

Expertisecentrum
Omgevingsadvies

Stadskantoor
Lübeckplein 2
Postbus 10007
8000 GA Zwolle
Telefoon (038) 498 27 65
WA.Bosch@zwolle.nl

www.zwolle.nl

Actieprogramma Mobiliteit 2014-2017

"De reiziger centraal"

Deel A: Rapportage

Opdrachtgever Syb Tjepkema
Opdrachtnemer Willem Bosch en Joke Vulkers
Versie 0.6
Datum 27 mei 2013

MANAGEMENTSAMENVATTING

In 2009 heeft de gemeenteraad van Zwolle door in stemmen met de Mobiliteitsvisie het mobiliteitsbeleid tot 2020 vastgesteld. Het huidige uitvoeringsprogramma loopt eind 2013 af en wordt met het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 geactualiseerd.

Overeind blijven de hoofddoelstelling uit de Mobiliteitsvisie en de aanpak van mobiliteitsknelpunten en –vraagstukken volgens de ladder van Verdaas: eerst bezien wat er bereikt kan worden met vraagbeïnvloeding en het sturen en geleiden van verkeer door middel van verkeersmanagement alvorens gekozen wordt voor nieuwe infrastructuur. Inhoudelijk wordt met het Actieprogramma Mobiliteit aangesloten bij de ambities van Zwolle op het gebied van gastvrijheid. Het doel van het Actieprogramma Mobiliteit is:

“Het op een toekomstgerichte wijze garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de regio en het leveren van een bijdrage aan de gastvrije stad door op een doelgroepgerichte wijze bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen en flexibel in te spelen op ontwikkelingen en kansen die zich voordoen. De gemeente stimuleert en faciliteert mensen, bedrijven en organisaties vanuit de eigen verantwoordelijkheid hieraan een bijdrage te leveren”.

Actieprogramma speelt in op ontwikkelingen en nieuwe inzichten

Door een aantal ontwikkelingen en nieuwe inzichten is het nodig om de koers uit de Mobiliteitsvisie op onderdelen aan te passen. De hoofdinfrastructuur is op orde, op een aantal onderdelen na die nog in de pijplijn zitten. Het op een toekomstbestendige en efficiënte wijze vormgeven en beheren van de infrastructuur wordt steeds belangrijker. We staan hierbij op een soort kantelpunt. De aandacht wordt verlegd van verdere uitbreiding van de infrastructuur naar beter benutten van bestaande capaciteit. Daarbij doen zich een aantal knelpunten voor. Gestart wordt met de aanpak van de grootste bottle-necks rondom de binnenstad. Hier is de fysieke ruimte voor capaciteitsuitbreiding van wegen veelal beperkt en er is ruimte nodig voor diverse modaliteiten. Doordat de groei van de mobiliteit achterblijft bij de verwachtingen en er onzekerheid bestaat over hoe de mobiliteitsvraag zich de komende jaren zal ontwikkelen is “Meten is weten” belangrijker geworden. Voor het inspelen op ontwikkelingen, het beter benutten van bestaande capaciteit en het bieden van keuzemogelijkheden aan reizigers is dit cruciaal. Door de noodzaak om te bezuinigen is er ook minder geld beschikbaar voor investeringen in infrastructuur.

In de omgeving van het centrum wordt voor de knelpunten voornamelijk gezocht naar niet-infrastructurele oplossingen. Het Actieprogramma sluit hierop aan, net als het Programma Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad. Nieuwe infrastructurele maatregelen zullen zich vooral buiten het centrum concentreren) of ondersteunend zijn aan de doelstellingen van beter benutten. Bij deze laatste gaat het vaak om kleinere ingrepen die impact hebben op verkeersstromen. Bij infrastructurele maatregelen zal

meer het accent liggen op meeliften met beheer en onderhoud dan op aanleg van nieuwe infrastructuur.

De benaderingswijze van mobiliteitsvraagstukken en –knelpunten

Als rode draad bij de aanpak van mobiliteitsvraagstukken benoemt het Actieprogramma:

- Een doelgroepgerichte benadering met de reiziger centraal. Het verleiden van het bedrijfsleven en organisaties om hun betrokkenheid en bijdragen aan bereikbaarheid te vergroten vallen hier ook onder.
- Opgavegericht werken: er wordt gewerkt vanuit een specifieke opgave voor een bepaald (fysiek) knelpunt of een bepaalde ontwikkeling.

Voldoende actuele kwalitatieve en kwantitatieve informatie over de stad, knelpunten, ontwikkelingen, verkeersstromen, doorstroming en over (gedrag van) doelgroepen en effecten van maatregelen zijn noodzakelijk bij deze aanpak. Op basis hiervan kunnen pakketten van op elkaar afgestemde maatregelen (infrastructureel, niet infrastructuur en parkeermaatregelen) ontwikkeld worden om specifieke mobiliteitsvraagstukken aan te pakken. Meer nadruk komt te liggen op het verbinden van type maatregelen vanuit een bepaalde opgave en het betrekken van reizigers en stakeholders hierbij.

Inhoud van het Actieprogramma

Om op de ontwikkelingen in te kunnen spelen en vroegtijdig ontwikkelingen te signaleren wordt met dit Actieprogramma het accent de komende jaren meer gelegd op structurele inzameling en analyse van verkeersdata en op offensieve investeringen in maatregelen om de bestaande capaciteit optimaal te benutten (mobiliteitsmanagement, verkeersmanagement, fietsmaatregelen) en investeringen in multimodale knopen (Spoorzone). Investeren in de veiligheid voor fietsers door het in beeld brengen en oplossen van knelpunten blijft ook hoog op de agenda staan.

Het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 bevat overzichten van maatregelen op het gebied van ‘niet infra’, ‘infra’ en ‘parkeren’. Voor basismaatregelen zijn in principe middelen beschikbaar vanuit projecten of binnen reguliere middelen. Aan het college wordt gevraagd de volgende basismaatregelen uit reguliere middelen te financieren:

1. Doorontwikkeling Dynamisch Verkeersmanagement (DVM)¹;
2. Uitwerkingsplan “Meten is weten” ;
3. Inventariseren en analyseren van verkeersonveilige fietsoversteken

Over de basis+ maatregelen, veelal maatregelen die na 2013 zijn voorzien, zullen aan de hand van nadere uitwerkingsplannen, aparte besluiten gevraagd worden van College en de gemeenteraad. Daarbij wordt tevens aangegeven of inzet van (extra) financiële middelen noodzakelijk is.

¹ Voor definitie zie bijlage 6

Inhoud

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en doel	5
1.2	Leeswijzer	6
1.3	Aanpak totstandkoming Actieprogramma	6
1.3.1	Consultatie	6
1.3.2	Focus op uitvoering, organisatie en financiën	7
1.4	Uitgangspunten	8
2	Achtergronden	9
2.1	Beleid	9
2.2	Ontwikkelingen en trends	9
2.3	Gerealiseerde maatregelen in afgelopen jaren	10
2.3.1	Niet infrastructurele maatregelen	10
2.3.2	Infrastructurele maatregelen	10
2.3.3	Parkeren	11
2.4	Focuslocaties 2014 - 2017	11
3	De benaderingswijze bij mobiliteitsvraagstukken	14
3.1	Inleiding	14
3.2	De vernieuwde benaderingswijze	15
3.2.1	Het belang van goede verkeersdata en monitoring	17
3.2.2	Werk in uitvoering en gedragsbeïnvloedende maatregelen	17
4	Voorstellen voor maatregelen en activiteiten per hoofdthema	19
4.1	Inleiding	19
4.2	Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van niet infra	19
4.2.1	Inleiding	19
4.2.2	Voorstel 1: "Uitwerkingsplan Doorontwikkeling DVM"	20
4.2.3	Voorstel 2: "Uitwerkingsplan Meten is Weten"	20
4.3	Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van Infra	21
4.3.1	Inleiding	21
4.3.2	OV-spoorknelpunten	21
4.3.3	Verkeersonveilige fietsoversteken	21
4.3.4	Opgave gerichte infraprojecten	21
4.3.5	Voorstel: meeliften met beheer en onderhoud	22
4.4	Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van Parkeren	22
4.4.1	Inleiding	22
4.4.2	Voorstel: aparte besluitvorming over uitwerkingsplannen parkeren	22
4.5	Koppeling met andere beleidsvelden	23

Bijlagen 1 t&m 7

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

In het voorjaar van 2009 is de Mobiliteitsvisie in de Zwolse raad aangenomen. Hierin is het mobiliteitsbeleid van de gemeente tot 2020 aangegeven. De hoofddoelstelling van de Mobiliteitsvisie is nog onverkort van toepassing:

“De kwaliteiten van Zwolle als bereikbare en gezonde stad vasthouden door naast de noodzakelijke uitbreiding van de infrastructuur, de samenleving te mobiliseren om de groeiende vraag naar mobiliteit om te buigen in een duurzame richting.”

De raad heeft voor het meerjaren uitvoeringsprogramma (MUP), dat gekoppeld is aan de Mobiliteitsvisie, budget beschikbaar gesteld voor de jaren 2010 tot en met 2013. Het nu voorliggende Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 is het vervolg op het MUP 2010-2013 en hiermee de tweede uitwerking van de Mobiliteitsvisie.

Koerswijziging

De aanpak uit de Mobiliteitsvisie (de ladder van Verdaas²) blijft overeind. Door de economische crisis is de groei van Zwolle vertraagd en is er veel onzekerheid over de toekomst, ook op het gebied van mobiliteit. De hoofdinfrastructuur is, op enkele onderdelen na waar nu nog aan gewerkt wordt, op orde. Ook zijn er minder middelen te besteden en verandert de rol van de overheid. Met het Actieprogramma Mobiliteit wordt de koers uit de Mobiliteitsvisie doorgezet, op onderdelen aangepast aan de ontwikkelingen en geïntegreerd in het totale Mobiliteitsbeleid van gemeente Zwolle. De benaderingswijze van mobiliteitsvraagstukken wordt hierop afgestemd (zie hoofdstuk 3) De kern van deze koers is gebaseerd op drie principes:

1. De reiziger centraal (doelgroepgerichte benadering)
2. Focus op knelpunten en ontwikkelingen (opgave gericht werken)
3. Mensen, bedrijven en organisaties worden gestimuleerd om zelf hun problemen op te lossen.

Vanuit het programma Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad (BBZKN)³, met het parkeerbeleid (Koersdocument Parkeren) en in de verkeersveiligheidsaanpak wordt de afgelopen jaren al gewerkt volgens deze principes.

Gastvrijheid en bereikbaarheid

Zwolle wil meer bezoekers naar de binnenstad krijgen om de economische positie van Zwolle verder te versterken en heeft de ambitie om één van de meest gastvrije steden in Nederland te worden. Dit is vastgelegd in het ontwikkelingsprogramma Binnenstad. Het gaat hierbij om gastvrijheid voor alle bezoekers, werknemers en bewoners van de stad. Bereikbaarheid en gastvrijheid zijn nauw met elkaar verbonden. Inhoudelijk wordt daarom met het Actieprogramma Mobiliteit aangesloten bij de ambities van Zwolle op het gebied van gastvrijheid.

² Zie bijlage 1

³ Zie bijlage 4 en 6

“Het op een toekomstgerichte wijze garanderen van de bereikbaarheid van de stad en de regio en het leveren van een bijdrage aan de gastvrije stad door op een doelgroepgerichte wijze bestaande en toekomstige knelpunten op te lossen en flexibel in te spelen op ontwikkelingen en kansen die zich voordoen. De gemeente stimuleert en faciliteert mensen, bedrijven en organisaties vanuit de eigen verantwoordelijkheid hieraan een bijdrage te leveren”.

1.2

Leeswijzer

Het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 bestaat uit twee delen. Deel A betreft deze rapportage. Na de inleiding (1) en een hoofdstuk over achtergronden (2) wordt in hoofdstuk 3 de beoogde benaderingswijze voor mobiliteitsvraagstukken geïntroduceerd. In het laatste hoofdstuk (4) komt aan de orde welke accenten er de komende jaren noodzakelijk zijn op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid. In het tweede deel van het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 (Deel B: Activiteitentabellen) staan de voorstellen voor de feitelijke maatregelen en activiteiten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid voor de komende jaren.

Het Actieprogramma (deel A en B) komt niet in plaats van bestaand beleid⁴ of van infrastructurele projecten die in uitvoering zijn of in de pijplijn zitten, of van de beheer- en onderhoudsplanning. Het programma brengt de diverse deelgebieden van mobiliteit met de geschetste benaderingswijze of aanpak van vraagstukken meer met elkaar in verbinding en doet voorstellen voor maatregelen die hiervoor noodzakelijk zijn. De reguliere taken van de gemeente op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid die worden gecontinueerd zijn niet opgenomen in het Actieprogramma.

1.3

Aanpak totstandkoming Actieprogramma

1.3.1

Consultatie

In het Platform Mobiliteit en in de themabespreking “de reiziger centraal” (Rondetafel met ASOM⁵, zie bijlage 2) is met diverse stakeholders en reizigers gesproken over de actualisatie van het Actieprogramma Mobiliteit. De dialoog met de reizigers tijdens de Rondetafel sluit qua werkvorm aan bij het principe “de reiziger centraal” en bij een doelgroepgerichte benadering.

⁴ Zoals parkeerbeleid, algemeen mobiliteitsbeleid, verkeersveiligheidsbeleid

⁵ Amsterdam School of Management

1.3.2 Focus op uitvoering, organisatie en financiën

Uitvoering

De focus van het Actieprogramma Mobiliteit is bewust gericht op uitvoering van maatregelen en niet op het actualiseren van het beleid uit de Mobiliteitsvisie. Het gaat hierbij meer dan in het verleden om niet infrastructurele maatregelen en activiteiten (zoals verkeersmanagement, diensten, informatie, communicatie en marketing, organisatie en gedragsbeïnvloeding). en minder om infrastructurele maatregelen en parkeermaatregelen.

Organisatie

Door de reiziger als vertrekpunt te nemen bij mobiliteitsvraagstukken èn bedrijven, organisaties en burgers zelf actiever bij de uitvoering van het mobiliteitsbeleid te betrekken verandert de aanpak van mobiliteitsvraagstukken. Daarom richt het Actieprogramma zich ook op hoe de Gemeente Zwolle (intern of samen met andere partijen) mobiliteit en bereikbaarheid organiseert (zo effectief mogelijk, klantvriendelijk, gastvrij) en wat daarbij de rol van de gemeente zelf is. Ervaringen die zijn/worden opgedaan met regionale samenwerking op het gebied van verkeersmanagement⁶, het inzetten van de mobiliteitsmakelaar (mobiliteitsmanagement⁷), bereikbaarheidsarrangeur⁸ (beter benutten) en gastheren- en gastvrouwen worden hierbij betrokken.

Financiën

In de keuze voor maatregelen is de kosteneffectiviteit van groot belang. Er zijn door de huidige crisis minder overheidsmiddelen beschikbaar. Toch heeft de bereikbaarheid van de stad een extra impuls nodig de komende jaren, mede in relatie tot de doelstellingen ten aanzien van de gastvrije (binnen-)stad. De belangrijkste manier om een extra impuls te geven is om bedrijven en organisaties te verleiden zelf actief maatregelen te nemen of te laten meefinancieren. Zij hebben namelijk vaak baat bij de maatregelen om de bereikbaarheid te verbeteren. Een andere manier om kosteneffectief te werken is het laten meeliften van infrastructurele maatregelen met het reguliere programma voor beheer en onderhoud waar mogelijk. Het is hierbij dan wel zaak dat de middelen die hiervoor beschikbaar zijn niet verder afnemen.

De opgave die we op financieel gebied hebben met het Actieprogramma Mobiliteit is:

“Hoe kunnen bedrijven, instellingen en burgers gestimuleerd worden om een actieve (financiële) bijdrage aan de bereikbaarheid te doen en hoe kunnen zonder (of met weinig) meerkosten binnen het reguliere (en incidentele) beheer en onderhoud infrastructurele verbeteringen worden aangebracht of knelpunten worden opgelost?”

⁶ voor definities, zie bijlage 6

⁷ voor definities, zie bijlage 6

⁸ voor definities, zie bijlage 6

1.4 Uitgangspunten

1. De aanpak bij mobiliteitsvraagstukken is doelgroepgericht: de *reiziger staat centraal*. Het bieden van keuzevrijheid, keuzemogelijkheden en handelingsperspectief voor de reiziger (*verleiding*) staat voorop;
2. Er wordt opgave gericht gewerkt (bijvoorbeeld vanuit een fysiek knelpunt of een ontwikkeling);
3. Er is een sterke relatie tussen parkeerbeleid en bereikbaarheid (middels o.a. tarieven, parkeerverwijzing, bereikbaarheidsarrangementen).
4. Focus eerst op vraagbeïnvloeding (o.a. door bereikbaarheidsarrangementen⁹ en mobiliteitsmanagement) en op sturing en geleiding van verkeersaanbod (verkeersmanagement) bij het oplossen van vraagstukken en –knelpunten en niet eerst op infrastructurele oplossingen (de ladder van Verdaas, zie bijlage 1). Infrastructurele oplossingen worden niet uitgesloten;
5. Waar mogelijk of gewenst worden maatregelen middels pilots van onderaf getoetst of uitgeprobeerd
6. Meten is weten. Verkeersmanagement (sturen en geleiden) en de inzameling en analyse van verkeersdata worden steeds belangrijker. Om in te kunnen spelen op een onzekere toekomst is meer inzet op goede monitoring van belang. Door structureel en online te meten kan het effect van beleid en maatregelen worden gevolgd en vroegtijdig worden gesignaleerd of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.
7. Met de afronding van de lopende infrastructurele projecten (HOV-assen, HIS, N 35, aansluiting N340-A 28 is de stad de komende jaren op orde.
8. Bij infrastructurele maatregelen verschuift het accent naar het combineren van maatregelen met geplande werkzaamheden in het kader van beheer en onderhoud.
9. Uit het fietsbeleid van de Gemeente Zwolle kan samen met marktpartijen meer rendement gehaald worden.
10. Waar mogelijk wordt samenhang gecreëerd met andere beleidsterreinen en onderwerpen zoals duurzaamheid, economie en gezondheid.
11. De rol van de overheid verandert richting regie. Ingezet wordt op :
 - het verleiden van bedrijfsleven en organisaties om (samen) meer bij te dragen aan planontwikkeling en uitvoering;
 - het verleiden van de markt om meer initiatieven te nemen (o.a. werkgevers, publiekstrekking) bij het oplossen van knelpunten op het gebied van beter benutten. De aanpak van BBZKN dient hierbij als voorbeeld.
12. Regionale samenwerking met betrekking tot verkeersmanagement heeft een grote meerwaarde (o.a. bij sturen en geleiden van verkeer, in reguliere situaties, bij incidenten, bij afstemming i.v.m. werkzaamheden en het verzamelen van verkeersdata)

⁹ Voor definitie: zie bijlage 6

2 Achtergronden

2.1 Beleid

Rijk

De komende jaren komt er vanuit het Rijk minder geld beschikbaar voor grote investeringen in infrastructuur. De komende decennia zal de regio haar eigen boontjes zoveel mogelijk zelf moeten doppen.

Alleen voor specifieke projecten die aansluiten bij de Rijksagenda, is misschien nog cofinanciering door het Rijk mogelijk. Zo komen vanuit het Rijk voor Beter Benutten de komende jaren meer middelen beschikbaar. Met Beter Benutten wil het Rijk bereiken dat bestaande infrastructuur en vervoerssystemen beter worden benut.

Beter Benutten biedt kansen voor de gemeente Zwolle en partners in de stad om te blijven investeren in mobiliteit en bereikbaarheid anders dan door de aanleg van nieuwe infrastructuur. Vanaf september vorig jaar doet Zwolle Kampen Netwerkstad met “Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad” (BBZKN) als één van de tien regio’s mee aan het landelijke programma¹⁰. BBZKN ontvangt hiervoor een rijksbijdrage en subsidie van de provincie vanuit het programma Ketenmobiliteit.

Provincie

Ook de regionale subsidiebudgetten van de provincie, zoals de Brede Doeluitkering Verkeer en Vervoer (BDU) staan onder druk door Rijksbezuinigingen en tegenvallende aanbestedingen van het openbaar vervoer. Het programma Ketenmobiliteit van de Provincie Overijssel dat vanaf het najaar van 2013 start biedt juist kansen voor de gemeente Zwolle en partners in de stad om meer hierin te investeren.

2.2 Ontwikkelingen en trends

De volgende ontwikkelingen en trends zijn van belang (zie verder bijlage 3) :

1. Verminderde groei van de stad en de regio en daarmee ook van de mobiliteit
2. Meer dynamiek in de vervoersvraag o.a. door individualisering
3. Behoeft aan informatie en slimme informatiediensten
4. Het nieuwe werken¹¹ leidt tot andere mobiliteitspatronen
5. Ontwikkelingen in de detailhandel (telewinkelen, funshoppen e.d.) en goederenvervoer (distributiestromen)
6. Veranderende rolname van de overheid

¹⁰ Dit programma heeft als doel bestaande infrastructuur door middel van verandering van reisgedrag beter te benutten. Concreet wordt gewerkt aan 20% minder files op vier knelpunten in Zwolle.

¹¹ Het Nieuwe Werken: plaats- en tijdsafhankelijk werken

2.3 Gerealiseerde maatregelen in afgelopen jaren

Zwolle is hard op weg om één van de best bereikbare en gastvrije steden in Nederland te worden. Afgelopen jaren is hard gewerkt aan dit thema dat een nauwe relatie heeft met bereikbaarheid. .

Binnen Zwolle is in het MUP 2010-2013 de aanpak in eerste instantie gericht geweest op het ontwikkelen van een nieuw verkeerscirculatieplan voor het gebied binnen de buitenring van Zwolle onder de titel "In de Ban van de Ring". In dit kader is een start gemaakt met de uitvoering van (succesvolle) pilots om de doorstroming van het verkeer te bevorderen en de gastvrijheid van de stad te vergroten. In 2012 is het project "In de Ban van de Ring" afgesloten en is besloten tot een twee sporen aanpak:

- a. Het creëren van doorstroommassen openbaar vervoer en afronden van een aantal infrastructurele projecten;
- b. Het sterk inzetten op mobiliteitsmanagement, bereikbaarheidsarrangementen en verkeersmanagement door het uitvoeren van het programma BBZKN.

De maatregelen worden in drie typen onderscheiden (niet infrastructureel, infrastructureel of parkeermaatregelen). Zie 2.31 t/m 2.3.3.

2.3.1 Niet infrastructurele maatregelen

Op het gebied van niet infrastructurele maatregelen en activiteiten is o.a. gewerkt aan :

- a. *Verkeersmanagement*. Het parkeerverwijssysteem is opgewaardeerd naar een dynamisch verkeerverwijssysteem waarmee de reiziger op basis van de actuele verkeerssituatie geïnformeerd en gestuurd kan worden. Er is een koppeling met het Verkeersmanagementsysteem van Zwolle gerealiseerd. Het verkeerverwijssysteem is nu integraal onderdeel van (regionale) regelscenario's en gekoppeld aan de bermDRIP's op de A28 (en dus met de systemen van Rijkswaterstaat). Naast deze (deels) technische maatregelen is de regionale samenwerking op het gebied van verkeersmanagement versterkt en zijn (en worden nog steeds) op divers locaties verkeersregelaars en/of gastheren ingezet voor een betere doorstroming.
- b. *BBZKN*. Zwolle is met dit programma actief op het gebied van gedragsbeïnvloeding van de reiziger: door het stimuleren van het reizen op ander tijden, niet te reizen, via een andere route te reizen (verkeersmanagement) of gebruik te maken van een ander vervoermiddel. Er wordt o.a. samen met werkgevers en publiekstrekkingen gewerkt aan bereikbaarheidsarrangementen en het sluiten van spitsmijdendeals¹².
- c. Mobiliteitsmanagement
- d. Verkeersveiligheid
- e. Marketing en promotie

Zie voor nadere toelichting bijlage 4a.

2.3.2 Infrastructurele maatregelen

Infrastructurele maatregelen (voor auto, fiets en het openbaar vervoer) van de afgelopen jaren zijn o.a.:

- a. Verbreding buitenring van de stad (Ceintuurbaan en IJsselallee)

¹² Voor definitie: zie bijlage 6

- b. Knelpunt Ceintuurbaan opgelost.
- c. De hoofdinfrastructuur Stadshagen is nagenoeg gereedgekomen (N331)
- d. A28 is aangepast.
- e. Voor fietsers: diverse bruggen, tunnels, een fietssnelweg (Zwolle-Hatterm via de Hanzeboog) en fietsstraten aangelegd (o.a. van Karnebeekstraat). Zie bijlage 7 voor de kaart met gewenste eindbeeld uit het fietstratenplan (radialen).
- f. OV: Hanzelijn gereedgekomen, rechtstreekse treinverbinding tussen Zwolle en Lelystad.
- g. Voor voetgangers: looproute van het station naar de binnenstad verbeterd.

De grootste knelpunten in de stedelijke en regionale bereikbaarheid zijn opgelost zodra lopende en geplande maatregelen uitgevoerd zijn:

- a. Het hoofdwegennet (Ceintuurbaan, Heinoseweg/N35, Hessenweg/N340, Nieuwleusenerdijk, Hoofdinfrastructuur Stadshagen/N331);
- b. Het openbaar vervoernet (doorstroommassen HOV, vernieuwing Kamperlijntje, spoorwegknoop Zwolle-Herfte, stadsentree Katerdijk, Pannekoekendijk, Harm Smeengekade, Veerallee en Spoorzone¹³);
- c. Het hoofdfietsnet (Philosofenallee, Fietssnelweg Zwolle-Hatterm, Rechterland)

2.3.3 Parkeren

Binnen dit beleidsveld wordt ook eerst gekeken hoe bestaande parkeervoorzieningen beter benut kunnen worden voordat gekozen wordt voor de aanleg van nieuwe parkeerplekken. Afgelopen jaren is gewerkt aan:

- a. Stimuleren van dubbelgebruik van parkeerplaatsen;
- b. Stimuleren van een beter gebruik van bestaande voorzieningen. Met de actie "In Zwolle is altijd plaats" is het gebruik van de parkeerterreinen bij Wehkamp.nl en de provincie op zaterdag en koopavonden gepromoot.
- c. Parkeerverwijssystem: sturing en geleiding van reizigers naar parkeervoorzieningen met beschikbare plekken via de gewenste route.
- d. Op het gebied van fietsparkeren wordt de inzet en het gebruik van flexibele fietsenstallingen in de binnenstad bevorderd o.a. door de inzet van gastheren en -vrouwen

2.4 Focuslocaties 2014 - 2017

Zolang geplande en lopende werkzaamheden nog niet gereed zijn gelden voor Zwolle de volgende locaties als belangrijkste focusgebieden in de periode 2014 – 2017:

- a. De aansluiting N 340/A28/Nieuwleusenerdijk
- b. N35 Zwolle – Wythmen
- c. N331-Hasselterweg, 2^e fase
- d. Realiseren ontbrekende schakels fietsstraten
- e. Spoorlijn Zwolle-Kampen (Kamperlijntje) en spoorwegvak Zwolle-Herfte
- f. Capaciteitsuitbreiding hoofdwegennet a.g.v. grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (IKEA en Hornbach)

¹³ Hierover moet nog besluitvorming plaatsvinden

- g. De vier knelpunten op de binnenring waar de doelstellingen van het programma BBZKN (20% congestiereductie en 5% meer ketenverplaatsingen) behaald moeten worden:
1. Afrit Zwolle Centrum: in de omgeving van de afritten Centrum van de A28 gebeurt de komende jaren veel. O.a. in het kader van de aanleg doorstroommassen openbaar vervoer (reconstructie stadsentree Katerdijk, verplaatsing van de centrumbushalte naar Pannekoekendijk), ontwikkelingen Katwolderplein, reconstructie Roeleweg
 2. Knooppunt Willemskade: het deel van de binnenring dat de Rieteweg, Westerlaan en Emmawijk (singel) met elkaar verbindt.
 3. Station entree binnenring / Hanzepoort: Stationsplein – Stationsweg – Burg. Van Royensingel – Groot Wezenland.
 4. Knooppunt Vechtstraat: Bisschop Willebrandtlaan - Vechtstraat.

Werkzaamheden in de directe omgeving van de vier knelpunten van BBZKN zullen voor extra verkeersdruk leiden. Mede gezien de ligging ten opzichte van de binnenstad, de A28 en de binnenring vraagt dit om een samenhangend pakket aan maatregelen op het gebied van infra, niet infra en parkeren.

Afbeelding: *Belangrijkste focuslocaties 2014 – 2017*



- a. Aansluiting N340/A28/Nieuwleusenerdijk
- b. N35 Zwolle - Wythmen
- c. N331 (2e fase Hasselterweg)
- d. Ontbrekende fietsschakels (Eemlaan, Klooienberglaan, Voorsterbrug-Kamperpad)
- e. Spoorverbindingen : Spoorlijn Zwolle-Kampen (Kamperlijntje) en spoorwegvak Zwolle-Herfte
- f. capaciteitsuitbreiding hoofdwegennet a.g.v. grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen (Ikea en Hornbach)
- g. knelpunten BBZKN (1 t&m 4)

3 De benaderingswijze bij mobiliteitsvraagstukken

3.1 Inleiding

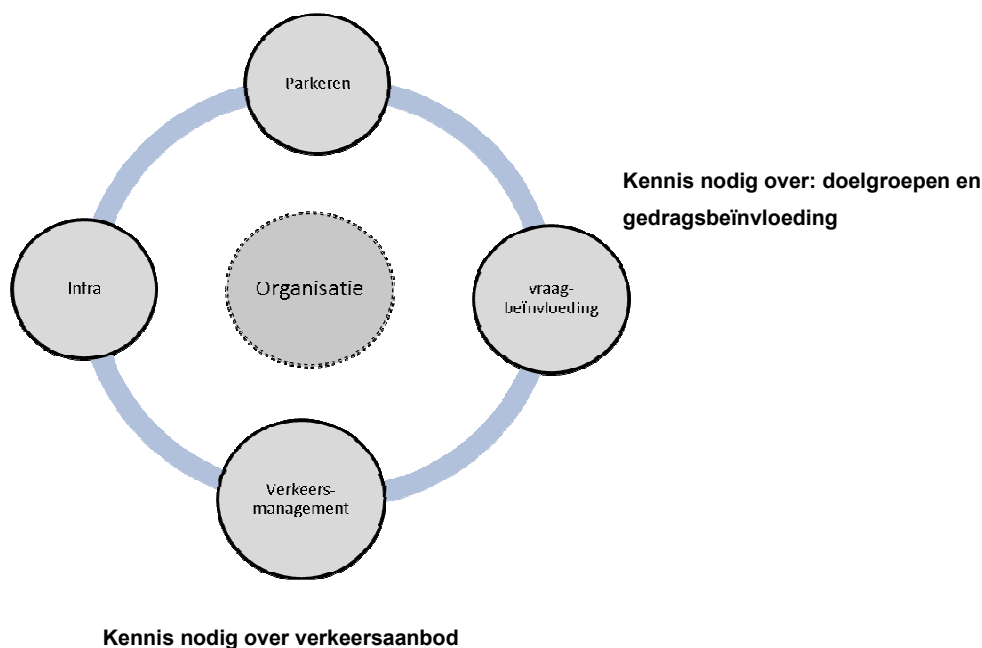
De rode draad voor het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 bij de aanpak van (nieuwe) mobiliteitsvraagstukken is:

1. Doelgroepgericht: de *reiziger staat centraal*. Het bieden van keuzevrijheid, keuzemogelijkheden en handelingsperspectief (*verleiding*) staan voorop;
2. Opgave gericht. Er wordt gewerkt vanuit bijv. een fysiek knelpunt of een ontwikkeling;

Daarnaast wordt en het nauwer betrekken van stakeholders belangrijker. In dit hoofdstuk wordt dit vertaald in een vernieuwde benaderingswijze van mobiliteitsvraagstukken.

Kort houdt deze benaderingswijze in: het gezamenlijk samenstellen van een integraal en logisch pakket van op elkaar afgestemde maatregelen vanuit de hoofdthema's niet infra (vraagbeïnvloeding en verkeersmanagement), infra en parkeren.

De hoofdthema's grijpen in feite als tandwielen in elkaar. Projecten, maatregelen en activiteiten op het gebied van mobiliteit worden integraal benaderd, meer met elkaar verbonden en sluiten aan bij kansrijke thema's. De verbinding wordt gezocht op het vlak van de inhoud (maatregelen en activiteiten die elkaar versterken), aanpak (o.a. betrekken van doelgroepen en partners), planning, financiering en monitoring. De integrale benadering vraagt vanuit de organisatie om meer focus op regie en kennis.



Figuur: Samenhang maatregelen niet infra (vraagbeïnvloeding en verkeersmanagement), infra en parkeren

3.2 De vernieuwde benaderingswijze

Vernieuwde benaderingswijze van mobiliteitsvraagstukken in het kort:

- Het op maat aanbieden van op elkaar afgestemde pakketten aan (infra en niet-infra) maatregelen en faciliteiten op het gebied van verkeersmanagement, mobiliteitsmanagement, parkeren, openbaar vervoer, de fiets- en autobereikbaarheid voor de grote vervoersstromen van, naar en binnen de stad;
- Door partijen samen (zoals overheid, vervoerders, werkgevers, publiekstrekkingen, culturele instellingen, zorg- en onderwijsinstellingen e.a.)
- Door per stroom de doelgroepen nader te specificeren (op basis van integrale bereikbaarheidsprofielen) en de aanpak daarop af te stemmen;
- De focus ligt hierbij in eerste instantie op vraagbeïnvloeding en sturing en geleiding van het verkeersaanbod door middel van verkeersmanagement en minder op de aanleg van nieuwe infrastructuur

De rol van de overheid/gemeente:

- Verandert richting regie;
- Gemeente richt zich primair op faciliteren door meten is weten;
- De overheid faciliteert nieuwe ontwikkelingen en vormen van samenwerken en legt meer initiatieven en verantwoording bij partners neer;

Hierbij zijn van belang:

- Het principe "Meten is weten". Nodig zijn goede (continue) monitoring van verkeersgegevens en kwalitatief en kwantitatief onderzoek (zie verder bijlage 5)
- Goede analyse van de aard van de problematiek in deze omgeving (intensiteiten, ongevallen, doelgroepen, patronen e.d.), analyse van (rollen van) actoren, belanghebbenden en belangen en een analyse van de stad en de regio;
- Een continue dialoog met gebruikers (reizigers) en stakeholders en met elkaar vaststellen van het gewenste resultaat is;
- Goede afspraken over taken en rollen
- Integrale teams met onderzoekers, bereikbaarheidsarrangeurs¹⁴ en uitvoerders
- Regie op uitvoering

Infrastructurele maatregelen

- Steeds dichterbij het centrum is er minder ruimte voor capaciteitsuitbreiding op de weg. Voor de knelpunten rondom het centrum wordt dus voornamelijk gezocht naar andere oplossingen dan infrastructuur.
- Nieuwe infrastructuur maatregelen zullen zich voornamelijk buiten het centrum concentreren (veelal de grotere ingrepen) of ondersteunend zijn aan de doelstellingen van beter benutten. Bij deze laatste gaat het vaak om kleinere ingrepen die impact hebben op verkeersstromen.

Zie bijlage 5 voor een integrale benadering van bereikbaarheidsvraagstukken op stedelijk niveau.

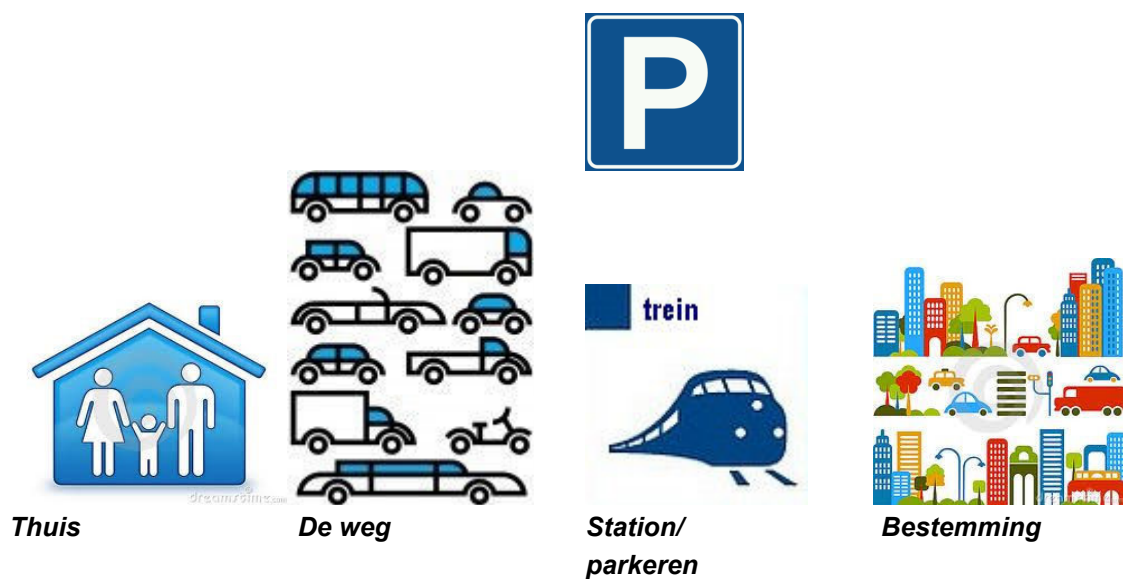
¹⁴ Zie bijlage 6 voor een omschrijving

Om goede oplossingen te kunnen bieden is het nodig om voldoende basisgegevens en verkeersdata in huis te hebben, afgestemd op de principes de reiziger centraal en opgave gericht werken. Dus naast actuele verkeersdata is ook kennis en informatie nodig over de doelgroepen (o.a. specificatie per vervoersstroom of locatie) en hun bereikbaarheidsprofielen, over knelpunten, ontwikkelingen en gedragsbeïnvloeding. Op basis hiervan kan de juiste aanpak gekozen worden bij planvorming en uitvoering.

Figuur: van deur-tot-deur, welke informatie, kennis en maatregelen zijn gewenst

MONITORING: info/kennis nodig over:

doelgroep:	doorstroming	ligging	ligging
- omvang	capaciteit infra	prijs	prijs
- gedrag	snelheden-routes	comfort	tijden
	kosten	stallingen	
	comfort	parkeren	
	vervoersstromen		
	- omvang		
	- samenstelling		



thuiswerken	infrastructuur	infrastructuur	pre-tripinfo
pre-trip info	verkeersman.:	betaalwijze	werk- en lestijden
	- sturen en geleiden	verwijzing	spitsmijden
	- on-trip info	on-trip info	mobiliteits-
	- datainzameling	overig	management
	vervoersdiensten	spitsmijden	
		prijs	

B e r e i k h a a r h e i d s a r r a n g e m e n t e n

MAATREGELEN

3.2.1 **Het belang van goede verkeersdata en monitoring**

Om in te kunnen spelen op een onzekere toekomst is het van belang meer in te zetten op een goede monitoring. De technologische ontwikkelingen maken een goede monitoring ook eenvoudiger en goedkoper. Zo kan het systeem dat is gerealiseerd voor dynamisch verkeersmanagement op de A28 en de buitenring ook worden benut om de intensiteit en reistijden te meten. Door structureel te meten kan het effect van het beleid worden gevolgd en kan vroegtijdig worden gesignaleerd of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Omdat binnen het verkeersbeleid de nadruk steeds meer ligt op het beter benutten van bestaande infrastructuur krijgt het sturen en geleiden van verkeer een belangrijkere rol. Voor sturen en geleiden is zo actueel mogelijke informatie over het verkeersaanbod nodig en dus continue monitoring. Met innovatieve systemen wordt deze informatie waar mogelijk al ingewonnen. De ingewonnen informatie kan ook gebruikt worden, mits daarvoor de juiste voorzieningen aanwezig zijn, om in de vorm van reisinformatie aan de reiziger terug te geven. Zo krijgt de reiziger een handelingsperspectief geboden: op basis van actuele informatie kan de keuze gemaakt worden om niet te reizen of anders te reizen (andere tijd, andere route of ander vervoermiddel).

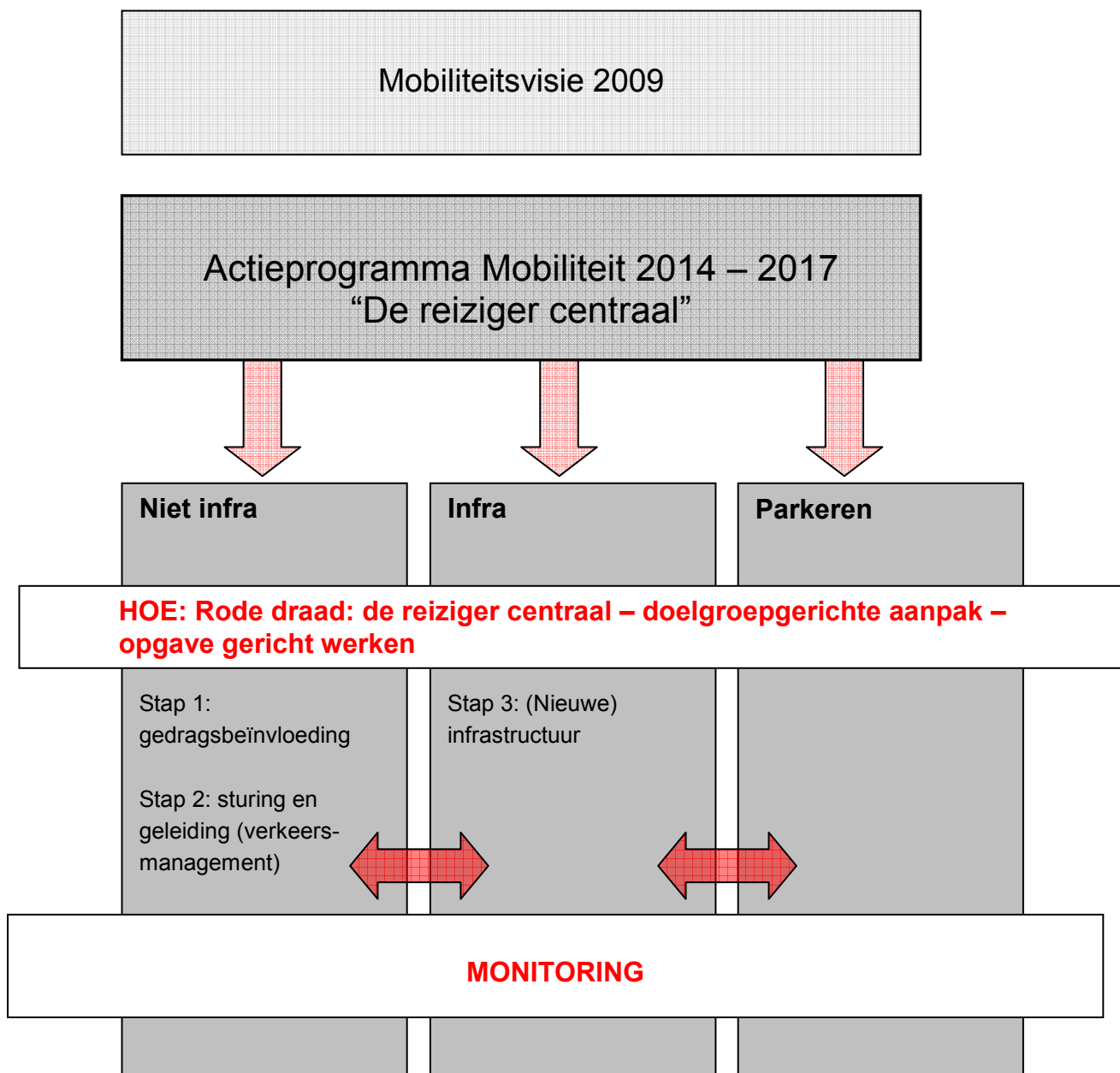
Evaluatie van de effecten van maatregelen wordt steeds belangrijker om beschikbare middelen zo efficiënt mogelijk in te zetten van beschikbare middelen. Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu worden in het kader van het programma BBZKN ook hoge eisen gesteld aan monitoring en evaluatie.

3.2.2 **Werk in uitvoering en gedragsbeïnvloedende maatregelen**

Zijn er infra-maatregelen in voorbereiding of in uitvoering, dan kunnen maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding (verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement) bijdragen aan het bereikbaar houden van de stad en daarmee aan de gastvrijheid. Het is de bedoeling dat bij de uitvoering van geplande infrastructurele projecten -naast maatregelen om verkeer te sturen en te geleiden- ook vraagbeïnvloedende maatregelen meer vanzelfsprekend worden. Hiermee kan overlast tijdens werkzaamheden worden beperkt door minder aanbod van verkeer. Reizigers kunnen in zo'n periode tevens nieuw reisgedrag uitproberen en vaker of structureel voor gunstige alternatieven kiezen. Voor het initiëren en coördineren van deze activiteiten is vanuit het programma BBZKN tijdelijk een bereikbaarheidsarrangeur aangesteld.

Bij de reconstructie van de stadsentree Katerdijk wordt met de inzet van verkeersmanagementmaatregelen zoals regelscenario's en verkeerverwijzing, de Minder Hinder Widget en actieve communicatie naar stakeholders in de directe omgeving al ervaring opgedaan met de inzet van gedragsbeïnvloedende maatregelen. Hiervoor worden middelen vanuit het programma BBZKN ingezet.

Bij nieuwe grootschalige infrastructurele projecten is het wenselijk om binnen het project rekening te houden met maatregelen op het gebied van gedragsbeïnvloeding en sturen en geleiden van het verkeer tijdens werkzaamheden.



Figuur: Schematische weergave van de vernieuwde benaderingswijze

4 Voorstellen voor maatregelen en activiteiten per hoofdthema

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk en in het tweede deel van het Actieprogramma Mobiliteit 2014 – 2017 (Deel B: Activiteitentabellen) staan de voorstellen voor de feitelijke maatregelen en activiteiten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid voor de komende jaren. Voor de drie hoofdthema's (niet-infra, infra en parkeren) is een basispakket aangegeven van maatregelen en activiteiten waartoe reeds is besloten en waarvoor de middelen beschikbaar zijn gesteld binnen projecten, programma's of vanuit reguliere middelen. Daarnaast zijn maatregelen aangegeven die gewenst zijn als aanvulling op het basispakket (basis+). Per hoofdthema is met een voorstel aangegeven welke maatregelen en activiteiten de hoogste prioriteit hebben.

In hoofdlijnen komt het erop neer dat er voor de knelpunten rondom het centrum voornamelijk gezocht wordt naar andere oplossingen dan infrastructurele. Steeds dichter op het centrum is er minder ruimte voor capaciteitsuitbreiding op de weg. Nieuwe infrastructurele maatregelen zullen zich voornamelijk buiten het centrum concentreren (veelal de grotere ingrepen) of ondersteunend zijn aan de doelstellingen van beter benutten. Bij deze laatste gaat het vaak om kleinere ingrepen die impact hebben op verkeersstromen. Bij infrastructurele maatregelen zal meer het accent liggen op meeliften met beheer en onderhoud dan op aanleg van nieuwe infrastructuur

4.2 Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van niet infra

4.2.1 Inleiding

Ten opzichte van de aanleg van grootschalige nieuwe infrastructuur gaat het bij niet-infra om relatief goedkope maatregelen die bijdragen aan doelstellingen op het gebied van mobiliteit. De afnemende groei van de mobiliteitsvraag rechtvaardigt offensieve investeringen in maatregelen om de bestaande capaciteit optimaal te benutten: mobiliteitsmanagement (onder meer het nieuwe werken), verkeersmanagement (dynamische route-informatie, afstemming van wegwerkzaamheden), fietsmaatregelen en investeringen in multimodale knopen (Spoorzone). Extra inzet op niet-inframaatregelen sluit aan bij het rijksprogramma Beter Benutten.

Met het programma BBZKN wordt voorzien in niet-inframaatregelen met de focus op congestiereductie op vier knelpunten op de binnenring in de directe omgeving van het centrum. Maar ook buiten deze knelpunten is het beter benutten van bestaande infra een aandachtspunt.

4.2.2 **Voorstel 1: “Uitwerkingsplan Doorontwikkeling DVM”**

Op het gebied van Dynamisch Verkeersmanagement (DVM) wordt gewerkt aan:

1. Het doorontwikkelen van het verkeersmanagementplan (vanuit BBZKN). Hierbij wordt onderscheid gemaakt in structurele/incidentele aanpak en mobiliteitsadvies aan individuen of groepen;
2. Actualiseren en beheer van bestaande regelscenario's;
3. Inzet van het verkeerverwijssysteem bij lokale aangelegenheden;
4. Doorontwikkeling van incidentmanagement

Deze activiteiten vallen onder het basispakket van het Actieprogramma Mobiliteit. In feite is hiermee reeds een start gemaakt met een Uitwerkingsplan voor de doorontwikkeling van DVM. Een verdere doorontwikkeling op dit gebied is absoluut noodzakelijk omdat nog niet alle maatregelen structureel ingebed zijn (financieel en organisatorisch) en verkeersmanagement steeds belangrijker wordt in het kader van beter benutten.

Bij de doorontwikkeling van DVM (inclusief scenariomanagement) hebben de volgende onderdelen uit het basis+ pakket van het Actieprogramma prioriteit:

1. Ontwikkelen en implementeren nieuwe regelscenario's
2. Koppeling DVM-systeem (verkeerverwijssysteem) Zwolle aan DVM-systeem Rijkswaterstaat (DRIP's), inclusief aansturing en bediening;
3. DVM: updaten van de regelstrategie (regionaal opschalen met partners vanuit Regionaal Minder Hinder Team, afstemming op doelgroep en tijd)
4. Onderzoeken haalbaarheid en wenselijkheid van het opzetten van een kleine verkeerscentrale

Deze onderdelen dienen een plek te krijgen in het op te stellen en uit te voeren “Uitwerkingsplan doorontwikkeling DVM” .

Binnen het Actieprogramma Mobiliteit heeft het opstellen van het Uitwerkingsplan doorontwikkeling DVM met de vier hierboven genoemde onderdelen prioriteit.

4.2.3 **Voorstel 2: “ Uitwerkingsplan Meten is Weten”**

Binnen de gemeente Zwolle is de organisatie van de inzameling van verkeersdata op organische wijze gegroeid. De inzameling van verkeersdata is geregeld tot en met 2014. Momenteel wordt er gewerkt aan het ontwikkelen en uitvoeren van een nieuwe wijze van verzamelen van verkeersdata binnen het basispakket van het Actieprogramma Mobiliteit. In feite is hiermee een start gemaakt met het “Uitwerkingsplan Meten is Weten”.

Gezien het steeds grotere belang van verkeersdata heeft ook de doorontwikkeling op dit vlak prioriteit binnen het basis+ pakket van het Actieprogramma Mobiliteit. Noodzakelijk is het opstellen en uitvoeren van het "Uitwerkingsplan Meten is Weten" met in ieder geval de volgende onderdelen:

1. Continueren van de Inzameling verkeersdata
2. Verdere vervolmaking van het systeem
3. Andere vormen van verwerking en ontsluiting van data organiseren in samenwerking met andere gemeentelijke afdelingen/secties en gekoppeld aan landelijke ontwikkelingen.

Binnen het Actieprogramma Mobiliteit heeft het opstellen van het Uitwerkingsplan Meten is Weten met de drie hierboven genoemde onderdelen prioriteit.

4.3 Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van Infra

4.3.1 Inleiding

Onder infrastructurele maatregelen kunnen reeds geplande werkzaamheden vallen en bestaan er ook wensen en plannen voor nieuwe maatregelen. Met vraag- of gedragsbeïnvloeding en verkeersmanagement kunnen niet alle mobiliteitsvraagstukken worden opgelost.

4.3.2 OV-spoorknelpunten

Medio 2013 zullen de raden en staten een keuze maken voor de toekomstige HOV-verbinding Zwolle-Kampen. Het knelpunt in de spoorverbinding Zwolle-Meppel tussen station Zwolle en Herfte vraagt ook op korte termijn onze inzet. Mede als gevolg van de druk en de bereidheid tot medefinanciering van de noordelijke provincies is de kansrijkheid van de aanpak van dit knelpunt dichterbij gekomen. In overleg met de Provincie Overijssel en andere partners zal de focus van onze inzet moeten worden bepaald.

4.3.3 Verkeersonveilige fietsoversteken

Fietsveiligheid is een zeer belangrijk onderwerp wat blijvende aandacht vraagt gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep en de mate waarin er in Zwolle gefietst wordt. Vanuit dat oogpunt wordt gevraagd om aan het uitvoeren van onderzoek naar verkeersonveilige fietsoversteken een hoge prioriteit toe te kennen. Vanuit het Ministerie van Infrastructuur en Milieu is de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid opgesteld. Vanuit dit programma worden gemeenten verplicht verkeersonveilige fietsoversteken in beeld te brengen, te analyseren en daar oplossingen voor aan te dragen.

4.3.4 Opgave gerichte infraprojecten

Met de komst van enkele grote publiekstrekkingen naar Zwolle (IKEA, Hornbach) zijn naast verkeersmanagement maatregelen in de directe omgeving ook aanpassingen in de infrastructuur noodzakelijk. In deze projecten vervult de Gemeente Zwolle steeds meer een regierol.

4.3.5 Voorstel: meeliften met beheer en onderhoud

Wanneer wordt gekozen voor infrastructurele maatregelen bij het oplossen van een mobiliteitsvraagstuk in de bestaande stad zal het accent liggen op het meeliften met beheer en onderhoud. De prioriteit in de uitvoering wordt daarmee bepaald door de onderhoudsagenda.

4.4 Kansrijke thema's en maatregelen op het gebied van Parkeren

4.4.1 Inleiding

Momenteel wordt uitvoering gegeven aan het Koersdocument Parkeren 2011 – 2015: het betreft de uitvoering van de 1^e fase van het implementatieplan:

- a. Opstellen van uitwerkingsplannen
- b. Uitvoeren van pilots (o.a. gastheren en –vrouwen bij parkeergarage Maagjesbolwerk en bij station, mobiele fietsenstallingen):

De volgende uitwerkingsplannen worden opgesteld:

- a. Uitwerkingsplan Binnenstad
- b. Uitwerkingsplan Fietsparkeren
- c. Uitwerkingsplan Financiën en tarifiering
- d. Uitwerkingsplan Schilwijken
- e. Uitwerkingsplan Werklocaties
- f. Uitwerkingsplan Innovatie

Vanwege gewijzigde regelgeving is het daarnaast noodzakelijk dat er gewerkt gaat worden aan een nota over parkeernormen.

Voor de komende jaren is op het gebied van uitbreiden van parkeren met name de realisatie van een parkeervoorziening op het Katwolderplein cruciaal voor de verdere ontwikkeling van de binnenstad.

4.4.2 Voorstel: aparte besluitvorming over uitwerkingsplannen parkeren

Ieder uitwerkingsplan zal afzonderlijk aan de raad ter besluitvorming worden voorgelegd. Dit geldt ook voor de t.z.t. op te stellen nota over parkeernormen. Bijbehorende maatregelen worden daarom niet in dit Actieprogramma Mobiliteit opgenomen. In de uitwerkingsplannen voor parkeren worden inhoudelijk wel zo mogelijk al slimme verbindingen gelegd met het Actieprogramma Mobiliteit.

4.5 Koppeling met andere beleidsvelden

Koppeling van verkeer en mobiliteit met beleidsvelden zoals *milieu, duurzaamheid en energie* biedt kansen. Hierbij valt te denken aan:

1. Het stimuleren van het gebruik van de elektrische fiets of elektrische auto,
2. Het stimuleren van het afleggen van minder verplaatsingen;
3. Verbeteren samenhang tussen gebiedsgericht milieubeleid en mobiliteitsbeleid

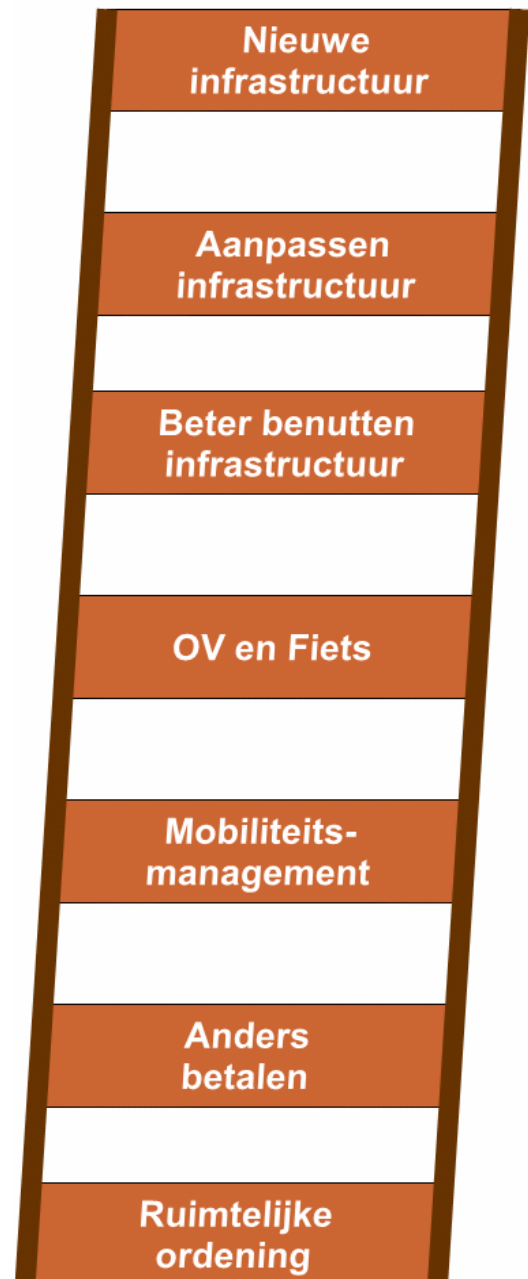
Een koppeling met *wijkgericht werken* is ook een mogelijkheid. Daarbij wordt gedacht aan een kleinschalige integrale aanpak van mobiliteit (optioneel veiligheid, gezondheid en milieu) op wijkniveau samen met de wijk. Bijvoorbeeld door wijkbewoners persoonlijk te adviseren over reisgedrag. Met name gekoppeld aan verandering in hun situatie. Wijkgericht werken werkt vanuit het principe van opgave gericht werken en sluit hiermee aan op de werkwijze uit dit Actieprogramma Mobiliteit.

BIJLAGE 1: De ladder van Verdaas

De **Ladder van Verdaas** is een verwijzing naar zeven aspecten die van invloed zijn op het verkeer- en vervoerssysteem. Dit zijn:

- ruimtelijke ordening
- prijsbeleid
- openbaar vervoer
- mobiliteitsmanagement
- benutting
- aanpassing aan de bestaande infrastructuur
- nieuwe infrastructuur

Het is een systematiek die gebruikt wordt bij het onderzoeken van mogelijke oplossingen bij een verkeersprobleem. De systematiek is bedacht door Co Verdaas. De ladder is erop gericht om oplossingen af te wegen, en vooral om te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zo veel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen andere oplossingen. De uitbreiding van infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Mogelijke oplossingen kunnen eerst gevonden worden in de ruimtelijke ordening, prijsbeleid, mobiliteitsmanagement of optimalisatie van het openbaar vervoer. Pas als al deze opties niet voldoende soelaas bieden, kan de uitbreiding van infrastructuur overwogen worden.



BIJLAGE 2: De keuze van de reiziger centraal! Verslag rondetafel in Zwolle 30 januari 2013

Op 30 januari 2013 is in Zwolle een Rondetafel gehouden onder het motto: 'Zwolle gastvrij en bereikbaar met de reiziger centraal'. Deze tafel, een vorm van co-creatie van reizigers, gemeente Zwolle, Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad, is georganiseerd door de Amsterdam School of Management (ASOM). De reizigers hebben praktische tips en adviezen gegeven om de mobiliteit in en rondom Zwolle te bevorderen. Hieronder een korte samenvatting.

Gedrag, eigen keuzes en de invloed hierop

De reizigers vertonen gewoontegedrag en maken niet elke dag een keuze over hoe ze bijvoorbeeld naar hun werk gaan. Maar van tijd tot tijd maken ze allemaal wel degelijk een weloverwogen (nieuwe) keuze voor een ander vervoermiddel. De reizigers vinden het fijn dat ze in Zwolle veel manieren van reizen hebben om uit te kiezen. De reiziger die geen keuze heeft, heeft het soms lastiger.

Veiligheid, vrijheid, gemakkelijk, comfort en betaalbaarheid blijken belangrijke factoren bij het maken van reiskeuzes.

Opvallend was dat veel reizigers tevreden zijn met hun manier van reizen en bijvoorbeeld nog geen (bereikbaarheids-)probleem ervaren.

De invloed van de gemeente Zwolle op de keuze van de reiziger reikt misschien niet zover als gewenst en aan de andere kant moet die mogelijk verder moet reiken dan waar de gemeente in eerste instantie zelf aan dacht. De keuze van de reiziger wordt vooral bepaald door subjectieve factoren waar een gemeente geen grip op heeft. Persoonlijke beelden (ervaringen, belevingen en status) en persoonlijke motieven (gemak, comfort, gezondheid, de wens om af te vallen) zijn zeer waarschijnlijk sterker dan "de bereikbaarheid van Zwolle" of "kosten en reistijd van het alternatief". Aan de andere kant kan Zwolle nog zo'n goed bereikbare bestemming zijn, de keuze van de reiziger voor een vervoermiddel wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van dat vervoermiddel in de plaats van vertrek. Afstemming van het beleid in de regio is daarom gewenst

Informatievoorziening

Aan de reizigers is de vraag gesteld; "Hoe kan Zwolle bepaalde maatregelen inzetten?". De reizigers vonden het waarom van bepaalde maatregelen niet duidelijk en dat kan juist bijdragen aan het ontstaan van draagvlak.

Ook werd opgemerkt dat de reiziger niet vanzelf de meest passende keuze maakt: er moeten verleidelijke alternatieven zijn en de reiziger moet hier wel weet van hebben. Belangrijk is dat de gemeente een forum biedt om met de reiziger en ondernemers een co-creatie op gang te brengen.

Voor de reizigers was het niet evident is dat bepaalde maatregelen van de gemeente komen en daar dus vanuit de gemeente over wordt gecommuniceerd. Zo zal de reiziger zich op internet eerder aansluiten bij een groep 'PEC Zwolle' dan een groep 'Gemeente Zwolle'. Een reisadvies rondom de voetbalwedstrijd via internet zal dan ook effectiever zijn vanuit PEC Zwolle dan vanuit de gemeente. Hetzelfde geldt voor een reisadvies naar school via de website van school.

Advies aan de gemeente: een goede timing

De gemeente kan de reiziger het beste betrekken bij de denkstappen die vooraf gaan aan beleidsontwikkeling. Anders gezegd, als de gemeente de reiziger betreft bij de evaluatie van maatregelen en bij de analyse van de situatie, kan de reiziger zelf aangeven wat er goed gaat en wat er beter moet. De gemeente werkt dan vanuit de wens van de reiziger, kijkt meer naar wat er daadwerkelijk nodig is in de stad en hoe dit kan worden gecommuniceerd. De reizigers aan tafel lieten in ieder geval weten dat zij graag en vaker willen meepraten.

Bij het gebruik maken van timing zijn er ook persoonlijke momenten of fysieke veranderingen van reismogelijkheden waarop de reiziger kan worden uitgedaagd om verandering in gang te zetten zoals bij een verhuizing, de opening van een nieuw station, een nieuwe buslijn, nieuwe carpoolmogelijkheden of een nieuwe fietsverbinding. Goede informatie over alternatieven en ook op maat kan de doorstroming positief beïnvloeden. Kent men het alternatief niet dan kan er ook niet voor worden gekozen.

Advies: afstemming van het beleid in de regio

De keuze van de reiziger voor een vervoermiddel wordt mede bepaald door de aantrekkelijkheid van dat vervoermiddel in de plaats van vertrek. Afstemming van het beleid in de regio is daarom gewenst

BIJLAGE 3: Ontwikkelingen en trends

Afname (sterke) groei mobiliteit

De sterke groei van de stad en de regio is de laatste jaren afgenomen en zal naar verwachting ook in de komende jaren beperkt zijn. Daardoor zal de groei van de mobiliteit ook minder zijn dan verwacht bij het gereed komen van het Structuurplan. Ontwikkelingen zijn vertraagd en is er veel onzekerheid over de toekomst. Voor de regio wordt krimp verwacht, voor Zwolle nog steeds wel groei maar de bandbreedte van de verschillende scenario's is groot. De gevolgen voor mobiliteit zijn onzeker. De verwachting is dat de mobiliteit zal blijven groeien, ook als de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen achterblijft bij de verwachtingen uit het Structuurplan. Mensen verplaatsen zich meer en vooral verder. De groei is vooral terug te vinden op het hoofdwegennet en rond economische centra zoals de binnenstad.

Meer dynamiek in de vervoersvraag

Er wordt een toenemende individualisering van de vervoersvraag verwacht en groei van de vraag naar goede ketenmobiliteit. Onder ouderen zal het autobezit en -gebruik hoog blijven. Voor jongeren is dat bezit minder interessant maar wordt de keuze voor het juiste vervoermiddel voor de juiste verplaatsing steeds belangrijker. Er wordt een grotere vraag naar deelauto's verwacht en door de opkomst van de e-bike kan het fietsgebruik nog toenemen. Dit samen zorgt voor meer dynamiek op het gebied van vraag naar vervoer en de vraag naar en het aanbod van vervoersdiensten.

Behoeft aan informatie en slimme informatiediensten

Op allerlei (maatschappelijke) terreinen is er een groeiende behoefte aan slimme informatiediensten. Parkeer- en bereikbaarheidsapps, verkeer- en parkeerverwijssystemen en routenavigatie sluiten op het gebied van mobiliteit en bereikbaarheid hierop aan.

Het nieuwe werken¹⁵ leidt tot andere mobiliteitspatronen.

Het nieuwe werken wordt steeds meer toegepast en kan positieve effecten op de bereikbaarheid hebben wanneer men vaker thuis werkt of buiten de spits reist. Op sommige momenten kunnen pieken ontstaan in de parkeerdruk en de bereikbaarheid.

Ontwikkelingen in de detailhandel en goederenvervoer

De functie van binnensteden zal de komende jaren veranderen. Zo zullen mensen steeds minder vaak binnensteden bezoeken om doelgericht te winkelen. Aankopen via internet zullen naar verwachting een grotere vlucht gaan nemen en bestedingen nemen af door de recessie. De toename van internetaankopen heeft effect op de vervoersvraag van consumenten en op distributiestromen. De behoefte aan funshoppen en bezoek aan binnensteden voor culturele doeleinden zullen toenemen. Door het versterken van (nieuwe) functies als musea en evenementen kan de economische rol van binnensteden wordt versterkt door meer bezoekers.

Naar een lichte overheid

Zwolle werkt actief samen met ondernemers en burgers in de stad om projecten te realiseren. In de toekomst zal dit nog verder versterkt worden. De huidige technologische en maatschappelijke veranderingen bieden kansen voor vernieuwing en innovatie. De overheid kan nieuwe ontwikkelingen en vormen van samenwerken faciliteren, binnen en buiten de organisatie verbindingen aangaan en initiatieven nemen en daarvoor kaders vaststellen. Kenmerken van de "lichte overheid" zijn o.a.:

- het gebruiken van de beweging en de energie uit de samenleving;
- het opzoeken van kleine inspanningen met grote effecten;
- de menselijke maat als norm en kracht nemen;
- meer initiatieven bij partners, met een faciliterende rol van de overheid
-

BIJLAGE 4 a NIET INFRA-MAATREGELEN

Op het gebied van niet infrastructurele maatregelen en activiteiten is o.a. gewerkt aan :

- a. mobiliteitsmanagement
- b. verkeersmanagement
- c. BBZKN
- d. Verkeersveiligheid (verkeersveiligheidsacties/verkeerseducatieprojecten)
- e. Marketing en promotie

Ad a: Vanuit het programma Zwolle Kampen Bereikbaar (ZKB) zijn diverse acties ontplooid om slim werken en slim reizen bij werkgevers en werknemers te stimuleren. Hiervoor is in 2010 het Convenant Zwolle Kampen Bereikbaar afgesloten tussen overheden, koepelorganisaties en werkgevers. Hieraan hebben zo'n 40 bedrijven en instellingen in de regio deelgenomen.

Onderdelen van het programma van ZKB zijn o.a.:

- de inzet van de mobiliteitsmakelaar;

¹⁵ Het Nieuwe Werken: plaats- en tijdsafhankelijk werken

- communicatie (nieuwsbrieven, columns, bijeenkomsten, acties, jaarverslagen, website, factsheets);
- stimuleren van Het Nieuwe Werken;
- opstellen gebiedsplannen voor mobiliteitsmanagement (o.a. voor Hanzeland);
- e-fietspilot;
- uitvoeren mobiliteitsscans bij werkgevers;
- stimuleren carpoolen (maken van carpoolkaarten);

Veel werkgevers stimuleren inmiddels actief de vermindering van het (solo-)autogebruik van hun medewerkers in de spits en steeds meer werkgevers zijn actief. In 2012 is een onderzoek gehouden naar woon-werkverplaatsingen onder werknemers van convenantpartners van Zwolle Kampen Bereikbaar. De resultaten zijn vergeleken met resultaten van het vergelijkbare onderzoek uit 2010. Hieruit blijkt dat het autogebruik in de spits is gedaald met 1 tot 2 procent. Dit ondanks het feit dat het autogebruik onder convenantpartners voor woon-werk verkeer in vergelijking tot het landelijke gemiddelde laag is (vooral het autogebruik op kortere afstanden tot 15 kilometer). De gemiddelde woon-werkafstand van automobilisten in deze regio is relatief hoog. De activiteiten van ZKB lopen door tot medio 2013

Ad b: Op het gebied van verkeersmanagement is een dynamisch verkeersmanagementsysteem op de A28 en de buitenring gerealiseerd en een verkeerverwijssysteem¹⁶ op de binnenring. De regionale samenwerking met betrekking tot verkeersmanagement is versterkt.

Ad c. Najaar 2012 is het programma BBZKN opgestart om de bereikbaarheid van de stad op vier knelpunten te verbeteren. Nadruk ligt op verkeersmanagement (sturen en geleiden), monitoring en evaluatie en op gedragsbeïnvloeding door bereikbaarheidsarrangementen en maatregelen op het gebied van spitsmijden.

Ad d: Het project Veilig op Weg in het Verkeer is een succesvol gebleken door de integrale benadering (stimuleren gebruik actuele lesmethode, inzet verkeersouders, deelname aan educatieprojecten en bij een actieve inzet: het faciliteren van kleinschalige fysieke ingrepen bij de scholen). Vijftien basisscholen doen mee (of hebben meegedaan) sinds de start van het project.

Ad e: Marketing en promotie zijn ingezet gericht op het stimuleren van het fietsgebruik (marketingplan Stadshagen, Fietsroute Zwolle-Kampen en Fietsnelweg Zwolle-Hatterem) en (fiets)parkeren in de vorm van de campagne "In Zwolle is altijd plaats").

¹⁶ Voor definitie: zie bijlage 6

Middelen en maatregelen die Zwolle inzet om het gedrag van de reiziger te beïnvloeden staan in onderstaand kader.

1. Flexibiliseren van parkeertarieven
2. DVM-maatregelen (o.a. ontwikkelen en implementeren verkeersscenario's)
3. Inzet verkeerverwijssysteem
4. Inzamelen verkeersdata
5. inzet van bereikbaarheidsarrangeur om totstandkoming van bereikbaarheidsarrangementen en deals op het gebied van spitsmijden te bevorderen (BBZKN)
6. BBZKN: faciliteren van co-creatie en totstandkoming bereikbaarheidsarrangementen en spitsmijndeals (o.a. bereikbaarheidsbudgetten)
7. Inzet Minder Hinder Widget¹⁷ (BBZKN)
8. Communicatie en marketing (o.a. ontwikkelen van online communities)
9. Stimuleren Slim Werken Slim Reizen bij werkgevers en werknemers (mobiliteitsmanagement vanuit Zwolle Kampen Bereikbaar)
10. Inzet gastheren en gastvrouwen t.b.v. reguleren fietsparkeren binnenstad

BIJLAGE 4 b RELATIE MAATREGELEN NIET INFRA / INFRA EN PARKEREN

Tussen maatregelen en activiteiten op het gebied van parkeren, infra en niet infra bestaat een sterke relatie. Zie onderstaand kader voor een aantal voorbeelden:

1. Het verwijzen van automobilisten via het parkeerverwijssysteem naar beschikbare parkeerplaatsen op parkeerterreinen of in garages (verkeersmanagement). Minder zoekverkeer naar parkeerplaatsen heeft invloed op de hoeveelheid rijdend verkeer;
2. Parkeertarieven: door tariefdifferentiatie toe te passen (goedkoper maken van parkeren tijdens de spits bijvoorbeeld) kan het reizen buiten de spits bevorderd worden. Tariefdifferentiatie is inmiddels een mogelijkheid in Zwolle. In het kader van BBZKN kunnen hiervoor door of met externe partijen initiatieven worden ontwikkeld. Vanuit het parkeerbeleid is een bedrag van € 150.000 beschikbaar gesteld voor initiatieven op het gebied van bereikbaarheidsarrangementen die een relatie hebben met parkeren of parkeertarieven.
3. Parkeren kan een onderdeel zijn van te ontwikkelen bereikbaarheidsarrangementen;
4. Communicatie en marketing;
5. Verzamelen van verkeersdata;
6. Aanleg en situering van (fiets-)parkeervoorzieningen.

¹⁷ Voor omschrijving zie bijlage 6

BIJLAGE 5: Stappenplan voor integrale benadering van Bereikbaarheidsvraagstukken op stedelijk niveau

1. Inwinnen kwantitatieve en kwalitatieve info en data

- 1) Omvang hoofdvervoersstromen en overige verkeersdata
- 2) Relevante ontwikkelingen
- 3) Belangrijkste doelgroepen + hun bereikbaarheidsprofielen

2. Analyse van de stad (o.a.):

- 1) Huidige vervoerskwaliteit
- 2) fysieke kenmerken van de stad
- 3) vervoerssystemen, infrastructuur,
- 4) vervoersstromen,
- 5) kwaliteit van de leefomgeving
- 6) verkeersveiligheid

3. Benoem doelgroep, knelpunt, resultaat

- 1) Welke knelpunt of probleem pak je aan: specifieke doelgroep, vervoersstroom, locatie of ontwikkeling?
- 2) Wat is het gewenste resultaat
- 3) Wie zijn je stakeholders

4. Bepalen hoe

- 1) Kom gezamenlijk tot pakket van op elkaar afgestemde (multi-modale) maatregelen en faciliteiten per fysiek knelpunt, vervoersstroom of doelgroep;
- 2) Definieer daarbij wat de rol van de gemeente en de rol derden is in de verschillende fases die projecten of maatregelen kennen bij de totstandkoming;
- 3) Maak gezamenlijk afspraken over de implementatie van maatregelen en in de beheerfase.

Kwantitatieve en kwalitatieve info en data: ingewonnen gegevens kunnen ook gebruikt worden t.b.v. reizigersinformatie. Kwalitatieve informatie kan deels bij reizigers en stakeholders gehaald worden. Hier is meer aandacht voor vanuit het principe "de reiziger centraal". Kwantitatieve informatie wordt verkregen door metingen, hiervoor worden steeds meer innovatieve systemen toegepast. Voor het leveren van maatwerk zijn o.a. data, informatie en/of analyse nodig van:

- omvang van hoofdvervoersstromen;
- samenstelling van de vervoersstromen (met o.a. specificatie van doelgroepen/reizigers)
- locaties of routes die een knelpunt vormen of juist een alternatief zijn voor andere knelpunten
- actuele (realtime) informatie over verkeersaanbod, reistijden
- informatiebehoefte van de reiziger (voor en tijdens de reis)
- gedragsbeïnvloeding van doelgroepen, bereikbaarheidsprofielen, effect van marketing
- bestemmingen van reizigers in Zwolle
- relevante ontwikkelingen

BIJLAGE 6 Definities

Bereikbaarheidsarrangement

Een samenhangend aanbod van 1 of meer bereikbaarheidsdiensten en producten van publiekstrekkers, aanbieders van mobiliteitsdiensten en/of overheden aan met name bezoekers van de binnenstad of evenementen waarbij de verandering van het reisgedrag van de doelgroep bijdraagt aan de doelstellingen vanuit het programma Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad

Bereikbaarheidsarrangeur: brengt in het kader van het programma BBZKN samen met partners bereikbaarheidsarrangementen en deals op het gebied van spitsmijden tot stand (doelgroep: werkgevers, onderwijsinstellingen, publiekstrekkers)

Beter Benutten Zwolle Kampen Netwerkstad(BBZKN): onder deze naam doet Zwolle Kampen Netwerkstad mee aan het landelijke programma Beter Benutten. Vier projecten maken onderdeel uit van het programma BBZKN: Sturing en Geleiding, Inwinning en ITS, Bereikbaarheidsarrangementen en Spitsmijden.

Dynamisch Verkeersmanagement (DVM): een middel om de bestaande capaciteit van het wegennet beter te gebruiken en de verkeersstromen te beheersen. Met DVM worden de veiligheid en doorstroming verhoogd, zonder dat er extra asfalt hoeft bij te komen. De verkeersstromen worden geïnformeerd, gereguleerd en gefaciliteerd op basis van actuele gegevens. Hierbij wordt gebruik gemaakt van middelen die ingezet kunnen worden afhankelijk van de situatie zoals route-informatie panelen, toeritdosering, verkeerslichten regelingen, spitsstroken etc.

Minder Hinder Widget

Minder Hinder widget is een handige web applicatie die via een dashboard een overzicht geeft van de verkeershinder en meldingen. Om als reiziger zelf de melding te kunnen controleren is een aantal webcams toegankelijk met uitzicht op de drukste punten van de route. De widget is ontwikkeld in het kader van de Reconstructie stadsentree Katerdijk en wordt sinds eind februari 2013 ingezet.

Mobiliteitsmanagement

Het stimuleren van slim werken en slim reizen bij werkgevers en werknemers

Regelscenario: een combinatie van samenhangende verkeersmanagementmaatregelen die (kan) worden ingezet wanneer zich een specifieke knelpuntsituatie voordoet. Feitelijk een soort draaiboek.

Regelstrategie : een netwerkbrede doelstelling voor het (met behulp van dynamisch verkeersmanagement) verdelen van de beschikbare capaciteit bij overbelasting van het wegennet. Bestaat uit voorkeurroutes en een prioritering van netwerkdelen.

Spitsmijden: Het mijden van de spits door reizigers. Tevens de naam van 1 van de vier projecten van BBZKN. Feitelijk gaat het bij BBZKN om maatregelen die ertoe leiden dat reizigers verleid worden meer te gaan reizen buiten de spits (op andere tijden, ander vervoermiddel, niet reizen)

Verkeersmanagement

Het beïnvloeden van vraag en aanbod in het verkeer naar tijd en plaats met als doel een zo goed mogelijk functionerend systeem. Verkeersmanagement gaat over het beïnvloeden van gedrag (zoals routekeuze, reistijdstip, rijgedrag) via ondermeer verkeersinformatie.

Verkeerverwijssysteem: een dynamisch systeem waarbij we in staat zijn om op basis van de actuele verkeerssituatie de automobilist optimaal en realtime te informeren en te sturen over alternatieve routes en parkeermogelijkheden

Vraagbeïnvloedende maatregelen:

Maatregelen om de reizigers te verleiden anders te reizen (andere tijd, andere route, niet reizen, ander vervoermiddel)

BIJLAGE 7 Radiale hoofdfietsroutes (Fietsstratenplan 2005)

