DE ARNHEMSE BINNENSTAD BINNEN BEREIK

AANTREKKELIJK EN LEEFBAAR

made in [Arnhem]

DE ARNHEMSE BINNENSTAD BINNEN BEREIK

Arnhem: bereikbaar, leefbaar en gastvrij

Arnhem is een geweldige stad. In onderzoeken en analyses lees je dat we de afgelopen jaren veel bereikt hebben: de binnenstad bruist, ontwikkelt zich volop en krijgt prima rapportcijfers van bezoekers. Uit deze onderzoeken blijkt dat ook de bereikbaarheid van de binnenstad op dit moment, zowel lopend, op de fiets, met het OV als met de auto prima is. Omdat de binnenstad als woonomgeving, maar ook als werk- en beleefomgeving voortdurend aan populariteit wint, is het echter belangrijk dat we nu keuzes gaan maken om de binnenstad ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en gastvrij te houden. Hier zijn zowel winkeliers, bewoners als bezoekers bij gebaat.

Voor de lange termijn kiezen we daarom vol overtuiging voor duurzame manieren om de binnenstad te bereiken: de bezoeker die lopend de binnenstad bereikt, het OV gebruikt of op de fiets komt krijgt ruim baan. We bouwen hiertoe de geweldige OV-infrastructuur die we al hebben, waaronder Trolley 2.0, verder uit. Tegelijkertijd vergeten we de auto niet. Voor automobilisten geldt dat zij in de toekomst het snelst en voordeligst in de binnenstad komen door gebruik te maken van Park & Drive voorzieningen aan de randen van de stad.

En we kijken niet alleen naar de lange termijn. Op basis van gesprekken die ik had met ondernemers, bewoners en bezoekers van de binnenstad en op voorstel van de gemeenteraad kom ik in deze visie met voorstellen die de leefbaarheid en bereikbaarheid van de binnenstad al op de korte termijn kunnen vergroten. Bijvoorbeeld door vergroten van het aantal fietsenstallingen, het verder verbeteren van het OV-netwerk en het verbeteren van de vindbaarheid van de parkeervoorzieningen.

Onze stad bruist. Met de lange en korte termijn maatregelen in deze visie kunnen we er voor zorgen dat de binnenstad ook in de toekomst blijft bruisen en bereikbaar, leefbaar en gastvrij is.

Geert Ritsema
Wethouder mobiliteit

INHOUDSOPGAVE

De Arnhemse binnenstad binnen bereik 2
Inleiding 4
Leeswijzer en Doel 4

1 Trends binnenstad 5

2 Facts en Figures Mobiliteit 12

3 Uit de stad 19

4 Visie, Koers en Opgaven 22
4.1 Visie de Arnhemse binnenstad 22
4.2 Koers de bereikbare binnenstad 23
4.3 De opgaven 24

5 Bereikbaarheidsaanpak 2017 27
5.1 Uitvoeringsagenda de Arnhemse binnenstad binnen bereik 27
5.2 Maatregelen bereikbaarheidsaanpak 29
5.3 Projectvoorstellen 34

INLEIDING

Arnhem heeft in 'De Arnhemse Binnenstad 2015' gekozen voor een binnenstad die naast een plek om te winkelen ook een plek is om te ontmoeten, te wonen en te werken. Daarvoor versterken we de binnenstad langs de lijnen zoals die in de nota zijn uitgezet:

- De ruimtelijke kwaliteit is op orde;
- Zorg voor een gastvrije bereikbare binnenstad;
- Zorg voor een creatieve en aantrekkelijke programmering.

In de rapportage van de nota (mei, 2016) is de visie uit 2015 bekrachtigd. Echter is ook geconstateerd dat trends en ontwikkelingen vragen om aanscherpingen op de ingeslagen koers. Er zijn nog stappen te maken om de doelstelling om terug te komen in de top 10 van meest aantrekkelijke binnensteden van Nederland te realiseren. De compacte binnenstad vraagt vooral om innovatief ondernemerschap en investeringen door overheid en ondernemers. Om die reden is bovenop de agenda van 2015 focus gelegd op drie samenhangende opgaven:

1. Retail is aan voortdurende veranderingen onderhevig;
2. Herbevestiging van het belang van de ruimtelijke en openbare kwaliteit voor een aantrekkelijke binnenstad;
3. Zorgdragen voor een goede bereikbaarheid voor fiets, openbaar vervoer, voetganger en auto.

Aan de eerste opgave is invulling gegeven met de detailhandelsvisie en horecavisie. De tweede opgave wordt uitgewerkt in de nota 'Aantrekkelijke Binnenstad Arnhem' die gaat over de beleving en uitstraling van de openbare ruimte van de binnenstad.
De voorliggende nota "De Arnhemse binnenstad binnen bereik, aantrekkelijk en leefbaar" geeft invulling aan de derde opgave. De bereikbaarheid van regio, stad en binnenstad is cruciaal voor het functioneren van de binnenstad. Daarnaast is bereikbaarheid van de (binnen)stad een belangrijke economische factor voor het Arnhemse vestigingsklimaat. De nota schetst om die reden een ontwikkeling van de stad als geheel en de binnenstad binnen bereik in het bijzonder.

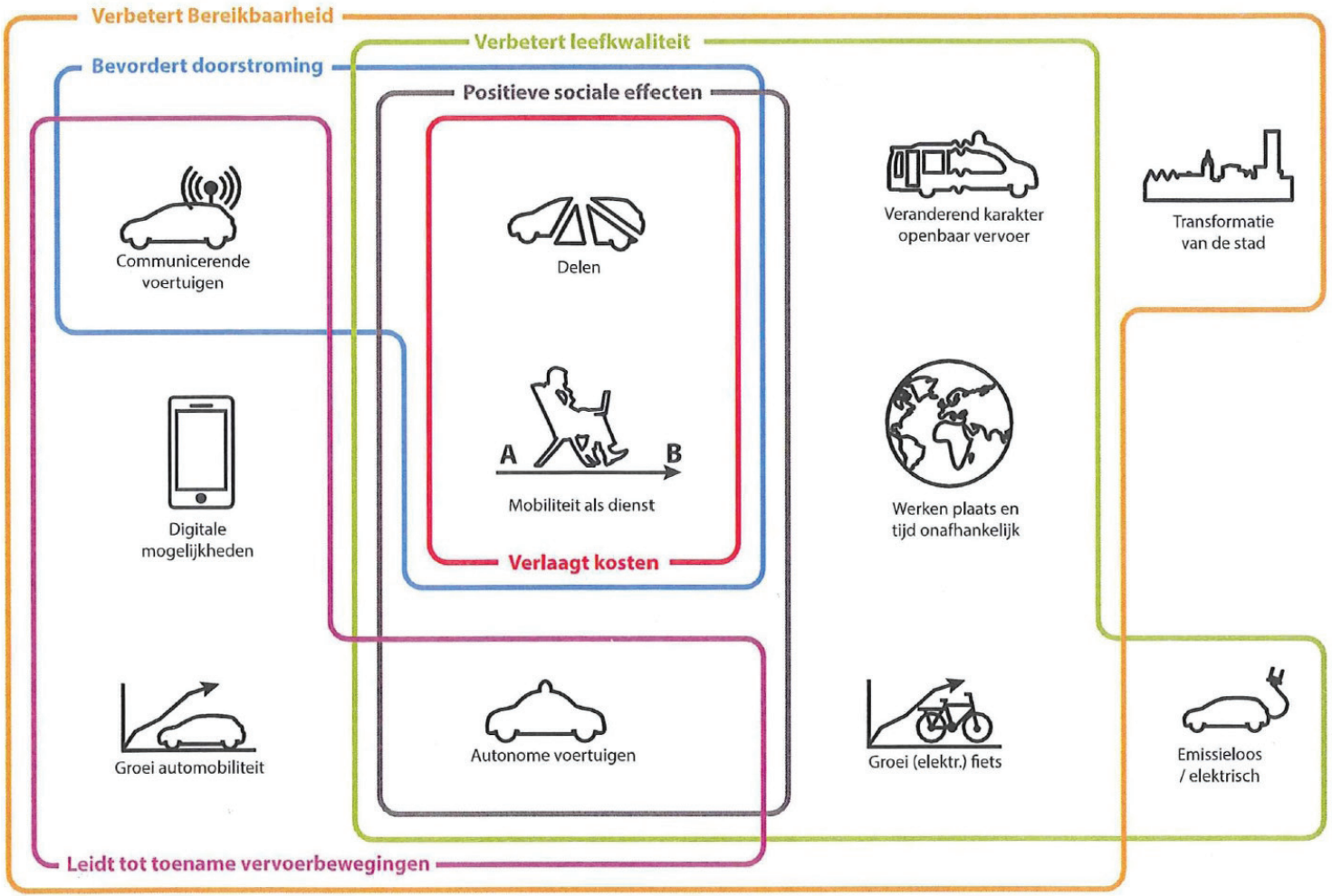
Met het vaststellen van de nota "De Arnhemse Binnenstad 2015", het speerpunt bereikbaarheid uit de rapportage in 2016 en het aannemen van de moties "Gedifferentieerd parkeren in de binnenstad" (november 2015) en "Rechte rug(1): verlagen parkeertarieven" en het amendement "Rechte rug (1): verlagen parkeertarieven" (november 2016), heeft de raad een duidelijke opdracht bij de het college neergelegd om werk te maken van de bereikbaarheid van de binnenstad. De pamfletten van Platform Binnenstad Arnhem (PBA), Arnhem6811 en Arnhems Hart hebben dit onderwerp nog verder aangescherpt.

Leeswijzer en Doel

De nota heeft belangrijke raakvlakken met de kwaliteit van de leefomgeving, economie en wonen. Hoofdstuk 1 schetst de beleidsmatige, ruimtelijke en economische trends van de stad en de binnenstad in het bijzonder die van invloed zijn op de mobiliteit in brede zin. Hoofdstuk 2 geeft een weergave van de huidige feitelijke situatie in de Arnhemse binnenstad rondom mobiliteit met Facts & Figures. In hoofdstuk 3 staan we stil bij de signalen, wensen en behoeften uit de stad waar we in het zienswijzenrapport antwoorden op formuleren.
Daarna volgt in hoofdstuk 4 de visie met de Koers en Opgaven die bepaald zijn op basis van de inzichten uit de eerste 3 hoofdstukken. In hoofdstuk 5 wordt de uitvoeringsagenda gepresenteerd aan de hand van een maatregelenmatrix en projectvoorstellen om uitvoering te geven aan de opgaven. Dit doen we via de weg van de geleidelijkheid. Sommige maatregelen kunnen direct worden uitgevoerd, terwijl enkele opgaven nader onderzoek verlangen. Tot slot wordt in het zienswijzenrapport heel concreet ingegaan op de gewenste maatregelen van PBA, Arnhem6811, Arnhems Hart, de Fietsersbond, ANWB en Arnhems Platform Chronisch zieken en Gehandicapten (APCG).

Met deze nota wordt uitvoering gegeven aan de opgaven uit de nota "De Arnhemse binnenstad 2015" en de rapportage uit 2016. Zo werken we toe naar een aantrekkelijke, leefbare en bruisende binnenstad binnen bereik in termen van bereikbaar, vindbaar en gastvrij & kwaliteit leefomgeving.

1 TRENDS BINNENSTAD



De Raad voor de Leefomgeving en Infrastructuur heeft in december 2016 in haar rapport "Dichterbij en sneller" 11 ontwikkelingen en trends omschreven die van aanzienlijke invloed zijn op de bereikbaarheid van stedelijke regio's. Naar deze trends en ontwikkelingen wordt verwezen in hoofdstuk 1 van de nota binnen de thema's economie, wonen, verkeer en parkeren, duurzaamheid en technologie.

Leve de stad

"Overal in de wereld, ook in Nederland, groeien stedelijke regio's. Onder een stedelijke regio verstaat de raad een aaneengesloten gebied van een stad (of dubbelstad) en haar omliggende forensengemeenten, waarbinnen mensen zich verplaatsen om hun dagelijkse activiteiten uit te voeren (in vakjargon het daily urban system). Hier wordt gewoond, gewerkt en gebruik gemaakt van een breed scala aan voorzieningen" (Bron: Raad van de Leefomgeving, Dichterbij en sneller, 2016).

Daarmee is de stad weer in trek. Ook in Arnhem groeit het aantal inwoners. Dit door zowel natuurlijke aanwas, de grote aantrekkingskracht op jongvolwassenen, als door een positief binnen- en buitenlands migratiesaldo. Die groei zet door en naar verwachting wonen er in 2030 ongeveer 168.000 mensen in Arnhem. Ook de Arnhemse binnenstad wint aan aantrekkingskracht. Het aantal woningen en bewoners in de binnenstad groeit. Het aantal bedrijfsvestigingen stijgt en de binnenstad wordt veel meer een ontmoetingsplaats waar shoppen, beleven, werken, cultuur en evenementen hand in hand gaan. Dit resulteert in een stijging van de bezoekersaantallen aan onze binnenstad en een nadrukkelijke toevoeging van functies in de binnenstad.

Tegelijk met het toenemende belang van stedelijke regio's verandert de samenleving in al zijn facetten, met aanzienlijke invloed op bereikbaarheid. Het staat nog niet altijd vast hoe deze veranderingen zich precies zullen voltrekken, maar wel dat ze onontkoombaar zijn. De tijd waarin mensen hun leven lang wonen, werken en winkelen in een vast patroon en binnen een vast gebied is voorbij. Dat dit consequenties heeft voor de binnenstad en het gebruik van de beschikbare ruimte is evident. Het intensieve gebruik dat bewoners, ondernemers en bezoekers maken van de openbare ruimte, beïnvloedt de bruikbaarheid en de beleving van het woon- en leefklimaat in de binnenstad. We staan om die reden voor de uitdaging om in te spelen op trends op het gebied van economie, wonen, verkeer, duurzaamheid en technologie.

Economie

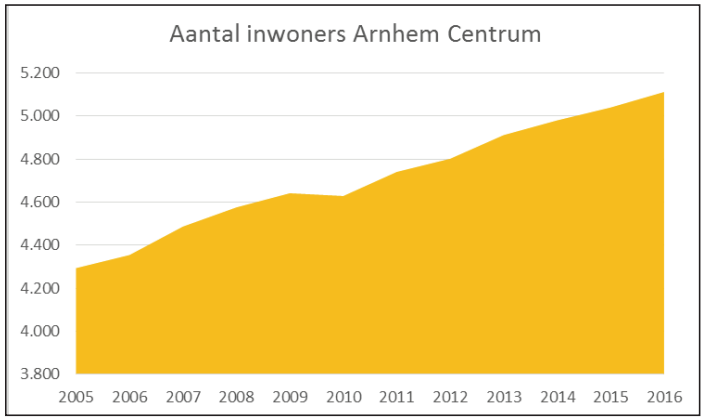
De binnenstad is het centrum van economie, kunst, cultuur, onderwijs en toerisme. Hoewel de binnenstad van Arnhem slechts een klein gebied bestrijkt fungeert het gebied als de economische motor van stad en regio. De binnenstad met haar straten, pleinen, groen en blauw, maar vooral met de aanwezige voorzieningen krijgt steeds meer economische betekenis. Een bruisende binnenstad is een vestigingsvoorwaarde voor bedrijven en mensen, maar ook steeds meer een productie- en ontmoetingsplaats. Waar voorheen functies als wonen, werken en recreëren strikt gescheiden waren, vloeien functies in elkaar over en worden nieuwe functies toegevoegd. Hiermee is de *transformatie van de stad* ingezet. We willen wonen in het centrum, mobiel werken in de openbare ruimte of in horecagelegenheden en geïnspireerd worden door de aanwezige kunst en cultuur. Voor het functioneren van de kennisintensieve economie wordt het ontmoeten steeds belangrijker en wordt *werken plaats en tijd onafhankelijk*.

Ook in de retail is deze verschuiving zichtbaar. In de afgelopen periode was vooral de recreatieve winkelfunctie in de binnenstad dominant. Nu staat deze functie als gevolg van economische, technologische en maatschappelijke ontwikkelingen onder druk. Het gaat de consument in toenemende mate om ontmoeten, dynamiek, lifestyle, cultuur, beleven en shoppen. De aankoop van een enkel product is niet de enige reden waarom mensen een bezoek brengen aan de binnenstad. Bezoekers hebben een meervoudig bezoekmotief: Zij komen én om te winkelen,én voor het cultuuraanbod, én voor een hapje en een drankje. De meer praktische aankopen worden via internet gedaan en de grotere goederen worden gehaald op een makkelijk met de auto bereikbare locatie. Voor een bezoek aan de binnenstad staan daarmee ontmoeten en beleven centraal. We zien nieuwe concepten in onze binnenstad landen en het fenomeen "blurring", het vermengen van functies, neemt een vlucht. Daarmee wordt de binnenstad veel meer een "place to meet" dan een "place to buy". Deze trend is zichtbaar in de afname van de werkgelegenheid in de detailhandel en de toename van de werkgelegenheid in de horeca. Daarnaast zien we een toename van het aantal toeristische en zakelijke overnachtingen in de stad.

Het economisch belang van de binnenstad voor de werkgelegenheid in Arnhem is nog altijd groot. Bijna 16% van alle banen in de stad bevinden zich in de binnenstad: 15.780. Hoewel de werkgelegenheid in de binnenstad de afgelopen jaren is afgenomen, neemt het aantal bedrijfsvestigingen toe. Dit is te verklaren door o.a. de economische crisis en bijbehorende reorganisaties, de toename van het aantal kleine bedrijven in de binnenstad en de grote concentratie van ZZP'ers in de binnenstad. Veel van deze eenmansbedrijven profiteren van het aanbod aan faciliteiten voor kleine ondernemers. Vooral creatieve en zakelijke dienstverlening groeide de afgelopen jaren sterk. Voor deze groep en voor de creatieve makers is het veelzijdige horeca-aanbod een belangrijke vestigingsvoorwaarde. Daarnaast hechten ondernemers vooral waarde aan de combinatie van autobereikbaarheid, parkeren en optimale bereikbaarheid via het openbaar vervoer. De binnenstad is als vestigingslocatie weer in trek vanwege de aanwezigheid van hooggekwalificeerd creatief personeel, branchegenoten en de inspirerende omgeving.

Wonen

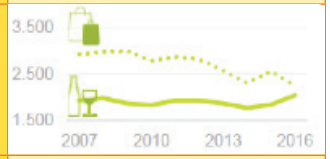
Wonen in de binnenstad is populair. Deze trend is ingezet door de vergrijzing en de toename van één- en tweepersoons huishoudens, maar ook gezinnen blijven steeds vaker in de stad wonen. Het binnenstedelijk woonmilieu biedt nabijheid van werk, goede bereikbaarheid, een hoge dichtheid aan voorzieningen en attractiviteit. De hoge kwaliteit van de openbare ruimte en de interessante mix aan functies trekken veel bewoners naar de binnenstad. Ook in de Arnhemse binnenstad is het aantal inwoners de afgelopen 10 jaar flink gegroeid.



De groei van het aantal binnenstadsbewoners in de periode tussen 2005 en 2016 bedraagt bijna 20%: van 4.300 in 2005 naar 5.100 in 2016. Het aantal inwoners van Arnhem is in deze periode met bijna 9% toegenomen tot 153.817 inwoners op 1 januari 2016. Deze cijfers onderschrijven de populariteit van wonen in de binnenstad. Opgemerkt moet worden dat de bevolkingsdichtheid in de Arnhemse binnenstad nog steeds laag is ten opzichte van vergelijkbare steden als Nijmegen en Leiden. Arnhem heeft een inhaalslag te maken. De woonfunctie vergroot de attractiviteit van de binnenstad, geeft antwoord op het krimpende kernwinkelgebied en creëert draagvlak voor het toevoegen van voorzieningen in de binnenstad die het woonmilieu ondersteunen.

Met de Arnhemse transformatie-aanpak, die in de periode 2013-2016 ongeveer 450 woon-eenheden in de binnenstad opleverde, geven we invulling aan de behoefte voor binnenstedelijk wonen die vooral aantrekkelijk is voor studenten, jongere inwoners en alleenstaanden. Deze doelgroep is en blijft ook in de toekomst sterk vertegenwoordigd in de Arnhemse binnenstad.

Camelot, het gebouw op de hoek van de Rodenburgstraat en het Eusebiusplein is getransformeerd van kantoorgebouw naar huisvesting voor jongeren en studenten.

Winkelen	323.000 bezoekers per week
Aantal bedden	1960
Werken	15.780 banen
Bewoners	5.112 bewoners
Woningen	3.245 woningen
Baanontwikkeling detailhandel vs. Horeca	
Cultuur	Musis: 91.500 Focus: 65.285 Luxor live: 76.213
OV	25.000 - 30.000 unieke busreizigers per werkdag

Een nieuwe trend die het CPB in 2015 "de opmars van het stadsgezin" noemde, wordt zichtbaar in de zuidelijke binnenstad. Dit deel van de binnenstad verschijnt steeds meer in haar nieuwe gedaante. Vanwege de vele ontwikkelingen die nu al of in de nabije toekomst gaan plaatsvinden, ontstaat hier een geheel nieuw milieu waarin wonen, cultuur en leisure de boventoon voeren. Er verrijzen binnenstedelijke woonbuurten zoals Paradijs en Bartok en leggen levendige straten de verbinding met de Rijn. Zo ontstaat er een geheel nieuw woonmilieu in de binnenstad waar ook gezinnen hun plek vinden. Dat dit voorziet in een behoefte werd duidelijk bij de run op de kavels aan de Rodenburgstraat die zelfs het landelijke nieuws wist te halen. De nieuwe koophuizen in de binnenstad gaan als warme broodjes over de toonbank. De groei van het aantal woningen in de binnenstad zet de komende jaren met de bouwontwikkeling en transformatieaanpak door.

Met de groei van de economie en de welvaart groeien de automobiliteit en het autobezit in Nederland. Tegen deze trend in daalt het autobezit van bewoners in de binnenstad. In Arnhem is een duidelijke daling van het autobezit in de binnenstad zichtbaar tegenover een stijging van het autobezit in de gehele stad.

	Jaartal	Binnenstad	Totaal Arnhem
aantal inwoners	2000	4.100	138.000
aantal wegvoertuigen	2000	2.350	58.000
aantal voertuigen pp	2000	0,57	0,42
aantal inwoners	2015	5.000	152.000
aantal wegvoertuigen	2015	2.450	88.000
aantal voertuigen pp	2015	0,49	0,58

De ontwikkeling van de woonfunctie in de binnenstad heeft ruimtelijke consequenties voor parkeren, stallen en verblijven. Voor ontwikkelingen waar de gemeente positie heeft en/of haar ruimtelijke juridisch instrumentarium kan inzetten wordt een parkeernorm gehanteerd. Ontwikkelaars zijn echter steeds meer bereid om appartementen in de binnenstad te bouwen voor jongere doelgroepen of alleenstaanden waar geen parkeergelegenheid voor de auto is. Voor woonmilieus die het stadsgezin huisvesten stuurt de gemeente op parkeeroplossingen op, onder of in het pand dan wel op de eigen kavel.

Verkeer en Parkeren

De lokale levensstijl van veel stedelingen vertaalt zich in hun mobiliteitsgedrag. In een stad met goede fietsvoorzieningen en verschillende bestemmingen op geringe afstand van elkaar is de fiets een aantrekkelijk alternatief voor auto en openbaar vervoer. In het algemeen worden dichtbij en ver weg relatieve begrippen. Het gaat steeds meer om het doel dat mensen hebben met een verplaatsing, namelijk een activiteit uitvoeren en minder om de manier waarop men bij de activiteit komt.

We zien steeds meer producten op de markt komen die mobiliteit als dienst aanbieden en concurreren met het klassieke autobezit. Daarnaast kunnen auto's steeds beter met elkaar en met de infrastructuur communiceren, is autonoom rijden niet langer fictie en verandert het karakter van het openbaar vervoer door flexibelere inzet en het toevoegen van diensten. Voor de reiziger ontstaan hierdoor nieuwe mogelijkheden die beter aansluiten op zijn of haar behoefte aan flexibiliteit in het dagelijks leven.

In de binnenstad is deze ontwikkeling zichtbaar. Het is vooral hier dat het autogebruik veel minder dominant is geworden. Gelijktijdig heeft de fiets een renaissance doorgemaakt. De fiets lijkt hét vervoermiddel in de binnenstad te zijn. In stedelijke regio´s is er sprake van een exponentiële groei in het (elektrisch) fietsgebruik. Met het grotere aanbod aan allerlei fietstypen is de fiets ook voor meer doelgroepen in de stad een handig en snel vervoermiddel geworden. De elektrische fiets, de bakfiets, de OV-fiets en zelfs de speed-pedelec[1] zijn diverse verschijningsvormen die in het straatbeeld tegenwoordig zichtbaar zijn. De keerzijde van de groei van het fietsgebruik is de ruimte die geparkeerde fietsen innemen. Dit is vooral zichtbaar in stationsomgevingen en de binnenstad. Binnensteden transformeren naar "place to meet", binnenstedelijk wonen is populair en werken blijft van belang. Dit vraagt steeds meer om een hoge kwaliteit van de leefomgeving in binnensteden waar het voor bezoekers, bewoners en werkers prettig verblijven is. Een goede inrichting van de openbare ruimte is daarbij cruciaal. In binnensteden verrijzen daarom in hoog tempo overdekte en bewaakte fietsenstallingen en wordt de auto zichtbaar uit het straatbeeld gehaald. Ook in Arnhem is de afgelopen jaren fors ingezet om het parkeren in parkeergarages te stimuleren en het maaiveldparkeren terug te dringen. Dat deze aanpak effect heeft laten de stijgende bezettingsgraden van overdekte stallings- en parkeergarages zien.

Duurzaamheid

Gemotoriseerd verkeer heeft tal van nadelen voor de omgeving. Verkeersonveiligheid, luchtvervuiling, energieverbruik, geluidemissies en een groot ruimtebeslag zijn maatschappelijke kosten van het autogebruik. Elektrisch rijden is aan een sterke opmars bezig. De (technische) ontwikkelingen bevinden zich in een stroomversnelling en elektrisch rijden lijkt een deel van de oplossing te kunnen zijn voor grote maatschappelijke problemen zoals klimaatverandering, slechte luchtkwaliteit en de eindigheid van fossiele brandstoffen (Groenhuijsen & Rijpert, 2016). Daarnaast wordt ook de emissie van auto's met brandstofmotoren steeds verder teruggedrongen.

In november 2014 heeft de gemeente Arnhem de Green Deal Zero emissie ondertekend met o.a. de rijksoverheid, gemeenten, verladers, belangenorganisaties en ING. De Green Deal is een uitwerking van het energieakkoord en is bedoeld om alle deelnemende partijen gezamenlijk te doen streven naar zero emissie van CO2 en zo min mogelijk fijnstof, roet en geluid op weg naar 2025. Dit moet worden bereikt door middel van innovatie in voertuigtechniek en het slimmer benutten van voertuigbewegingen. Om de doelstellingen van het akkoord te realiseren zal ook het gebruik van 'stille emissieloze voertuigen" moeten worden gestimuleerd.
Om veranderende goederenstromen efficiënter te kunnen organiseren, is de verwachting dat speciale ontkoppelpunten aan de rand van de stad (stadsdistributiecentra) de toekomst hebben. Kleinere zendingsgrootte in combinatie met toenemende leveringsfrequentie vraagt om logistieke inrichting, waarbij sneller op de vraag van winkeliers wordt ingespeeld. Vanuit de distributiecentra kan vervoer met kleinere en schonere (elektrische) voertuigen naar de binnenstad worden georganiseerd.

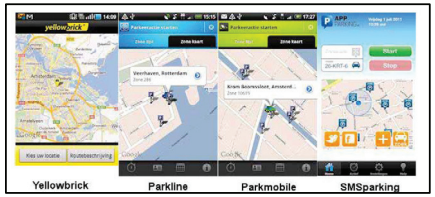
Technologie

De binnenstad is bij uitstek een gebied waarin innovaties op het gebied van 'smart city' en 'smart mobility' een plek krijgen. In de mobiliteitswereld hebben allerlei soorten van data hun intrede gedaan. Routeplanners via de mobiele telefoon voor de fietser, realtime reisinformatie voor de openbaar vervoer-reiziger en verkeersinformatieapps voor de automobilist. De digitale mogelijkheden zijn enorm en lijken alleen maar toe te nemen.

[1] De speed-pedelec is een elektrische fiets met een hoge snelheid (tot 45 km/h)

Met de app Waze delen weggebruikers diverse informatie als vertragingen, wegopbrekeningen en benzineprijzen met elkaar

Auto's zullen steeds beter met elkaar kunnen communiceren en in de nabije toekomst kunnen worden verbonden met het huis en kantoor van de bestuurder. Ook zullen ze zullen gaan communiceren met de infrastructuur. Met het gebruik van deze data kunnen verbeteringen in het mobiliteitssysteem worden aangebracht. Met TomTom HD raakt de automobilist bijvoorbeeld nooit de weg kwijt en biedt dit systeem alternatieve routes bij verstoringen onderweg. Diverse parkeerapps faciliteren de parkeerder om het om het gebruik van het parkeren af te rekenen. Anno 2016 maakt ongeveer 1 op de 3 parkeerders in de Arnhemse binnenstad reeds gebruik van de mogelijkheden van belparkeren.

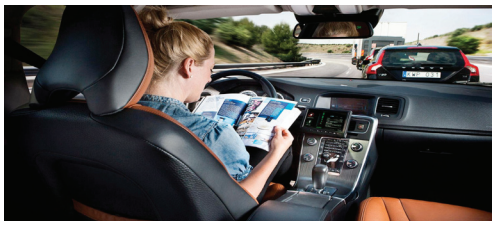


Het vinden van een vrije parkeerplaats en direct betalen via smartphone al gemeengoed bij de consument.

Meer en meer informatie zal in de auto bij de automobilist komen. Dit betekent dat op termijn allerlei informatie in het straatbeeld overbodig zal worden.

"Smart cars need stupid infrastructure"
Carlo van de Weijer, Inspiratiebijeenkomst bereikbare binnenstad

Autonome voertuigen zijn geen fictie meer en versnelt deze ontwikkeling. Zo bestaat de connected car al, die communiceert met wegkantsystemen en met in zijn nabijheid rijdende voertuigen. Communicerende voertuigen, zoals auto's die de snelheid automatisch regelen op basis van de voorganger worden gemeengoed en maakt dat dit soort auto's bijvoorbeeld op autosnelwegen al bijna zelf kunnen rijden.



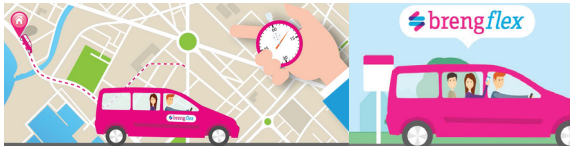
Terwijl Google experimenteert met de zelfrijdende auto heeft de provincie Gelderland op de route tussen het station Ede-Wageningen en de universiteit van Wageningen (WUR) en op de campus van Wageningen geëxperimenteerd met zelfrijdende voertuigen tussen het normale verkeer (wepods.nl). De verwachting is dat steeds meer voertuigen op de weg komen, die steeds meer taken van de bestuurder kunnen overnemen.

De verschillende scenario's van de zelfrijdende auto laten zien dat het bezit en gebruik van de auto - een trend van nu - steeds verder uit elkaar gaan lopen. Straks activeert iemand met een app het voorrijden van zijn eigen, dan wel huur- of deelauto. Na gebruik vervolgt deze auto zelf zijn eigen weg.

"Auto's moeten rijden, klaar staan, nooit stilstaan"
Quote uit Inspiratiebijeenkomst

Gefaciliteerd door internet en de mobiele telefoon is het delen en/ of verhuren van bezittingen steeds gemakkelijker. Door de opkomst van deelplatforms waarop consumenten onderling goederen verhuren of delen. Met Greenwheels huren we deelauto's vanaf een vaste plek, met SnappCar en BlablaCar kunnen particulieren hun auto met elkaar delen of verhuren.
Deze ontwikkelingen leiden uiteindelijk tot minder autobezit en ruimtebeslag en tot een verbetering van de ruimtelijke kwaliteit.

Het aantal toepassingen in de mobiliteitswereld zal de komende periode doorgroeien en mobiliteit als dienst verstevigen. Denk aan de mogelijkheden die de OV-chipkaart biedt voor vervoerders om de prestaties van trein en bus te meten en op basis hiervan de dienstverlening voor de reiziger te verbeteren. Of diensten die reizigers over de gekozen route leiden met verschillende vervoersmiddelen en deze faciliteren met een zitplaats in het OV op de overstap of nabij de bestemming een (fiets)parkeerplaats reserveren. Met Breng Flex kan de Arnhemse OV-reiziger flexibel gebruik maken van vervoerservice op bestelling. Breng Flex brengt de reiziger van halte naar halte. Welke haltes? Dat bepaalt de reiziger zelf. Een reis reserveer je via de app en je bepaalt zelf wanneer je wordt opgehaald bij de halte en waar je naar toe reist.



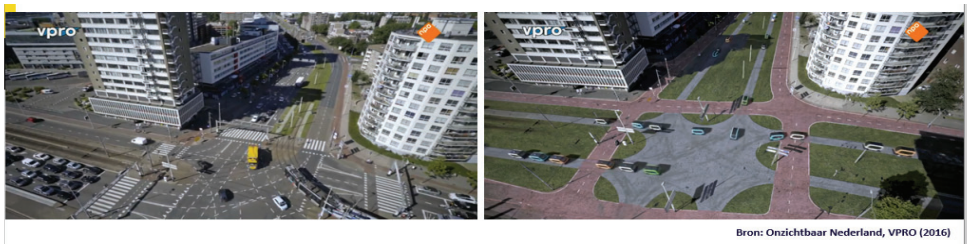
Breng Flex, de slimme rit binnen Arnhem op bestelling

Ook de online dienst Uber is de veelbesproken alternatieve taxidienst. In Nederland vooralsnog alleen in de steden Amsterdam en Rotterdam, maar naar schatting rijden al ongeveer 1.000 auto's met de Uber-app rond.

Duidelijk is dat diverse marktpartijen data verrijken tot informatie voor de reiziger. De rol van de overheid is om binnen de kaders van de privacy data openbaar beschikbaar te maken. De gemeente Arnhem levert zowel de statische als dynamische parkeerdata aan het Nationaal Parkeer Register (NPR). Het NPR is onderdeel van de Rijkdienst voor het Wegverkeer (RDW). Met het openbaar maken van deze data zijn allerlei mobiliteitsdiensten voor de consument door de marktpartijen te maken. Denk aan systemen voor het maken van parkeerreservering, informatie delen over beheer en onderhoud of het uitwerken van loyaliteitsdiensten.

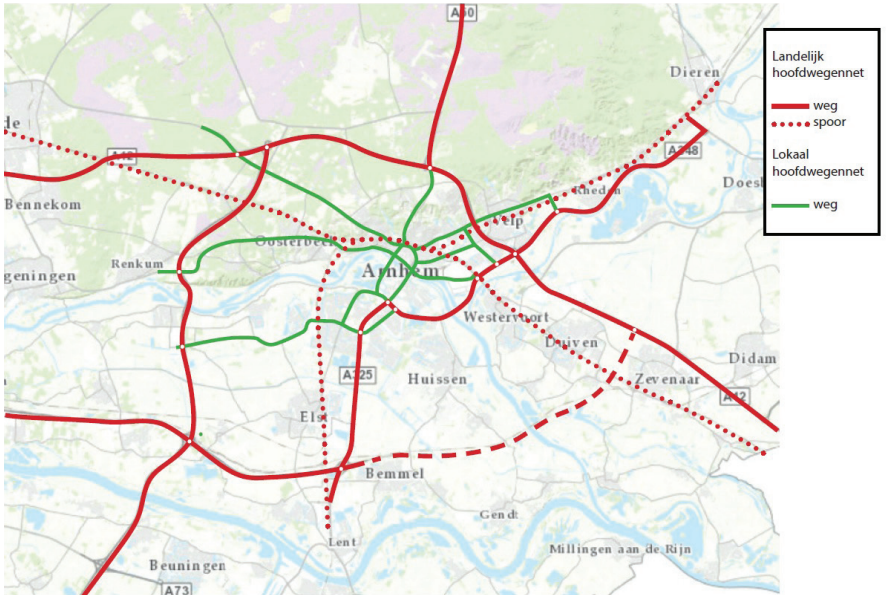
Effect trends en ontwikkelingen op de binnenstad binnen bereik

De beleving van de bezoeker, bewoner en werknemer staat als gevolg van de omschreven trends centraal. Technologische ontwikkelingen maken dat de ruimte in de binnenstad efficiënter kan worden ingericht.
Hoe verder voertuigen geautomatiseerd zijn en gedeeld kunnen worden, hoe minder ruimte nodig is. Het VPRO-programma Onzichtbaar Nederland heeft de ruimtelijke consequenties van zelfrijdende voertuigen in de stad verbeeld. Kruispunten zonder verkeerslichten, minder ruimte voor asfalt, voertuigen die autonoom door de stad rijden en onderling met elkaar communiceren en kriskras door elkaar kunnen rijden en geen wegmarkeringen.



De ruimtelijke consequenties van zelfrijdende auto's verbeeld (Bron: onzichtbaar Nederland, VPRO 2016)

Deze ontwikkelingen spelen ruimte vrij, zodat de gebruikers van de stad optimaal kunnen genieten van de kwaliteit van de leefomgeving en alle functies een plek krijgen in de binnenstad. Anhem speelt in op dit toekomstbeeld door in hoofdstuk 4 opgaven te formuleren in termen van bereikbaarheid, vindbaarheid en gastvrijheid & kwaliteit.



2 FACTS AND FIGURES MOBILITEIT

Arnhem bereikbaar?

Bereikbaarheid is essentieel voor het economisch functioneren van een bruisende binnenstad. Voor veel OV-reizigers vormt het futuristische Arnhem Centraal de entree naar de Arnhemse binnenstad. De automobilist rijdt via de centrumring naar de diverse parkeerlocaties in de garages of op straat van de binnenstad. De bezoekers per fiets fietsen via de autoluwe binnensingel of door de zuidelijke binnenstad naar de verspreide (bewaakte) stallingen en de voetganger wordt via de 'rode lopers' onthaald.

De Arnhemse hoofdwegenstructuur, weg en spoor

Landelijk/regionaal hoofdwegennet

Arnhem ligt op een kruispunt van autosnelwegen: noord-zuid de A50 en west-oost de A12 en de A15. Dat maakt Arnhem bereikbaar. De voorgenomen capaciteitsverhogende maatregelen aan deze wegen zijn van groot belang. De verbreding van de A12 en A50 is voor een deel gerealiseerd, verbreding van de A12 tussen Westervoort en Oud-Dijk (A18) en de doortrekking van de A15 zijn aanstaande (geplande ingebruikname in 2023). Hierdoor zal er in de toekomst sprake zijn van een robuust regionaal hoofdwegennet Arnhem kent dan een gesloten net/ring/ruit van autosnelwegen rond haar stad. Hoe robuust ook, bij toenemende verkeersdruk blijft het kwetsbaar.
Arnhem plaatst een kanttekening bij de tolheffing op de doorgetrokken A15. Wij vrezen dat daardoor de hoeveelheid autoverkeer op de Pleijroute minder vermindert dan zonder tolheffing. Het landelijke en regionale hoofdwegennet rond Arnhem is kwetsbaar. In de spitsen grenzen de verkeersintensiteiten aan de capaciteit van het net. Een kleine verstoring kan leiden tot file-vorming en vertraging.

Lokaal hoofdwegennet

De lokale hoofdwegenstructuur bestaat in Arnhem ten noorden van de Nederrijn uit een centrumring met radialen en in Arnhem-Zuid uit een meer rechthoekige hoofdwegenstructuur. Opvallend is dat Arnhem geen tweede ring kent. In veel andere steden is dit wel zo.

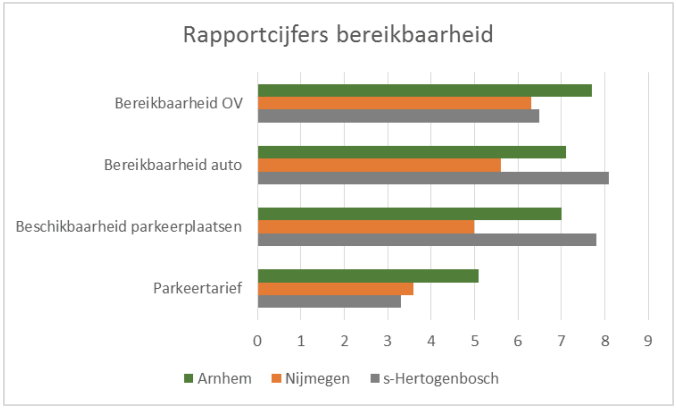
De Rijn en de stuwwal - hoe mooi ligt Arnhem - hebben de aanleg van een tweede ring tegengehouden. Daardoor heeft de centrumring naast de functie van parkeerverdeelring ook een functie voor de afwikkeling van het niet-binnenstadsgebonden autoverkeer. Meer dan de helft van de automobilisten op de centrumring hoeft niet in de binnenstad te zijn en komt er niet vandaan. Zij gebruiken de centrumring om bijvoorbeeld van de Geitenkamp naar Elden te rijden.
In Arnhem-Noord is de hoofdwegenstructuur kwetsbaar. Ook hier benaderen de spitsintensiteiten de capaciteit. Bij verstoringen op het landelijke/regionale hoofdwegennet wijken automobilisten uit via de stad, wat de verkeerafwikkeling op de radialen en de centrumring in Arnhem frustreert. Als gevolg hiervan ontstaan - gelukkig nog incidenteel - files op de radialen Amsterdamse- en Apeldoornseweg en op de Pleijroute. De filosofie die we hanteren voor de autoverkeersafwikkeling is dat we het autoverkeer op de centrumring rijdend houden en dat doen we door te doseren op de overgangen van de radialen naar de centrumring.
De hoofdwegenstructuur van Arnhem-Zuid is minder kwetsbaar met uitzondering van de Pleijroute. De lokale hoofdwegen in Zuid zijn ruim gedimensioneerd, op sommige plaatsen zelfs overdadig wat autoverkeersruimte betreft.

Spoor

Arnhem is goed ontsloten per trein en heeft als enige gemeente buiten de Randstad een HST-station. Naast de internationale trein – de ICE – halteren intercitytreinen noord-zuid en oost-west in Arnhem. Daarnaast doen regionale en overige stoptreinen Arnhem aan. Het belangrijkste knooppunt voor vervoer is station Arnhem-Centraal. Verder kent Arnhem de stations Arnhem-Velperpoort, Arnhem-Presikhaaf en Arnhem-Zuid.
Per april 2017 rijdt Abellio tussen Arnhem en Düsseldorf. Arnhem grijpt deze nieuwe verbinding aan om de (binnen-)stad en haar attracties in Duitse steden aan te prijzen.
Arnhem volgt met belangstelling het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer PHS, dat spoorboekloos reizen introduceert. Voor personenvervoer kent PHS voor Arnhem voordelen, voor het goederenvervoer niet. Een toename van het goederenvervoer op de IJssellijn (Arnhem-Zutphen-Deventer-Zwolle) vindt Arnhem alleen dan acceptebal als de omgeving er geen nadelen van ondervindt. Arnhem volgt dan ook kritisch de maatregelen die het kabinet beoogt voor de IJssellijn.

Arnhem krijgt positieve rapportcijfers van haar bezoekers

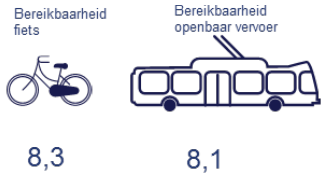
Studenten van de HAN hebben voor het Huis van de Binnenstad Nijmegen een onderzoek uitgevoerd waarin o.a. de waardering van de bereikbaarheid van de steden Arnhem, Nijmegen en ‘s-Hertogenbosch onder de bezoekers is onderzocht. Arnhem scoort in dit onderzoek goed.



Bron: Onderzoek HAN, 2016

De bereikbaarheid van de binnenstad per openbaar vervoer scoort in Arnhem met een 7,7 fors beter dan Nijmegen en Den Bosch. De bereikbaarheid per auto en de beschikbaarheid van parkeerplaatsen krijgen met een 7,1 en een 7,0 een voldoende en scoren daarmee tussen de beide andere steden in. Terwijl het parkeertarief in de parkeergarages tussen de tarieven van Nijmegen en ‘s-Hertogenbosch in ligt, wordt het parkeertarief in Arnhem beter gewaardeerd.
(Bron: onderzoek studenten HAN)

De beste rapportcijfers uit de bezoekersenquête van 2016 (Binnenstadsmonitor 2016) geven de bezoekers aan de binnenstad aan de bereikbaarheid per fiets (8,3) en de bereikbaarheid per OV (8,1). De bereikbaarheid van de binnenstad per auto en de kwaliteit van de parkeerplaatsen op straat verdienen aandacht, met lage waarderingen van een 6,2 en een 5,8 van de bezoekers.



	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014*	2016*
Bereikbaarheid auto	4,9	5,4	5,5	4,9	5,6	5,9	5,4	6,1	6,0	6,2
Bereikbaarheid fiets	7,5	7,7	7,7	7,4	7,9	8,2	8,1	7,8	8,3	8,3
Bereikbaarheid OV	7,4	7,5	7,2	7,3	7,6	7,8	7,6	7,8	8,0	8,1
Autoparkeer-mogelijkheden	5,0	5,2	5,6	5,5	6,1	6,4	5,9	6,3	6,3	6,3
Fietsstallings-mogelijkheden	6,1	5,9	6,4	6,3	7,1	7,8	7,5	7,6	7,6	7,6
Kwaliteit parkeergarages	-	-	6,4	6,3	6,8	7,0	6,8	7,0	7,0	7,1
Kwaliteit parkeerplaatsen	-	-	5,7	5,8	5,9	6,1	5,7	5,9	5,9	5,8
Vindbaarheid Parkeergarages	-	-	-	-	-	-	-	-	7,0	7,0

*Bron: Binnenstadsmonitoren Arnhem 1998-2016 * Inclusief koopzondag*

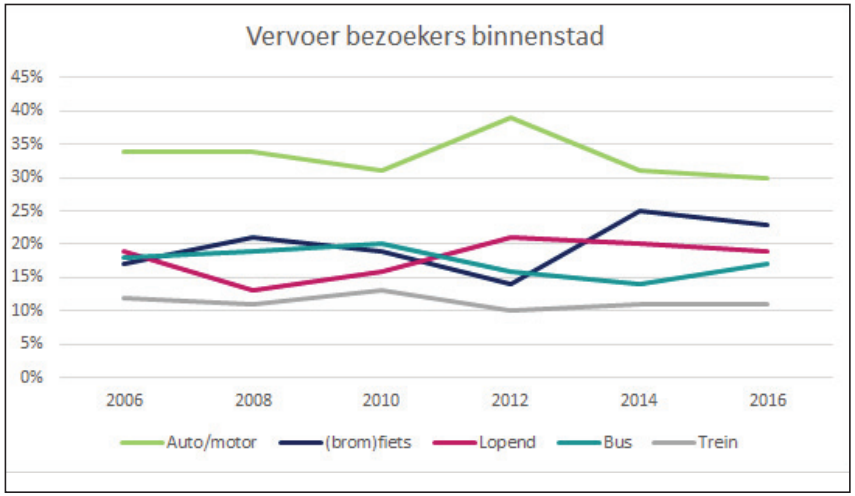
De rapportcijfers die de bezoekers aan de Arnhemse binnenstad geven laten de afgelopen 18 jaar een stijgende lijn zien. Het aspect van de kwaliteit van de parkeerplaatsen is hierop de uitzondering. Deze scoort al jaren onder de 6.

Opvallend gegeven is dat bezoekers van buiten Arnhem positiever zijn over de bereikbaarheid van de binnenstad dan de Arnhemmer zelf. Dit verklaart deels de hogere waarderingen in de afgelopen jaren. Gelijktijdig is het aandeel van de groep bezoekers van buiten Arnhem gestegen.
In 2015 is in opdracht van Platform Binnenstad Arnhem een Mystery Review uitgevoerd. De mystery shoppers hebben zowel de positieve ervaringen als verbeterpunten in kaart gebracht die bezoekers aan de Arnhemse binnenstad kunnen ervaren. De mystery guests zijn positief in hun oordeel over zowel de loopafstanden vanaf de parkeervoorzieningen als de vindbaarheid van de route vanaf de parkeervoorzieningen naar de binnenstad. Daarentegen wordt de vindbaarheid van de looproute vanaf Arnhem Centraal naar de binnenstad als onduidelijk ervaren. Ook de vindbaarheid per fiets naar de binnenstad en naar de stallingen verdient meer aandacht.

Wie zijn de bezoekers van de Arnhemse binnenstad?
Iets meer dan de helft van de bezoekers aan de Arnhemse binnenstad komt uit Arnhem zelf (52% in 2016). Het aandeel bezoekers van buiten de stad neemt de afgelopen jaren toe. Ruim driekwart van de bezoekers komt anno 2016 uit de regio Arnhem Nijmegen. Bezoekers komen vooral uit omliggende gemeenten Rheden (oa Velp), Renkum (o.a. Oosterbeek), Lingewaard (o.a. Huissen) en Overbetuwe (o.a. Elst).

De reden om specifiek voor de Arnhemse binnenstad te kiezen heeft voor bijna de helft van de bezoekers te maken met de nabijheid. Vooral Arnhemse bezoekers geven dit aan (67% van de ondervraagden uit Arnhem geeft nabijheid als reden om specifiek de binnenstad te bezoeken). Desalnietemin komt een kwart van de bezoekers van buiten de regio. Belangrijkste reden voor deze bezoekers is het gevarieerde winkelaanbod.

Hoe komen de bezoekers naar de binnenstad?
Voor het bezoek van de binnenstad is de auto nog steeds de meest gebruikte vervoerwijze. Het belang van de fiets neemt afgelopen jaren fors toe naar bijna 1 op de 4 verplaatsingen. Het lopen naar de binnenstad is met 1 op de 5 verplaatsingen een niet te onderschatten factor. Ruim een kwart van de bezoekers komt met het openbaar vervoer. Het aandeel bus is daarin ongeveer 17% en de trein 11%.



Vervoermiddelkeuze van bezoekers binnenstad, Binnenstadsmonitor 2006-2014

Er zijn flinke verschillen in de vervoermiddelkeuze tussen de Arnhemse bezoekers en de bezoekers van buiten de stad. 70% van de bezoekers uit Arnhem zelf komen met de fiets of te voet. Terwijl juist bezoekers van buiten de stad gericht zijn op de auto (circa 50%). Ook het aandeel OV is niet te onderschatten. Circa 40% komt met de trein of de bus.

	2016*	Arnhem	Buiten Arnhem
Auto/motor	30%	13%	49%
(Brom)fiets	23%	35%	11%
Lopend	19%	34%	2%
Bus	17%	17%	17%
Trein	11%	1%	21%
Anders	1%	1%	1%

Vervoermiddelkeuze van bezoekers binnenstad, Binnenstadsmonitor 2016

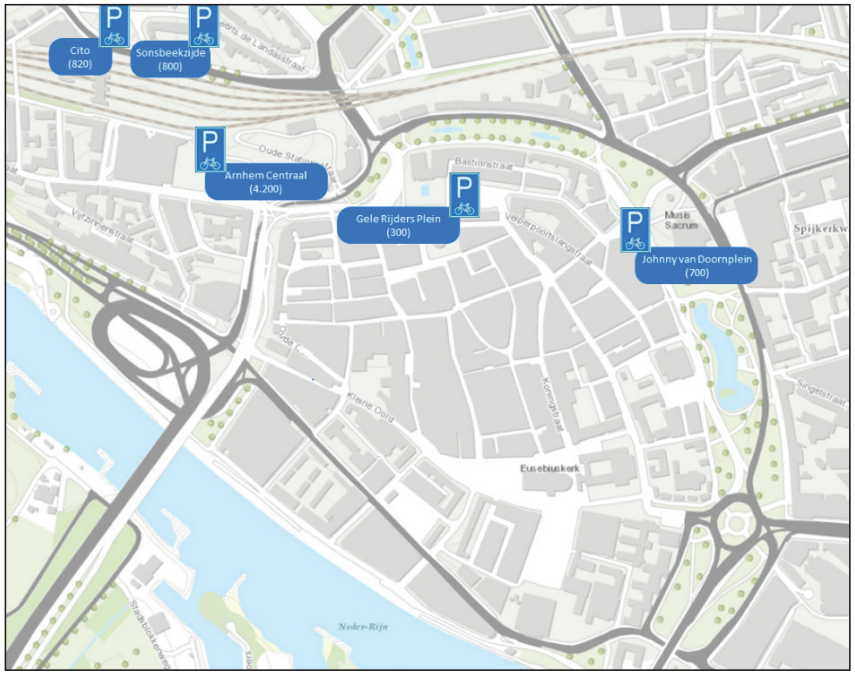
Fietsen en stallen

In het vorige hoofdstuk is de opmars van de fiets als vervoermiddel als trend gesignaleerd. Met het grotere aanbod aan allerlei fietstypen is de fiets voor meer doelgroepen in de stad een handig en snel vervoermiddel geworden. Ook voor de bezoekers van buiten de stad heeft de fiets potentie. Met de aanleg van snelfietsroutes vanuit de omliggende plaatsen in de regio wordt hierop ingespeeld. Arnhem investeert samen met regionale partners in snelfietsroutes van en naar de binnenstad. Bijvoorbeeld van en naar Velp en Dieren (realisatie eerste fase najaar 2017) en naar Oosterbeek, Renkum en Wageningen (realisatie 2018). Evenals de bestaande snelfietsroute naar Nijmegen (RijnWaalPad) en Westervoort-Zevenaar (Liemersroute) sluiten deze regionale fietsroutes aan op het Airborneplein.

De Arnhemmer komt met de fiets of te voet, de bezoeker van buiten met de auto of het OV uit: Binnenstadsmonitor 2016

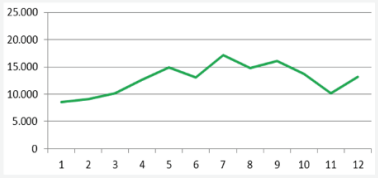
De keerzijde van de groei van het fietsgebruik is de ruimte die geparkeerde fietsen innemen. Vooral rondom de stationsomgevingen van Arnhem Centraal en Arnhem Velperpoort en de diverse stallingsplekken in de binnenstad puilen uit.

De binnenstad kent op dit moment 3 stallingen waar bezoekers de fiets bewaakt kunnen stallen. De grootste stalling is Arnhem Centraal, waar 24 uur lang de fiets gratis bewaakt mag staan. Hiervoor is een OV-chipkaart vereist. De stalling Johnny van Doornplein/ Musiskwartier biedt ruimte aan 700 fietsen.

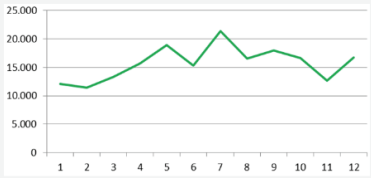


De stalling aan het Gele Rijders Plein had een beperktere capaciteit dan de stalling in het Musiskwartier. Toch is deze op jaarbasis bij fietsers bijna even populair als de stalling in het Musiskwartier. De stalling aan het Gele Rijders Plein kent jaarlijks circa 150.000 gebruikers. De piek in het gebruik ligt in juli en september. De stalling in het Musiskwartier heeft een jaarlijkse bezetting van circa 185.000 fietsers. Het patroon in gebruik over de maanden is vergelijkbaar met de stalling aan het Gele Rijdersplein. Ook juli is de drukste maand. De zomermaanden zijn ongeveer 2x zo druk als de wintermaanden.

Gebruik stallingen per maand (2016)



Gebruik stalling Gele Rijders Plein



Gebruik stalling Musiskwartier

Arnhem werkt hard aan het uitbreiden van het aantal stallingsplaatsen voor de fiets. De eerste tranche fietsstalplekken - als onderdeel van het 1.000 fietsenklemmenplan uit het coalitieakkoord - is gerealiseerd. 350 fietsstalplekken zijn in de periode 2015-2016 in de binnenstad toegevoegd. In het voorjaar 2017 volgt de tweede tranche van extra fietsstalplekken. De capaciteit van de stalling op het Gele Rijders Plein is verdubbeld. De exacte inpassing van de definitieve stalling is nog onderwerp van gesprek.

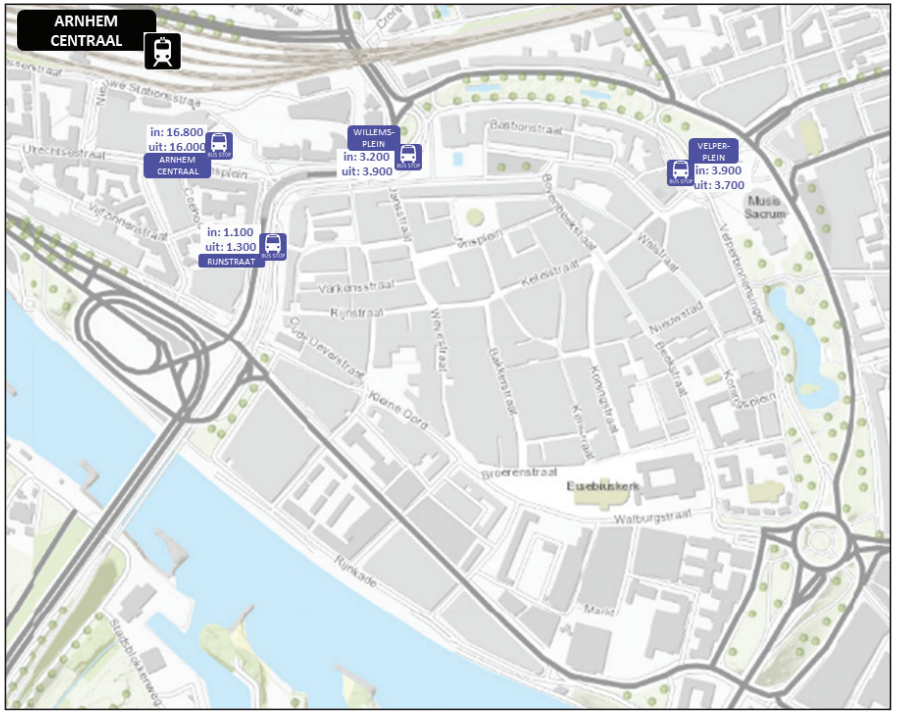
OV en halten

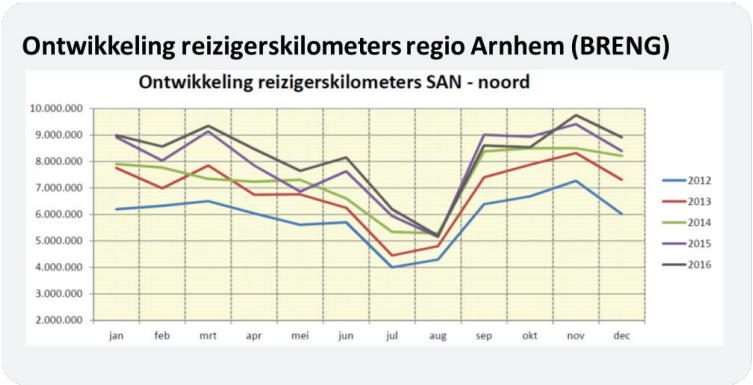
De opening van Arnhem Centraal Station in november 2015 betekende een forse kwaliteitsprong voor de stad en de OV-reizigers in het bijzonder en betekent een impuls voor het OV-gebruik. De looproutes van en naar de binnenstad moeten nog verder worden verbeterd. Arnhem Centraal is een etalage voor de binnenstad en geeft rechtstreekse (inter)nationale spoorverbindingen naar omliggende stedelijke regio's en Europa.

Met de vernieuwing van Arnhem Centraal zijn ook de busvoorzieningen verbeterd. Dagelijks gebruiken ruim 30.000 busreizigers het vernieuwde busstation Arnhem Centraal. De drukste bushalten van de binnenstad zijn daarnaast Velperplein, Willemsplein en de Rijnstraat. Opvallend is het verschil in het aantal instappers en uitstappers per halte. Willemsplein en Rijnstraat (op de Mandelabrug) zijn voor veel reizigers handige plekken om uit te stappen. Terwijl juist Velperplein en Arnhem Centraal vooral voor instappers een handige locatie is. Bezoekers van de binnenstad benutten andere haltes voor de heen- en de terugreis.

Het gebruik van het openbaar vervoer zit in de lift. Zowel per spoor als per bus.
Ten opzichte van 2012 stijgt het gebruik van het busvervoer jaarlijks in de regio met 7% (landelijk is de stijging 5%). In 2016 is in Arnhem het gebruik met ongeveer 30% gestegen ten opzichte van 2012. In tegenstelling tot het gebruik van de fietsenstallingen is de piek in het busgebruik vooral in de maanden oktober en november. In de zomermaanden, als ook het onderwijs stil ligt, is het busgebruik lager. Voor een bezoek aan de binnenstad blijkt uit de binnenstadsmonitor 2016 dat het gebruik van de bus t.o.v. 2014 is gestegen. In de zuidelijke binnenstad is de openbaar vervoerroute dichter tegen het winkelgebied gelegd, zodat de busreiziger ook aan deze kant van de binnenstad gastvrij wordt onthaald.

Drukste bushalten rondom de binnenstad



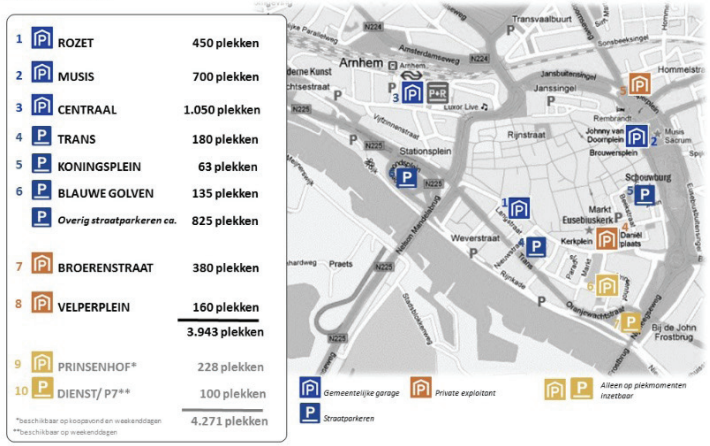


Auto en parkeren

De bezoekende automobilist kan gebruik maken van 5 parkeergarages en 3 maaiveld parkeergelegenheden in de binnenstad. In het weekend wordt de keuze uitgebreid met twee extra parkeergelegenheden. De parkeergarages Rozet, Musis en Centraal hebben de meeste parkeercapaciteit. Deze zijn in bezit en beheer van de gemeente Arnhem. De parkeergarage aan de Broerenstraat en de parkeergarage Velperplein (onder de Media Markt), met respectievelijk 380 en 160 plekken, zijn in beheer van private partijen.

De garage Prinsenhof is in bezit van de provincie Gelderland. Bezoekers kunnen gebruik maken van deze 228 plaatsen op de koopavond en op de weekenddagen. Een vergelijkbaar intiatief is sinds eind november 2016 opgestart in samenwerking met Volkshuisvesting. De parkeergelegenheid van Volkshuisvesting wordt buiten werktijden door de stichting 't Broek Omhoog uitgebaat. De parkeerplaats met de naam Dienst P7 ligt onder de John Frostbrug en biedt, alleen in het weekeinde, ruimte aan 100 auto's.

Parkeeraanbod in kaart



Dit brengt het totaal aantal beschikbare betaald parkeerplaatsen op 4.271 in de Arnhemse binnenstad. In 2011 bestond het parkeeraanbod in de Arnhemse binnenstad uit 4.280 beschikbare betaald parkeerplaatsen

In de binnenstad (= gebied binnen de buitensingels en Rijn, inclusief Arnhem Centraal en Roermondsplein) is het volgende aantal betaald parkeerplaatsen aanwezig:

- In de gemeentelijke parkeergarages Centraal, Langstraat, Musis, en particuliere garages Broerenstraat en Velperplein: 2740
- Op straat: 1130
- Op donderdagavond, zaterdag en koopavonden, extra plaatsen bij Provinciehuis en Stadhuis: 410
- **Totaal op donderdagavond, zaterdag en koopavonden: 4280 betaald p.p.**

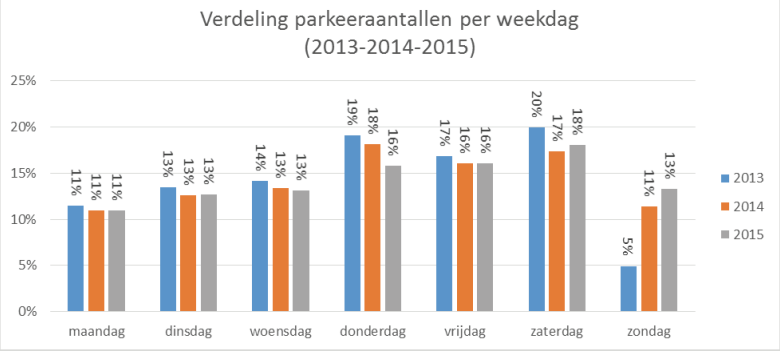
bron: Parkeervisie Binnenstad, 2011

Arnhem stimuleert het parkeren in garages door lagere tarieven te hanteren voor het parkeren in de garages (€ 2,46 per uur) dan op straat (€ 2,85 per uur). Een extra stimulans voor het parkeren in de garages is het lagere parkeertarief in de avonduren. Tussen 18.00u en 6.00u geldt een tarief van € 0,50 per uur.

Voor het parkeren op straat in de nachtelijke uren en de vroege ochtend (tussen 23:00u en 09:00u) geldt geen parkeertarief. Een aantal grote parkeerterreinen is hiervoor beschikbaar.

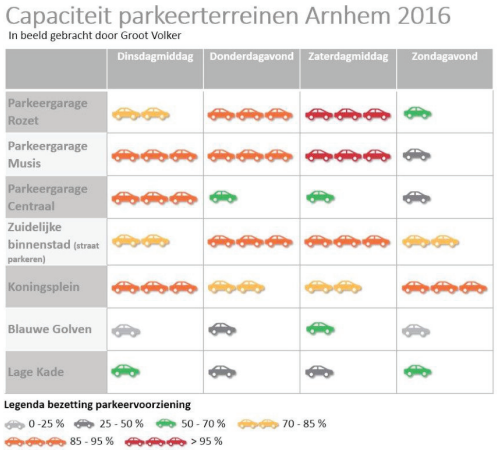
Voorbeelden hiervan zijn Trans, de Blauwe Golven/ Oude Kraan, Lage Kade bij de Rijn en het Koningsplein (achter Stadstheater). Bewoners met een vergunning mogen zowel op straat als in de parkeergarages staan. Ook voor zakelijke vergunninghouders wordt dit mogelijk.

Op zaterdag is de parkeervraag in de binnenstad het hoogst. Op zondag zien we een toename van deze vraag mede als gevolg van de invoering van de wekeljkse koopzondag in 2013. Dit gaat ten koste van de parkeervraag op de donderdag (koopavond). Op maandag is de parkeervraag veruit het laagst.

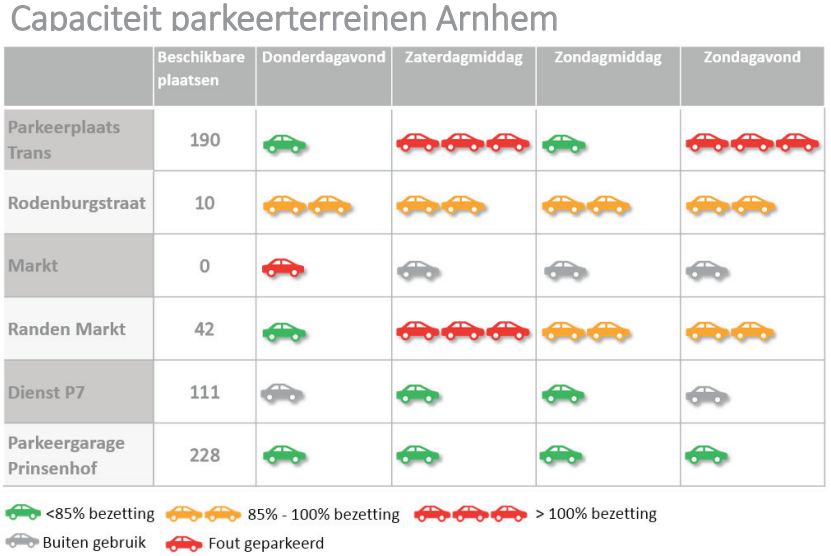


Parkeervraag op diverse dagen

De bezettingscijfers van de parkeerfaciliteiten in de binnenstad, uitgevoerd in 2016 door bureau Groot Volker, laten hetzelfde beeld zien als de parkeervraag op de verschillende dagen.



Op zaterdagmiddag is de piek het hoogst. Zowel de parkeergarage Rozet als Musis zijn dan nagenoeg vol. Ook de capaciteit van het straatparkeren in de zuidelijke binnenstad is op dit moment bijna opgesoupeerd. Opvallend is dat tegelijkertijd nog ruime capaciteit is op de de Lage Kade, Blauwe Golven en Centraal. Over het algemeen kan geconcludeerd worden dat parkeren op de Blauwe Golven en Lage Kade minder populair zijn. Met het autovrij maken van de Markt is aanvullend gekeken naar de parkeerdruk op een aantal terreinen in de zuidelijke binnenstad. Zowel de Trans als de parkeergelegenheden om de Markt kennen een hoge bezetting en zijn op de piekmomenten van het binnenstadsbezoek vol. Tegelijkertijd zijn de parkeerplekken van Prinsenhof en Dienst P7 nagenoeg onbezet.



Telling maart 2017

3
UIT DE STAD

Ook bij bewoners, ondernemers en werkers in de stad heeft bereikbaarheid prioriteit. Dat blijkt uit de aandacht die het krijgt maar ook de aandacht die er voor gevraagd wordt zoals bleek tijdens de inspiratieavond op 25 januari 2017 en de pamfletten, brieven en moties die deze onderwerpen behandelen. In het bij deze nota horende zienswijzenboek wordt inhoudelijk ingegaan op al deze reacties.

D66 / 1103

D66 SP CDA Arnhem

Motie: Gedifferentieerd parkeren in de binnenstad

De gemeenteraad van Arnhem, in vergadering bijeen op 3 november 2015, bij de behandeling van het vaststellen van de belastingverordeningen 2015

16A 409

Constaterende dat,

1. In het coalitieakkoord geschreven staat: "We kijken of we meer mensen naar de stad kunnen trekken, door parkeerplaatsen op rustige tijdstippen goedkoper te maken.";
2. In de belastingplannen voor 2015 wel uitvoering gegeven wordt aan de invoering van betaald avondparkeren, maar niet aan het goedkoper maken op rustige tijdstippen.

Overwegende dat,

1. Parkeerbelasting tot doel heeft de schaarste te reguleren en niet primair om inkomsten voor de gemeenten te verwerven;
2. Vooral op de ochtenden in het begin van de week van parkeerdrukte in het centrum geen sprake is.

Verzoekt het college:

Dat wanneer het betaald avondparkeren meer opbrengt dan op basis van het coalitieakkoord is geraamd (200k) dit eerst wordt aangewend voor het goedkoper maken van de tarieven in daluren, en hiervoor de mogelijkheden te verkennen met de binnenstadondernemers.

En gaat over tot de orde van de dag.

66 SP CDA

bine Andeweg Cris Lenting Gerben Karssenberg

AANGENOMEN

VVD Arnhem D66 CDA

Amendement Rechte rug (1); verlagen parkeertarieven

De gemeenteraad van Arnhem, in vergadering bijeen op 7 november 2016 ter bespreking van de MJPB 2017-2020;

Is van mening dat:
- de aangenomen motie gedifferentieerd parkeren in de binnenstad (3 november 2014) niet is uitgevoerd en dat dit wel conform die motie moet gebeuren

Besluit:
Pagina 16 de tekst onder 'Toezegging meeropbrengst betaald avondparkeren' te vervangen door:
Wanneer het betaald avond parkeren de komende jaren 2017 – 2020 meer opbrengt wordt dit (na aftrek van 200K (coalitieakkoord)) en vooralsnog met een maximum van 200 K per jaar, waarbij de dan nog resterende meeropbrengst naar het bereikbaarheidsfonds gaat) aangewend voor het goedkoper maken van de tarieven in daluren en worden de mogelijkheden hiervoor verkend met de binnenstadondernemers. De raad voor 1 april 2017 te rapporteren over het resultaat en de aanwending daarvan en al dan niet het gestelde maximum aan te passen.

VVD Arnhem D66 Arnhem CDA Arnhem

Leendert Combée Sabine Andeweg Gerben Karssenberg

AANGENOMEN

VVD Arnhem D66 CDA

Motie Rechte rug (1); verlagen parkeertarieven

De gemeenteraad van Arnhem, in vergadering bijeen op 7 november 2016 ter bespreking van de MJPB 2017-2020;

Is van mening dat:
- de aangenomen motie gedifferentieerd parkeren in de binnenstad (3 november 2014) niet is uitgevoerd en dat dit wel conform die motie moet gebeuren. Zie ook amendement rechte rug (1); verlagen parkeertarieven

Draagt het college op:
In aanvulling op het amendement 'Rechte rug (1): verlagen parkeertarieven', de bepaling van de meeropbrengst van het avondparkeren plaats te laten vinden vanaf 1 januari 2016. Met andere woorden: de teller start 1 januari 2016 (met een maximum van 200 K).

En gaat over tot de orde van de dag.

VVD Arnhem D66 Arnhem CDA Arnhem

Leendert Combée Sabine Andeweg Gerben Karssenberg

AANGENOMEN

Pamflet Bereikbaarheid en Parkeren

Gastvrij Arnhem: bereikbaar voor iedereen

De Arnhemse binnenstad weer in de top 10 van aantrekkelijke binnensteden. Dat is het doel dat de gezamenlijke ondernemersorganisaties i… …h hebben gesteld.

Een goede bereikbaarheid per auto, fiets, OV of lopend is van gr… PBA een aantal concrete acties voor op het gebied van bereikb… pamflet noemen wij concrete acties die op korte termijn inge… o… …men die een belangrijke plaats op de beleidsagenda…

…d altijd bereid tot toelichting, overleg e… van het draagvlak.

…an op korte termijn gerealiseerd w… …en worden:

Rijdersplein / Looierstraat

…aken van Gel… …rsplein en Looierstraa…

…uimte bieden voor kort parke… …g Rozet, Looierstraat/Gele Rijd…

…ar én in de parkeergarages. Parkeergarage… …extra voorzieningen als toiletten, paraplu… …t etc.

…ment

…mers de parkeerkosten van hun klanten te late… …beter onder de aandacht brengen. (De ondernemer betaa… …lijk gemaakte parkeerkosten.)

…anpak fietsparkeren

- Betere handhaving gericht op de bestrijding van zwerf- en weesfietsen. Uitbreiding van de fietsparkeercapaciteit met name op die punten waar nu overlast ontstaat (Weverstraat, Willemsplein, Walstraat, Johny van Doornplein).
- Uitbreiding van het aantal bewaakte gratis fietsparkeerplekken op logische, goed vindbare en aanrijdbare plekken (niet alleen sturen op aantallen).

Pamflet Bereikbaarheid en Parkeren

De Arnhemse binnenstad weer in de top 10 van aantrekkelijke binnensteden. Dat willen bewoners en ondernemers in de Arnhemse binnenstad allemaal.

Een bruisende, veilige, gezonde binnenstad met gebruiksgemak voor haar bewoners is van groot belang. Juist door bewoning in de binnenstad mogelijk te maken en te stimuleren blijft de stad ook na sluitingstijd van de winkels levendig en veilig. Een goede bereikbaarheid per auto, fiets, OV of te voet vindt Arnhem 6811 eveneens van groot belang. Daarom stelt Arnhem 6811 10 concrete acties voor op het gebied van bereikbaarheid en parkeren.

Arnhem 6811 is uiteraard altijd bereid tot toelichting, overleg en hulp bij de uitvoering van onderstaande acties.

Onderzoeksresultaten door Arnhems Hart, inzake mobiliteit en parkeren in de binnenstad van Arnhem.

4
VISIE, KOERS EN OPGAVEN

4.1 Visie de Arnhemse binnenstad

Binnensteden: ontspanning en vermaak voorop

Binnensteden zijn het kloppend hart van de stad. Daar wordt gewerkt, gewinkeld, gewoond, we gaan er uit en we ontmoeten elkaar. Het lijkt zo vanzelfsprekend, een centrum vol beleving. Toch staan binnensteden onder druk. Waar tot voor kort de recreatieve winkelfunctie dominant was in de binnenstad, werken we in Arnhem aan de transformatie van “place to buy” naar “place to meet”.

Quote uit inspiratiebijeenkomst: “De binnenstad gaat over ontmoeten, ontmoeten, ontmoeten. Zie de enorme groei aan koffiebarretjes.”

Het gaat bij de consument in toenemende mate om ontmoeten, lifestyle, cultuur, beleven en shoppen. Het krimpend winkelbestand zorgt voor leegstand in de gebieden om het kernwinkelgebied heen. De aanloopstraten naar dit kernwinkelgebied verlangen een aanpak die moet voorkomen dat het kernwinkelgebied een drijvend eiland temidden van de leegstand wordt en zo de aansluiting op de omgeving verliest. Juist in die aanloopgebieden pakt de gemeente een rol. Dit betekent dat we in Arnhem toewerken naar een compacter kernwinkelgebied en ruimte bieden voor nieuwe concepten en functies buiten het kernwinkelgebied. We zoeken daarbij naar functies die de attractiviteit van de binnenstad vergroten en een kwalitatieve toevoeging bieden aan de functie van het gebied. De veranderingen en het compacter worden van het kernwinkelgebied vragen om aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, waarbij schoon, heel en veilig de basisingrediënten zijn. Hierbij streven we naar een prettig verblijfsgebied waar het voor zowel de bezoeker als de bewoner prettig vertoeven is. Wonen in de binnenstad is hip! We werken om die reden actief mee aan de ontwikkeling van het woonaanbod in de binnenstad.

Dat ontmoeten voor de bezoeker centraal staat, zien we terug in de forse toename van het aantal banen in de horeca, toename internetaankopen in Nederland naar 2,0 miljard euro in 2016 en de afname van het aantal banen in de detailhandel.

> Quote uit inspiratiebijeenkomst: "Doe dingen in de binnenstad die je niet op internet kunt beleven!"

De binnenstad moet goed bereikbaar, vindbaar en gastvrij zijn. Vanuit de periferie van Arnhem is onze binnenstad snel ontsloten. Via de radialenstructuur rijd je gericht met bus, fiets en auto naar en van de stad. Onze ring werkt soepel. In de basis werkt deze structuur goed.

> Quote uit inspiratiebijeenkomst: "De Weerdjesstraat is de sleutel tot de parkeervoorzieningen in het zuidelijke deel van de binnenstad."

Voornoemde koers is in 2015 ingezet met "De Arnhemse binnenstad 2015" en zetten we door in bijvoorbeeld de onlangs gepresenteerde detailhandels- en horecavisie. Het is nadrukkelijk een gezamenlijke koers met alle stakeholders in de binnenstad. Het Platform Binnenstad Arnhem dat in 2016 is opgericht, vormt de spil waarin al deze stakeholders zijn vertegenwoordigd.
Als gemeente blijven we investeren in de openbare ruimte, ruimtelijke en infrastructurele projecten, zoals begin dit jaar bekrachtigd is met het ondertekenen van de Investeringsagenda Arnhem Nijmegen met de provincie Gelderland. Doel is om fors in te zetten op de Bruisende Binnensteden. Deze overheidsinvesteringen lokken private investeringen uit en zorgen voor nieuwe dynamiek en een prettige verblijfsomgeving.

4.2 Koers de bereikbare binnenstad

Arnhem zet vol in op bus en fiets om zo de stad bereikbaar te houden. Het coalitieakkoord 2014-2018, Met de stad! getuigt daarvan. En is ook tastbaar op straat: verlegging/uitbreiding van de busontsluiting in de zuidelijke binnenstad is in voorbereiding, fietsstalplekken in de binnenstad breiden we uit en nieuwe snelfietsroutes leggen we aan. We geloven in dat laatste - de fiets - zo sterk, dat we daar in 2017 internationaal aandacht voor vragen door het organiseren van Velo-city 2017[1] in Nijmegen en Arnhem. Dat wil niet zeggen dat Arnhem geen aandacht besteedt aan de auto. Arnhem benut vooral de autoverkeersruimte beter.

In de bereikbare stad van de toekomst verenigen we de voetgangers, de fietsers, het "zero emissie" openbaar vervoer en het "zero emissie" autoverkeer optimaal met efficiëntere en hoogwaardige inrichting van straten en pleinen. Gastvrijheid staat centraal en bezoekers, bewoners, en ondernemers verdelen de schaarse ruimte. Leefbaarheid en ruimtelijke kwaliteit zijn daarom essentieel in de verdeling van die schaarste.

> Quote uit Beleidsnota Openbaar Vervoer: "Met een kwaliteitsslag maken we het openbaar vervoer toekomstvast. Daarvoor zijn maatregelen nodig: een hoogwaardig openbaar-vervoernetwerk, reiziger centraal, mobiliteit voor iedereen, emissieloos openbaar vervoer."

De keuze voor kwalitatief betere openbare ruimte, een afname van "niet noodzakelijk" autoverkeer en het zo goed mogelijk faciliteren van fiets, OV en verkeer met een bestemming werken positief in het streven om de binnenstad goed bereikbaar, leefbaar en economisch gezond te houden.

> Quote uit inspiratiebijeenkomst: "Schoon, heel, veilig, maar ook parkeren en bereikbaarheid zijn dissatisfiers en geen attractiefactoren. Dissatisfiers moeten op orde zijn."

[1] Een jaarlijks vierdaags wereldcongres over de fiets met meer dan 1.500 deelnemers

4.3 De opgaven

Arnhem zet zich in om de bereikbaarheid, vindbaarheid, gastvrijheid & kwaliteit leefomgeving van de binnenstad te vergroten. Dit is voor alle doelgroepen van de binnenstad relevant, van consument tot werknemer, van ondernemer tot bewoner. De consument wil graag gastvrij ontvangen worden en de stallingen of garages gemakkelijk kunnen vinden, terwijl voor de werknemer een betrouwbare reistijd van belang is. De kracht is om op alle 3 de aspecten goed te scoren, voor een aantrekkelijke en leefbare binnenstad voor alle doelgroepen.

Dit leidt tot de volgende opgaven:

Stimuleren duurzame mobiliteit (duurzaam bereikbaar)

Vanuit de Investeringsagenda Arnhem Nijmegen, die beide gemeenten met de provincie in een bestuursakkoord hebben afgesproken, wordt een onderzoek uitgevoerd naar de regionale mobiliteitsvraagstukken in relatie tot het economisch functioneren van de regio in de toekomst.

Duurzaamheid is onderdeel van het Arnhemse mobiliteitsbeleid. Vooral met de trolleybus laat Arnhem zien schoon vervoer serieus te nemen. Datzelfde geldt voor elektrisch rijden door fiets en auto. Arnhem vindt dat belangrijk en investeert daarin. De duurzaamheidsdoelstellingen van Arnhem zijn vastgelegd in het programma New Energy made in Arnhem, en hebben op drie manieren invloed op de bereikbaarheid:

1. Parkeren en laden elektrisch vervoer;
2. Toegang voertuigen tot het voetgangersgebied, stadsdistributie;
3. Toegang tot de binnenstad in verband met de milieuzone.

In het programma zijn verschillende doelen geformuleerd: klimaatdoelen en luchtkwaliteitsdoelen. Beide doelen leiden tot een aanpak waarbij Arnhem nul emissievervoer stimuleert. De middelen zijn het plaatsen van laadinfrastructuur, het bouwen van een waterstoftankstation én door samen met de provincie te werken aan zero emissie busvervoer.

Beter benutten verkeersruimte en parkeren (Bereikbaar en vindbaar)

Voor het beter benutten van de verkeersruimte maken we onderscheid in de bereikbaarheid van de stad en de bereikbaarheid van de binnenstad.

- Bereikbaarheid van de stad

In de voorgaande hoofdstukken zien we dat de verkeerafwikkelingsproblemen zich nu al voordoen op de hoofdwegen rond Arnhem (zoals de A12, A325 en de Pleijroute). Naar verwachting nemen de verkeersintensiteiten de komende jaren alleen maar toe. Arnhem vindt dat een vitale regio een bereikbare regio moet zijn. Arnhem ondersteunt de regionale dubbelaanpak:

1. voortzetten van de gezamenlijke aanpak van wegbeheerders en bedrijfsleven om het aantal autoritten in de spitsen terug te dringen. De regio Arnhem Nijmegen werkt hier samen met het bedrijfsleven, provincie en rijk aan (zie onder Beter Benutten en gedrag verderop in dit hoofdstuk). De regio vraagt het huidige kabinet dit onderwerp met een stevig advies van voortzetting aan de makers van de nieuwe regeringscoalitie mee te geven;
2. in de Investeringagenda Arnhem Nijmegen is het onderwerp bereikbaarheid randvoorwaardelijk voor het welslagen van de drie iconen, waarop de gezamenlijke overheden zich de komende jaren concentreren: 1) bruisende binnensteden aan de rivier, 2) slimme duurzaamheid en 3) ruimte voor werk, kennis en innovatie in health en energy.
   De gezamenlijke gemeenten van de regio Arnhem Nijmegen hebben de opgave om de regio bereikbaar te houden, omarmd. Concreet bereiden de regiogemeenten een regionale mobiliteitsvisie voor. Deze leidt tot eenheid in en prioritering van bovenlokale mobiliteits-kwesties als input voor het MIRT[2] -overleg van het landsdeel-oost met de nieuwe minister van Infrastructuur en Milieu eind van 2017.

[2] MIRT: Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport

Arnhem vindt dat deze gezamenlijke aanpak de gewenste vorming van een robuust landelijk en regionaal hoofdwegennet borgt.

- Bereikbaarheid van de binnenstad

Maar ook op het lokale hoofdwegennet neemt de verkeersdruk toe. De huidige weginfrastructuur binnen de stad raakt aan haar capaciteit. Uitbreiding van de infrastructuur is in de stad vaak niet haalbaar of niet wenselijk vanwege de schaarse ruimte en altijd kostbaar. Ook beïnvloedt het de leefbaarheid in negatieve zin. Arnhem blijft dan ook inzetten om de beschikbare capaciteit van het wegennetwerk beter te benutten. We herbevestigen het principe van de centrumring en radialen. In één richting tegen de wijzers van de klok in rijdt het autoverkeer op de centrumring. Wel afslaan via de bestaande lussen vanaf de centrumring de binnenstad/parkeervoorziening in, maar in principe geen nieuwe doorsteken vanaf de radialen over de centrumring en geen nieuwe doorsteken tussen buiten- en binnensingel. We willen succesvol blijven in het rijdend houden van het autoverkeer op de centrumring. Dat heeft onze permanente aandacht. In de werking van de verkeersregelingen en bijvoorbeeld in de “afronding” van de centrumring van Nieuwe Plein naar Weerdjesstraat, die we in 2018 realiseren.

We blijven ons inzetten in het verbeteren van de afwikkelingskwaliteit van bus en fiets.

Een andere insteek is om verplaatsingen in de tijd te spreiden. Ook het verkeer bij grote drukte afvangen aan de rand van de stad op transferia hoort daarbij. Het laatste stuk naar de binnenstad kan dan worden afgelegd met alternatieve vervoersmiddelen als de bus (P+R) of fiets (P+B).

Als trend hebben we geconstateerd dat we van bezit naar gebruik gaan. Wat spotify is voor muziek ontstaat ook voor mobiliteit. Deze trend en de ontwikkeling van een autonoom (zelf-)rijdende auto pakken we op om ons sterk te maken voor de ontwikkeling van mobiliteitsdiensten. Mobiliteit als een Service (MaaS) dient zich aan. Arnhem wil diegenen die zich naar, in en van Arnhem wensen te verplaatsen - laten - informeren over wat mogelijk is. Moet je je wel verplaatsen? Kan het op een ander moment? Kan het met een andere vervoerwijze dan de auto? Kan het via een andere route? Informatie ook over de kosten van een verplaatsing en over het milieubeslag. Als je dan ook nog eens via een app ritten/voertuigen kunt reserveren en betalen, bieden we de moderne consument keuzemogelijkheden. Het ultieme doel is om zodoende ruimte te bieden aan allen die zich willen verplaatsen naar en van de Arnhemse binnenstad.

- Parkeren

De binnenstad van Arnhem beschikt over voldoende parkeerplaatsen. Zelfs als op piekmomenten de parkeergarages als Rozet en Musis de grenzen van hun capaciteit bereiken, dan nog zijn er voldoende parkeerplaatsen in de binnenstad. Deze liggen niet altijd op de meest logische plekken en ook het kwaliteitsniveau is niet altijd voldoende. Reden waarom we de vindbaarheid en de kwaliteit willen verbeteren, zodat de gebruiker goed inzicht krijgt in waar beschikbare plaatsen zijn en hoe zij/hij er komt.
We erkennen dat recente ruimtelijke ontwikkelingen van invloed zijn op het aantal parkeerplaatsen. Daarom blijven wij het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in de binnenstad - in de garages en op straat - monitoren. Dat doen we twee maal per jaar. Uit deze bezettingscijfers en kwaliteitsbeoordelingen (Binnenstadsmonitor bijvoorbeeld) kunnen we beoordelen of het aantal momenten waarop er nauwelijks tot geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, toeneemt en ingrijpen nodig is.

Met de voorgestelde maatregelen - waaronder de parkeergarage Prinsenhof opnemen in het parkeerverwijssysteem - brengen we het huidige parkeerverwijssysteem op orde.

Vindbaarheid stallingen en parkeergarages vergroten (Vindbaar en gastvrij)

De hernieuwde populariteit van de fiets zorgt voor de nodige uitdagingen, zoals voldoende stallingen voor de vele fietsers. Fietsers naar de Arnhemse binnenstad vragen om goede, veilige en vooral gratis stallingen die op korte loopafstand van de eindbestemming liggen. Ondanks de beschikbaarheid van gratis en bewaakte stallingen treffen we gestalde fietsen in de openbare ruimte aan. Deze fietsen zorgen regelmatig voor overlast en dus neemt de roep om handhaving toe. De uitdaging is om het stallingsgebruik te stimuleren zodat de overlast van gestalde fietsen vermindert.

Beter Benutten Vervolg en gedrag

Arnhem is partner in het landelijk programma Beter Benutten Vervolg 2015-2017 en werkt daarin nauw samen met de provincie Gelderland, de gemeente Nijmegen en het bedrijfsleven. Het programma heeft als doel het aantal zwaarst vertraagde autoritten in de regio met 10% te verminderen. In Arnhem gebeurt dat in de vier economische kerngebieden Arnhem Centrum, Velperweg, Presikhaaf en rondom Rijnstate.

Het middel is gedragsbeïnvloeding; daarmee verleiden we forensen, bezoekers, studenten en bewoners om in de spits de auto te laten staan. De alternatieven zijn om buiten de spits te reizen, de auto te delen, met het OV of de fiets te gaan of de auto te combineren met fiets of OV (via transferia).

In de huidige opgave wordt vooral ingezet op participatie met intermediaire partijen om de doelgroep te bereiken, zoals werkgevers, onderwijsinstellingen, ondernemers in de binnenstad (voor bezoekers) en de wijkraad (voor bewoners). Voorbeelden van lopende acties zijn:

- met 12 grote werkgevers in een community het stimuleren van slim werken en ride-sharing met een slimme app;
- het stimuleren van fietsen naar je werk of school (programma bike to work);
- gratis buskaartjes tussen 18-19 uur voor bezoekers aan de binnenstad (via 'Ervaar het OV');
- met enkele grote werkgevers transferium Gelredome opnieuw leven inblazen als Park & Bike en Park & Ridelocatie.

De gemeente Arnhem doet als grote werkgever in het centrum vanzelfsprekend mee aan acties. Voor veel werkgevers zijn doelen als een groen, duurzaam bedrijf of fittere werknemers van even groot of nog groter belang dan een betere bereikbaarheid.

Verbeteren leefbaarheid binnenstad en ruimtelijke kwaliteit (Gastvrij, kwaliteit en leefomgeving)

De kwaliteit van de openbare ruimte en de beleving van de stad zijn essentieel. Dat hoort bij de transformatie van 'place to buy' naar 'place to meet'. Het gaat de consument in toenemende mate om dynamiek, lifestyle, cultuur, beleven en shoppen. Arnhem investeert in de kwaliteit van de openbare ruimte en daarbij dienen afwegingen gemaakt te worden tussen de parkeer- of stallingsfunctie ten opzichte van andere functies van de openbare ruimte.

In de zuidelijke binnenstad ronden we de kwaliteitsverbetering van de openbare ruimte in de komende jaren af. Waarbij de vergroening, de Jansbeek en de inrichting van ontmoetingsplekken als pleinen een belangrijke bijdrage zullen gaan leveren aan de beleving van de binnenstad.

> Quote uit inspiratiebijeenkomst: "mensen komen niet naar de binnenstad om naar geparkeerde auto's te kijken"

Meer verblijfskwaliteit in de binnenstad is een voortdurende uitdaging. Samen met de stad willen we verrommeling tegengaan. De paaltjes, weesfietsen en gestalde fiets, maar ook graffiti en zwerfvuil.

Ruimte bieden aan stedelijke en economische ontwikkeling en transformatie (Gastvrij, kwaliteit en leefomgeving)

De economische vitaliteit van de Arnhemse binnenstad is een groot goed. Arnhem zet daarom ook in op transformatie en is daar afgelopen jaren succesvol in geweest. Kantoren worden omgebouwd tot appartementen. Verder leidt de ontwikkeling van de zuidelijke binnenstad tot extra woningen. Daarbij geldt bovendien dat transformatie naar woningen niet altijd gepaard gaat met parkeren op eigen terrein. Met het stimuleren van de stedelijke ontwikkeling in de binnenstad neemt ook het ruimtebeslag voor de verkeersfunctie en het aantal verkeersbewegingen van en naar de binnenstad toe. Nu wordt in parkeerbehoefte voorzien door uitgifte van parkeervergunningen.

Dit levert op termijn een probleem op als parkeervoorzieningen niet worden gerealiseerd bij de transformatie. Dat is op de lange termijn onhoudbaar en onwenselijk. Wij willen ruimte bieden aan stedelijke en economische ontwikkeling en transformatie zonder dat dit tot overlast leidt. We experimenteren met (ver-)-nieuwbouw in de binnenstad met minder parkeerplaatsen dan de norm. De nieuwe gebruikers-bewoners sluiten we uit van de mogelijkheid om een beroep te doen op een gemeentelijke parkeervergunning.

5
BEREIKBAARHEIDSAANPAK 2017

5.1 Uitvoeringsagenda de Arnhemse binnenstad binnen bereik

In voorgaande hoofdstukken is een beeld geschetst van de ontwikkeling van de stad en de binnenstad in het bijzonder. Vanuit gesignaleerde trends, ontwikkelingen, kennis uit de stad en moties van de raad zijn een visie en koers bepaald en zijn de opgaven voor de komende jaren benoemd.

De belangrijkste opgaves en doelen als het gaat om Bereikbaarheid, Vindbaarheid, Gastvrijheid een Kwaliteit leefomgeving zijn:

- Stimuleren van duurzame mobiliteit (Duurzaam bereikbaar)
- Beter benutten verkeersruimte en parkeren (Bereikbaar)
- Vindbaarheid stallingen en parkeergarages vergroten (Vindbaar)
- Verbeteren leefbaarheid binnenstad en ruimtelijk kwaliteit (Gastvrij)
- Ruimte bieden aan stedelijke en economische ontwikkeling en transformatie (Gastvrij, kwaliteit en leefomgeving)

Deze opgaven zijn vertaald naar concrete maatregelen in paragraaf 5.2. De maatregelen zijn geordend naar maatregelen die:

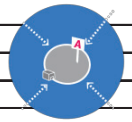
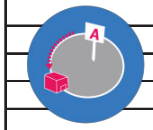
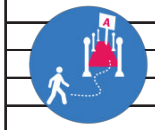
- Vanaf 2017 worden onderzocht en/of uitgevoerd en financiering geregeld is. Hierin zijn ook maatregelen opgenomen die door andere partijen (bv PBA) worden uitgevoerd.
- Vanaf 2017 worden onderzocht en/of worden uitgevoerd en samen met bewoners en ondernemers in schouw praktisch worden bekeken en geprioriteerd;
- Vanaf 2017 worden onderzocht en/of worden uitgevoerd maar waar samen met ondernemers geprioriteerd moet worden in het kader van financieringskader 4 keer 2 ton;
- Lange termijn.

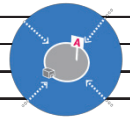
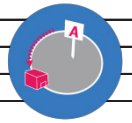
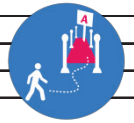
Voor een aantal onderwerpen zijn de maatregelen in een projectvoorstel gefomuleerd in paragraaf 5.3. Projectvoorstellen:

- Monitoring parkeerbezetting;
- Project daltarieven en parkeertarieven;
- Project Venstertijden en omvang voetgangersgebied;
- Pilot kort parkeren;
- Project Wrakken en weesfietsen;
- Onderzoek fietsparkeren Arnhem centraal;
- Schouw.

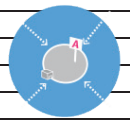
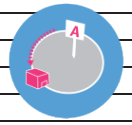
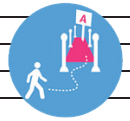
Deze maatregelen vormen samen de bereikbaarheidsaanpak 2017. De bereikbaarheidsaanpak en de opgaves die zijn benoemd vragen blijvende aandacht en oog voor ontwikkelingen en kansen. Deze voortrollende agenda zal dan ook blijvend geëvalueerd worden en aangevuld worden met nieuwe maatregelen, die eerder niet mogelijk zijn door bijvoorbeeld ontbreken financiën, inzicht of kansen om de Arnhemse binnenstad bruisend en binnen bereik te houden.

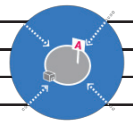
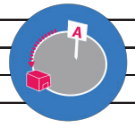
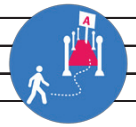
5.2 Maatregelen bereikbaarheidsaanpak

Maatregelen Bereikbaarheidsaanpak						
Voetganger en openbare ruimte						
		Reeds besloten (en gefinancierd)	**Schouw (@)**	**Binnen 2 ton te prioriteren** (met ondernemers)	**lange termijn**	**benoemd in pamfletten**
Bereikbaarheid						
	Verbeteren rode lopers van en naar de binnenstad					
	- Marktcorridor Sabelspoort/ Airborne at the Bridge	X				
	- Creatieve corridor/ Oude Kraan	X				
	- Verbeteren veiligheid oversteek binnensingel bij Johnny van Doornplein (van en naar Musis)	X				
	- Corridor Nieuwstraat	X				
Vindbaarheid						
	Bewegwijziging vanaf bronpunten en rode lopers naar de binnenstad (inclusief kwartierindeling)	X				
Gastvrij en kwaliteit leefomgeving						
	**Leefomgeving schoon heel en veilig**					
	- Opruimacties overtallige oude borden en verwijzingen		X			
	Impuls kwaliteit leefomgeving					
@	- Aanpak verkeerd gestalde fietsen, wezen en wrakken	X				PBA/6811/AH
	- Afspraken maken over fietsen in de binnenstad (stallen en rijden) en handhaven		X			PBA/6811/AH
@	- onderzoek omvang voetgangersgebied	X				PBA/6811
	- Aanpak overlast Rijnkade	X				6811
	Gastvrije binnenstad					
	- Stadsplattegronden op sleutelplekken (bij winkeliers en poorten van de stad) aanbieden	X				
	- In overleg met ondernemers inzetten digitale middelen voor verhogen gastvrijheid	X			X	
@	= zie projectvoorstel					

Maatregelen Bereikbaarheidsaanpak							
Fiets en stallen							
		Reeds besloten (en gefinancierd)	**Schouw**	**Binnen 2 ton te prioriteren** (met ondernemers)	**lange termijn**	**benoemd in pamfletten**
Bereikbaarheid						
	Veiliger maken oversteek binnensingel bij Johnny van Doornplein	X				
	Compleet maken wachttijdvoorspellers bij oversteken centrumring			X		
		X				
	Aanleg snelfietsroutes naar omliggende gemeenten					
	- Snelfietsroute Dieren-Velp-Arnhem	X				
	- Snelfietsroute Wageningen-Oosterbeek-Arnhem	X				
	- Verbeteren fietsontsluiting binnen creatieve corridor (Oude Kraan) als onderdeel snelfietsroute Wageningen	X				
	Stimuleren fietsgebruik forenzen en studenten dmv belonen (Programma Beter Benutten Vervolg)	X				
Vindbaarheid						
	Afronden van plan extra 1.000 fietsklemmen in de binnenstad	X				PBA/6811
	Vergroten vindbaarheid bewaakte fietsenstallingen			X		PBA
	Onderzoeken mogelijkheid tot realisatie nieuwe fietsenstalling(en) zuidelijke binnenstad				X	PBA
	Startpunten snelfietsroutes duidelijk markeren en bewegwijzeren (Stadswerkplaats Fiets)				X	
	Verdubbelen capaciteit fietsenstalling Gele Rijders Plein	X				
	Experimenteren met (brom)fietspakeervakken in binnenstad		X			PBA/6811
Gastvrij en kwaliteit leefomgeving						
	Maak fietsenstallingen voor diverse typen tweewielers (scooters, E-bikes, etc.)			X		PBA/6811
	Verbeteren communicatie over verbod scooters/ bromfietsers in voetgangersgebied	X				PBA/6811/AH
@	Maken visie op stallen fiets omgeving Arnhem Centraal	X				
	Investeer in extra laadpunten voor elektrische fietsen			X		
	Onderzoek mogelijkheden voor fietsvoorzieningen voor bewoners binnenstad		X			6811/AH
	Inzetten gastheren/ gastvrouwen bij stallen fietsen				X	
	Ontwikkelen Arnhemse deelfiets (Stadswerkplaats Fiets)				X	
	Pilot "Fietsparkeren loont", sparen met "Dit is Pas Arnhem" (BBV)	X				
@	= zie projectvoorstel					

Maatregelen Bereikbaarheidsaanpak							
OV en halten							
		Reeds besloten (en gefinancierd)	**Schouw**	**Binnen 2 ton te prioriteren** (met ondernemers)	**lange termijn**	**benoemd in pamfletten**
Bereikbaarheid						
	Structurele inzet op verbeteren van de OV-bereibaarheid					
	- Inzetten op sneller, vaker en betrouwbaarder van de ICE (Amsterdam-Arnhem-Frankfurt)	X			X	
	- Het naar de regio brengen van het stedelijk hoogwaardig openbaar vervoer (Trolley 2.0), Huissen, Elst, Wageningen, Velp/Zuid, Westervoort	X			X	
	- Onderzoek verhogen van frequentie van trolleylijn 2 van en naar Arnhem-Zuid	X				
	- Introductie lijn Abellio Arnhem-Dusseldorf 1x per uur					
	Stimuleren OV-gebruik van en naar de binnenstad (BBV Ervaar het OV)	X				
	Onderzoeken functioneren OV Noordzijde Arnhem Centraal/ Sonsbeekzije (FLIXbus, treinvervangend vervoer)				X	
	Ontwikkelen van vraaggericht OV (BrengFlex)	X			X	
	Onderzoeken naar beter gebruik dal-uren OV-vervoer	X				
Vindbaarheid						
Gastvrij en kwaliteit leefomgeving						
	Schoon, heel en veilige halte-voorzieningen		X			
	Promotieactie richting Duitse bezoekers tijdens opstart Abellio (Arnhem-Düsseldorf)	X				
	Plaatsen van kaartautomaten bij Willemsplein, Velperplein en Velperpoort	X				
	plaatsen van kaartautomaten van Abellio om Arnhem CS	X				
	Pilot probeeracties OV voor nieuwe inwoners Arnhem	X				
	Meer taxistandplaatsen			X		PBA
@	= zie projectvoorstel					

Maatregelen Bereikbaarheidsaanpak							
Auto en parkeren							
		Reeds besloten (en gefinancierd)	**Schouw**	**Binnen 2 ton te prioriteren** (met ondernemers)	**lange termijn**	**benoemd in pamfletten**
Bereikbaarheid							
	Inzet P&R tijdens evenementen en piekdrukte (Gelredome, Waterberg en Kleefsewaard)				X	
	Inzet op technologische innovatie op verdere verbetering verkeersafwikkeling radialen en centrumring	X			X	
	Pilot langparkeren/ toeristisch bezoek				X	
	Inzetten Programma Beter Benutten Vervolg					
	- Werkgeversaanpak/ mobiliteitsmakelaar inclusief pilot parkeren op afstand voor werknemers	X				
	- Bezoekersaanpak binnenstad (happy hour actie gratis parkeren van 17-18)	X				
	Onderzoek faciliteren deelautosystemen	X				
	Verkeersafwikkeling centrumring verder verbeteren door ontknoping Roermondsplein	X				PBA/6811
	Verkeersafwikkeling centrumring waar nodig verder verbeteren				X	PBA/6811
	Verkeersafwikkeling zuidelijke binnenstad met herinrichting Weerdjesstraat	X				PBA
	Pilot Park&Bike transferium Gelredome gericht op forenzen en bezoekers (BBV)	X				
	Onderzoek introductie Mobility as a Service (MaaS)	X				
Vindbaarheid							
@	Monitoren gebruik parkeervoorzieningen	X			X	PBA
	Stimuleren parkeren in garages	X			X	
	Inzetten op een goed functionerend parkeerverwijssysteem	X				6811/PBA
	Uitbreiden parkeerverwijssysteem met beschikbaarheid parkeren op Trans				X	
	Maak werk van parkeerbezettingssensoren op maaiveldplekken				X	
	Beschikbaarheid laadpalen in het centrum		X			
	Betere vindbaarheid en herkenbaarheid van P+R Gelredome				X	
Gastvrij en kwaliteit leefomgeving							
	Parkeergagares laten functioneren als sociaal veilige service centers				X	PBA/AH
 @	Pilot flitsparkeren			X		PBA
@	Pilot daltarieven			X		PBA
	Groen- rood aanduiding beschikbaarheid parkeerplaatsen in gemeentelijke parkeergarages				X	
	Aanduiden looproutes naar belangrijke bestemmingen			X		
	Plan maken voor differentieren vergunningshouderstarieven en schoon vervoer			X		
	Stel parkeerdata in gemeentelijke parkeergarages beschikbaar (real time)				X	
	Parkeren als loyaliteitsinstrument			X		PBA
	Parkeergarages toegankelijk maken voor zakelijk vergunninghouders	X				PBA/6811
	Afspraken gebruik parkeervoorzieningen derden	X				PBA/AH
	Kwaliteitsverbetering parkeren Blauwe golven	X				PBA
@	= zie projectvoorstel					

Maatregelen Bereikbaarheidsaanpak							
Stadsdistributie							
		Reeds besloten (en gefinancierd)	**Schouw**	**Binnen 2 ton te prioriteren** (met ondernemers)	**lange termijn**	**benoemd in pamfletten**
Bereikbaarheid							
	Milieuzones vrachtwagens	X				
	Milieuzones bestelauto's en personenauto's				X	
	Stimuleren fietskoeriers studenten (Stadswerkplaats Fiets)				X	
Vindbaarheid							
							
Gastvrij en kwaliteit leefomgeving							
@	Betere handhaving venstertijden			X		6811/PBA/AH
	Onderzoek gezamenlijke oplossingen stadsdistributie (Stadswerkplaats Fiets)				X	
	Stimuleren zero emissievoertuigen tbv stadsdistributie				X	
@	= zie projectvoorstel					

5.3 Projectvoorstellen

Een aantal maatregelen in de stad die bijdragen aan de gastvrijheid, leefbaarheid, vindbaarheid en bereikbaarheid kunnen op korte termijn opgepakt worden. Sommige zaken kunnen direct uitgevoerd worden, voor andere zaken is eerst nog nadere inventarisatie nodig. Van de zaken waarmee we op kort termijn aan de slag kunnen zijn projectvoorstellen opgesteld.

Projectvoorstel monitoring parkeren in de binnenstad

Doel

De ontwikkelingen in de stad zijn van invloed zijn op het aantal parkeerplaatsen. Om te bepalen of ingrijpen nodig is, blijven wij het gebruik van de openbare parkeerplaatsen in de binnenstad - in de garages en op straat - monitoren.

Aanpak

Om te komen tot een goed overzicht dient twee keer per jaar een volledig parkeeronderzoek uitgevoerd te worden waarbij zowel wordt gekeken naar de daadwerkelijk aanwezige aantallen parkeerplaatsen in/nabij de binnenstad alsmede de bezetting ervan. De gegevens kunnen aangevuld worden met de (dagelijkse) data van de parkeergarages.
De parkeerregisseur van de gemeente is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek en bewaakt planning en data.

Resultaat

Uit deze bezettingscijfers en kwaliteitsbeoordelingen (Binnenstadsmonitor bijvoorbeeld) kunnen we beoordelen of het aantal momenten waarop er nauwelijks tot geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, toeneemt en ingrijpen nodig is.
Stel dat uit de bezettingscijfers en kwaliteitsbeoordelingen (Binnenstadsmonitor bijvoorbeeld) blijkt, dat het aantal momenten waarop er nauwelijks tot geen parkeerplaatsen voor bezoekers beschikbaar zijn, toeneemt en ingrijpen nodig is, dan zijn de volgende maatregelen mogelijk:

1. aanwezige vrije maaiveldplaatsen betaald maken. Denk hierbij aan de lage kade, de Boterdijk en wellicht Onderlangs. Dit biedt ook de mogelijkheid om in tarief te differentiëren: een hoog tarief dicht bij de bestemming en een laag tarief op de plaatsen die wat verder weg liggen;
2. parkeren op afstand. Parkeren op enige afstand van de binnenstad met een goede reismogelijkheid naar en van de binnenstad. Voordat de parkeergarage Centraal openging, functioneerde het transferium Gelredome als zodanig;
3. verhogen parkeertarief. Een economische wetmatigheid zegt dat als de vraag stijgt, de prijs stijgt. We kunnen ook denken aan een hoger tarief in drukke perioden en een lager tarief daarbuiten. Let wel dat het huidige coalitieakkoord een prijsverhoging van het parkeren boven de inflatie niet toestaat.

Projectvoorstel verlagen parkeertarieven in daluren

Doel

Tariefdifferentiatie parkeren heeft als doel om bezoekers die met de auto naar de binnenstad komen meer naar de binnenstad te trekken in de daluren en tevens de piekuren te verlichten.

Plan van aanpak

Het college gaat in overleg met de ondernemers een pilot starten om na te gaan of het verlagen van parkeertarieven in de daluren structureel tot meer bezoekers in de daluren en een afname van de piek in de piekuren leidt. Het aspect structureel is van belang want naast een korte termijn effect willen we ook vaststellen of deze maatregel een blijvend effect heeft op het gedrag van bezoekers die met de auto naar onze binnenstad komen.

In overleg met het PBA is reeds gekeken welke momenten in de daluren naar mening van de ondernemers geschikt zijn voor tariefacties. De gemeente heeft voor die momenten de kosten berekend. In nader overleg, waarbij tevens de binnenstadsbewoners worden betrokken, wordt dit verder uitgewerkt en uitgevoerd.

Resultaat

Een uitgevoerde pilot en daarmee inzicht in de effecten van het verlagen van parkeertarieven in de daluren op de bezoekersstromen naar de binnenstad.

De raad heeft in november 2016 een amendement aangenomen waarin opgenomen is dat van de meeropbrengsten van het betaald avondparkeren voor 4 jaar € 200.000,- beschikbaar wordt gesteld voor het verlagen van de parkeertarieven in de daluren. Dit is daarmee het kader voor deze pilot. Binnen dit kader is het ook mogelijk dat de piekuren een hoger tarief krijgen dan nu het geval is en de daluren een lager tarief, waarbij de totale parkeerinkomsten gelijk blijven. Derving van parkeerinkomsten kunnen voor maximaal met € 200.000 voor 4 jaar worden gecompenseerd. Een en ander is mede afhankelijk van prioritering van overige maatregelen binnen dit financiële kader zoals in paragraaf 5.2 is verwoord.

Om de werking van de maatregel optimaal te maken is heldere communicatie hierover van belang.

Projectvoorstel venstertijden en omvang voetgangersgebied

Doel

Arnhem was in 1995 één van de eerste steden in Nederland, waar de binnenstad werd afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. In het voetgangersgebied krijgen leefbaarheid, verkeersveiligheid en een rustige winkelomgeving prioriteit. Bevoorrading en andere werkzaamheden waarvoor (vracht) auto's nodig zijn, dienen zoveel mogelijk plaats te vinden binnen de zogenaamde venstertijden. Een beperkt aantal mensen en bedrijven krijgt van de gemeente een ontheffing om ook buiten de venstertijden in de binnenstad te mogen rijden. Het grootste deel van de dag worden geen voertuigen toegelaten in het gebied. In de zogenaamde venstertijden (06.00-11.00) kunnen voertuigen vrij het gebied inrijden met als belangrijkste doel bevoorrading. De ondernemers en bewoners hebben aangegeven dat de venstertijden onvoldoende strak gehandhaafd worden waardoor er ook buiten de venstertijden voertuigen in het voetgangersgebied rijden.

Plan van aanpak

Om te komen tot een resultaat waarbij er minder voertuigen in het gebied aanwezig zijn, dienen de volgende stappen gezet te worden:

1. Nazien bestaand beleid/regelgeving (o.a. t.a.v. verswaar);
2. Veldonderzoek aantal voertuigen tijdens en na venstertijden.

Resultaat

Op basis hiervan worden venstertijden eventueel herijkt en opnieuw vastgesteld, waarbij ook gekeken wordt naar de omvang van het gebied en zal na communicatie strikter worden gehandhaafd.

Projectvoorstel kort parkeren nabij de binnenstad

Doel

Uit het oogpunt van gastvrijheid is het wenselijk om op een aantal locaties (zeer) kort te kunnen parkeren. Deze parkeerplekken voorzien daarmee in de (verwachte) behoefte van bezoekers om voor een korte boodschap even snel de auto op een parkeerplaats dicht nabij het centrum te kunnen parkeren.

Plan van aanpak

Het kort parkeren wordt gerealiseerd door een pilot te starten met twee locaties nabij het centrum. Het gaat om 3 a 4 plaatsen per locatie. De locaties worden samen met de ondernemers bepaald. Om de werking van de plaatsen optimaal te houden worden er afspraken gemaakt over intensieve handhaving aangezien daarmee het maximale effect van de kortparkeerplaatsen gerealiseerd zal worden. Duidelijke communicatie over locatie, tarief en parkeerduur zijn van belang. Deze communicatie zal samen met het PBA vormgegeven worden.

Resultaat

De pilot zal een jaar na starten worden geëvalueerd.

Projectvoorstel wrakken en weesfietsen

Doel

Bereikbaarheid vraagt om voldoende te faciliteren om per fiets naar de stad te komen, dus fiets-parkeerplaatsen. Hierbij hoort een optimaal beheerregime om de aanwezige plekken zoveel mogelijk vrij te houden van wezen en wrakken.
Bij Gastvrijheid hoort een binnenstad met zo min mogelijk verrommeling door fietsen. Echter beheer respectievelijk handhaving van weesfietsen en wrakken en verkeerd gestalde fietsen heeft ook een keerzijde voor de gastvrijheidsbeleving. Namelijk als je fiets is verwijderd door de gemeente Arnhem.

Plan van aanpak

Plan is om hier een goede en heldere administratieve methode voor te volgen. Zodat na registratie fietsen online kunnen worden opgezocht. Ook zal een screening op aangifte diefstal en eventueel uitkering van diefstalverzekering gebeuren. Voor deze handling bestaan uitstekende softwarepakketten (apps).
Qua uitvoering zal in goed overleg moeten worden samengewerkt tussen de voormalige medewerkers van fietsenstalling Rozet, 2Switch, Handhaving en Wijkonderhoud van de cluster Openbare Ruimte.
Een goede communicatie en voorlichting zijn van groot belang:

- ter voorkoming van verkeerd gestalde fietsen;
- voor fietseigenaren die te maken krijgen met een geruimde fiets.

Resultaat

Aanpak volgens een duidelijk beschreven proces voor verwijderen en eventueel terugbrengen in circulatie van wrakken, weesfietsen en verkeerd gestalde fietsen. Helderheid in taken en rollen, administratieve en juridische aspecten en logistiek.

Projectvoorstel onderzoek fietsparkeren Arnhem Centraal

Doel

In de opzet van het masterplan Arnhem Centraal is voor alle gebruikers van het gebied voorzien in overdekte fietsenstalling door het bouwen van een ruime fietsenkelder onder de terminal en een aanvullende voorziening in het Cito-pand aan de noordzijde. Door het betaald maken van het stallen en de invoering van het verplicht gebruik van de OV-chipcard is nu sprake van een scheve klantgerichtheid van reizigers t.o.v. bv bioscoopbezoekers. Gevolg is een onvolledig benutte fietsparkeerkelder en overlast van bovengronds geparkeerde fietsen in het gebied. Hier streng op handhaven is lastig ivm de claim die ondernemers zoals Pathé, leggen op de oorspronkelijke afspraken.
Er is ontevredenheid over het regime ("slechtst" 24 uur gratis en OV-kaart) en zorgen hoe dat straks moet. Dit geldt zowel voor Sonsbeekzijde als voor Centrumzijde. De "tijdelijk" ingerichte fietsenstalling aan de Sonsbeekzijde zal over enkele jaren moeten wijken in verband met de ontwikkelingen. Ook de "lucht" die nu nog aanwezig is om evt geparkeerde fietsen te gedogen op onbebouwde plekken (de asfaltstrook voor Pathé) zal medio 2018 verdwijnen. Er is geen duidelijk beeld van capaciteit versus vraag en bijbehorende doelgroepen (reizigers, bewoners, bezoekers van de stad).

Plan van aanpak

Plan is om aan de hand van veldwerk hier zicht op te krijgen.

Resultaat

Een compleet beeld van capaciteit en vraag van stallingen in-en-rond het gebied Arnhem Centraal. Vervolgens zal samen met de stakeholders naar een oplossingen worden gezocht. Ook hier zal het uitvoeren van het regime van verkeerd gestalde fietsen, weesfietsen en wrakken worden opgepakt. Een groot deel van het stationsgebied is hierbij reeds aangewezen als fietsparkeerverbodszone (APV). Indien nodig zal extra capaciteit moeten worden gecreëerd.

Projectvoorstel schouw en uitvoering (kleine) maatregelen binnenstad

Doel

Door diverse partijen in de stad zijn maatregelen benoemd die eenvoudig en snel uit te voeren zijn op basis van een schouw ter plaatse; denk hierbij aan vakken voor scooters en plaatsen van extra fietsklemmen. Deze maatregelen leveren een bijdrage aan met name de gastvrijheid van de Arnhemse binnenstad.

Plan van aanpak

De schouw is de aanpak om snel en direct "met de stad" maatregelen te nemen die een bijdrage kunnen leveren aan de gastvrijheid, leefbaarheid, vindbaarheid en bereikbaarheid van de stad.
De maatregelen zijn snel en eenvoudig uit te voeren. De schouw en de uitwerking ervan dienen afgestemd te zijn met de uitvoering van andere werkzaamheden; zo wordt dubbel werk en/of verrommeling voorkomen. De schouw wordt in gezamenlijkheid door de gemeente en betrokkenen uit de stad uitgevoerd. De maatregelen worden uitgevoerd binnen de mogelijkheden van de afdeling beheer van de gemeente Arnhem.

Resultaat

Ter plaatse beoordelen of en op welke wijze (kleine) maatregelen uitgevoerd kunnen worden die een bijdrage leveren aan de gastvrijheid van de Arnhemse binnenstad. De schouw is opmaat tot uitvoering van de maatregelen.

Programmateam binnenstad
Maart 2017

made in [Arnhem]