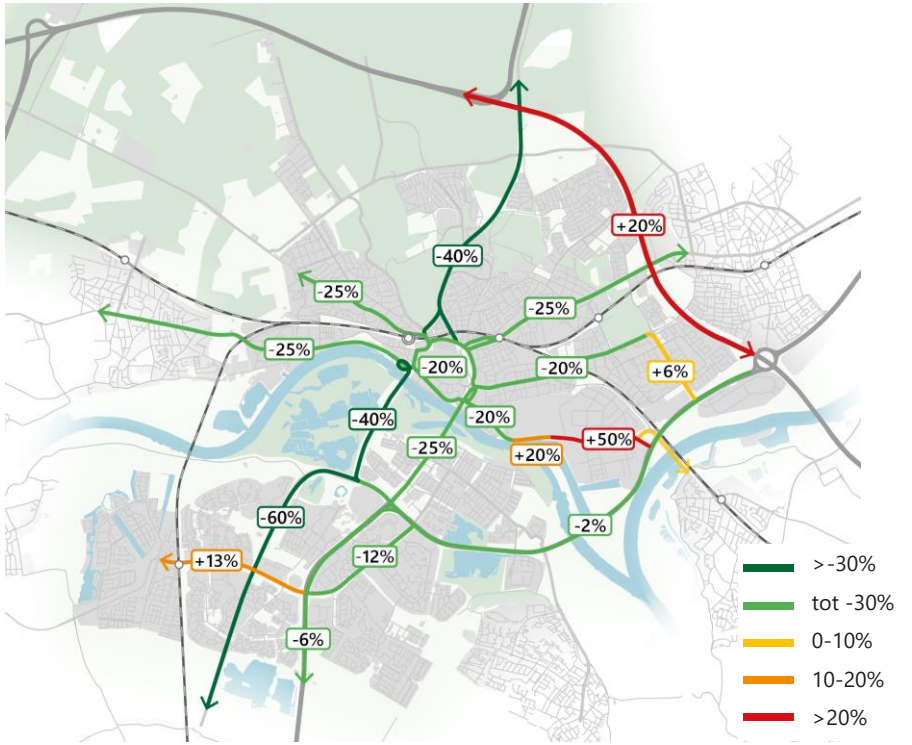
Er zijn een paar uitzonderingen vergeleken met de afbeelding op de vorige pagina. Zo is in Arnhem er een toename van verkeer te zien op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel, de Westervoortsedijk en Lange Water.

Op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel gaat het om circa 1.500 motorvoertuigen extra per etmaal, en op de Westervoortsedijk om circa 4.000 motorvoertuigen extra per etmaal. De toenames op deze wegen ten opzichte van de huidige situatie hebben te maken met de woningbouwlocaties in Arnhem. Door de gebouwde woningen zullen er ook meer verplaatsingen plaatsvinden.

De toename van gemotoriseerd verkeer op Lange Water heeft, naast de woningbouw, ook te maken met de mogelijkheid voor het realiseren van selectieve toegang op een aantal wegen in Presikhaaf. Dit kan betekenen dat doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is, en het daardoor drukker wordt op de hoofdwegen. Afhankelijk van de genomen maatregelen kan het zijn dat de hoeveelheid verkeer op deze weg toeneemt.

Deze wegen met toenames hebben twee rijstroken per richting en kunnen daardoor veel verkeer verwerken. Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van Arnhem afneemt door de toenames op deze wegen, gaan we het aantal rijstroken op deze wegen niet aanpassen naar één rijstrook per richting. Daardoor hebben deze wegen voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteit goed te verwerken.

Op het oostelijke deel van de Westervoortsedijk met de grootste toename (50%) wordt de verkeersintensiteit 10.000-20.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige twee rijstroken per richting hebben voldoende capaciteit om deze intensiteit te verwerken. Op het deel met een toename van 20% wordt de intensiteit 5.000-10.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige enkele rijstrook per richting heeft hiervoor voldoende capaciteit. Hoe de kruispunten, en dan met name nabij de Pleijroute, functioneren gaan we nader onderzoeken.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket (met doortrekking A15) t.o.v. de huidig situatie

AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

Het totale aantal voertuigkilometers (het totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem) neemt door het maatregelenpakket af ten opzichte van de huidige situatie. De huidige situatie is 100%, zonder maatregelen is het in de toekomst 120% en met het maatregelenpakket is dit 70% op de centrumring, en 90% in heel Arnhem. Dit betekent dat totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem daalt.

VERBETERING VERKEERSVEILIGHEID

Door de daling van het aantal voertuigkilometers neemt het risico op ongevallen af. De grootste daling vindt plaats op de huidige 50 km/u wegen. Zeker als dit wegen betreft waar in de huidige situatie fietsers en gemotoriseerd verkeer niet gescheiden zijn, heeft deze verschuiving een positief effect op de verkeersveiligheid.

BETERE LUCHTKWALITEIT EN MINDER GELUID

De daling van het aantal voertuigkilometers heeft ook tot gevolg dat het totale verkeer in de stad minder geluid en minder schadelijke stoffen (zoals NOx) produceert. Daarnaast dragen allerlei andere maatregelen zoals de lagere snelheden, het verminderen van het aantal rijstroken, de zero-emissiezone en laadvoorzieningen ook zowel direct als indirect bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

DALING CO_2-UITSTOOT

In de toekomst daalt de CO_2-uitstoot van het verkeer in Arnhem met circa 35% ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten (zoals elektrische auto's). Door het maatregelenpakket neemt de uitstoot binnen de bebouwde kom nog extra af. Dit heeft een positief effect voor de leefbaarheid en gezondheid.

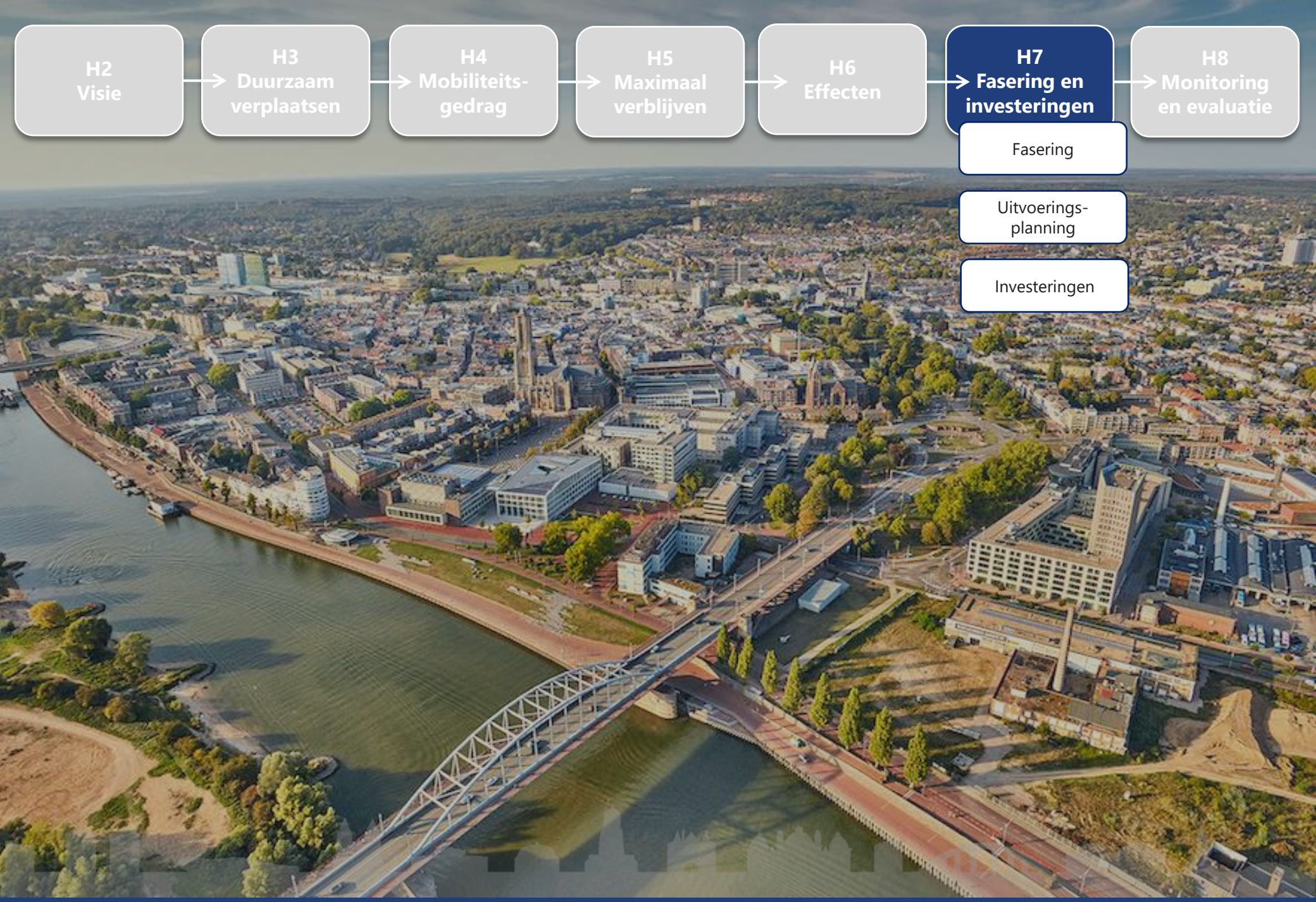
AFNAME DOORGAAND VERKEER DOOR ARNHEM

Door het maatregelenpakket neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer door Arnhem af. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. Op de Sonsbeekweg bijvoorbeeld is in de huidige situatie is bijna 30% van het verkeer doorgaand verkeer. Door de realisatie van het maatregelenpakket daalt dit naar zo'n 20%. Op de andere wegen is een vergelijkbare daling te zien. Het doorgaand verkeer gaat door het maatregelenpakket minder dóór Arnhem heen, en meer óm Arnhem heen rijden.

MINDER VERTRAGING VOOR DE AUTO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt in een toekomst zonder maatregelen tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem met meer vertraging tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de economie. De vertragingsfactor geeft inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzicht van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is en dus ook een beeld van de economische impact.

Het maatregelenpakket leidt tot een daling van de vertraging. Op een aantal routes is zelfs minder vertraging dan in de huidige situatie. Deze resultaten laten zien dat het mogelijk blijft om in Arnhem zonder al te veel vertraging met de auto te reizen. Dit ondanks de maatregelen die de reistijd binnen Arnhem vergroten, waardoor het doorgaand verkeer om Arnhem gaat rijden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de stad afneemt.


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Fasering
Uitvoerings-planning
Investeringen

7. Fasering en investeringen

Sommige maatregelen in dit mobiliteitsplan kunnen al direct uitgevoerd worden, terwijl andere projecten een langere voorbereiding vergen. Ook kunnen niet alle maatregelen tegelijkertijd uitgevoerd worden en zijn een aantal maatregelen afhankelijk van elkaar. Daarom is er een overzicht gemaakt van alle projecten voor de komende jaren. Hier is een inschatting van de kosten aan toegevoegd, en een verwachte fasering. Met dit overzicht is inzichtelijk gemaakt wat de stappen voor de komende jaren gaan zijn. De verwachte doorlooptijd van het DMP is 20 jaar.

7.1 Maatregelenlijst

In dit hoofdstuk zijn alle maatregelen in een overzicht weergegeven. Afhankelijke van de complexiteit, eventuele voorbereidingen die al eerder zijn gedaan en de termijn waarop de maatregel noodzakelijk is, is bepaald op welke termijn de maatregel kan worden gerealiseerd. Voor de korte termijn kent de lijst meer detail dan voor de langere termijn en op de langere termijn is er ook meer onzekerheid over de projecten. De wereld blijft veranderen en daardoor zullen er wellicht ook extra projecten bijkomen, terwijl andere projecten niet meer nodig zijn.

Met projecten op het gebied van gedrag kunnen we meteen beginnen en continue doorgaan. Op deze manier kunnen we direct aan de slag met de doelstellingen van het DMP en wordt duidelijk dat we toewerken naar een andere manier van mobiliteit.

Tegelijkertijd werken we aan de voorbereiding van infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen kosten meer tijd en de effecten van de maatregelen zullen pas over een aantal jaar goed zichtbaar worden. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering. Daarom kunnen projecten niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd en zijn ze in tijd uitgezet.

De projecten zijn daarom geprioriteerd en er is aangegeven op welke termijn de projecten kunnen worden uitgevoerd. Wel zijn er een aantal aspecten die van invloed op de fasering zijn en daarom gaan we nog integraal programmeren. Het gaat daarbij om:

- Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker
- Samenhang met onderhoud
- Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen
- Verkeershinder (en effect bereikbaarheid)

WAARBORGEN BEREIKBAARHEID VOOR GEBRUIKER

We faseren de projecten zodanig dat de bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.

SAMENHANG MET ONDERHOUD

Uitgangspunt voor de uitvoering is om de projecten zoveel mogelijk te combineren met groot onderhoud. Dit kent twee voordelen:

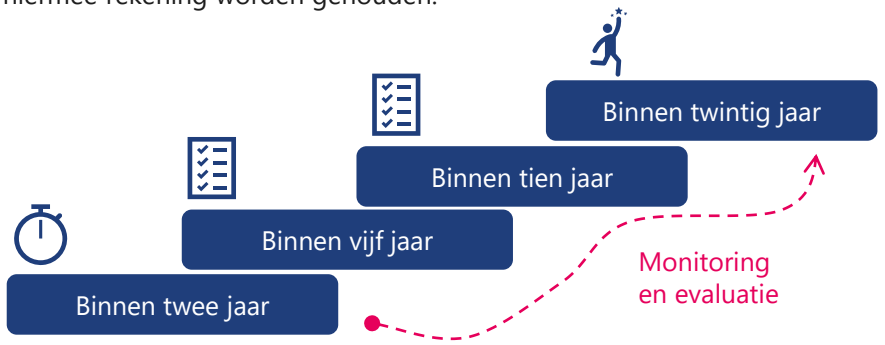
1. Er worden kosten bespaard;
2. De (schaarse) mensen en middelen die nodig zijn om projecten voor te bereiden en uit te voeren worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

SAMENHANG MET RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Diverse maatregelen gaan pas spelen en worden voornamelijk relevant wanneer wordt begonnen met de realisatie van een ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld woningbouw. Dit betekent dat het moment van uitvoering grotendeels wordt bepaald door het moment van de ruimtelijke ontwikkeling. Uitgangspunt is wel om onze maatregelen gereed te hebben voordat de ontwikkeling wordt opgeleverd, zodat bewoners direct vanaf dag één duurzame keuzes kunnen maken.

VERKEERSHINDER (EN BEREIKBAARHEID)

Naast de samenhang met onderhoud en ruimtelijke projecten, wordt het realisatiemoment van infrastructurele projecten ook beïnvloed door de onderlinge afstemming. De verschillende infrastructurele projecten kunnen niet allemaal gelijktijdig worden uitgevoerd, omdat er dan geen omleidingsroutes meer beschikbaar zijn met als gevolg dat Arnhem onbereikbaar wordt. In de uiteindelijke fasering van de projecten moet hiermee rekening worden gehouden.



7.2 Uitvoeringsplanning

De combinatie van de hiervoor genoemde aspecten leidt tot een projectenlijst waarin alle projecten zijn beschreven die we de komende 20 jaar gaan uitvoeren om de stad duurzaam bereikbaar te maken. Uitgezet in de tijd ziet de uitvoeringsplanning er globaal als volgt uit.

BINNEN TWEE JAAR

In de eerste 2 jaar realiseren wij vooral projecten die reeds in voorbereiding zijn vanuit het bestaande beleid. Vanwege de benodigde voorbereidingstijd kunnen we in deze periode immers alleen projecten uitvoeren die nu al worden voorbereid. Dit betreft dan voornamelijk de aanleg van **hoogwaardige en stedelijk fietsroutes** zoals de Johan de Wittlaan (laatste deel van de hoogwaardige fietsroute Arnhem – De Liemers) en **openbaar vervoer** projecten zoals op de Westervoortsedijk.

Ook kunnen we dan al een eerste slag slaan met het **herstructureren van wegen,** zodat op die wegen meer ruimte komt voor lopen, fietsen, het openbaar vervoer of groen. De projecten die we in dat kader op de korte termijn gaan doen zijn vooral gekoppeld aan het beheer en onderhoud dat op korte termijn gaat plaatsvinden, of de wensen om de stad op korte termijn te vergroenen. Voorbeelden van deze projecten zijn De Dalweg en de Amsterdamseweg.

Belangrijkste project hierbij is de centrumring. Deze vormt momenteel een grote barrière en leidt tot veel verkeershinder. We willen daarom binnen 2 jaar tot een herinrichting van de centrumring komen. Het gaat dan om de korte termijn aanpak om de grootste knelpunten aan te pakken. We verwachten in een latere fase nog een keer een grotere aanpak van de centrumring te kunnen doen.

We starten ook direct met het verbeteren van de reeds bestaande **loop- en fietsinfrastructuur**. Hier is namelijk geen uitgebreide voorbereidingstijd voor nodig. Het gaat daarbij om verbeteren van de verharding (zoals fietspaden die nu nog in klinkers zijn uitgevoerd uitvoeren in asfalt), maar ook om een betere afstelling van verkeerslichten voor actieve mobiliteit. Hiermee wordt het sneller en comfortabeler fietsen en lopen.

Naast de technische kant gaat er nog veel meer gebeuren waarvan op korte termijn positieve effecten te zien zijn. We gaan direct het **fietsparkeren** verbeteren door de openingstijden van de fietsenstallingen te verruimen en de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren. We gaan ook direct meer en gestructureerder aan de slag met **gedragsbeïnvloeding**, om mensen echt te helpen in hun stap naar meer duurzamere mobiliteit.

Na vaststelling van het **parkeerbeleid** starten we ook direct met het invoeren van parkeerregulering. We zullen dan beginnen in de gebieden rondom ons centrum, omdat daar de overlast het grootst is. Het zal in deze eerste twee jaar nog maar om een zeer beperkt gebied gaan, die zich beperkt tot de schil rondom het centrum: Klarendal zuid, Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade en daarnaast een gebied rond ziekenhuis Rijnstate.

Ook zal binnen twee jaar (1 juni 2026) de **zero-emissie stadslogistiek** zone zijn ingevoerd, waardoor de binnenstad alleen nog toegankelijk is voor schone bestelbussen en vrachtwagens. Met deze maatregelen zal de hoeveelheid vervuilend verkeer richting de binnenstad afnemen. Tot slot zorgen we er ook voor dat op korte termijn een breed pakket aan **deelvervoer** (fiets, bakfiets, brommer en auto) beschikbaar is. Het deelvervoer kan daarmee op korte termijn al een aanvulling op ons mobiliteitssysteem zijn en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We bieden hiermee mensen ook direct een alternatief.

Globale uitvoeringsplanning

	Binnen twee jaar	Binnen vijf jaar	Binnen tien jaar	Binnen twintig jaar
Voetganger	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten	Uitvoeren voetganger-beleidsplan	Uitvoeren voetganger-beleidsplan Verbeteren netwerk	Veilig en aaneengesloten voetgangersnetwerk
Fiets	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten Fietsparkeren	Nieuwe bruggen en tunnels Fietsparkeren	Kwaliteitsimpuls / ontbrekende schakels Fietsparkeren	Hoogwaardige en stedelijke fietsroutes Veilig / gemakkelijk fietsparkeren
Openbaar vervoer	Inzet op betrouwbaar OV	Aanleg bus-infrastructuur	Aanleg bus-infrastructuur (nieuwe remise) Verbeteren OV-knopen	Betrouwbaar OV Snelle overstap op OV-knopen
Logistiek en HUBS	Vergroten aanbod deelmobiliteit Zero-emissie logistiek	Ontwikkeling stadsrandhubs Vergroten aanbod deelmobiliteit	realisatie stadsrandhubs	Ontwikkeling alle typen hubs en deelmobiliteit Schone logistiek
Netwerk	Verlaging snelheid Minder asfalt Parkeerregulering Fase I	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase II	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase III	Snelheidsverlaging Uitbreiding parkeerregulering waar nodig

BINNEN VIJF JAAR

Groot deel van de werkzaamheden die we in de eerste twee jaar hebben opgestart lopen ook tot deze periode door. Het gaat dan om zaken als: verbeteren bestaande fiets- en voetganger infrastructuur, doorzetten van projecten rondom gedragsbeïnvloeding en het verder uitrollen van de parkeerregulering. In deze periode zal parkeerregulering voornamelijk worden ingevoerd op plekken waar grootschalige woningbouw gaat plaatsvinden. We willen de bewoners rondom die gebieden beschermen tegen parkeeroverlast van de bewoners van deze nieuwe ontwikkelingen.

Bovenop de hiervoor genoemde zaken gaan in deze periode de volgende zaken doen:

- We blijven ons openbaar vervoer en fietsnetwerk verbeteren. Dat doen we met de aanleg van meer **hoogwaardige en stedelijke fietsroutes** zoals de snelfietsroute Arnhem – Huissen en de aanleg van een busbaan langs de Batavierenweg. Ook maken of verbeteren wij nieuwe fietsbruggen en -tunnels om ontbrekende schakels toe te voegen en daarmee een kwaliteitsimpuls aan dit netwerk te geven.
- We geven een **kwaliteitsimpuls aan de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad** door het Willemsplein opnieuw in te richten. Dat leidt tot een betere doorstroming van het openbaar vervoer en meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Andere impulsen die we geven aan de duurzame bereikbaarheid van de stad zijn de aanleg van de fietsenstalling Bartok en de herinrichting van de centrumring.
- Onderdeel van de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad is ook de **ontwikkeling van stadsrandhubs**. In deze periode steken we veel tijd aan de ontwikkeling van de stadsrandhubs, zodat we in de periodes hierna daar de vruchten van kunnen plukken.
- We blijven doorgaan met het **herstructureren van wegen**. Koppeling met groot onderhoud blijft daarbij belangrijk, maar de koppeling met de ontwikkeling van gebieden zoals Nijmeegseweg, Presikhaaf, Rijnpark en Kronenburg zal leidend zijn in deze periode.
- Tot slot breiden we ons netwerk van **mobiliteitshubs** uit en zorgen we ervoor dat er meer **deelvervoer** beschikbaar is.

PERIODE NA 5 JAAR

Ook in deze periodes blijft het belangrijk dat zaken gelijk op blijven lopen. Aan de ene kant blijven we de alternatieven verbeteren:

- **Openbaar vervoer infrastructuur**. We bouwen een nieuwe remise. Verbeteren de OV knooppunten rondom het centrum die we nog niet hadden aangepakt (Velperplein, Airborneplein)
- **Fietsinfrastructuur**. We maken het gewenste netwerk van stedelijke en hoogwaardige fietsroutes af, bouwen nog een extra fietsenstalling in het centrum. Ook vervolmaken we ons fietsnetwerk met een nieuwe fietsbrug en aan de westkant als de oostkant van Arnhem. Hierdoor beschikken we ook over de Nederrijn over uitstekende (regionale) fietsverbindingen.
- **(Stadsrand)hubs**. We zorgen er in deze periode zo snel mogelijk voor dat we in alle windrichtingen stadsrandhubs hebben, zodat er vanuit alle richtingen een goed alternatief is om je auto aan de rand van de stad te parkeren. Ook breiden we ons netwerk van overige hubs uit om tot een dekkend netwerk van op- en overstappunten te komen.
- Betere **fietsparkeervoorzieningen**

En aan de andere kant blijven we maatregelen nemen die de claim van de auto(infrastructuur) op de openbare ruimte beperken:

- **Verlaging snelheden**. We blijven dit samen laten oplopen met beheer en onderhoud.
- **Uitbreiding gebied parkeerregulering**. In deze periode voeren we parkeerregulering in de gebieden waar minder noodzaak was om dit op de relatief korte termijn te doen.

7.3 Investeringen

Om een beeld te krijgen van de omvang van de kosten is voor elke maatregel een grove schatting gemaakt van de benodigde investeringskosten, met daarbij ook de VAT-kosten. De kosten zijn geschat op basis van de omvang en de soort maatregel.

In de maatregelenlijst is de kans op cofinanciering niet opgenomen. Een deel van de projecten komt in aanmerking voor subsidies vanuit het Rijk of de provincie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, fiets en openbaar vervoervoorzieningen en hubs lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.

Ook is er bij de kosteninschatting geen rekening gehouden met dubbelloop met onderhoudswerkzaamheden. Projecten combineren met onderhoudswerkzaamheden leidt niet tot lagere kosten voor het project, maar zorgt er wel voor dat het project deels betaald kan worden met geld dat wordt gereserveerd voor groot onderhoud. Bijvoorbeeld wanneer de inrichting van een weg wordt veranderd (bijvoorbeeld van 50 km/u naar 30 km/u) zal de weg opnieuw moeten worden geasfalteerd. Dat asfalteren (en andere dubbele werkzaamheden) kan dan worden betaald vanuit beheer en onderhoud budgetten. Hiervoor is goede fasering van werkzaamheden wel voorwaardelijk.

OVERZICHT INVESTERINGEN

Investeringen totaal	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	< 20 jaar	Totaal
Actieve mobiliteit	4.555.000	28.770.000	96.030.000	67.590.000	**196.945.000**
Openbaar vervoer	12.960.000	25.500.000	28.100.000	5.760.000	**72.320.000**
Hubs en logistiek	1.700.000	8.640.000	42.420.000	32.400.000	85.160.000
Netwerk	28.739.000	10.292.000	25.129.000	131.520.000	**195.680.000**
Totaal	**47.954.000**	**73.202.000**	**191.679.000**	**237.270.000**	**550.105.000**

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)	€ 1.200.000
Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf	€ 1.900.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel	€ 540.000
Fietsstraat Hommelseweg	€ 615.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Musis fietsenstalling, kwaliteitsverbetering	€ 240.000
Realiseren bromfietsstallingen	€ 60.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook	€ 9.720.000
IJssellaan 2, aanleg busstroken en fietspaden,	€ 1.800.000
IJssellaan 3, reconstructie wegvak en keerlus	€ 1.440.000

MAATREGELEN LOGISTIEK EN HUBS	Investering
Instellen Zero-Emissie Zone	€ 1.700.000
Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum	

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Uitwerken verkeersnetwerken en netwerkmanagement (multimodaal)	€ 200.000
Kronenburgsingel, herinchting wegvak	€ 10.000.000
Amsterdamsweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Velperweg, reconstructie wegvak (alle modaliteiten)	€ 1.800.000
Frieslandsingel, reconstructie wegvak	€ 350.000
Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)	€ 1.600.000
Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden	€ 2.200.000
Koppelstraat, herinrichting wegvak	€ 500.000
Dalweg, herinrichting wegvak	€ 2.063.000
Rijksweg-west, herinrichting wegvak	€ 620.000
Marga Klompelaan, herinchting busstroken	€ 750.000
Centrumring herinrichting korte termijn	€ 6.000.000
Utrechtseweg, aanleg middenberm	€ 1.200.000
Amsterdamseweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Keerlus Hollandweg, opheffen wegvak en vergroenen	€ 1.156.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Nationale en regionale campagnes uitvoeren in Arnhem (jaarlijks)	
Maatwerkacties verkeersveiligheid (jaarlijks)	
Aanpak schoolomgevingen (jaarlijks)	
Ontwikkelen bewonersaanpak in samenhang met regionale aanpak (jaarlijks)	
Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem (jaarlijks)	
Campusaanpak Arnhem	
Gebiedsgerichte werkgeversaanpak in samenhang met regionale aanpak	
Actieve en duurzame mobiliteit stimuleren in welkomspakket nieuwe bewoners	
Campagne ‘Actief naar School’	
Campagnes gericht op ‘van de bank af’	
Aanpak verkeersveiligheid in een wijkgerichte aanpak	
Campagne voor nieuwe DMP	
Promoten ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen	
Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal “Fietsen voor iedereen”	
Onderzoeken trajectcontrole op de singels (burgerinitiatief)	

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN VOETGANGER	Investering
Investeringen verbreden en toegankelijk maken voetpaden	€ 1.200.000
Investeringen ontbrekende schakels in voetgangersnetwerk	€ 1.200.000

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan	€ 5.400.000
Rijnbrug Spoorzone Arnhem oost, voetganger en fietser, aanlanding noordzijde	€ 600.000
Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)	€ 7.200.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Presikhaaf III - Velp Zuid (onderdeel spoorzone Arnhem Oost)	€ 1.800.000
SFR Arnhem-Huissen via John Frostbrug (koppeling Spoorzone Arnhem Oost)	€ 6.360.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Fietspad parallel aan Maaslaan	€ 270.000
Wijkverdeelroute Presikhaaf III	€ 900.000
Eldenseweg-Stadsblokken, aanleg fietsoversteek	€ 100.000
Eemslaan, aanleg fietsstraat	€ 240.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Verbeterplan opstellen fietsenstalling Arnhem Centraal	€ 1.200.000
Bartok Park, realiseren fietsenstalling (onderdeel woningbouwproject)	€ 2.400.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Batavierenweg-Eldenseweg, optimalisatie kruising	€ 500.000
Batavierenweg, aanleg busstroken	€ 3.000.000
Willemsplein, reconstructie autoluw maken mobiliteitshub	€ 22.000.000

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
OV hub station Presikhaaf	€ 6.000.000
Parkeerverwijssysteem	€ 1.440.000
Parkeergarage Musis, reconstructie parkeergarage fase 2	€ 1.200.000
Station Zuid korte termijn	€ 2.000.000

	MAATREGELEN NETWERK	Investering
John Frostbrug: herverdeling verkeersruimte		€ 192.000
Zeegsingel, reconstructie wegvak, fietspaden en voetgangerszone, bijdrage		€ 720.000
Lange Wal, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 1.440.000
Bethaniënstraat, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 3.120.000
Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken		€ 4.320.000
Gele Rijdersplein, herinrichting plein		PM
Marasingel, herinrichting wegvak, GOW 30		€ 500.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Campagne nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen	
Regeling uitwerken toegang/parkeren GPP.	
Veilige schoolomgevingen	
Opzetten Fietsstimuleringsprogramma	
Minder parkeervergunningen per woning/huishouden	
Minder parkeerplaatsen bij scholen, niet voor personeel, maar ook niet voor Kiss&Ride	

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet	€ 7.920.000
Spooronderdoorgang Vosdijk (SFR Om de Noord) (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 2.400.000
Spooronderdoorgang Beeldhouwerstraat - Lekstraat (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 5.400.000
Tunnel route Huissen-Arnhem	€ 6.000.000
Fiets- en voetgangerbrug Arnhem Oost	€ 36.000.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
VeluweWaalpad West (Schuytgraaf) en Oost (De Laar)	€ 8.400.000
SFR Om de Noord	€ 8.400.000
SFR RijnWaalpad-Velp	€ 12.000.000
Rijnkade, aanleg fietsroute Blauwe Golven - Rijnpark	€ 2.160.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Driepoortenweg – P. Calandweg	€ 1.800.000
Rijnpark, centrale fietsas (onderdeel Spoorzone Arnhem Oost)	€ 2.250.000
Rijnpark, aanleg fietsroute noord-zuid	€ 900.000

FIETSPARKEREN	Investering
Stadsoase, realiseren fietsenstalling	€ 2.400.000

OPENBAAR VERVOER	Investering
Apeldoornseweg, aanleg busbaan	€ 6.500.000
Aanpassingen Airborneplein	€ 6.000.000
Nieuwbouw remise	€ 12.000.000
Aanpassingen Velperplein	€ 3.600.000

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Gelredome	€ 16.500.000
Rozet, vervangende nieuwbouw parkeergarage	PM
Stadsrandhub IPKW	€ 10.800.000
Stadsrandhub station Arnhem - Zuid, reconstructie mobiliteithub	€ 12.000.000
26 Wijkhubs	€ 3.120.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Cattepoelseweg, reconstructie wegvak en fietsoversteek	€ 1.000.000
Elderhofseweg, herinchting wegvak	€ 600.000
Thomas a Kempislaan, herinchting wegvak en fietspaden	€ 2.160.000
Gelderse Rooslaan, herinchting wegvak	€ 1.920.000
Middachtensingel, herinrichting wegvak	€ 3.000.000
Op 17 locaties (onderzoeken) selectieve doorgang	€ 1.700.000
Op 9 locatis (onderzoeken) doseerpunten	€ 450.000
Huissensestraat (ir Molsweg-Groene Weide), aanleg rijbaanscheiding	€ 300.000
Bronbeeklaan, herinrichting wegvak	€ 1.000.000
Herinrichting Doctor C. Lelyweg (onderdeel Rijnpark)	€ 2.400.000
Route Huissen-Frostbrug, afwaarderen	€ 5.280.000
Volledige aansluiting Elden-West in combinatie met herinrichting Batavierenweg naar 2x1 rijstrook met busbaan.	€ 1.200.000
Verwijderen parkeerplaats Boterdijk	€ 268.800
Westervoortsedijk,. aanpassing weginfrastructuur oostelijk deel inclusief aansluiting op Pleyroute	€ 6.000.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Uitrol parkeerregulering	€ 1.000.000

MAATREGELEN GEDRAG	Investering
Netwerk van busbanen en selectieve doorgangen voor bus, hulpdiensten en taxi's met vergunning moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitsstandaard	

BINNEN 20 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Rijnbrug, aanleg voetganger- en fietsbrug Arnhem West-Renkum, SFR VeluweWaalpad	€ 36.000.000
Spooronderdoorgang Driepoortenweg	€ 5.400.000

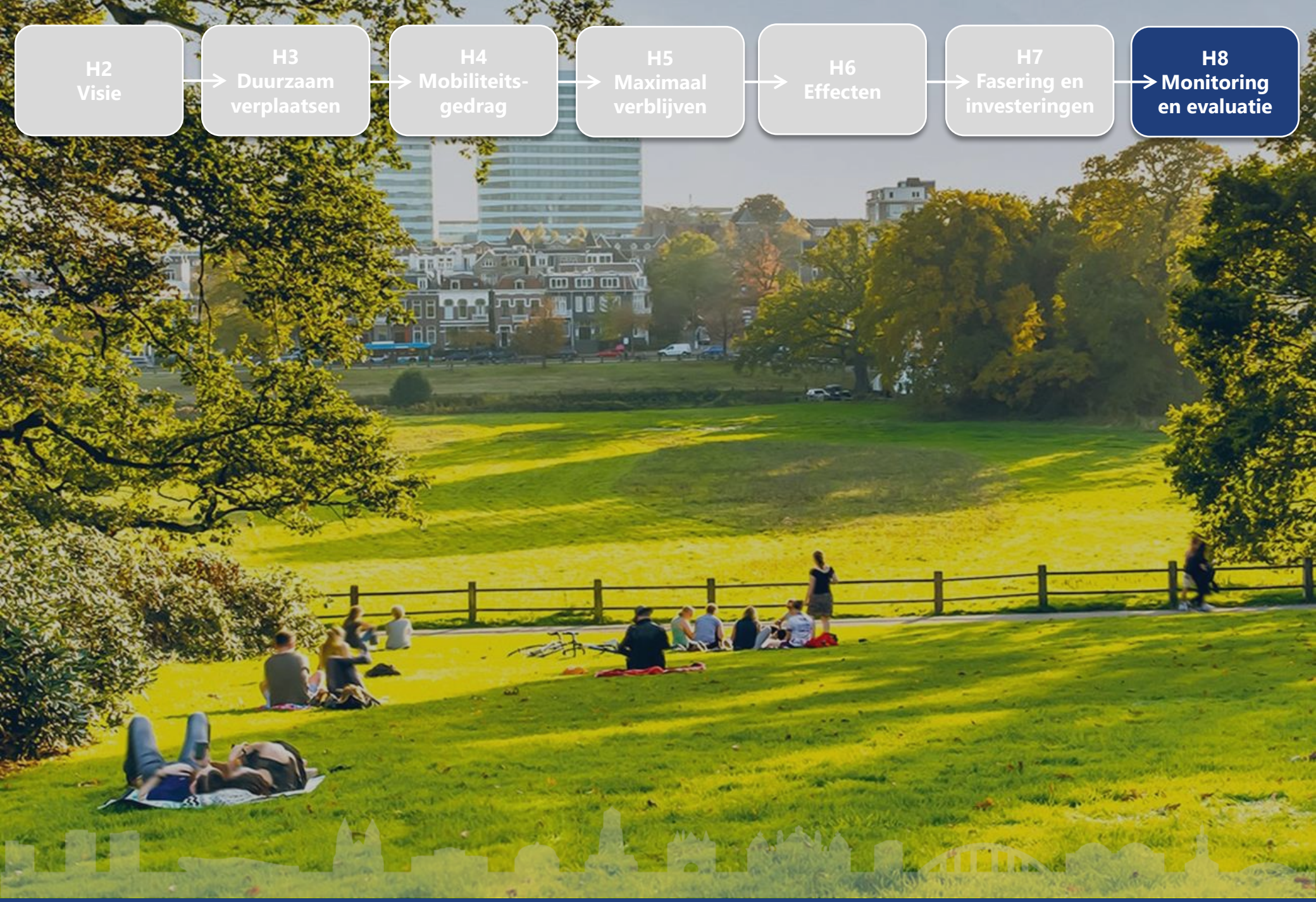
MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Van Oldenbarneveldtstraat / Kastanjelaan	€ 1.560.000
SFR Arnhem Centrum - Huissen: Huissensedijk - Pleyweg	€ 7.200.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Stedelijke fietsroute Park Presikhaaf	€ 630.000
Klinkerverharding op fietspaden vervangen door asfalt	€ 16.800.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
HOV door Rijnpark	€ 5.760.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Arnhem-West (zoeklocatie)	€ 10.800.000
Stadsrandhub Waterberg	€ 14.400.000
OV hub winkelcentrum Presikhaaf	€ 7.200.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Alle nog niet apart opgenomen hoofdwegen GOW type II naar 30km/u	€ 119.520.000
Johan de Wittlaan West + IJssellaan, herinrichting wegvak	€ 6.000.000
Centrumring, herinrichting wegvak lange termijn	€ 6.000.000


H2
Visie
H3
Duurzaam
verplaatsen
H4
Mobiliteits-
gedrag
H5
Maximaal
verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en
investeringen
H8
Monitoring
en evaluatie

8. Monitoring en evaluatie

Het DMP is een omvangrijk plan met een verwachte looptijd van circa 20 jaar. Om grip te houden op de effecten en ambities is monitoring en evaluatie van groot belang. Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken, en zorgt ervoor dat de doelen en ambities behaald kunnen worden. Indien nodig kunnen beleid en/of maatregelen bijgestuurd worden. Niet alleen de maatregelen in het DMP hebben een lange looptijd. De meeste effecten kunnen ook pas na een aantal jaren gemeten worden. Het monitoren van de ontwikkelingen van de doelstellingen kunnen hierbij helpen. Daarom gaan we een Monitoringsplan opstellen.

Monitoring betreft het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring wordt op gezette tijden data verzameld. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Middels evaluatie wordt een oordeel gevormd over het gevoerde en te voeren beleid, en dit maakt (tussentijds) bijsturen mogelijk.

Met het DMP willen we Arnhem verkeersveiliger maken, bereikbaar houden, de overlast van verkeer tegengaan en de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Deze doelen moeten voor monitoring meetbaar gemaakt worden, waarvoor de SMART methodiek gebruikt kan worden. Alle doelen worden hiervoor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden geformuleerd.

Indicatoren die regelmatig gemeten worden zijn bijvoorbeeld: Intensiteiten gemotoriseerd en fietsverkeer, emissies, stikstof, fijnstof, roet, overschrijdingslocaties verkeersgeluid, overschrijdingen snelheidslimiet, objectieve (bv. ongevallen) en subjectieve verkeersveiligheid en gebruik van het openbaar vervoer.

Er zijn een aantal indicatoren die jaarlijks bijgehouden kunnen worden, een aantal die eens in de paar jaar onderzocht kunnen worden en indicatoren die in 2040 vergeleken kunnen worden met de situatie op het moment van vaststellen van het DMP.

Met een Monitoringsplan houden we grip op de uitvoering en de effecten van het DMP en gaan we de raad jaarlijks infomeren over de voortgang op de doelen en ook concreet welke projecten er zijn gerealiseerd en wat we de komende jaren gaan doen.