



DE ARNHEMSE BINNENSTAD BINNEN BEREIK

VOORTGANG UITVOERINGSAGENDA
RAPPORTAGE FEBRUARI 2019

made in [Arnhem]

DE ARNHEMSE BINNENSTAD

BINNEN BEREIK

Voorwoord

Arnhem heeft een binnenstad om trots op te zijn. Niet voor niets staat het Arnhemse centrum de laatste jaren hoog in de top van aantrekkelijke binnensteden. En de stad verandert, voortdurend. Daar spelen we op in. Dat doen ondernemers, bewoners en gemeente samen. Zodat de binnenstad steeds beter en mooier wordt, en voorbereid is op de toekomst.

Een aantrekkelijke binnenstad, is een goed bereikbare binnenstad. Of je nu lopend, met de fiets, met het openbaar vervoer of met de auto komt. Of het nu gaat om winkelend publiek, toeristen of mensen die in de binnenstad werken. Iedereen wil zonder al te veel moeite op de plek van bestemming komen.

Deze rapportage geeft een goed beeld van de investeringen die we de komende tijd willen gaan doen. Denk daarbij aan het verbeteren van de kwaliteit van parkeergarages en aan het mogelijk maken van flitsparkeren. Of zorgen voor meer fietsparkeerplekken in en om het centrum door weesfietsen weg te halen. En we stimuleren gebruik van het openbaar vervoer met speciale acties tijdens evenementen. In deze rapportage vindt u nog meer voorbeelden.

Onze inspanningen zijn buiten Arnhem niet onopgemerkt gebleven. De nominaties en prijzen die we als stad hebben mogen ontvangen voor Rozet, Musis, het Feestaardvarken, tweede beste binnenstad van Nederland en het Centraal Station zetten Arnhem ook in de rest van Nederland op de kaart.

Binnensteden moeten voortdurend meebewegen met de wensen van consumenten, investeerders, bewoners en ondernemers. Een absolute voorwaarde voor dat succes is een hechte samenwerking tussen alle betrokkenen. Dat doen we in Arnhem goed.

Zo weten gemeente, Platform Binnenstad Arnhem en de bewonersplatform Arnhem6811 elkaar steeds beter en sneller te vinden. Samen zetten we ons in om de bereikbaarheid en de gastvrijheid van de binnenstad te vergroten. Dat is een stevige opgave, die alleen slaagt als we echt samenwerken.

We zijn er dan ook van overtuigd dat Arnhem haar ambitie om in de top van meest aantrekkelijke binnensteden te horen kan waarmaken. Dat lukt door het tonen van lef en door soms onconventionele maatregelen te nemen. Als we het samen doen: gemeente, bewoners en ondernemers. Daar hebben we volop vertrouwen in.

Roeland van der Zee
Wethouder Mobiliteit



Gerard van Velthuisen
Voorzitter Platform Binnenstad Arnhem



INHOUDSOPGAVE

Voortgang Uitvoeringsagenda "De Arnhemse Binnenstad binnen bereik"	4
Factsheet 1 Monitoring Parkeren	10
Factsheet 2 Kwaliteit parkeren in stappen omhoog	16
Factsheet 3 Meer aandacht voor transferia	22
Factsheet 4 Pilot flitsparkeren	27
Factsheet 5 Venstertijden voetgangersgebied	29
Factsheet 6 Fietsparkeren Arnhem Centraal	32
Factsheet 7 Schouw en kleine maatregelen	33
Factsheet 8 Parkeren als loyaliteitsinstrument	34
Factsheet 9 Ook de Korenmarkt beter bereikbaar	36
Factsheet 10 Combi-kaart naar attracties in de stad	38
Bijlage ESPA criteria	39

VOORTGANG UITVOERINGSAGENDA “DE ARNHEMSE BINNENSTAD BINNEN BEREIK”

Februari 2019

Bereikbare en aantrekkelijke stad

Bereikbaarheid is een belangrijke voorwaarde voor een economisch vitale en aantrekkelijke binnenstad. Met het vaststellen van de nota “de Arnhemse binnenstad binnen bereik” en de daarbij vastgestelde 16 raadsnoties is het startschot gegeven tot het verbeteren van de bereikbaarheid en gastvrijheid van de Arnhemse binnenstad.

De vaststelling van de nota is onderdeel van een serie van beleidslijnen over de binnenstad, gebaseerd op de nota “de Arnhemse Binnenstad” uit 2015. Arnhem heeft daarin gekozen voor een binnenstad die naast een plek om te winkelen ook een plek is om te ontmoeten, te wonen en te werken. De binnenstad wordt daarbij versterkt langs de volgende lijnen:

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

In maart 2018 is de raad geïnformeerd over de voortgang van de uitvoering van nota “de Arnhemse Binnenstad”.

De nota “de Arnhemse binnenstad binnen bereik” is vastgesteld in november 2017. De nota geeft de visie en lijn aan hoe Arnhem de komende jaren wil omgaan met bereikbaarheid van de binnenstad. Arnhem zet zich in om de bereikbaarheid, vindbaarheid, gastvrijheid en kwaliteit leefomgeving van de binnenstad te vergroten, met speciale focus op de binnenstad op het transformeren van “place to buy” naar een “place to meet”.

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 parkeergelegenheid of stalling makkelijk kunnen vinden, terwijl voor de werknemer een betrouwbare reistijd van belang is. Omdat de binnenstad als woonomgeving, maar ook als werk- en beleefomgeving voortdurend aan populariteit wint is het belangrijk dat er keuzes gemaakt worden om de binnenstad ook in de toekomst bereikbaar, gastvrij en leefbaar te houden.

Het resultaat is een bereikbaarheidsnota waarin 5 opgaven centraal zijn gesteld:

1. Stimuleren duurzame mobiliteit (duurzaam bereikbaar)
2. Beter benutten verkeersruimte en parkeren
3. Vindbaarheid stallingen en parkeergarages verbeteren
4. Verbeteren leefbaarheid binnenstad en ruimtelijke kwaliteit
5. Ruimte bieden aan stedelijke en economische ontwikkeling en transformatie

Coalitieakkoord 2018-2022

Ook het coalitieakkoord 2018-2022 gaat in op het belang van een goede bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad als geheel en van de binnenstad in het bijzonder. Dat gaat over de zorg om de stad met de auto goed bereikbaar te houden en te zorgen dat er voldoende parkeerruimte is. Ook het stimuleren van fiets en openbaar vervoer is van groot belang. Daarnaast vraagt het coalitieakkoord aandacht voor het ontwikkelen van een schoon stadsdistributiesysteem in samenspraak met ondernemers in de binnenstad, waarmee zowel op milieugebied als in de aantrekkelijkheid van de openbare ruimte winst geboekt kan worden.



Om uitvoering te geven aan de doelen vanuit bereikbaarheid is afspraak 3.6 relevant :

Voor een betere autobereikbaarheid reserveren we een budget van €700.000 jaarlijks. Dit budget gebruiken we voor de volgende maatregelen:

- *We vergroten in overleg met onder andere PBA en bewoners de gastvrijheid ten behoeve van autobereikbaarheid. Met innovaties en tariefacties trekken we nieuwe bezoekers naar de Arnhemse binnenstad;*
- *We voeren flitsparkeren in (circa 60 plaatsen, locatie en duur in overleg met ondernemers en bewoners). Om onnodig zoekverkeer zo veel mogelijk te voorkomen wordt bij voorkeur ingezet op concentratie van alle flitsparkeerplekken op enkele locaties (bij voorkeur 3) en op intelligente zoekhulpmiddelen;*
- *We doen zo spoedig mogelijk een onderzoek naar de combi-parkeerkaart voor de auto (met o.a. Burgers Zoo/Nederlands Openluchtmuseum);*
- *We voegen circa 80 extra straatparkeerplaatsen toe in het plangebied Blauwe Golven/ Groene Corridor. Bij behoud van het parkeren op de Blauwe Golven betekent dit 80 extra plaatsen op/rond het Roermondsplein. Bij invoering van het plan Groene Corridor betekent dit een parkeerdek en straatparkeerplaatsen met een capaciteit van in totaal circa 280 plaatsen.*

Uitvoeringsagenda

Om de uitvoering van de nota "de Arnhemse binnenstad binnen bereik", raadsmoties en coalitieakkoord effectief ter hand te kunnen nemen is een uitvoeringsagenda opgesteld met concrete projecten. Daarin zijn 10 projecten op het gebied van parkeren en bereikbaarheid geselecteerd, die in 2018 zijn uitgezocht en uitgewerkt. Bij de keuze van de 10 projecten zijn de 5 opgaven uit de nota leidend geweest, en ligt de prioriteit bij het thema parkeren. Daarnaast zijn de 10 projecten een mix van projecten zoals genoemd in hoofdstuk 5 van de nota en de vastgestelde raadsmoties.

De geselecteerde projecten sluiten aan bij de doelstellingen uit het coalitieakkoord.

De 10 geselecteerde projecten zijn:

1. Monitoring parkeren
2. Kwaliteit parkeren in stappen omhoog
3. Meer aandacht voor transferia
4. Pilot flitsparkeren
5. Venstertijden voetgangersgebied
6. Fietsparkeren Arnhem Centraal

7. Schouw en kleine maatregelen
8. Parkeren als loyaliteitsinstrument
9. Korenmarkt beter bereikbaar
10. Combikaart met attracties in de stad

Van de 16 moties komen er op dit moment 5 terug in de 10 projecten. Dit zijn:

- Meer aandacht voor transferia
- Betere vindbaarheid parkeerplekken Gelredome en inzet verhogen
- Kwaliteit parkeren in stappen omhoog
- Ook de Korenmarkt beter bereikbaar
- Combikaart met attracties in de stad

Bij de uitwerking van de projecten is gewerkt vanuit de motie 'Buiten het gemeentehuis weten (ze) nog meer' (zie ook paragraaf 'Met de stad').

Moties aangenomen

16 moties De Arnhemse binnenstad binnen bereik, raadsvergadering 27-nov17

- ③ "Meer aandacht voor transferia" CU-D66-CDA-PvdA 17M78
- 4 "Intensiveer fietsparkeerbeleid" D66-VVD-CDA 17M79
- ⑤ "Kwaliteit parkeren in stappen omhoog" D66-VVD-CDA 17M80
- ⑧ "Oostboog" SP 17M98
- 9 "Parkeren bewoners binnenstad" PvdA-VVD 17M105
- ⑪ "Pley uit de file top 10" VVD-PvdA 17M82
- 12 "Waarom komt u niet naar Arnhem" VVD-PvdA 17M83
- 15 "Buiten het gemeentehuis weten ze (nog) meer" VVD-PvdA 17M86
- 17 "Fietser te gast" VVD-PvdA 17M88
- ⑲ "Ook de Korenmarkt beter Bereikbaar" VVD-PvdA 17M90
- ⑳ "Combi-kaart met attracties in de stad" VVD-PvdA-ArnhemCentraal 17M91
- 21 (Pop-up) Fietsenstallingen in zuidelijke binnenstad
- ⑳ "Betere vindbaarheid parkeerplekken Gelredome en inzet verhogen" GL 17M102
- 23 "Duidelijk bewegwijzeren" GL-SP 17M103
- ⑳ "De Ondernemer snel naar binnen" CDA-D66-VVD-PvdA-CU 19M92
- ⑳ "Ruimte genoeg voor de busbaan" CU 17M93

☐ onderdeel van de uitvoeringsagenda

☐ is afgedaan of wordt afgedaan buiten de uitvoeringsagenda

Tussenresultaten

Op dit moment liggen er tussenresultaten die terug gemeld kunnen worden aan de raad. Deze rapportage geeft daar een overzicht van. Per project is een factsheet opgesteld waarin de relatie met de nota of motie wordt gelegd, de uitvoering en resultaten zijn weergegeven. Niet alle projecten zijn even ver, onder andere afhankelijk van omvang en complexiteit. Een aantal projecten kan worden afgesloten, een aantal loopt nog en bij sommigen adviseren we een vervolgactie. Bijgaand schema geeft inzicht in de stand van zaken; de factsheets zijn hierna opgenomen.

Met de stad

De tussenresultaten zijn voorbesproken met PBA (Platform Binnenstad Arnhem) via de werkgroep parkeren en bereikbaarheid. Daarin zitten vertegenwoordigers van ondernemers en bewoners uit de binnenstad. Tijdens meerdere bijeenkomsten eind 2018 en begin 2019 zijn de resultaten op de verschillende thema's gepresenteerd en toegelicht. Waar van toepassing zijn de uitkomsten van het overleg verwerkt in de factsheets.

De afstemming met PBA is onderdeel van het uitgangspunt 'Met de stad' en gebeurt in de sfeer van de motie 'Buiten het gemeentehuis weten (ze) nog meer', ook vastgesteld bij de nota "de Arnhemse binnenstad binnen bereik". In deze raadsnotie wordt opgeroepen om bij de -vele te maken- keuzes en uitwerkingen van de bereikbaarheidsvisie inclusief moties en amendementen gebruik te maken van de praktijkkennis en gastvrijheidsdenken van partners in de stad.

In 2018 en begin 2019 is de uitvoeringsagenda besproken en afgestemd met het PBA.

De werkgroep parkeren en bereikbaarheid had zelf een aantal speerpunten bepaald die voor een deel overeenkomen met de uitvoeringsagenda. Dat is in onderstaande tabel tegen elkaar afgezet.

Uitvoeringsagenda				
"De Arnhemse binnenstad binnen bereik"				
			relatie met	
			coalitie	
project	status	basis	akkoord	relatie met speerpunten PBA 2018
1. Monitoring parkeren	afgerond en advies	uit nota		
2. Kwaliteit parkeren in stappen omhoog	afgerond en advies	motie		project 2/2018 Bewegwijzering parkeergarages verbeteren gastvrijheid garages Mystery Guest
3. Meer aandacht transferia	afgerond en advies	motie *1		
4. Pilot flitsparkeren	loopt	uit nota	☑	project 3/2018 Flitsparkeren invoeren
5. Venstertijden	loopt	uit nota		
6. Fietsparkeren Arnhem Centraal	loopt	uit nota		
7. Schouw en kleine maatregelen	loopt	uit nota		
8. Parkeren als loyaliteitsinstrument	loopt	uit nota	☑	*2
9. Korenmarkt beter bereikbaar	afgerond en advies	motie		
10. Combi-kaart met attracties in de stad	afgerond en advies	motie	☑	
				project 1/2018 Adoptieprogramma project 4/2018 Tariëvendifferentiatie
* in combinatie met motie "Beter vindbaarheid parkeerplekken Gelredome en en inzet verhogen"				
*2 in combinatie met genoemde innovaties en tariefsacties				

Conclusies en aanbevelingen

Onderdeel van deze rapportage zijn 10 factsheets met conclusies, aanbevelingen en een toelichting.

De belangrijkste conclusies zijn:

Factsheet 1. Monitoring Parkeren (parkeeronderzoek binnenstad)

- > er is in principe voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad op de drukste momenten (de zaterdagmiddag), maar een groot deel van de beschikbare parkeerruimte is wel gevuld. Gemiddeld is 73% van de parkeerplaatsen op straat bezet en zo'n 85% of meer in de gemeentelijke parkeergarages. Behoudens een korte periode rond 14.00 uur 's middags is er is altijd parkeerruimte beschikbaar, onder andere in de Prinsenhof, de Blauwe Golven en aan de randen van het gebied.
- > het beeld op straat is dat veel parkeerplaatsen nabij het kernwinkelgebied bezet zijn. Zijn parkeerplaatsen voor 85% of meer gevuld, dan ontstaat (ongewenst) zoekverkeer.
- > doelgroep voor betere dienstverlening is vooral de groep parkeerders van buiten de regio Arnhem
- > er ontstaat meer ruimte op straat als langparkeerders tijdens drukke winkeltijden in parkeergarages parkeren

Factsheet 2. Kwaliteit parkeren in stappen omhoog (kwaliteit parkeergarages)

- > de kwaliteit van de drie gemeentelijke parkeergarages is onvoldoende en moet beter
- > de focus ligt bij parkeergarage Rozet en Musis, voor parkeergarage Centraal geldt dat minder
- > doel moet zijn een hoger standaard kwaliteitsniveau in termen van functionaliteit, verduurzaming en een aantrekkelijker beleving
- > er komt een concreet verbetervoorstel voor parkeergarage Rozet; voor parkeergarage Musis worden quick- wins bepaald

Factsheet 3. Meer aandacht voor transferia (P&R)

- > naast een functionele oplossing is Park&Ride (P&R) een gastvrije oplossing, waarbij de binnenstadsbezoeker een keuze wordt geboden in de manier van reizen en parkeren.
- > in de huidige situatie is P&R Gelredome vooral een optie tijdens evenementen in de binnenstad met veel bezoekers. Het terrein heeft een opknapbeurt nodig, beter onderhoud en verbetering van de (digitale) communicatie en parkeerverwijzing
- > (hoogwaardige) P&R voorzieningen zijn in de nabije toekomst nodig om de bereikbaarheid van de binnenstad te waarborgen en de gastvrijheid van Arnhem te verhogen. Naast P&R Gelredome is de IPKW locatie kansrijk
- > P&R locaties uitwerken als onderdeel van het HOV-actieplan van de provincie Gelderland

Factsheet 4. Pilot flitsparkeren

- > flitsparkeren is geen bekend fenomeen in Nederland; het streven is een haalbare en succesvolle pilot te doen
- > de criteria ten aanzien van locatie, parkeerduur en tarief nader uit te werken in de pilot
- > samen met Platform Binnenstad Arnhem (PBA) is een eerste concept opzet van de pilot bepaald ten aanzien van locatie van flitsparkeerplaatsen

Factsheet 5. Venstertijden voetgangersgebied

- > door aanscherping van de handhaving parkeren er minder voertuigen in het voetgangersgebied.
- > de binnenstadsafsluiting is verbeterd, waardoor inrijden van de binnenstad door oneigenlijk verkeer wordt voorkomen
- > voorstel is op dit moment de omvang van het voetgangersgebied te handhaven in relatie tot de ontwikkelingen in het retaillandschap
- > binnenkort start de consultatie met de stad hoe de openstelling van de binnenstad (venstertijden) op zondagen er uit moet zien, als onderdeel van herziening van de nota "Rijden in het voetgangersgebied"

Factsheet 6. Fietsparkeren Arnhem Centraal

- > bij de opening van de fietsenstalling in 2015 onder station Arnhem CS is een pilot fietsparkeren gestart. Deze pilot wordt de komende maanden geëvalueerd, resultaten worden voor de zomer verwacht

Factsheet 7. Schouw en kleine maatregelen

- > in samenspraak met PBA wordt een schouw gedaan en kleine maatregelen uitgevoerd

Factsheet 8. Parkeren als loyaliteitsinstrument

- > parkeren als loyaliteitsinstrument wordt gekoppeld aan de DitIsPasArnhem (DIPA); DIPA kan een goed marketing instrument voor de stad zijn
- > het idee is dat het bezit van de kaart bezoekers aan Arnhem voordelen oplevert bij het parkeren
- > bij het koppelen van loyaliteitsparkeren aan DiPA is het tempo van de ontwikkeling van DiPA leidend.
- > de precieze toepassing en opzet wordt nog onderzocht

Factsheet 9. De Korenmarkt beter bereikbaar

- > de routing naar de Korenmarkt kan verbeterd worden via een voetgangersoversteek naar de Korenstraat te maken naast de bestaande oversteek voor fietsers en bebording naar de Korte Hoogstraat te verbeteren

Factsheet 10. Combikaart naar attracties in de stad

- > in overleg met de attracties in de stad is de conclusie dat een combikaart voor veel bezoekers geen (logische) optie is. Met name ouders met jonge kinderen (80% van de bezoekers) gaan na bezoek aan het park naar huis

Financiering

Voor de financiering van het pakket van maatregelen is in het raadsbesluit een budget beschikbaar gesteld van 5 x € 200.000 (o.a. voor pilots en maatregelen parkeren) en € 175.000 voor maatregelen voor fiets, ov of stadsdistributie. De middelen komen beschikbaar voor maatregelen en projecten die in het kader van de uitvoeringsagenda zijn uitgezocht en besproken met de stad. In samenspraak met binnenstadsondernemers en -bewoners, verenigd in het PBA, is voor de eerste tranche een bestedingsvoorstel gemaakt. Daarbij wordt vooralsnog een deel van de beschikbare middelen toegedeeld aan projecten, een deel blijft beschikbaar voor latere projecten.

Bestedingsplan 2019

bedragen in €

	5 x 200.000	2019	2020	2021	2022	totaal
	Externe kosten	25.000	ntb	ntb	ntb	25.000
1.	Monitoring parkeren	30.000				30.000
	> maatregelen naar aanleiding van parkeeronderzoek 2018					
2.	Kwaliteit parkeren in stappen omhoog	100.000	100.000	100.000	100.000	400.000
	> uitwerking parkeergarage Rozet en quick wins Musis NB: naast beschikbare middelen meerjarenonderhoudsplan					
3.	Meer aandacht voor transferia	40.000	ntb	ntb	ntb	40.000
	> opschonen en bijhouden terrein > planvorming P&R Gelredome 2025					
4.	Pilot flitsparkeren	100.000	ntb	ntb	ntb	100.000
	> pilot opzetten en uitvoeren					
5.	Venstertijden voetgangersgebied	25.000	ntb	ntb	ntb	25.000
	> maatregelen zondag					
7.	Schouw en kleine maatregelen	20.000	ntb	ntb	ntb	20.000
	> kleine verkeersmaatregelen					
8.	Parkeren als loyaliteitsinstrument	ntb	ntb	ntb	ntb	0
9.	Ook de Korenmarkt beter bereikbaar	40.000	-	-	-	40.000
	> uitvoeringskosten routing					
10.	Combikaart met attracties in de stad	-	-	-	-	0
	Totaal	380.000	100.000	100.000	100.000	680.000
	Resteert					320.000

	175.000	2019	2020	2021	2022	totaal
6.	Fietsparkeren Arnhem Centraal	30.000	-	-	-	30.000
	> bijdrage 2019 in exploitatie fietsenstalling Sonsbeekzijde					
	Totaal	30.000	-	-	-	30.000
	Resteert					145.000

Vervolg op de Uitvoeringsagenda in 2019

Deze rapportage bevat een uitwerking van veel onderwerpen die belangrijk zijn voor de verbetering van de bereikbaarheid en gastvrijheid van de binnenstad. Een aantal projecten wordt afgerond, een aantal projecten vraagt ook een nadere uitwerking. Dat wordt op de factsheets per project aangegeven.

In overzicht:

	naam	in volgende ronde Uitvoeringsagenda
1.	Monitoring parkeren	vervolg, onderzoek en verbetering parkeerverwijzing
2.	Kwaliteit parkeren in stappen omhoog	vervolg, uitwerkingsplan parkeergarage Rozet
3.	Meer aandacht voor transferia	vervolg, aanpak P&R Gelredome, onderzoek
4.	Pilot flitsparkeren	onderhanden
5.	Venstertijden voetgangersgebied	onderhanden
6.	Fietsparkeren Arnhem Centraal	onderhanden
7.	Schouw en kleine maatregelen	onderhanden
8.	Parkeren als loyaliteitsinstrument	onderhanden
9.	Ook de Korenmarkt beter bereikbaar	vervolg, uitvoering
10.	Combikaart met attracties in de stad	afgerond

In 2019 volgt een nieuwe ronde van de uitvoeringsnota met een aantal nieuwe projecten die gebaseerd zijn op onderwerpen of moties die nog niet aan bod zijn gekomen. Daarbij willen we ook de motie 2018 "Binnenstad Fietsvriendelijk" betrekken, vastgesteld tijdens de begrotingsbehandeling in november 2018.

Moties in overzicht

Voor de volledigheid volgt hieronder een volledig overzicht van de stand van zaken raadsmoties, vastgesteld bij de nota "de Arnhemse binnenstad binnen bereik".

Van de 16 moties

- kunnen er 7 worden afgedaan
- worden er 3 afgedaan buiten de Uitvoeringsagenda om
- de resterende 6 moties kunnen worden opgepakt in het vervolg van de Uitvoeringsagenda.

Af te doen:

Motie		Korte inhoud
17M78	“Meer aandacht voor transferia”	Onderzoek naar Park&Ride, parkeren aan de rand van de stad met goede OV ontsluiting ter verbetering van bereikbaarheid binnenstad
17M80	“Kwaliteit parkeren in stappen omhoog”	Inventarisatie van mogelijke maatregelen en kosten om de kwaliteit van parkeergarages / terreinen te vergroten.
17M86	“Buiten het gemeentehuis weten (ze) nog meer”	Bij uitwerking van de bereikbaarheidsvisie gebruik te maken van de praktijkkennis en gastvrijheidsdenken van partners in de stad.
17M90	“Ook de Korenmarkt beter bereikbaar”	Onderzoek naar mogelijkheid om de routing naar de Korenmarkt te verbeteren.
17M91	“Combikaart met attracties in de stad”	Onderzoek naar combikaart om bezoekers aan Burgers Zoo en het Openluchtmuseum te verleiden tot bezoek aan de binnenstad.
19M92	“De ondernemer snel naar binnen”	Ondernemers kunnen sinds maart 2018 gebruik maken van de gemeentelijke parkeergarages dankzij digitalisering van het parkeerprodukt.
17M102	“Beter vindbaarheid parkeerplekken Geldredome en inzet verhogen”	Onderzoek naar verbetering Park&Ride Geldredome ter verbetering van bereikbaarheid en gastvrijheid binnenstad.

Af te doen buiten de Uitvoeringsagenda om:

Motie		Toelichting
17M98	Oostboog	lopend onderzoek vanuit dossier spoorse zaken
17M82	Pley uit de filetop 10	in behandeling vanuit dossier stedelijke bereikbaarheid/hoofdwegen
17M93	Ruimte genoeg voor de busbaan	wordt afgedaan in het kader van de HOV actieplan

Nog op te pakken vanuit de Uitvoeringsagenda:

Motie		Korte inhoud
17M79	Intensiveer fietsparkeerbeleid*	Verbetering fietsparkeerbeleid binnenstad
17M105	Parkeren bewoners binnenstad	Onderzoek naar parkeerbehoefte bewoners binnenstad
17M83	Waarom komt u niet naar Arnhem	Onderzoek waarom bezoekers niet/niet meer naar Arnhem komen
17M88	Fietser te gast	Onderzoek of en waar bordjes ‘Fietsters te gast’
17M101g	(Pop-up) fietsenstallingen in de zuidelijke binnenstad*	Onderzoek naar fietsenstallingen in zuidelijke binnenstad en bij evenementen
17M103	Duidelijk bewegwijzeren*	Beter startpunten snelfietsroutes markeren

* moties krijgen een plek in de Accentnota Fiets, die in het voorjaar van 2019 beschikbaar komt.

1 MONITORING PARKEREN

Samenvatting projectvoorstel uit de nota

Het uitgangspunt van de nota De Arnhemse Binnenstad binnen bereik is dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar zijn, ook tijdens piekmomenten. Daarnaast moet de kwaliteit en vindbaarheid van parkeerruimte verbeterd worden. Ontwikkelingen in de stad zijn van invloed op het aantal parkeerplaatsen. Om te bepalen of de gastvrijheid gewaarborgd kan worden bij groeiend aantal geparkeerde auto's en of ingrijpen nodig is, is het belangrijk om het gebruik van het aantal parkeerplaatsen in de binnenstad -in de parkeergarages en op straat- goed te monitoren.

Voor een goede monitoring is het nodig om twee keer per jaar een volledig parkeeronderzoek uit te voeren. Daarbij wordt gekeken naar de daadwerkelijk aanwezige aantallen parkeerplaatsen in/nabij de binnenstad alsmede de bezetting ervan. De gegevens worden aangevuld met de (dagelijkse) data van de parkeergarages. De ketenregisseur parkeren van de gemeente Arnhem is verantwoordelijk voor de uitvoering van het onderzoek en bewaakt planning en data.

De nota geeft aanknopingspunten hoe er gehandeld moet worden als blijkt dat het huidige areaal te kort schiet. Op basis daarvan kan geadviseerd worden over gewenste maatregelen.

Uitvoering

Het parkeeronderzoek in de binnenstad van Arnhem is begin november 2018 uitgevoerd. Er is gemeten op een representatief moment en op een drietal momenten: donderdagavond, zaterdagmiddag en zondagmiddag. Het onderzoek betreft een kwantitatief onderzoek naar straatparkeren inclusief parkeerterreinen. Deze informatie is gecombineerd met gegevens over parkeren in gemeentelijke parkeergarages zoals geregistreerd op de telmomenten. Gegevens over het gebruik van de private parkeergarages Broerenstraat en Velperplein (en terrein P7 tijdens weekenden) zijn niet beschikbaar en blijven in dit onderzoek buiten beschouwing.

Datum	Dagsoort	Meetperiode	
donderdag 1 november 2018	koopavond	19.00 - 23.00 uur	uur
zaterdag 3 november 2019	winkeldag	13.00 - 17.00 uur	uur
zondag 4 november 2018	koopzondag	13.00 - 17.00 uur	uur

Wat is er gemeten:

- Parkeercapaciteit inventarisatie
- Parkeerdrukmeting
- Herkomst onderzoek parkeerders

Het onderzoeksgebied omvat het gehele centrum inclusief de parkeerterreinen langs de Rijn zoals weergegeven op afbeelding 1.1. Naast betaald parkeren is in dit gebied ook het parkeren op vrij te gebruiken plaatsen in beeld gebracht. Om precies te zijn: het centrum tussen de Singels tot de Rijn, inclusief de Singels en de Blauwe Golven. Daarnaast de parkeerplaatsen aan de Nieuwe Kade boven, Nieuwe kade beneden tot de Westervoortsedijk, de Westervoortsedijk tot de Nieuwe Kade en de parkeerplaatsen aan de Onderlangs tot het Rijnhotel, inclusief het voormalig PGGM parkeerterrein. Omliggende woonwijken vallen buiten het onderzoek.

Conclusies en aanbevelingen

- > er is in principe voldoende parkeercapaciteit in de binnenstad op de drukste momenten (de zaterdagmiddag), maar een groot deel van de beschikbare parkeerruimte is wel gevuld. Gemiddeld is 73% van de parkeerplaatsen op straat bezet en zo'n 85% of meer in de gemeentelijke parkeergarages.
- > de bezettingsgraad van 73% is gemiddeld genomen over de middag. In termen van beschikbare parkeerruimte betekent dit een restcapaciteit van 614 plaatsen. Anderzijds neemt dit niet weg dat er op bepaalde momenten (zoals zaterdagmiddag rond 14.00 uur) gedurende een korte periode (schatting 10-15 minuten) weinig of vrijwel geen parkeerplaatsen beschikbaar zijn, of alleen aan de randen van het gebied.
- > er zijn vrije parkeerplaatsen, maar parkeerders hebben moeite deze te vinden
- > parkeerplaatsen op straat nabij het kernwinkelgebied kennen gedurende alle meetmomenten een hoog gebruik (bezetting >85%), waardoor zoekverkeer ontstaat. Op de locaties de Blauwe Golven, Rijnkade en Prinsenhof is nog wel parkeerruimte beschikbaar (zie afbeelding 1.3)

- > de piekdrukke op zaterdag is rond 14.00-14.30 uur. Dit valt vooral goed af te lezen uit de -constante- datastroom van gemeentelijke parkeergarages. Daaruit blijkt dat de parkeergarages Rozet, Musis en Centraal op zaterdagen tussen ca. 13.00 uur en 16.30 goed gebruikt worden (> 85% vulling). Slechts tijdens korte tijdvakken is de volledige capaciteit bereikt en kunnen wachtrijen op straat ontstaan.
- > de zaterdag is drukker dan de zondag. De zondag is tegenwoordig geen koopzondag meer, maar een vaste winkeldag, alhoewel de openingstijden korter zijn dan op zaterdag.
- > De parkeerdruk op de zondagen over de maand verdeeld is gelijk. Er is geen sprake meer van een extra drukke 1e zondag van de maand.
- > het beleid goedkoper parkeren in parkeergarages na 18.00 uur werkt goed op de donderdagavond (koopavond). Dan is het minder druk op straat, maar wel erg druk in de garages. Dit komt door het lagere tarief in parkeergarages (0,50 €/uur). De combinatie koopavond / theater / bioscoop zorgt voor goed gebruik van de parkeergarages tussen 18.00 en 22.00 uur.
- > extra weekendcapaciteit. Tijdens het weekend zijn 3 parkeerterreinen open voor bezoekers: parkeren Prinsenhof, parkeerterrein P7 en de parkeerplaatsen naast het stadhuis aan de Broerenstraat.
- > Het gebruik van deze terreinen valt tegen, met uitzondering van de 24 plaatsen naast het stadhuis. De Prinsenhof werd vroeger goed gebruikt. Doordat de inrit naar de garage de afgelopen jaren tot drie keer toe is verplaatst zijn parkeerders elders gaan parkeren.
- > herkomst parkeerders: op zaterdag en zondag komt meer dan de helft van de parkeerders op straat en parkeerterreinen komt van buiten Arnhem en regio (zaterdag 59%, zondag 54%).
- > 20%-25% van de parkeerruimte op straat is in gebruik door gebruikers met de postcode 'binnenstad'. Op zaterdag zijn dat 285 parkeerplaatsen (17,5%, 1660 parkeerders), op zondag 294 (25%, 1174 parkeerders)

Advies:

1. Parkerend verkeer nog beter geleiden naar vrije parkeerlocaties, zeker op drukke momenten
2. Doelgroep voor betere dienstverlening is vooral de groep parkeerders van buiten de regio Arnhem
3. Streven naar een beter gebruik van parkeergarage Prinsenhof en terrein P7

4. Het aandeel langparkeerders op straat tijdens drukke winkeltijden stimuleren te parkeren in parkeergarages
5. parkeerruimte in de binnenstad vrijspelen door het stimuleren van alternatieven zoals P&R en fiets (meerjarenaanpak)
6. overwegen het herkomstonderzoek in een volgende versie van het parkeeronderzoek uit te breiden naar parkeergarages.



1.1 Onderzoeksgebied parkeeronderzoek

Toelichting:

Parkeercapaciteit

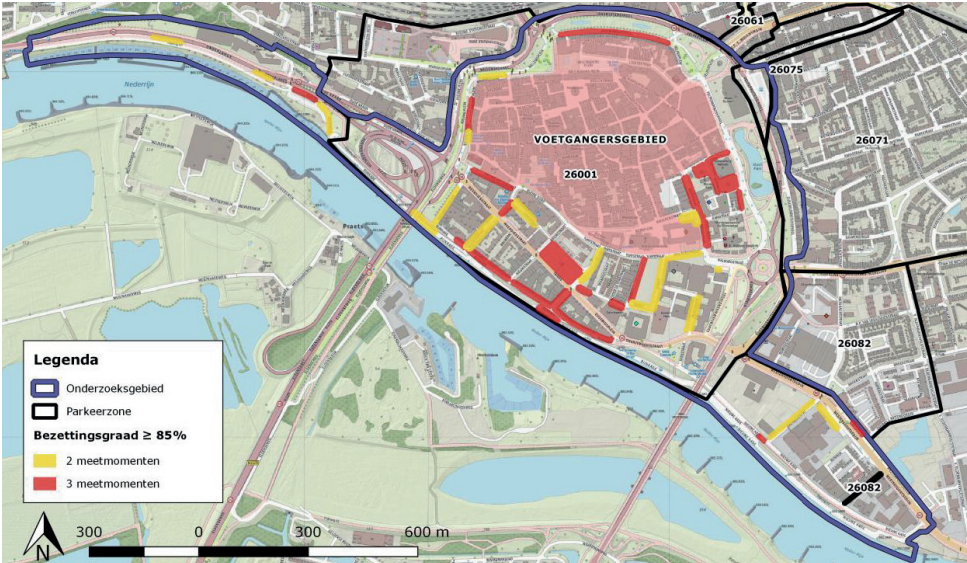
Op straat: in het onderzoeksgebied zijn in totaal 2274 parkeerplaatsen beschikbaar in de openbare ruimte. Daarvan zijn 2052 parkeerplaatsen voor alle bezoekers te gebruiken en 56 plaatsen gereserveerd voor gehandicapten. 63% van het areaal (1424 plaatsen) zijn betaald parkeren (2,90 per uur) en 33% (741 plaatsen) is gratis te gebruiken. Een beperkt aantal parkeerplaatsen heeft een lager tarief (1,75€/u). 137 openbare parkeerplaatsen zijn bedoeld voor speciale doelgroepen (106 vergunninghouders, 31 laadpunten e-auto's).

TOTALEN	OPENBARE PARKEERGELEGENHEDEN						TOTAAL OPENBAAR
	parkeervakken	op de rijbaan	gehandicapten	laden en lossen	laadpunt	overige doelgroep	
Onderzoeksgebied	1965	87	56	29	31	106	2274
TOTALEN PER PARKEEREGIME							
Betaald - 2,90 euro per uur	1290	0	43	21	27	43	1424
Betaald - 1,75 euro per uur	53	0	0	1	0	0	54
Overig	4	0	13	7	0	31	55
Vrij	618	87	0	0	4	32	741

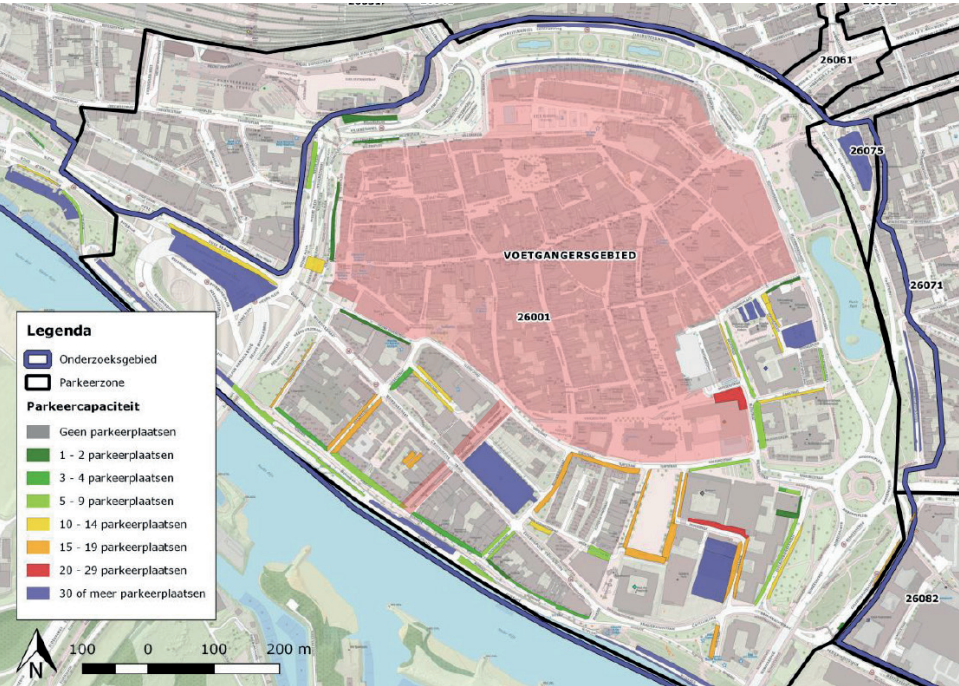
Bezettingsgraad straatparkeren:

Per wegvak of terrein is het aantal geparkeerde voertuigen geregistreerd. Door het aantal getelde voertuigen (de parkeerbezetting) te delen door de capaciteit van de betreffende sectie ontstaat op sectieniveau een overzicht van de parkeerdruk in procenten ook wel bezettingsgraad genoemd. De parkeerdruk is het percentage parkeerplaatsen dat op een bepaald moment is bezet. Een laag percentage geeft aan dat er weinig parkeerplaatsen bezet zijn. Een hoog percentage betekent dat er veel voertuigen staan geparkeerd.

	OPENBARE CAPACITEIT	do 1 nov 2018 tussen 19:00 en 22:30 uur			za 3 nov 2018 tussen 13:00 en 16:30 uur			zo 4 nov 2018 tussen 13:00 en 14:30 uur		
		Parkeerdruk	Rest capaciteit	Bezettingsgraad	Parkeerdruk	Rest capaciteit	Bezettingsgraad	Parkeerdruk	Rest capaciteit	Bezettingsgraad
Onderzoeksgebied	2274	1039	1235	46%	1660	614	73%	1174	1100	52%
TOTALEN PER PARKEEREGIME										
Betaald - 2,90 euro per uur	1424	775	649	54%	1003	421	70%	784	640	55%
Betaald - 1,75 euro per uur	54	24	30	44%	35	19	65%	1	53	2%
Overig	55	24	31	44%	33	22	60%	25	30	45%
Vrij	741	216	525	29%	589	152	79%	364	377	49%



1.3 Parkeerdruk (in totaal 3 meetmomenten: donderdag, zaterdag, zondag)



1.2 Verdeling parkeercapaciteit op straat

Parkeercapaciteit gemeentelijke parkeergarages is 2190 plaatsen:
 Rozet 450
 Musis 690
 Centraal 1050

Uit bovenstaande afbeelding blijkt dat veel straatparkeerplaatsen in de binnenstad (binnen de centrumring) een hoge bezettingsgraad hebben. Op 2 of zelfs 3 van de 3 meetmomenten zijn de parkeerplaatsen in gebruik blijkt uit de meting. Parkeerlocaties (op straat) die ontbreken op de kaart hebben een lagere bezettingsgraad zoals Prinsenhof, terrein P7, De Blauwe Golven en delen van de Rijnkade.

In de tabel hieronder wordt op buurtniveau de bezettingsgraad gegeven.

NB: naamgeving hieronder betreft buurten

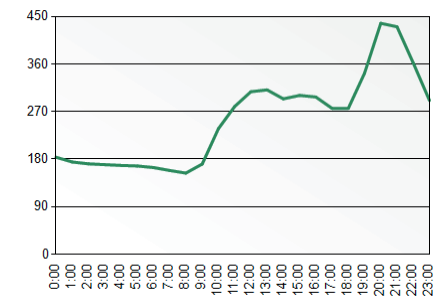
			OPENBARE CAPACITEIT	do 1 nov 2018 tussen 19:00 en 22:30 uur			za 3 nov 2018 tussen 13:00 en 16:30 uur			zo 4 nov 2018 tussen 13:00 en 14:30 uur		
				Parkeerdruk	Rest Capaciteit	Bezettings- graad	Parkeerdruk	Rest Capaciteit	Bezettings- graad	Parkeerdruk	Rest Capaciteit	Bezettings- graad
Onderzoeksgebied			2274	1039	1235	46%	1660	614	73%	1174	1100	52%
TOTALEN DIVERSE BUURTEN												
Bij de John Frostbrug			17	2	15	12%	3	14	18%			
Boulevardwijk			40	21	19	53%	32	8	80%			
Janssingel			76	67	9	88%	71	5	93%	68	8	89%
Lombok			147				124	23	84%	62	85	42%
Markt			727	278	449	38%	408	319	56%	319	408	44%
Nieuwe Kadewartier			440	117	323	27%	244	196	55%	177	263	40%
Rijnstraat			18	16	2	89%	18	0	100%	18	0	100%
Spijkerbuurt			61	38	23	62%	42	19	69%	30	31	49%
Stationsplein			191	48	143	25%	137	54	72%	53	138	28%
Utrechtsestraat			180	104	76	58%	227	-47	126%	126	54	70%
Weverstraat			377	348	29	92%	354	23	94%	321	56	85%

Bezettinggraad parkeergarages:

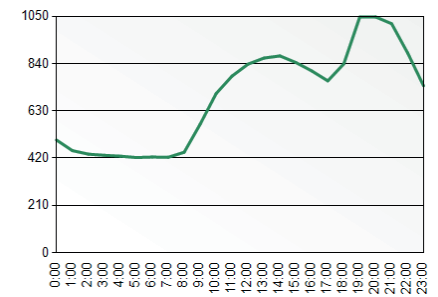
Voor de dagen en momenten dat het parkeeronderzoek op straat heeft plaatsgevonden is ook het gebruik van de gemeentelijke parkeergarages in beeld gebracht. De gemeentelijke parkeergarages hebben een gezamenlijke capaciteit van 2190 parkeerplaatsen.

Donderdag (koopavond)

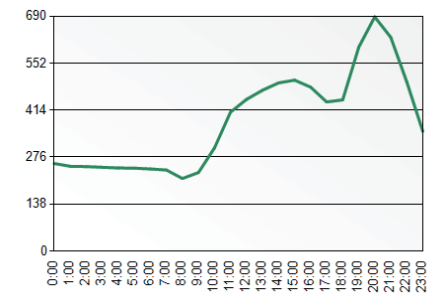
Op donderdagavond is ruimschoots parkeerruimte beschikbaar tijdens winkeluren. Na 18.00 uur neemt het aantal gebruikers flink toe (tarief 0,50€/uur), waarbij onder andere parkeergarage Centraal een uur lang geheel gevuld is.



Rozet



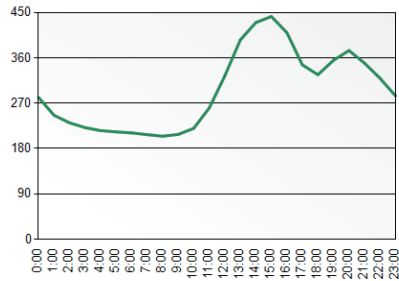
Centraal



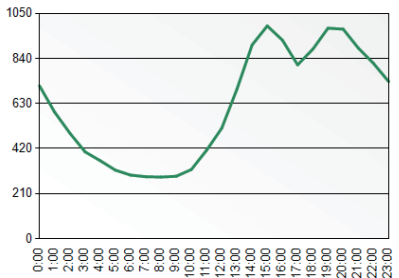
Musis

Zaterdag

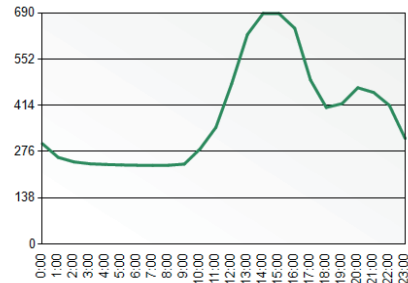
Op zaterdag is het beeld qua parkeerbezetting anders dan de donderdag(avond). Vanaf 's middags 13 uur tot ca. 16.30 uur worden de parkeergarages goed gebruikt (bezetting > 85%), waarbij uit deze meting blijkt dat alleen Musis een uur lang (14-15uur) geheel vol zat. Zolang er nog capaciteit in een garage beschikbaar is, blijven wachtrijen beperkt. Dat verandert zodra de maximale capaciteit bereikt is en duurt wachten langer.



Rozet

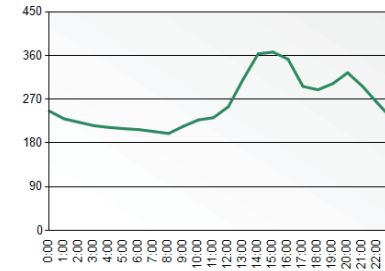


Centraal

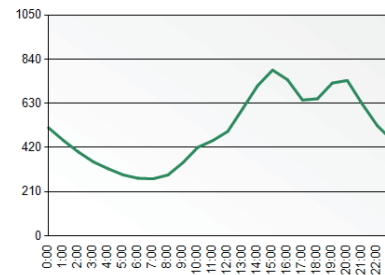


Musis

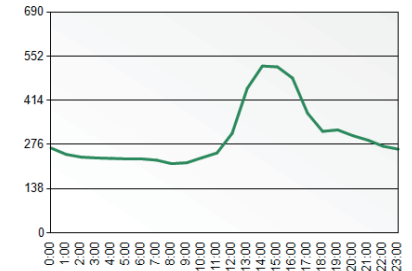
Zondag



Rozet



Centraal



Musis

Herkomst parkeerders:

Om meer inzicht te krijgen wie er in en rondom de binnenstad parkeert is in het parkeeronderzoek een herkomst analyse uitgevoerd. Voor parkeerders op straat en op parkeerterreinen is via de kentekens van de auto's de herkomst van bezoekers (globaal) in beeld gebracht. Dit is gedaan aan de hand van geanonimiseerde gegevens op basis van 4-cijferige postcodegegevens van de rijksdienst wegverkeer (RDW). Voor de parkeergarages is de herkomstanalyse niet gedaan.

Er is onderverdeling gemaakt tussen parkeerders uit verschillende gebieden:

- parkeerders met een adres in het centrum Arnhem (postcode 6811)
- parkeerders uit rest Arnhem en omgeving (postcode 68XX, inclusief Velp en Oosterbeek)
- parkeerders uit overig Nederland
- parkeerders uit het buitenland

Uit het onderzoek blijkt dat een flink deel van de geregistreerde voertuigen afkomstig is uit overig Nederland: 42% op donderdagavond, 50% op zaterdagmiddag en 49% op zondagmiddag.

Parkeerders uit het centrum gebruiken 32% (donderdagavond), 17,5% (zaterdag) en 25% (zondag) van de parkeerruimte op straat. Dat betreft vooral vergunninghouders, bewoners en zakelijke gebruikers.

Het aandeel parkeerders van buiten Nederland blijft op straat beperkt tot ca. 9% op zaterdag.

Meetmomenten	do 1 nov 2018 tussen 19:00 en 22:30 uur		za 3 nov 2018 tussen 13:00 en 16:30 uur		zo 4 nov 2018 tussen 13:00 en 16:30 uur		totaal	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Herkomst parkeerder								
Centrum postcode 6811	329	31,7%	290	17,5%	295	25,1%	914	23,6%
Arnhem en omgeving postcode begint met 68	229	22,0%	388	23,4%	240	20,4%	857	22,1%
Overige Nederland	436	42,0%	838	50,4%	578	49,3%	1852	47,8%
Buitenland	45	4,3%	144	8,7%	61	5,2%	250	6,5%
Totaal	1039	100,0%	1660	100,0%	1174	100,0%	3873	100,0%

2 KWALITEIT PARKEREN IN STAPPEN OMHOOG

Samenvatting motie bij de nota

Bij de vaststelling van de nota "De Arnhemse Binnenstad binnen bereik" is de motie "Kwaliteit parkeren in stappen omhoog" aangenomen. Daarin verzoekt de raad een inventarisatie te doen van mogelijke maatregelen en kosten om de kwaliteit van parkeergarages/terreinen te vergroten. Daarbij een relatie te leggen met het rapport van Mr. Y Parking Guest, zoals dat van Platform Binnenstad Arnhem is ontvangen.

Uitvoering

In 2018 is een inventarisatie gedaan naar de kwaliteit van gemeentelijke parkeergarages en parkeerterreinen vanuit het programma Binnenstad, als onderdeel van de uitvoeringsagenda van de nota De Arnhemse Binnenstad binnen bereik. De integrale projectgroep vanuit de afdelingen parkeerregie, vastgoed en mobiliteit zijn daarbij ondersteund door een externe expert. In deze rapportage willen we de raad informeren over de resultaten op hoofdlijnen en aanbevelingen te doen voor het vervolg.

Hieronder komen aan bod:

- > conclusies en aanbevelingen
- > focus op parkeergarages
- > beleving kortparkeerders
- > rapport Mr.Y Parking Guest
- > Espa award
- > nadruk op parkeergarages Rozet en Musis
- > typen maatregelen A. functionele verbeteringen B. Verduurzaming C. Beleving
- > MJOP Vastgoed
- > gemeentelijke parkeerterreinen
- > Benchmark parkeergarage Broerenstraat
- > gemeentelijke parkeerterreinen

Conclusies en advies

- > De kwaliteit van de gemeentelijke parkeergarages kan en moet beter; voorstel is toe te werken naar een hoger standaard kwaliteitsniveau
- > Toewerken naar het Europese keurmerk Espa Award voor de parkeergarages Rozet, Musis en Centraal
- > Met een pakket aan korte termijnmaatregelen de parkeergarages functioneel te verbeteren
- > Met een pakket aan maatregelen de parkeergarages te verduurzamen (verduurzamen is tevens een wettelijke verplichting)
- > Met een pakket aan maatregelen de beleving van parkeergarages te optimaliseren, waarbij het Arnhems DNA leidend is
- > Aan te sluiten op de vormgeving van wayfinding zoals die wordt uitgevoerd in parkeergarage Centraal
- > De focus te leggen op verbetering van de parkeergarages Rozet en Musis, deze garages hebben de meeste verbetering nodig.
- > Parkeergarage Centraal is relatief op orde, ook gezien de vernieuwing van de wayfinding in 2019

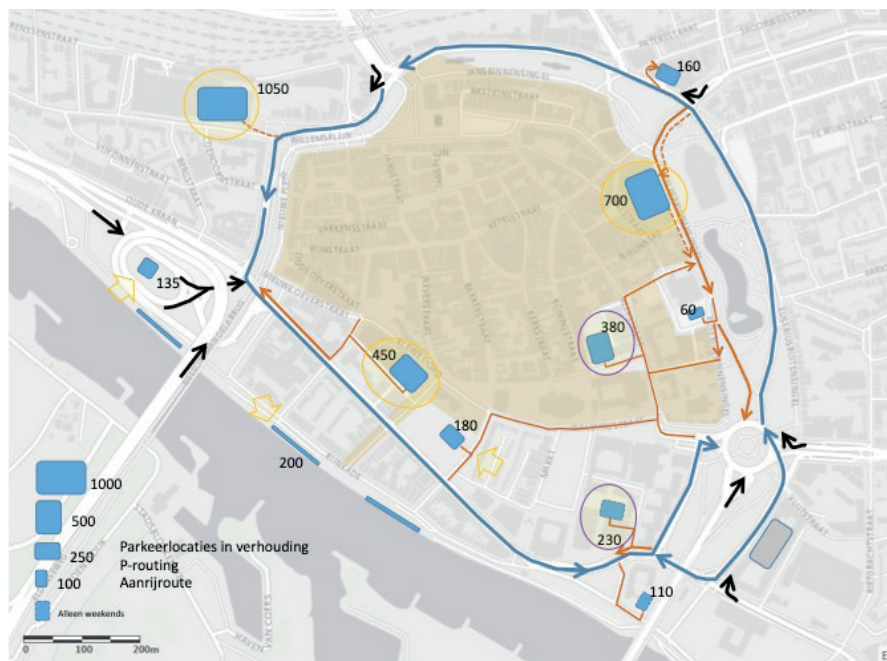
Advies

1. De inventarisatie 'Kwaliteit parkeren in stappen omhoog' af te ronden met deze rapportage
2. Als vervolg op het onderzoek een concrete uitwerking te maken voor parkeergarage Rozet. Een voorstel te maken met een mix aan maatregelen functioneel-beleving-verduurzaming en conform het Espa Award en de kenmerken van het Arnhems DNA
3. Voor parkeergarage Musis quick wins te bepalen; de uitwerking voor parkeergarage Musis te betrekken in de mogelijke gebiedsgerichte aanpak voor het Musiskwartier
4. Indien haalbaar een Espa Award procedure te starten voor parkeergarage Centraal
5. Voorbereidingen te starten en een plan van aanpak met uitwerkingen gereed te hebben in Q2 2019
6. Afhankelijk van budget in de tweede helft van 2019 te starten met uitvoering. Naast de inzet van het jaarlijkse budget vanuit het MJOP (MeerJarenOnderhoudsPlan) op zoek te gaan naar aanvullend krediet voor de uitvoering van maatregelen voor Rozet en Musis.

Focus op parkeergarages

Arnhem heeft meerdere parkeergarages en parkeerterreinen in de binnenstad. In de binnenstad gaat het in totaal om ruim 4000 parkeerplaatsen in parkeergarages en parkeerterreinen, zoals weergegeven in afbeelding 2.1. In de weekenden is de parkeercapaciteit nog 400 plaatsen hoger door beschikbaarheid van Prinsenhof en parkeerterrein P7. Jaarlijks parkeren veel bezoekers aan de binnenstad in de parkeergarages: in 2017 zijn ruim 1,5 miljoen parkeertickets verkocht in de gemeentelijke parkeergarages.

In dit onderzoek ligt de focus op de gemeentelijke parkeergarages Rozet, Musis en Centraal. Ook de diverse parkeerterreinen en parkeergarage Broerenstraat komen aan bod, maar meer in beschrijvende zin of als vergelijkingsmateriaal. Straatparkeren in de binnenstad valt buiten dit onderzoek.



2.1 Schematische overzicht parkeergarages en terreinen binnenstad Arnhem

Beleving kortparkeerders

De kwaliteit van parkeergarages is een belangrijk onderdeel van de parkeerbeleving in de binnenstad, en maakt deel uit van hoe de binnenstadsbezoeker de binnenstad ervaart. Verhogen van de gastvrijheid en toegankelijkheid van de binnenstad zijn belangrijke doelen uit de nota. Parkeren van de auto is de eerste stap voordat de bezoeker de winkels, cultuur of andere voorzieningen in de binnenstad bereikt. Doelgroep van het onderzoek zijn dan ook de bezoekers aan de stad, in parkeergargon 'kortparkeerders'.

In het onderzoek zijn de belangrijkste thema's ten aanzien van parkeerbeleving geïnventariseerd.

Dit zijn:

- > algemene beleving en uitstraling
- > gebruiksgemak algemeen
- > bereikbaarheid auto
- > entree, bereikbaarheid, interne routing, wayfinding
- > vindbaarheid vrije plaatsen
- > schoon heel veilig
- > afwerkingsniveau, materialen, kleurgebruik, verlichting
- > comfort van de voetganger in de garage en vanaf de garage naar de bestemming
- > voorzieningenniveau

Rapport Mr.Y Parking Guest

Tijdens de behandeling van de nota De Arnhemse binnenstad binnen bereik is door het Platform Binnenstad Arnhem een onderzoeksrapport 'Mr.Y Parking Guest' aangeboden. Dit is een onderzoek naar de kwaliteit en klantbeleving van parkeerfaciliteiten binnenstad Arnhem. Het onderzoek bevat observaties en enqueteresultaten. De aanbevelingen in het rapport zijn deels opgepakt of worden meegenomen in de uitwerking van de parkeergarages. Ook bij de uitwerking voor parkeergarage Rozet zullen relevante bevindingen worden meegenomen.

Espa Award

Bij kwaliteitsverbetering is het van belang dat bezoekers die voor het eerst van een parkeergelegenheid gebruik maken, het parkeren in alle opzichten als prettig ervaren. Na een bezoek moet het gevoel zijn dat men er weer gaat parkeren als men de binnenstad van Arnhem bezoekt. Bestaande klanten/gebruikers van de parkeerlocatie dienen ervan gebruik te blijven maken, en geen negatieve ervaringen te krijgen bij het parkeren.

Leidend bij het doen van voorstellen voor kwaliteitsverbetering zijn de punten die een garage krijgt als deze wordt beoordeeld volgens de criteria van de Espa Award. De Espa Award is het Europese keurmerk voor de parkeerkwaliteit van parkeergarages. De Arnhemse gemeentelijke parkeergarages hebben op dit moment geen Espa keurmerk, maar het is wel wenselijk deze te verwerven.

Bij het Espa keurmerk wordt een parkeergarage volgens meetbare criteria gekeurd op o.a. verlichting, de in- en uitrit, de parkeervloer, de hellingbanen, de toegang voor voetgangers, oriëntatie binnen en buiten de garage en veiligheid en techniek. Als een garage voor de verschillende onderdelen meer dan een minimaal aantal punten scoort krijgt de exploitant de Espa Award. In Nederland en daarbuiten wordt het keurmerk door de parkeerbranche breed erkend. Garage exploitanten willen deze Award voor hun garages graag hebben. In Nederland is de afgelopen jaren aan meer dan 100 garages een Espa Award toegekend.

Nadruk op parkeergarages Rozet en Musis

Lopende de inventarisatie is gebleken dat de focus voor de gemeente Arnhem de komende jaren moet liggen op de parkeergarages Rozet en Musis. In het vervolg van deze rapportage blijft daarom parkeergarage Centraal veelal buiten beschouwing. Argumenten daarbij zijn:

- > beide parkeergarages (Rozet en Musis) zijn vergelijkbare bovengrondse parkeergarages uit een gelijke bouwperiode, kenmerkend voor de jaren '70 van de vorige eeuw
- > parkeergarage Centraal is een relatief nieuwe, ruim opgezette, ondergrondse parkeergarage
- > parkeergarage Centraal krijgt begin 2019 een nieuwe hoogwaardige wayfinding (zie hieronder) en is daarmee weer up-to-date (naast gebruikelijk beheer en onderhoud)
- > noodzakelijke verbeteringen van de parkeergarages vanuit de Espa methodiek gaan primair over Rozet en Musis
- > vernieuwing van beide garages op gebied van duurzaamheid en aankleding/beleving is nodig en wenselijk

Op basis van de bevindingen is het voorstel te starten met het maken van een concrete uitwerking voor parkeergarage Rozet conform de Espa Award. Voor Musis wel een aantal quick wins te bepalen en uit te werken (verbeterplannen voor de korte termijn), maar een groter verbeter voorstel te koppelen aan de mogelijke gebiedsontwikkeling Musiskwartier.

Typen maatregelen Rozet en Musis

Verbetering van de parkeerkwaliteit kan op 3 vlakken:

- A. functioneel
- B. duurzaamheid en
- C. beleving.

Aanpassing van de bouwkundige structuur van de gebouwen of de betonstructuur zijn buiten beschouwing gelaten, behoudens een aantal kleinere niet-constructieve ingrepen.

A. Functionele verbeteringen

A1. Verlichting

Het verlichtingsniveau op de parkeervloeren en parkeerdekken verhogen. De garages worden als donker ervaren en komen niet prettig over. Het verlichtingsniveau en de gelijkmatigheid van het licht zijn te laag. Vanuit duurzaamheid overwegen de gehele verlichting voor beide garages versneld te verduurzamen door de garage (geheel) te voorzien van Led verlichting en armaturen. Parkeergarage Rozet is al voorzien van led verlichting.

Andere argumenten en verbeter voorstellen op het gebied van verlichting zijn:

- daglicht en helder kunstlicht maken een garage aangenaam
- gebruik van prismatische kappen voor armaturen, om tegenlicht te voorkomen
- aanlichten van wanden geeft een duidelijke ruimtebeleving en herkenning
- de in- en uitritten en betaalautomaten een hogere lichtsterkte als de rijbaanen en vloeren.
- op enkele plaatsen bewegingssensoren aanbrengen
- verbetering door de plafonds boven parkeervloeren wit te schilderen

A2. Bebording en wayfinding

Zowel binnen als buiten de garages voor auto de bebording te verbeteren en te completeren.

Zowel binnen als buiten de garage voor de voetganger betere verwijsborden / symbolen aanbrengen. Dit in relatie met symbolen en vormgeving, zoals ook worden uitgevoerd in parkeergarage Centraal (zie afbeelding 2.2)

Andere verbeter voorstellen voor bebording en wayfinding zijn:

- borden voor routing in de garage naar boven en naar beneden completeren.
- buiten de garage grotere verwijsborden aanbrengen: bij Rozet 2 straten voor de ingang, bij Musis vanaf de singelring
- verwijsbord aan buitenzijde garage haaks op de gevel plaatsen

- voetgangers route in en buiten de garage zichtbaar maken aan het plafond en boven de ingangen
- wayfinding vervangen. De wayfinding zoals in parkeergarage Centraal wordt toegepast kan als leidraad dienen maar zal niet gelijk zijn bij Rozet, omdat dit een bovengrondse garage is.
- stadsplattegrond aanbrengen
- overwegen om een vol/vrij signalering per verdieping Rozet aan te brengen. Dit is wel een dure oplossing
- aan de buitenzijde op enkele plaatsen de gevels aanlichten
- verwijzing naar openbaar toilet aanbrengen
- parkeergarage toevoegen op objectbewegwijziging in centrum van de stad



2.2 Impressie vormgeving en thema's wayfinding parkeergarage Centraal

A3. Vloermarkering

Verbetering van de belijning op de vloeren, onder andere conform de gebruikelijke maatvoering. Bepaalde parkeerplaatsen bleken slechts 2.30 m breed te zijn. Op niveau +1 parkeergarage Rozet 2 invaliden parkeerplaatsen aanbrengen. In parkeergarage Rozet het voetpad van de lift naar de uitgang begane grond uitvoeren in een stroeve coating.

Andere aanbevelingen zijn:

- aanzet vakmarkering ophalen, pijlen en asstrepen
- rijroute geleidende verlichting aanbrengen bij de hellingbanen
- bij einde van de hellingen verlichte waarschuwborden aanbrengen bij kans op kruisend verkeer
- doorzetten vakmarkeringen op de wanden
- coaten parkeervloeren en hellingbanen
- verwijzingen invalide parkeerplaatsen

A4. Ontvangstruimten

Bij de beoordeling van de parkeergarages zijn ook de ontvangstruimtes / betaalruimtes van beide parkeergarages aan de orde gekomen. Verbeteringen van de toegang/uitgang auto, de voetgangersentree en betaalruimtes zijn mogelijk, in verschillende gradaties. Dat kan variëren van een schilderbeurt tot een complete verbouwing. Belangrijk is dat ontvangstruimte ook letterlijk moet worden genomen: hier komt de binnenstads bezoeker binnen, hetzij per auto, hetzij lopend. Op zo'n plek toont de Arnhemse binnenstad de gastvrijheid. Belangrijk is na te gaan hoe naast de beleving van de toegang ook de logistiek van een ontvangst/betaalruimte logisch is en aansluit bij de huidige tijd / de huidige verwachtingen van het publiek voor een parkeergarage. Hier wordt zowel bij de te maken uitwerking voor Rozet als de quickscan voor Musis aandacht aan besteed.

B. Verduurzaming

Bij duurzaamheid gaat het over het verduurzamen van de parkeergarages op het gebied van energieverbruik, vergroening en opwekking van energie, bijvoorbeeld voor eigen gebruik. Op dit moment heeft alleen parkeergarage Centraal (beperkt) duurzame voorzieningen, in de vorm van oplaadpalen voor e-autos. Garage Rozet heeft al led verlichting. Zonnepanelen, innovatie van energie en het opladen van auto's moet nader onderzocht worden. Ook het organiseren van een show-case New Energy Made in Arnhem (Nemia) in samenwerking met het bedrijfsleven en onderwijsinstellingen behoort tot de mogelijkheden. Zowel in parkeergarage Arnhem Centraal als Musis zal de komende periode een energiebesparend onderzoek worden uitgevoerd.

C. Beleving

C1. Arnhems DNA

Zoals aangegeven is de omgeving waar men parkeert een belangrijke factor in de parkeerbeleving. Om het mooi te zeggen is de parkeergarage het portaal van de gastvrijheid.

Om te bepalen wat de beleving van parkeergarages moet zijn, cq. wat er moet veranderen, zijn brainstormsessies gedaan vanuit citymarketing voor de Arnhemse binnenstad. Daarbij gaat het onder andere over het Arnhems DNA. Insteek is de beleving van de parkeergarages te laten aansluiten bij de beleving van de Arnhemse binnenstad en haar identiteit: kwaliteit uitstralen en onderscheidend zijn. Voorwaarde is dat dit aansluit bij het beeld wat bezoekers van de Arnhemse binnenstad hebben.

Het DNA van Arnhem gaat over groene stad, ondernemende stad en creatieve stad. Dit zou terug moeten komen in de beleving van parkeergarages. In Arnhem gaat het om de 'rauwe rand', het 'schurende' van de stad zichtbaar te maken, maar tegelijkertijd te combineren met innovatie en hoogwaardig -kunstzinnig- en strak design.

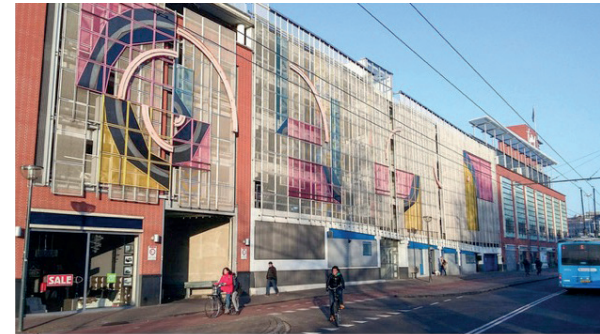
In Arnhem wordt hard gewerkt, starten veel initiatieven van onder af (bottom up). Dit betekent dat af en toe van regels wordt afgeweken en dat buiten de randjes wordt gekleurd, waardoor er wel eens wrijving ontstaat en het her en der soms schuurt. Dit zorgt voor een 'rauw' randje. Aan de andere kant is Arnhem van oudsher een woonstad in het groen met heel veel mooie culturele instellingen, dit zorgt voor een chique randje. Deze tweedeling is er en mag ook zichtbaar zijn. Dit alles zal ook in de garage zichtbaar moeten worden door (bestaande) materialen, ('rauwe') afwerking en kleur maar ook door bijvoorbeeld -als contrast- een hoogwaardig wayfinding systeem. De uitwerking hiervan kan in samenwerking publiek / privaat, waarbij ook studenten van HAN, Larenstein en Artez een rol kunnen spelen.

C2. Bemensing

De aanwezigheid van parkeermedewerkers in de parkeergarages wordt vaak gezien als gastvrijheid en als kwaliteit voor de beleving van een parkeergarage. De huidige aanwezigheid van parkeermedewerkers is gebaseerd op de afspraken met parkeeruitvoerder P1. Daarbij zijn parkeermedewerkers aanwezig in parkeergarage Centraal en Rozet. Het is een bewuste keuze geweest om minder mensen aanwezig te hebben in de parkeergarages, de rol van P1 is anders dan voorheen.

Bij het maken van een uitwerking per parkeergarage kan de aanwezigheid van service oogpunt een onderdeel van het plan zijn, ook in de vorm van gastvrouwen of verkeersregelaars. Zo zijn tijdens

het evenement Airborne at the Bridge in september 2018 gastheren en -vrouwen ingehuurd om de bezoeker van dienst te zijn. Dit is als positief ervaren door de bezoekers van de stad.



2.2 Impressie gevel bij opening parkeergarage Musis



2.3 Impressie vergroening gevel parkeergarage Musis

MJOP vastgoed (parkeergebouwen)

Jaarlijks wordt er budget gereserveerd voor het dagelijkse onderhoud en vervanging van onderdelen van de garage. In het plan is rekening gehouden met het preventief, planmatig en correctief onderhoud voor de bestaande bouw- en installatiedelen. Bijzondere kosten zoals voor verduurzaming en verbetering van het object zijn niet standaard niet opgenomen. De budget reservering wordt jaarlijks gemaakt en vertaald in een concreet uitvoeringprogramma aan de hand van het klachten, storingen en ervaringen uit de afgelopen jaren.

Bij het opstellen van een uitwerking voor de parkeergarages wordt rekening gehouden met het MJOP, maar is dus aanvullend krediet nodig voor zaken anders dan de reguliere taken vanuit vastgoedbeheer.

Benchmark (vergelijking) parkeergarage Broerenstraat (Q park garage)

Als onderdeel van de inventarisatie is een globale benchmark (vergelijkend onderzoek) gedaan voor parkeergarage Broerenstraat (300 plaatsen). Hieronder de belangrijkste conclusies:

- > De tariefstelling van de parkeergarage Broerenstraat is anders, parkeren hier is duurder
- > De garage heeft een aantal bouwkundige en constructieve beperkingen. De smalle in- en uitritten en parkeerplaatsen voldoen niet aan actuele eisen van een kwalitatief goede parkeergarage.
- > Het in- en uit parkeren is door de smalle parkeerplaatsen krap met kans op schade
- > Er zijn verschillende maatregelen genomen zoals schilderwerk en vloercoating waardoor deze parkeergarage als prettig zal worden ervaren.
- > De vindbaarheid vanaf de centrumring en Beekstraat (bewegwijzering) kan beter. Dat verandert als het bekende Qpark bord met logo zichtbaar wordt. In de Koningsstraat is ook een duidelijke verwijzing naar de parkeergarage aangebracht
- > De garage en de trappenhuizen komen door de wit geschilderde kolommen en wanden en de reflectie van de verlichting prettig op parkeerders over. Ook de gecoate vloeren dragen daar ook aan bij
- > De garage is schoon, alle verlichting brandt en lijkt wat onderhoud betreft op orde
- > De bebording en markering zijn geheel volgens de Qpark huisstijl aangebracht en duidelijk

Gemeentelijke parkeerterreinen

Voor het beoordelen van parkeerterreinen bestaat geen Espa award, maar wel een checklist 'keurmerk straatparkeren' ontwikkeld door het CROW. Daaruit volgen de volgende aanbevelingen:

- terrein Trans is een parkeerterrein voor binnenstadbezoekers en uitgaan. Het terrein is recent heringericht. Het terrein voldoet aan de normen. Met een kleine aanpassing van de bebording verbetert de beleving
- terrein Blauwe Golven: minder ter plaatse bekende bezoekers zullen het parkeerterrein als niet prettig ervaren. De parkeerfunctie in de toekomst zal bediscussieerd moeten worden. Doordat het terrein Blauwe Golven deels buiten gebruik was in de projectperiode is het aangeven van verbetermaatregelen niet goed mogelijk.
- terrein Koningsplein heeft een slechte bewegwijziging, er staan veel bomen en onduidelijke wegmarkering. Er staan veel vergunning parkeerders en zal in de praktijk nauwelijks worden gebruikt door de kortparkeerders.

- terrein Rijnkade-laag is een lang gerekt parkeerterrein dat naar het westen toe doodlopend is. Het wordt vermoedelijk gebruikt als elders in de binnenstad geen parkeerplaats wordt gevonden of als men op de Rijnkade moet zijn. Door de omstandigheden is er een onveilig gevoel en bebording en markering wordt gemist. Advies is van dit terrein een afzonderlijk project te maken. Vragen daarbij zijn; welke parkeerfunctie de Rijnkade laag moet hebben en welke uitstraling / beeld dit terrein krijgt vanaf de Rijn.

Bijlagen (achterin)

B.1 notitie Espa criteria

3 MEER AANDACHT VOOR TRANSFERIA

Samenvatting motie bij de nota

Bij de vaststelling van de nota "De Arnhemse Binnenstad binnen bereik" is de motie "Meer aandacht voor transferia" aangenomen. Daarin vraagt de raad een transferiumonderzoek te laten uitvoeren. De raad vraagt om meer aandacht voor parkeerlocaties aan de randen voor de stad, ter verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad. In kaart brengen geschikte parkeerlocaties met een goede OV ontsluiting, gelegen aan invalswegen, en verbetering van het functioneren van transferium Gelredome. Daarbij gebruik te maken van goede ervaringen uit den lande (wat zijn de succesfactoren) en gericht op het comfort van de binnenstadsbezoeker, zodat die (meer) gebruik gaat maken van de P+R. Ook de motie "Betere vindbaarheid parkeerplekken Gelredome en inzet verhogen" gaat over dit onderwerp, en wordt beantwoord met dit project.

Uitvoering

In de afgelopen periode is het transferiumonderzoek gedaan. Daarbij is gekeken naar het bestaande transferiumterrein Gelredome, maar is ook in kaart gebracht welk andere locaties geschikt zijn als transferium. De integrale projectgroep vanuit de afdelingen parkeerregie, vastgoed en mobiliteit heeft daarbij ook een bezoek gebracht aan Den Bosch om ervaringen op te halen. In deze rapportage willen we de raad informeren over de resultaten op hoofdlijnen en aanbevelingen te doen voor het vervolg.

Hieronder komen aan bod:

- > conclusies en aanbevelingen
- > behoefte aan een transferium
- > belang van goede communicatie
- > transferium Gelredome
- > waar in Arnhem?
- > oorwaarden ten aanzien van prijs, ov-dienstregeling, tickets

Het onderzoek Meer aandacht voor transferia past goed bij de bezoekersaanpak van het regionale programma Slim&Schoon Onderweg, dat is gestart in 2018. Het onderzoek naar effectievere inzet van P&R in Arnhem is een uitwerking van de bezoekersaanpak waarbij vermindering van het aantal auto's in en naar de binnenstad bijdraagt aan verbetering van de bereikbaarheid en vermindering van de verkeersdruk. Daarnaast levert een beter gebruik van P&R een reductie van de CO₂ uitstoot, ook een van de beleidsdoelen. In de bezoekersaanpak wordt uitgesproken dat door de verbetering van de P&R service op Gelderdome een jaarlijkse afname van ruim 24.000 extra ritten naar de binnenstad haalbaar moet zijn.

Conclusies

- > In de nabije toekomst zijn P&R terreinen nodig om bereikbaarheid van de binnenstad te waarborgen
- > P&R terreinen met een goede verbinding naar de binnenstad zijn noodzakelijk voor:
 - a. medewerkers in de binnenstad (vooral door de week)
 - b. bezoekers aan de binnenstad (vooral weekenden en evenementendagen)
- > Naast een functionele oplossing is P&R ook een gastvrije oplossing, waarin de binnenstadsbezoeker een keuze wordt geboden in de manier van reizen en parkeren. Naast parkeergelegenheid in de stad moet Arnhem serieus werken aan de mogelijkheid om net buiten het centrum te parkeren. Er is een doelgroep binnenstadsbezoekers die liever niet in het centrum komt met de auto en deze voorziening waardeert
- > In de huidige situatie is P&R Gelredome vooral een alternatief tijdens evenementen met veel bezoekers in de binnenstad
- > Op deze dagen loont het om pendelbussen in te zetten, los van regulier openbaar vervoer
- > Er is een groot draagvlak voor P&R bij binnenstadsondernemers
- > Om P&R te gebruiken moeten mensen verleid worden door gebruiksgemak, betrouwbaarheid en beperkte kosten. Het ongemak van overstappen op de bus moet gecompenseerd worden door een comfortabele reis en aankomst op de (gewenste) plaats van bestemming.
- > Gelredome en een locatie bij de locatie IPKW zijn kansrijk als P&R
- > De afstand en ruimtelijke gescheidenheid van parkeerterrein Gelredome en de HOV busverbinding zijn een beletsel voor het goed functioneren van transferium Gelredome. Een betere looproute is wenselijk
- > Bij meer inzittenden in een auto zijn de kosten van openbaar vervoer in de huidige situatie vaak hoger dan de parkeertarieven in de binnenstad: dan is parkeren in de binnenstad snel goedkoper.

- > Bij grote evenementen (ca. 12 keer per jaar) is P&R Gelredome niet beschikbaar
- > Succes is afhankelijk van goede communicatie.

Advies

1. een opknapbeurt te starten en beheersafspraken te maken voor terrein Gelredome. Voorbereiden verbeteren (digitale) communicatie over parkeren op Gelredome
2. P&R locaties mee te nemen in de uitwerking van het aanstaande HOV-actieplan van de provincie Gelderland
3. een plan te maken voor de aanpassing en terreinherinrichting van Gelredome met specifieke aandacht voor de bereikbaarheid van de HOV lijnbus en -haltes
4. een gecombineerd parkeer-OV kaartje voor meer personen op haalbaarheid te onderzoeken en mee te nemen in de ontwikkelingen voor de OV concessie 2022
5. beide bruggen naar de binnenstad te benutten, en een HOV verbinding naar de binnenstad via de Frostbrug te onderzoeken
6. de aankomstlocatie(s) van P&R in de binnenstad nader te onderzoeken zoals Willemsplein of Airborneplein

Inleiding

In het traject op weg naar de nota "de Arnhemse binnenstad binnen bereik" zijn diverse ideeën ontstaan die aan de bereikbaarheid van de stad kunnen bijdragen. Eén hiervan is meer gebruik te maken van transferia, ofwel de auto parkeren op een gunstige plek aan de rand van de (binnen)stad en verder reizen met het openbaar vervoer of de fiets.

Het parkeerterrein bij Gelredome doet al jaren dienst als P&R (Park& Ride) terrein om te parkeren en vandaar naar de binnenstad te reizen, maar is in de vergetelheid geraakt. De raad heeft opdracht gegeven de mogelijkheden van transferia in Arnhem te onderzoeken en vraagt daarbij bijzondere aandacht voor het functioneren van het P&R Gelredome.

Omdat in het algemeen gebruik gemaakt wordt van de benaming P&R zal in dit document ook gesproken worden over P&R.

Geschiede locaties

Een projectgroep is aan de slag gegaan om te onderzoeken welke parkeerlocaties er zijn aan de randen van de stad ter verbetering van de bereikbaarheid van de binnenstad. Het gaat dan om

geschikte parkeerlocaties gelegen aan de invalswegen met een goede OV ontsluiting. Daarbij is gekeken naar de mogelijkheden deze locaties geschikt te maken als P&R terrein en hoe dit zich verhoudt met de omvang van bezoekersstromen naar de (binnen) stad. Naast meer ruimte voor parkeren draagt een P&R terrein bij aan het verlichten van de verkeersintensiteit richting het centrum.

Daarnaast is het reeds bestaande P&R terrein Gelredome doorgelicht en is uitgezocht op welke wijze dit terrein beter kan functioneren.

De doelstelling van deze twee onderzoeken is meer inzicht te geven of, en onder welke voorwaarden P&R terreinen kunnen bijdragen aan een betere bereikbaarheid van de binnenstad.

Bij het onderzoek is gekeken naar succesfactoren van P&R terreinen in andere steden waaronder 's Hertogenbosch waar hiermee al tientallen jaren veel ervaring is opgedaan. Verder is gekeken naar het gedrag van de gemiddelde parkeerder en daarbij is gebruik gemaakt van onderzoek hiernaar. Resultaat hiervan is inzicht in de voorwaarden waarop mensen bereid zijn tot parkeren op afstand en de voordelen die dit oplevert ten opzichte van de parkeer voorzieningen in de binnenstad.



3.1 Verkeersstromen naar de binnenstad

Behoeftte aan transferium

De algemene conclusie is dat mensen verleid moeten worden door gebruiksgemak, betrouwbaarheid en beperkte kosten. Mensen rijden het liefst door naar het centrum van de stad en parkeren daar. Het ongemak van overstappen op OV moet gecompenseerd worden door een comfortabele

aankomst op de plaats van bestemming. Er is wel een doelgroep, (senioren, relatief onbekend in Arnhem) die niet graag rijdt tot in de binnenstad en eerder gebruik zal maken van een P&R. Met de bestaande voorzieningen is Arnhem op reguliere dagen redelijk goed bereikbaar en is er voldoende parkeercapaciteit. Problemen ontstaan er op drukke winkel weekenden bijvoorbeeld rond de feestdagen en bij evenementen in of in de buurt van het centrum. Er leeft een grote wens vanuit de ondernemers van de binnenstad om juist op die dagen te zorgen dat de stad goed bereikbaar is. Het bestaande P&R Gelredome voorziet in de behoefte van mensen die liever niet in de binnenstad reizen of bij forensen die niet dagelijks betaald willen parkeren in het centrum. Voor deze doelgroepen voldoet de regulier OV verbinding met de stad.

Congestie

Het bijkomend voordeel van een intensief gebruik van P&R terreinen is dat er dit betekent dat er minder auto's naar de binnenstad rijden. Dit voorkomt opstoppen richting het centrum. Om te bepalen op welke dagen extra ingezet moet worden om het P&R te promoten blijft overleg tussen gemeente en de ondernemers in de binnenstad nodig. Natuurlijk kan de hoeveelheid verkeer in de loop van de tijd ook toe- of afnemen. Monitoren en overleg blijft wenselijk. De bezetting van de parkeergarages is een goede graadmeter. In de huidige situatie is er alleen op drukke zaterdagen een piekdrukke.

Belang van goede communicatie

Arnhem heeft één P&R terrein te weten Gelredome. Het probleem is echter dat dit nauwelijks bekend is. Er is een inventarisatie gemaakt van de media waarin het P&R genoemd staat en welke informatie hier gegeven wordt. Dit is volstrekt onvoldoende. Het is bijvoorbeeld niet duidelijk dat men niet hoeft te betalen voor het parkeren op het terrein. Ook in de voorbereiding op een bezoek aan de stad is deze informatie niet te vinden. Eénmaal op het terrein mist de bewegwijzering. Ook is er onvoldoende informatie over het gebruik van OV voor het vervolg van de reis. Een communicatieplan geeft aanbevelingen voor een goede informatie over de P&R mogelijkheden voor de bezoekers. Informeren is niet alleen een taak van de gemeente. Bij de marketing communicatie van ondernemers of organisatoren van evenementen om bezoekers naar de stad te trekken hoort ook informatie over de bereikbaarheid en parkeergelegenheid. City marketing speelt hierin een rol.

De kosten voor bewegwijzering bedragen eenmalig ca. € 15.000, - per terrein en vraagt maximaal 20% van dit bedrag voor jaarlijkse aanpassing.

P&R Gelredome

In dit onderzoek is diep ingegaan op de mogelijkheden en onmogelijkheden van het Gelredome terrein. Er zijn veel mogelijkheden om de functionaliteit van het terrein te verbeteren. Enkele daarvan zijn ingrijpend.

Gebruik tijdens evenementen in Gelredome

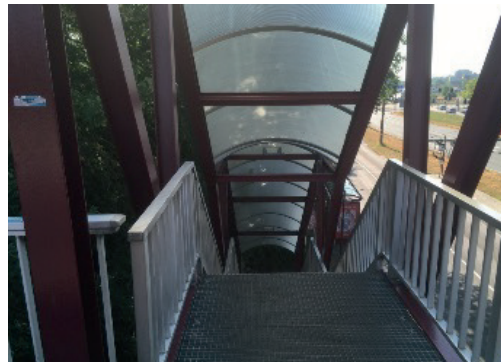
Tijdens grote evenementen is het terrein, volgens contract, exclusief beschikbaar voor de exploitant van het Gelredome. Dit betekent dat de beschikbaarheid van het terrein niet op alle dagen van het jaar gegarandeerd kan worden. In de huidige situatie gaat het om tien tot twintig dagen in het jaar, voornamelijk in het weekend. Bij nieuwe contract onderhandelingen kunnen hier wel ander afspraken over gemaakt worden maar daaruit volgt dan weer dat er compensatie van de verloren parkeerplaatsen nodig is. Dit lijkt niet haalbaar.

Verantwoordelijkheid onderhoud

Door onduidelijke afspraken in het verleden met Exploitatiemaatschappij Gelredome is onvoldoende duidelijk wie nu verantwoordelijk is voor het onderhoud van het P&R terrein. Gevolg is dat dit terrein nu niet onderhouden wordt. Het is absoluut noodzakelijk dat de verantwoordelijkheid van het terrein belegd wordt. Omdat het openbare ruimte betreft in eigendom van de gemeente is zal de gemeente dit onderhoud in het takenpakket op zich moeten nemen.

Aanpassingen op het terrein

De verbindingen van het parkeer terrein Gelredome met de bushalte door middel van een loopbrug over de weg wordt als onvoldoende of zelfs slecht beoordeeld. In theorie is deze brug bruikbaar maar voor de meeste bezoekers is de brug een enorme drempel om gebruik te maken van het P&R.



3.2 Bestaande loopbrug is oncomfortabel en drempel te ver

De mogelijkheid bestaat om het terrein op enkele punten aan te passen om daarmee de overstap op het OV meer eenvoudiger en meer comfortabel te laten verlopen. Suggesties zijn:

- Verplaats de uitgang van het terrein
- Maak midden geleiders op de toegangsweg om veilig te kunnen oversteken (kosten ca. € 175.000,--)
- Er zijn nu twee bushaltes direct na elkaar, één daarvan kan vervallen.
- Bewegwijzering op het terrein verbeteren (zie ook Communicatie)



3.3 Bovenaanzicht transferium Gelredome met opties looproutes

IPKW (Industriepark Kleefse Waard)

Een nieuw kansrijk terrein is het IPKW aan de Westervoortsedijk. Becijferd is dat veel bezoekers aan het centrum komen vanuit de Achterhoek via het Velperbroek. Verder zijn er veel bezoekers uit Westervoort en Duiven die via de brug de Westervoortsedijk op rijden. Samen zo'n 40%.

Op drukke dagen kan het een uitkomst zijn wanneer een deel van de bezoekers parkeert bij het IPKW en vanaf dat punt per (pendel)bus verder reist naar de stad.

Het beoogde parkeerterrein is geen eigendom van de gemeente Arnhem maar van het IPKW.

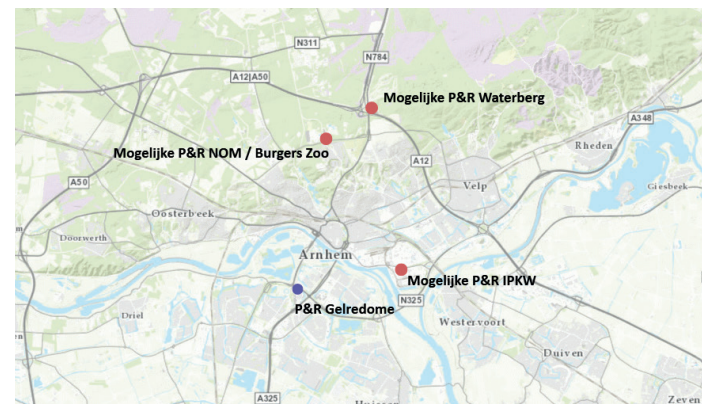
Mogelijk zijn er afspraken te maken voor het gebruik van dit deel van het terrein in de weekenden. Het gaat om een terrein met de capaciteit van ca. 200 auto's. Het belang van IPKW ligt in een goede verbinding (OV / fiets) tussen het bedrijventerrein en de binnenstad. Op doordeweekse dagen is het parkeerterrein bezet met auto's van mensen die op het terrein werken.

Overige locaties

Er zijn ook andere locaties in de stad onderzocht op de potentie van een P&R terrein. Deze blijken echter om de volgende redenen minder geschikt:

- > Burgers Zoo / Openlucht Museum. De parkeerterreinen zijn eigendom van de attractieparken en op weekenddagen geheel bezet. De bereikbaarheid van de stad met het OV is redelijk maar niet optimaal.
- > Waterberg. Waterberg is een prima poolparkeerplaats. Als P&R terrein voor bezoekers aan de binnenstad minder geschikt omdat men dan nog een behoorlijk eind moet reizen met de bus.
- > Papendal. Op Papendal kan men prima parkeren maar de afstand naar de binnenstad is erg groot en daarmee niet comfortabel.
- > Arnhem Zuid (Station). Dit is in principe een prima plek om de auto te parkeren en vandaar met de trein of bus naar het centrum te reizen. Het is echter nog eenvoudiger om dan door te rijden naar Gelredome.

Bij een optimaal gebruik van het P&R Gelredome, en mogelijk IPKW, is de parkeer capaciteit in de binnenstad voldoende en hoeft men niet te vrezen voor opstoppen. Vanuit alle windstreken kunnen bezoekers eenvoudig het Gelredome bereiken wanneer men niet in de binnenstad wil parkeren.



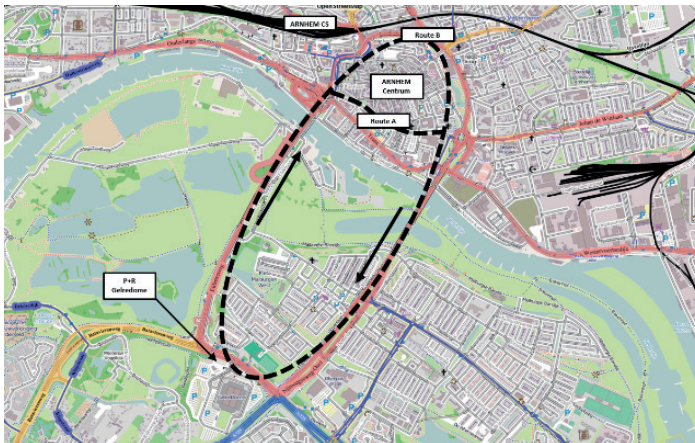
3.4 Ligging locaties

Concessie of pendelbus

voor beide terreinen geldt dat het OV volgens de huidige concessieafspraken te wensen overlaet om een goede en aantrekkelijke verbinding te zijn met de binnenstad. Voor de volgende concessie (vanaf 2022) kunnen hierin verbeteringen komen:

- route vanaf Gelredome naar het Centraal Station via een herkenbare halte centraal in de binnenstad.
- hogere frequentie verbinding IPKW - binnenstad.

Pendeldiensten op drukke dagen van en naar de binnenstad zijn een betere oplossing tot de nieuwe concessie periode in 2022 van start gaat. De ervaring moet leren of pendelbussen op drukke dagen een blijvende oplossing zijn. Daarbij gaat het om bekendheid van het publiek (onregelmatige dienst) en de frequentie waarop één bus de P&R locatie en binnenstad kan bedienen. De kosten van inzet pendelbussen moeten worden toegeschreven aan het evenement. Het verdient wel aanbeveling om een bedrag te reserveren dat de gemeente jaarlijks vergoed aan de inzet van pendelbussen als bijdrage aan de bereikbaarheid van de binnenstad. De kosten voor één pendelbus per dag, voor circa 6 uur, bedraagt ongeveer € 1.000,- .



3.5 Ringlijn als optie?

Kosten P&R

De kosten van P&R moeten opwegen tegen de moeite die men neemt en de prijs van parkeren in de stad.

In de huidige situatie in Arnhem is het parkeren bij P&R Gelredome gratis en betaalt men voor de rit met de bus naar de stad en weer terug. De kosten voor een vervoer bedragen ca. € 5,- per persoon. In het centrum van de gemeente Arnhem kost het parkeren op straat € 2,90 per uur. In de gemeentelijke parkeergarages is dat nog iets lager overdag (€ 2,52 per uur). Het maximale tarief in de garages is € 15,20 per 24-uur.

De garage Velperplein hanteert vergelijkbare tarieven, de garage Broerenstraat (eigendom Q-park) hanteert hogere tarieven.

Wanneer men met meer dan twee personen reist, is het al snel goedkoper om in de binnenstad te parkeren in een garage.

In 's Hertogenbosch betaalt men een vast bedrag voor het gebruik van een P&R. Het parkeerticket is ook geldig als vervoerbewijs voor de pendelbus. Het ticket kost € 4,- en is geldig voor maximaal 4 personen. Men betaalt dus per auto. De extra kosten die gemaakt worden voor de pendelbus worden bijgelegd door de gemeente en bekostigd uit de parkeer exploitatie .

Rekenvoorbeeld: het is goedkoper om op drukke dagen een pendelbus in te zetten en daarmee gratis vervoer naar het centrum aan te bieden. Bij een gemiddelde bezetting van drie personen per auto zijn de kosten voor het openbaar vervoer $3 \times € 5,- = € 15,-$. In geval van 200 geparkeerde auto's gaat het om € 3000,-. Wanneer een parkeerticket € 5,- kost zijn de inkomsten € 1.000,- . Voor € 2.000,- kan er ook een pendelbus rijden.

Een P&R ticket kan niet veel duurder zijn dan € 5,-. Men kiest dan liever voor het parkeren in de stad.

4 PILOT FLITSPARKEREN

Samenvatting projectvoorstel uit de nota

Uit het oogpunt van gastvrijheid is het wenselijk om op een aantal locaties (zeer) kort te kunnen parkeren. Insteek is dat deze parkeerplekken voorzien in de behoefte van bezoekers om voor een korte boodschap even snel de auto op een parkeerplaats dichtbij de bestemming nabij het centrum te kunnen parkeren.

Het kort parkeren ofwel flitsparkeren wordt gerealiseerd door een pilot te starten op twee locaties nabij het centrum. Het gaat om 3 à 4 parkeerplaatsen 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. De pilot zal een jaar na starten worden geëvalueerd.

Flitsparkeren in coalitieakkoord

In het coalitieakkoord is ook een passage opgenomen over flitsparkeren, als onderdeel van afspraak 3.6. Deze is inhoudelijk afwijkend van het projectvoorstel uit de nota 'De Arnhemse Binnenstad binnen bereik'.

We voeren flitsparkeren in (circa 60 plaatsen, locatie en duur in overleg met ondernemers en bewoners). Om onnodig zoekverkeer zo veel mogelijk te voorkomen wordt bij voorkeur ingezet op concentratie van alle flitsparkeerplekken op enkele locaties (bij voorkeur 3) en op intelligente zoekhulpmiddelen;

Flitsparkeren Platform Binnenstad Arnhem

Een van de speerpunten van de aanpak Bereikbaarheid en parkeren van PBA is project 3/2018 'Flitsparkeren introduceren'. Dit project is in september 2018 toegelicht door de werkgroep Bereikbaarheid en parkeren.

Het doel is: Gastvrij en schoon, snel in en uit de stad kunnen voor korte boodschap. Niet ongeoorloofd parkeren of zoeken naar een plek in en om de centrumring.

Dat geeft onnodig veel verkeer, overlast en oponthoud.

Het idee: Flitsparkeren, half uur!, voor korte boodschap in de binnenstad. Met blauwe schijf of kentekenregistratie? Ervaringen uitzoeken! Anders dan de gemeente adviseert PBA niet een pilot te doen met een paar plekken, maar meteen het volwaardige project vorm te geven voor de gehele binnenstad! Je kunt alleen weten of het werkt als er in de ring verschillende mogelijkheden zijn en toegang tot de binnenstad.

Uitvoering

De uitvoering van het project pilot flitsparkeren is gestart na de zomer van 2018. Flitsparkeren is geen bekend fenomeen in Nederland. Uitgangspunt in de opzet van de pilot zijn de verschillende invalshoeken en het bepalen van een haalbare en succesvolle pilot. Doel is om in overleg met PBA en mede op basis van de voorgestelde locaties van het PBA te komen tot een aantal flitsparkeerplaatsen in het centrum, waarbij ook ervaringen met flitsparkeren buiten Arnhem worden betrokken, onder andere uit Deventer.

Doel is tot een haalbare en succesvolle pilot te komen. Dat betekent een pilot waar de kaders helder zijn, die goed voorbereid en uitvoerbaar is, die aanslaat bij het publiek en daarmee ook na de pilotperiode een vervolg kan krijgen.

Allereerst moeten daarvoor de criteria bepaald worden. Antwoorden moeten worden gevonden ten aanzien van de criteria en uitgangspunten:

A. locatie

- in hoeverre nabij de bestemming kernwinkelgebied of in aanloopstraten
- spreiding rondom het centrum
- uitgangspunt: mag in principe niet ten koste gaan van bestaande parkeerruimte; niet in voetgangersgebied
- duidelijk onderscheid tussen flits- en overige parkeerplekken
- aantal plaatsen, geclusterd of losliggend

B. parkeerduur

- uitgangspunt: beperking van parkeerduur. Voorstel is een maximale parkeerduur van een ½ uur
- juridische basis voor handhaving parkeerduurbeperking
- haalbaarheid handhaving in termen van controle en financiering

C. tarief

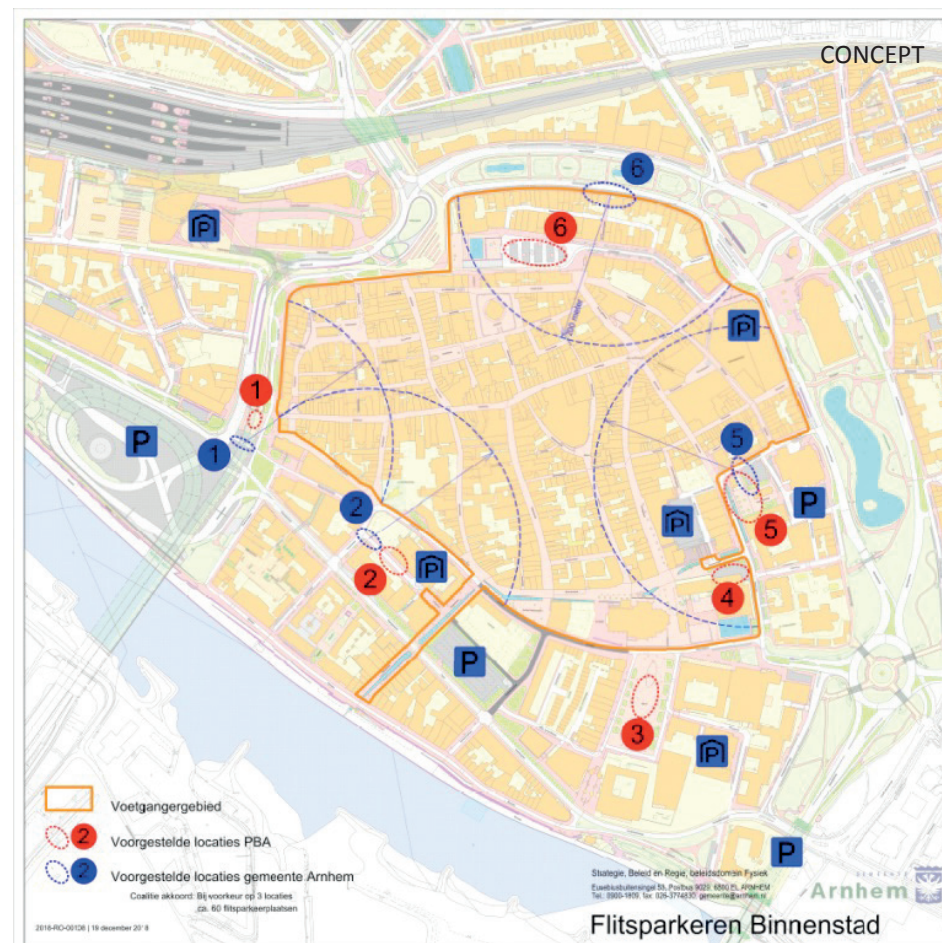
- bestaande indeling tarifiering
- ongewijzigd uurtarief

D. overig

- oomvang pilot: beperkt of binnenstad breed
- klantgerichtheid stelt eisen aan communicatie. Compleet en doordacht: wat is nodig voor een goed gebruik en begrip?
- wat zijn de (eventuele) gevolgen voor vergunninghouders
- opzet en uitwerking van handhaving- en monitoringsplan tbv. evaluatie
- kosten pilot, inzet extra handhaving, ontwikkeling parkeeropbrengst
- in hoeverre is besluitvorming nodig

Voortgang

Begin 2019 is de eerste uitwerking met PBA besproken. Daarbij is de conclusie dat voorlopig wordt uitgegaan van 3 tot 4 locaties ten oosten, noorden en ten zuid-westen van de binnenstad met een aantal parkeerplaatsen. De preciese uitwerking hiervan is gaande. Het streven is om dit voorjaar te komen tot een uitgewerkt voorstel voor de pilot, waarover besluitvorming mogelijk is.



4.1 concept locaties flitsparkeren (nader uit te werken)

5 VENSTERTIJDEN VOETGANGERSGEBIED

Samenvatting projectvoorstel en vraagstelling uit de nota

In het voetgangersgebied krijgen leefbaarheid, verkeersveiligheid en een rustige winkelomgeving prioriteit. Daarom is de binnenstad afgesloten voor gemotoriseerd verkeer. Bevoorrading en andere werkzaamheden dienen zoveel mogelijk plaats te vinden binnen de zogenaamde venstertijden, elke dag van 06.00-11.00 uur. Voertuigen kunnen het gebied dan vrij inrijden om te laden en te lossen.

Parkeren is niet toegestaan.

Een beperkt aantal mensen en bedrijven krijgt een ontheffing om ook buiten de venstertijden in de binnenstad te mogen rijden. De ondernemers en bewoners hebben aangegeven dat de venstertijden onvoldoende strak gehandhaafd worden waardoor er ook buiten de venstertijden voertuigen in het voetgangersgebied rijden.

Uitvoering

Voor de uitvoering zijn een aantal concrete stappen gezet. Er zijn drie deelvragen te beantwoorden:

1. In het voetgangersgebied worden de venstertijden onvoldoende gehandhaafd volgens ondernemers en bewoners; de beleving is dat er teveel voertuigen rijden buiten de venstertijden
2. Kan een compacter winkelgebied aanleiding zijn voor aanpassing van het voetgangersgebied? Zijn er mogelijkheden het winkelgebied compacter te maken, bijvoorbeeld door de afsluitingen te verschuiven?
3. Welke mogelijkheden zijn er om de binnenstad open te stellen voor bevoorrading op zon- en feestdagen?

De beantwoording van bovenstaande vragen is recentelijk gebeurd maar nog niet uitgebreid besproken met het PBA of belanghebbenden. Dat gebeurt in de komende periode, zowel via de werkgroep Parkeren en Bereikbaarheid van PBA als via een bredere binnenstadsbijeenkomst (oa. openingstijden zondag). Naast bovenstaande vragen zijn een aantal snelle acties of quick wins gedaan ten aanzien van de problemen op de Korenmarkt en de afsluiting binnenstad.

Conclusies en advies

- > door door aanscherping van de handhaving van het venstertijdengebied rijden of parkeren er buiten de venstertijden minder voertuigen in het voetgangersgebied. Dat is ondermeer gebeurd op de Korenmarkt. Daarnaast is de binnenstadsafsluiting aan de zijde van de zuidelijke binnenstad verbeterd, waardoor het inrijden van de binnenstad door oneigenlijk verkeer wordt voorkomen.
- > de verwachting is dat met genoemde aanpassingen een belangrijk deel van de klachten is verholpen
- > voorstel is op dit moment de omvang van het voetgangersgebied te handhaven in relatie tot actuele veranderingen in het retaillandschap
- > met de stad bepalen hoe de openstelling (venstertijden) op zondagen er uit moet zien en dit vastleggen in een herziening van van de nota "Rijden in het voetgangersgebied" uit 2011. E.e.a. is een uitwerking van de beantwoording van de art.44 vragen "Bevoorrading en toegankelijkheid binnenstad op zondag" uit juli 2018

Snelle acties en quick-wins

In de uitvoering zijn allereerst een aantal concrete stappen gezet (als quick-wins). Dat betreft ondermeer de aanpak van overlast door parkerende voertuigen in het voetgangersgebied zoals op de Korenmarkt. Daarnaast is het systeem van de binnenstadsafsluiting doorgelicht. Door de herinrichting van de zuidelijke binnenstad bleken aan de zuidkant van het voetgangersgebied nog toegangen beschikbaar die niet fysiek waren afgesloten. De verwachting is dat met inzet op handhaving en aanpassingen aan de toegangen een belangrijk deel van de klachten is verholpen.

> Korenmarkt

De overlast van parkerende voertuigen op de Korenmarkt is aangepakt. Laden en lossen is tijdens venstertijden toegestaan, parkeren niet. In samenspraak met ondernemers en de gemeentelijke handhavers zijn chauffeurs van geparkeerde voertuigen op de Korenmarkt aangesproken en later ook bekeurd. Ondernemers zijn daarin belangrijk geweest als tipgever van overtredingen. Twee maal daags maakt handhaving een ronde door het gebied en wordt opgetreden tegen overtreders van de regeling.

> Functionele afsluiting binnenstad

Tijdens de totstandkoming van de nota was de aanleg van de zuidelijke binnenstad in volle gang. Terugkijkend lijkt het dat de klachten over het (illegaal) inrijden van de binnenstad hier mee te maken hebben. Door de werkzaamheden is het systeem van binnenstadsafsluiting gedurende een

periode niet 'waterdicht' geweest (tot in 2018), en heeft allerlei verkeer relatief makkelijk de binnenstad kunnen in- en uitrijden doordat binnenstadsafsluitingen buiten werking waren. De ervaring leert dat verkeer, ondanks het verbod, toch gebruik maakt van dit soort toegangen. De laatste 'open verbinding' bij de Weverstraat is in november 2018 fysiek afgesloten.

Beantwoording onderzoeksvragen

De drie hoofdvragen zijn hieronder uitgewerkt en beantwoord. Dit betreft de beantwoording op hoofdlijnen. De bespreking met PBA, ondernemers en bewoners van de binnenstad staat binnenkort gepland.

Vraag 1.

In het voetgangersgebied worden de venstertijden onvoldoende gehandhaafd volgens ondernemers en bewoners; de beleving is dat er teveel voertuigen rijden buiten de venstertijden

Antwoorden:

1. Hoeveel auto's/voertuigen rijden er buiten de venstertijden in het voetgangersgebied (bepaal schaal en omvang)? Welk onderscheid is daarbij aan te brengen naar type berijder?

De toe- en uitgangen van de binnenstad en het voetgangersgebied zijn in kaart gebracht. Op zeven locaties staan fysieke afsluitingen ofwel verzinkbare palen. De bewegingen van deze palen worden geregistreerd (omhoog/ omlaag), maar het bezoekmotief van het voertuig wordt niet vastgelegd. Onduidelijk is of het gaat om een auto die een eigen parkeerplek heeft, er sprake is van de vrachtwagen van een toeleverancier of dat een pakketbezorger het gebied betreedt of verlaat. Nader onderzoek kan hier duidelijkheid in verschaffen en het bezoekdoel achterhalen. Gezien de kosten van zo'n onderzoek (ca. € 20.000,-) wordt hier op dit moment hier niet voor geopteerd, ook gezien de genoemde quickwins. In een later stadium kan het onderzoek alsnog uitgevoerd worden.

2. Hoe werkt de huidige regeling ten aanzien van:

a. Voertuigen die voor 11 uur 's ochtends binnenrijden, zijn die ook vertrokken na 11 uur?

Het gebied is een open lus, waarmee bedoeld wordt dat een voertuig dat voor 11.00 uur het voetgangersgebied inkomt altijd weer het gebied kan verlaten. De afsluiting gaat altijd naar beneden. De ervaring is dat voertuigen die 's ochtends het gebied betreden nagenoeg altijd voor 11.00 uur weer weg zijn. Dat is op zich ook logisch: men mag niet parkeren (dit wordt gesanctioneerd) en expeditie verkeer wil in principe een volgende bestelling bezorgen.

b. Afgifte van dagonthefingen?

Buiten de venstertijden (van 11.00 tot 06.00 uur) is inrijden van het voetgangersgebied fysiek niet mogelijk, tenzij men een ontheffing heeft. Met een ontheffing is in de regel alleen laden en lossen toegestaan, geen parkeren.

Per kenteken kan drie keer per maand een ontheffing aan worden gevraagd. De uitgifte is op dit moment niet gekoppeld aan kentekens waardoor de regeling niet aantoonbaar naar behoren werkt. De regeling behoeft aanpassing. Een oplossing hiervoor kan zijn door met camera's te werken (zie punt 3.)

c. Parkeren van voertuigen, onder meer op de Korenmarkt. Hoe kan dit tegengegaan worden?

Voor de handhaving van de regeling buiten venstertijden zorgt parkeerbedrijf P1. Twee maal daags maakt men een ronde door het voetgangersgebied en wordt opgetreden tegen overtreders van de regeling. Bestuurders van voertuigen zonder ontheffing krijgen een waarschuwing of een boete. Eenzelfde ronde wordt in de middag nogmaals gelopen. Vanwege signalen van ondernemers op de Korenmarkt wordt specifiek in dat gebied dagelijks drie rondes gelopen. Deze extra ronde heeft niet geleid tot aantoonbaar meer boetes of waarschuwingen.

d. Is de handhaving effectief genoeg?

De gemeente is op dit moment tevreden over de handhaving door P1. De handhavers doen wat gevraagd wordt en weten een goede balans te vinden tussen waarschuwen en beboeten. Men kent het gebied (de bottlenecks en potentiële overtreders) inmiddels goed zodat zij daar op kunnen acteren als de situatie daarom vraagt.

3. Welke aanbevelingen zijn er ten aanzien van het toegangsbeleid van het voetgangersgebied? Verhoging kwaliteit

De zeven afsluitbare toegangen tot het voetgangersgebied hebben allen een verschillende uitstraling en zijn van een verschillend kwaliteitsniveau. De ambitie is de afsluitingen te verbeteren en te streven naar een eenduidige en kwalitatief hogere uitstraling. Voorbeeld hiervan is de recente uitvoering Broerenstraat of Turfstraat. Uitvoering in tweede helft 2019 of medio 2020.

Camera's

Ter verbetering van de handhaving en vanuit kostenbesparingen wordt gewerkt aan een plan voor het plaatsen van camera's bij de afsluitingen. Door kentekenherkenning kan de toegangscontrole van het binnenstadsgebied worden geautomatiseerd, waardoor in de toekomst geen (fysieke) passen meer hoeven worden afgegeven, en kunnen rechten digitaal worden verwerkt. Hiermee kan ook voorkomen worden dat er per kenteken teveel dagonthefingen afgegeven worden. Het plan voor toepassing van camera's wordt eerst voorgelegd aan de raad.

Meer duurzaamheid en gebundeld vervoer

Het meer bundelen van vervoersstromen scheelt veel verkeersbewegingen. Daar is het kernwinkelgebied bij gebaat. De mogelijkheden voor distributie vanuit een centraal knooppunt moeten nader worden onderzocht en idealiter is het vervolgvervoer elektrisch. Ook duurzaamheid in brede zin kan meer gepromoot of beloond. Elektrisch vervoer of toelevering met (elektrische) bakfietsen is steeds meer te zien in de binnenstad (Picnic, DHL etc.) maar kan verder doorgroeien. Op basis van de Green Deal Zero Emission Stadslogistiek wordt dit ook de eis in 2025. Het verdient aanbeveling dat vooruitlopend daarop voorbereidende maatregelen worden getroffen over randvoorwaarden en implementatie hier van met passende maatregelen ten aanzien van de toegangsbeleid voetgangersgebied.

Handhaven van bestaande tijden

De beleidsregels zijn tot stand gekomen met input van ondernemers. Daarbij is tegemoet gekomen aan de wens van ondernemers voor verruiming van 10.00 uur naar 11.00 uur 's ochtends. Besproken kan worden of deze wens nog steeds van toepassing is. De verwachting is dat dit zo is.

Vraag 2.

Kan een compacter winkelgebied aanleiding zijn voor aanpassing van het voetgangersgebied? Zijn er mogelijkheden het winkelgebied compacter te maken, bijvoorbeeld door de afsluitingen te verschuiven?

Antwoorden:

- 1. Het retaillandschap wijzigt, en de vraag is hoe het winkelgebied compacter is te maken. Wat betekent dit in relatie tot de omvang van het voetgangersgebied? Kan dit een (deel van de) oplossing zijn?*

De vraag is of met het krimpen van het winkelbestand en compacter maken van het kernwinkelgebied ook het gebied van binnenstadsafsluiting moet worden verkleind. Een compacter winkelgebied kan bijdragen aan de transformatie van de binnenstad van place to buy naar place to meet en geeft mogelijk ruimte voor het toevoegen van functies in de binnenstad.

Op dit moment is de overweging dat het voetgangersgebied logisch is opgezet en onder andere zo tot stand is gekomen vanwege de omliggende Singel/Centrumring structuur. De huidige inrichting is zorgvuldig tot stand gekomen en in de loop der jaren fijngeslepen. De gehele infrastructuur (fysieke afsluiting) is hierop aangepast en de huidige afsluitingen zijn in overleg met stakeholders tot stand gekomen. Eventuele aanpassing van het voetgangersgebied vergt ook een investering in inrichting (verplaatsing van afsluitingenlocaties) en bestrating.

Er zijn momenteel geen concrete aanleidingen om de afsluitingen aan te passen behalve de eerder genoemde kwaliteitslag. Dit onderwerp dient ook met stakeholders van PBA besproken te worden, maar de eerste inschatting is dat ingrepen in de locaties van toe- en uitgangen van de binnenstad niet de oplossing is om tot een compacter winkelgebied te komen.

Vraag 3.

Welke mogelijkheden zijn er om de binnenstad open te stellen voor bevoorrading op zon- en feestdagen?

Antwoorden:

- 1. Sinds 2018 zijn de winkeltijden op zondagen verruimd. Moeten voor de zondag dezelfde venstertijden gaan gelden of moeten deze afwijken van de regel?*

De aanleiding voor de verruiming van de winkeltijden op zondag is de door de raad aangenomen wijziging van de verordening van de winkeltijden Arnhem in maart 2018. Hiermee is openstelling van winkels op zon- en feestdagen gelijk aan werkdagen. De huidige regeling voor venstertijden uit de nota "Rijden in het voetgangersgebied" uit 2011 voorziet niet in venstertijden op zondag. In de huidige regeling is bevoorrading op zon- en feestdagen niet toegestaan, tenzij een dagontheffing wordt gebruikt.

Over de aanpassing van de venstertijden zijn in 2018 raadvragen art.44 "Bevoorrading en toegankelijkheid binnenstad op zondag" gesteld (beantwoord in juli 2018). Bij de beantwoording van de vragen is aangegeven dat er mogelijkheden zijn om de binnenstad open te stellen voor de bevoorrading op zon- en feestdagen, mits daar draagvlak voor is. Uit onderzoek blijkt dat de meeste vergelijkbare steden voor de openstelling op zondag dezelfde tijden hanteren als op werkdagen en de zaterdag. Maar er zijn ook andere mogelijkheden, mits duidelijk en herkenbaar.

Voorstel is de mogelijke opties voor te leggen aan de stakeholders in de binnenstad met inachtneming van bijvoorbeeld de zondagsrust voor bewoners. De beleidsregels spreken overigens niet specifiek over feestdagen. Dat betekent dat de venstertijden onder de huidige regeling ook op feestdagen van toepassing zijn en er dan bevoorraad mag worden, tenzij de feestdag op een zondag valt. Na duidelijkheid moet de aanpaste regeling van venstertijden worden vastgelegd in een herziening van nota "Rijden in het voetgangersgebied" en de noodzakelijke verkeersbesluiten waarin ook vervoerders worden betrokken zoals KHN en TLN (Transport en Logistiek Nederland) en verladersorganisatie EVO.

6 FIETSPARKEREN ARNHEM CENTRAAL

Samenvatting projectvoorstel uit de nota

Het fietsparkeren in het stationsgebied Arnhem CS functioneert niet naar wens. In het masterplan Arnhem Centraal is als centraal uitgangspunt gekozen dat alle gebruikers van het station en stationsgebied in één overdekte stalling moeten parkeren. Niet alleen reizigers staan in de fietsenkelder onder de OV terminal, ook bezoekers van de winkels en bioscoop in het stationgebied moeten hier gebruik van maken. Door afstand, onbekendheid en toegangsregeling werkt dit niet. Daarnaast is in de stalling de regeling '1e 24 uur gratis' ingevoerd waarvoor een OV-chipkaart nodig is. Door het betaald maken van het stallen en de invoering van het verplicht gebruik van de OV-chipkaart 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. Tenslotte is in augustus 2018 de gratis stalling aan de Sonsbeekzijde komen te vervallen door nieuwbouw, en komt de tijdelijke stalling voor Pathé eveneens te vervallen.

Uitvoering

Voor het project fietsparkeren is de evaluatie van de *pilot fietsparkeren station Arnhem CS* leidend. Bij de openstelling van het station in 2015 is in samenspraak met NS een pilot gestart, om de opzet van de stalling en de uitwerking en effecten van betaalregime, toegankelijkheid, openstelling etc. te kunnen meten. In samenspraak met NS is besloten de pilot te verlengen tot 1 juli 2019 om een goede en complete evaluatie mogelijk te maken.

Naast de centrale stalling onder de OVT is ook de Sonsbeekzijde onderdeel van de evaluatie. Sinds de opheffing van de gratis stalling aan de Amsterdamseweg, is de capaciteit van het stationsgebied aan deze zijde met ca. 800 plaatsen verminderd. Daarnaast is hiervoor gekozen omdat de Citostalling aan de Sonsbeekzijde mogelijk geautomatiseerd wordt, vanuit kostenbesparingen.

Doelen van de evaluatie zijn:

1. evaluatie periode 2015-2018, ervaringen en verbeterpunten
2. verbetering van de situatie fietsparkeren bij station Arnhem CS
3. de exploitatieovereenkomst 2019-2024
4. basis voor visie fietsparkeren station Arnhem 2020-2030

NS, gemeente en provincie Gelderland willen de evaluatie ook gebruiken voor het verbeteren van de situatie fietsparkeren bij station Arnhem en in het stationsgebied, voor de reiziger en de bezoeker. Daarbij wordt er gezocht naar nieuwe, innovatieve en slimme oplossingen.

In de evaluatie moeten ook het Bestuursakkoord Fietsparkeren stations uit 2016 en andere relevante ontwikkelingen zoals het provinciaal beleid rond OV-knopen een plaats krijgen. De evaluatie gaat ondermeer in op :

- > gebruik en gebruikers: dagelijks gebruik, profiel station Arnhem, reizigers vs bezoekers stationsgebied (stedelijk attractiepunt)
- > eerste 24 uur gratis regime
- > toegankelijkheid stalling voor alle gebruikers stationsgebied
- > functioneren stalling, stallingsduur, fietstelsysteem
- > voorwaarden voor gebruik centrale stalling in plaats van in openbare ruimte
- > verbetering fietsparkeerkwaliteit
- > gelegenheid tot gratis langparkeren fiets bij Arnhem Centraal Station
- > bemensing en automatisering
- > beleving en ruimtelijke kwaliteit, onder meer handhaving openbare ruimte

De evaluatie moet in mei 2019 beschikbaar komen, gevolgd door een voorstel met aanpassingen en maatregelen.

7 SCHOUW EN KLEINE MAATREGELEN

Samenvatting projectvoorstel uit de nota

De schouw is de aanpak om snel en "met de stad" maatregelen te nemen die een bijdrage kunnen leveren aan de gastvrijheid en bereikbaarheid van de binnenstad. De maatregelen zijn snel en eenvoudig uit te voeren doormiddel van een schouw ter plaatse.

Uitvoering

Hieraan is nog onvoldoende uitwerking gegeven. Om het onderwerp opnieuw onder de aandacht te brengen zijn nieuwe afspraken gemaakt met de projectleider. Aandachtspunt is de bekostiging van maatregelen.

8 PARKEREN ALS LOYALITEITS-INSTRUMENT

Samenvatting projectvoorstel uit de nota

Arnhem maakt gebruik van de DitsPasArnhem, de 'cadeaukaart voor en door Arnhem'. De pas kan in heel Arnhem worden besteed bij winkels, horecagelegenheden, attracties en culturele instellingen. In het kader van gastvrijheid is het verzoek de mogelijkheid te verkennen de kaart ook te kunnen gebruiken voor klantloyaliteit in relatie tot parkeerkosten. Het idee is dat de ondernemer middels de DitsPasArnhem (DiPA) de parkeerkosten van de klant kan betalen/vergoeden/verrekenen, als geste voor de getoonde klantloyaliteit.

Uitvoering

Om te kunnen bepalen hoe parkeren als loyaliteitsinstrument toegevoegd kan worden aan de DitsPasArnhem (DiPA) is in samenwerking met de PBA een onderzoek opgestart. Dit onderzoek loopt nog.

Conclusies

- > de loyaliteitskaart DiPA kan, mits goed doorontwikkeld, een goed marketing instrument voor de stad zijn
- > het idee is dat het bezit van de kaart bezoekers aan Arnhem voordelen oplevert bij het parkeren, als men met de auto naar de stad komt
- > het is (technisch) eenvoudig om aan DiPA een module (lees een virtuele portemonnee) te koppelen waarmee bezoekers punten kunnen sparen die in te wisselen zijn voor parkeertegoed
- > bij het koppelen van loyaliteitsparkeren aan DiPA is het tempo van de ontwikkeling van DiPA leidend.
- > aan de verdere (technische) uitwerking wordt gewerkt

Aanleiding

De gastvrijheid en bereikbaarheid van de binnenstad Arnhem wordt als onvoldoende ervaren. Dit uit zich onder meer in de moeite om parkeerruimte te vinden en de kosten ervan. Door de ontwikkeling van de Dit is Pas Arnhem (DiPA) is er een instrument om de bezoekers aan Arnhem

te binden. Mogelijk ligt er een kans in het koppelen van deze Pas aan het loyaliteitsparkeren.

De DitsPasArnhem (DiPA) heeft inmiddels enige bekendheid verkregen als cadeaukaart. Inmiddels zijn er onder de winkeliers horeca en cultuur organisaties een kleine 100 acceptanten. Dit aantal neemt nog steeds toe. Verder zijn de voorbereidingen tot doorontwikkeling naar een loyaliteitspas gestart. Dit heeft wel wat opstartproblemen. Uitdaging is om volume, bekendheid en daarmee draagvlak onder de ondernemers te krijgen om zich in te zetten voor de kaart. Trekker van de kaart is op dit moment PBA (Platform Binnenstad Arnhem)

Algemeen wordt onderkend dat de loyaliteitskaart, mits goed doorontwikkeld, een geweldig marketing instrument voor de stad kan zijn. Het levert informatie over klantprofielen en koopgedrag en biedt de ondernemer de een middel om gerichte marketingacties uit te voeren die bezoekers bindt aan de winkel en aan de stad. Voorwaarde is dat de houders van de kaart zich registreren zodat de pas op naam komt te staan. Dit is, in combinatie met andere handelingen die toch nodig zijn voor het gebruik van de kaart, redelijk eenvoudig te realiseren.

DiPA is een goed instrument voor City Marketing. Onder de paraplu van City Marketing kan de belofte van DiPA verder worden uitgewerkt. De gedachte is dat DiPA door het PBA wordt overgedragen aan de stichting in oprichting die verantwoordelijk wordt voor City Marketing. DiPA heeft naast deze formule een economische drager nodig om het gewenste volume en bekendheid te krijgen. Bereikbaarheid of meer specifiek loyaliteitsparkeren kan deze drager zijn. Een andere economische drager is het mantelzorgcompliment.

Voordelen bij parkeren auto

Bereikbaarheid past heel goed bij City Marketing en kan gekoppeld worden aan de kaart. Het idee is dat het bezit van de kaart bezoekers aan Arnhem voordelen oplevert bij het parkeren, als men met de auto naar de stad gaat. Dit kan de publiciteit voor de stad vergroten.

Het is (technisch) eenvoudig om aan DiPA een module (lees een virtuele portemonnee) te koppelen waarmee bezoekers punten kunnen sparen die in te wisselen zijn voor parkeertegoed. Winkeliers kunnen deze punten bijvoorbeeld geven bij besteding boven een bepaald bedrag. Een andere mogelijkheid is om met inzet van de pas gebruik te kunnen maken van faciliteiten rondom het parkeren.

Kansen op korte termijn

Eén van de ideeën op korte termijn is de uitgave van een digitaal bonnenboekje voor een bezoek aan de stad. Dit kan gekoppeld worden aan DiPA. (Tot dit jaar deed RBT KAN dit in de vorm van een fysiek boekje.) Eén van de bonnen kan korting op het parkeren zijn.

Een optie is om een eenmalige actie te doen om een grote hoeveelheid DiPA kaarten uit te geven ten behoeve van korting op het parkeren, die vervolgens op naam geregistreerd worden. Daarmee is dan in één keer een boost gegeven aan het aantal in omloop zijnde DiPA kaarten. Dit is voordelig voor de aantrekkelijkheid en overlevingskansen van DiPA.

De ontwikkeling van DiPA is een zaak van ondernemers in de stad. DiPA bestaat nu in de vorm van een pas; dit kan ook een app worden. Het achterliggende idee is hetzelfde. Bij het koppelen van loyaliteitsparkeren aan DiPA is het tempo van de ontwikkeling van DiPA leidend.

De precieze precieze toepassing en opzet van loyaliteitsparkeren in de DiPA wordt nader onderzocht in samenwerking met PBA en CityMarketing.

Samenvatting motie bij de nota

De ondernemers op de Korenmarkt willen de bereikbaarheid van de Korenmarkt verbeteren door de looproutes naar de Korenmarkt te verbeteren. Focus daarbij is de routing naar de Korenstraat en aan de westzijde via de Korte Hoogstraat. Gevraagd wordt naar de (technische) mogelijkheden inclusief globale kostenraming en tijdsad om de voetgangersoversteekplaats vanuit de Oude Stationsstraat richting binnenstad zodanig aan te passen dat er ook een keuze voor een route naar de Korenstraat is. Daarnaast is de vraag om na te gaan wat er nodig is om de looproute naar Rozet -die nu via het Nieuwe Plein loopt- meer via de Korte Hoogstraat (en Korenmarkt) te laten gaan.

Uitvoering

Er is onderzoek gedaan naar de (technisch) haalbaarheid en inpassing van de oversteek van de Oude Stationsstraat naar de Korenstraat over het Willemsplein.

Conclusie

- > verbetering van de routing naar de Korenmarkt is haalbaar, met name aan de kant van de Korenstraat
- > een directe looproute behoort door de ligging van de Willemstunnel niet tot de mogelijkheden
- > om voetgangers te verlokken erin te lopen moet ook gezien worden in hoeverre de openbare ruimte in zowel de Korenstraat als de Korte Hoogstraat aantrekkelijker kan worden gemaakt
- > verbetering van de route naar Rozet via de Korte Hoogstraat behoeft nadere uitwerking, mogelijk ook in relatie tot de nieuwe rol van de Varkensstraat

Inleiding

De Korenmarkt en omgeving ('Korenkwartier') is van oudsher hét uitgaansgebied van Arnhem. De uitstraling en het imago van het gebied is de laatste jaren achteruit gegaan. Op verschillende manieren wordt getracht de aantrekkelijkheid van het gebied te vergroten, onder meer door nieuwe functies toe te voegen. Ook wordt gekeken hoe de looproutes voor voetgangers vanuit het station zijn te verbeteren.

De belangrijkste verbinding voor voetgangers vanaf station Arnhem Centraal naar de Korenmarkt loopt via de Oude Stationsstraat. Op dit moment is er geen verbinding naar de Korenmarkt doordat de oversteek over het Willemsplein is gericht op de Jansstraat. De voetgangersoversteek over het Willemsplein is hier ook duidelijk op vormgegeven. Eenmaal aan de overzijde (zijde binnenstad) is de keuze gering dat de voetganger alsnog afbuigt richting de Korenstraat.

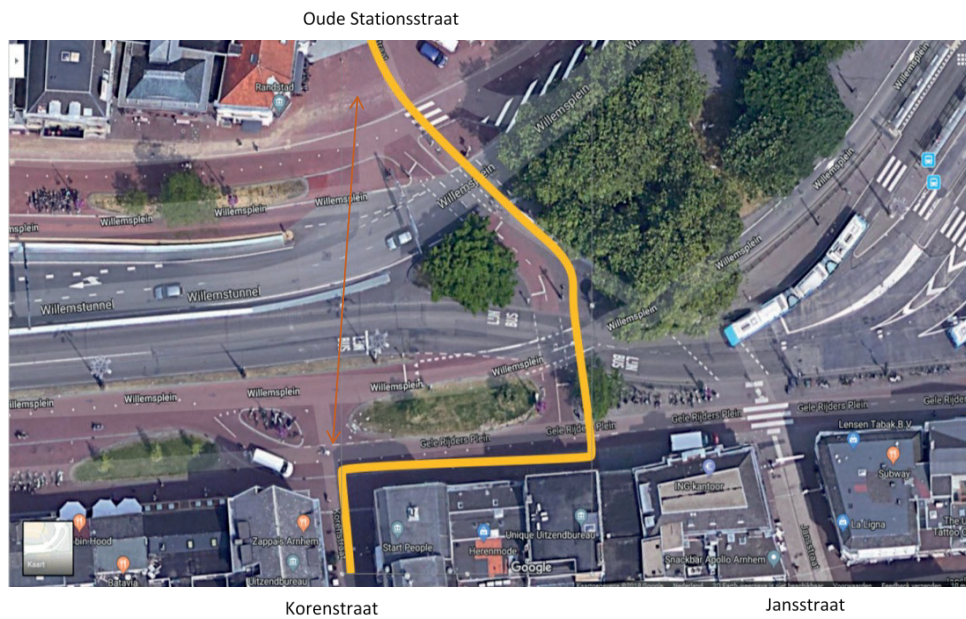
Theoretisch zou een rechtstreekse verbinding tussen Oude Stationsstraat en Korenstraat het meest gewenst zijn. Deze verbinding bestaat echter niet door de Willemstunnel en is daarmee onhaalbaar.

Verbetering van de routing iets meer naar het oosten behoort wel tot de mogelijkheden. Daarbij kan handig gebruik gemaakt worden van de bestaande fietsoversteek, waaraan parallel een nieuwe voetgangersoversteek komt te liggen. De voetgangersoversteekplaats komt te liggen ten westen van het fietspad, dus gunstig ten opzichte van de Korenstraat. Deze is ruimtelijk inpasbaar, veilig en heeft geen negatieve invloed op de verkeersafwikkeling ter plaatse.

Op het middeneiland -tussen de rijbanen van het Willemsplein- kunnen voetgangers dan kiezen om de loop rechtdoor te maken of rechtsaf te gaan richting Korenstraat/Korenkwartier.

Civieltechnisch is de ingreep beperkt: het gaat om het aanpassen van de weginfrastructuur en het aanbrengen aanleggen van een zebra over het fietspad en het verplaatsen van fietsklemmen. Daarnaast zullen de verkeerslichten terplaatse aangepast worden. Een eerste globale inschatting qua kosten is € 30.000,- - € 40.000,-.

Een verwijsbord naar de Korenmarkt op het verkeerseiland na de geplande ingreep (ter hoogte van de pinautomaten) zorgt voor een duidelijke verwijzing naar het gebied. Dat kan nog gecombineerd worden met een verwijzing bij de Korenstraat waardoor de zichtbaarheid van de situatie wordt vergroot.



9.1 voorstel looproute nieuwe situatie

10 COMBI-KAART NAAR ATTRACTIES IN DE STAD

Samenvatting motie bij de nota

De raad is van mening dat de binnenstad onvoldoende profiteert van de bezoekers aan de toeristische parken aan de noordkant van Arnhem. Veel van deze bezoekers verlaten Arnhem weer zonder een bezoek te brengen aan de binnenstad. De raad vraagt om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn voor een combikaart met attracties in de stad (bijv. Burgers' Zoo en het Nederlands Openlucht Museum), zodat bezoekers van deze attracties daarna eenvoudig (met hetzelfde kaartje) de binnenstad kunnen bezoeken. Hierbij zowel te kijken naar de auto als het OV.

Combikaart in het coalitieakkoord

In het coalitieakkoord is ook een passage opgenomen over het combikaartje, als onderdeel van afspraak 3.6. Deze sluit inhoudelijk aan bij het projectvoorstel uit de nota 'De Arnhemse Binnenstad binnen bereik'.

- *We doen zo spoedig mogelijk een onderzoek naar de combiparkeerkaart voor de auto (met o.a. Burgers' Zoo/Nederlands Openluchtmuseum);*

Uitvoering en conclusies

Voor het onderzoek naar de mogelijkheden van een combikaartje is het werkteam tot de conclusie gekomen dat een combikaartje voor een relatief beperkte doelgroep mogelijkheden biedt.

Ruggespraak met de Burgers' Zoo en Openluchtmuseum leert dat het merendeel (80%) van hun bezoekers gezinnen met kinderen zijn. Deze grote groep bezoekers gaat na het bezoek aan het park weer naar huis, en is niet bereid tot een extra verblijf in de binnenstad. Beide parken stellen dat een combikaartje niet het middel is om mensen toch naar de binnenstad laten gaan en daarmee de binnenstad mee te laten profiteren van de grote bezoekersstromen aan de parken.

Mogelijk is het wel mogelijk een klein deel van de gezinnen over te halen.

De overige 20 % van de bezoekers aan de parken bestaan uit:

- 65+ ers
- bezoekers van vakantieparken op de Veluwe.

Het combikaartje is mogelijk nog haalbaar in de vorm van een arrangement voor een één of meerdaags bezoek aan Arnhem. De aanbidding hiervoor komt uit de markt, maar hierbij moet het vervoer van en naar de binnenstad nog worden ingevuld.

De 65+ ers zijn mogelijk wel een kansrijke doelgroep om te verleiden voor een bezoek aan het centrum. Ervaring leert dat bezoekers van de vakantieparken alleen naar de binnenstad komen wanneer het regent.

Het voorstel is om met een aantal grote partijen om de tafel te gaan om de kansen van een combikaartje voor te leggen. De slagingskans is afhankelijk van de medewerking van deze partijen.

BIJLAGE BIJ FACTSHEET 2

ESPA CRITERIA

Een kort overzicht.

Het doel van het instellen van een ESPA Award is parkeergarages op een hoger kwaliteitspeil te brengen. De ESPA Award is ontwikkeld door de Vexpan en overgenomen door de European Parking Association, met 21 aangesloten landen.

Veel parkeergarages in Nederland, zowel van publieke exploitanten als van private exploitanten hebben de afgelopen jaren een ESPA Award aangevraagd en gekregen.

Eisen aan ESPA Award

Om een ESPA Award te krijgen dient de exploitant een aanvraag in. Vervolgens wordt de garage (vooral visueel) beoordeeld door 2 keurmeesters op:

- Verlichting op de parkeervloer, bij de in- en uitritten voetgangersruimten en de betaalautomaten. De parkeervloer gemeten naar gemiddeld lichtniveau en naar gelijkmatigheid kan de meeste punten opleveren;
- In- en uitrit: in en uitrit gemak, veiligheid en informatie;
- Parkeervloer: vakbreedte, rijbaanbreedte, hinder door kolommen, geleiding en markering;
- Helling baan: helling, breedte, bochten en stroefheid;
- Toegankelijkheid voor voetgangers: comfort en veiligheid van liften netrappen en toegankelijkheid;
- Veiligheidstechniek: afsluitbaarheid, CCTV, intercom, bereikbaarheid personeel;
- Oriëntatie binnen en buiten de garage, naar vrije plaatsen, bewegwijzering naar binnen en naar buiten ook voor voetgangers;
- Comfort en diversen: informatie over betaalmogelijkheden, toiletvoorziening, dekking radio en mobiele telefonie en aankleding van de garage;
- Energie en milieu: energiebesparende maatregelen, voorzieningen m.b.t. verlichting, E-landpunten, deelauto's en verwerking van afvalwater.

Voor een aantal beheersaspecten kunnen bonus en malus punten worden toegekend. De categorieën parkeervloer, verlichting en toegankelijkheid kunnen de meeste punten opleveren en tellen gezamenlijk voor ruim de helft van de totale beoordeling. Om een evenwichtige kwaliteit na te streven moet voor elke categorie een minimum score (40% van het totaal) terwijl overall een gemiddelde van 50% van het theoretisch maximum moet worden behaald om een standaard ESPA Award te behalen. Met een zwakke score in een bepaalde categorie kan door compensatie toch een ESPA Award worden behaald.

ESPA Gold

Om voor een ESPA Gold in aanmerking te komen moet overall tenminste 65 procent worden gescoord en minimaal 50 procent in elke categorie.

SBR-Mobiliteit i.o.v.
Programma Binnenstad
Februari 2019

made in **[Arnhem]**