



MAART 2022

EINDRAPPORT

# FIETSPARKEERPLAN BINNENSTAD ARNHEM



## INHOUDSOPGAVE

|                                                 |    |                                             |    |
|-------------------------------------------------|----|---------------------------------------------|----|
| 1. Inleiding                                    | 4  | 5.6. Fietsparkeernormen                     | 28 |
| 1.1. Aanleiding                                 | 4  | 5.7. Monitoring, communicatie en handhaving | 28 |
| 1.2. Recente ontwikkelingen                     | 4  | 5.8. Kwantitatief resultaat                 | 30 |
| 1.3. Werkwijze en opbouw rapport                | 5  | 6. Actieplan fietsparkeren                  | 31 |
| 2. Context en achtergrond                       | 7  | 6.1. No regret maatregelen (tot 2025)       | 31 |
| 2.1. Doelstelling                               | 7  | 6.2. Lange termijn (na 2025)                | 33 |
| 2.2. Ontwikkelingen binnenstad                  | 8  | Bijlagen                                    | 34 |
| 2.3. Ontwikkelingen fietsgebruik                | 9  | 1 Verslag participatie                      |    |
| 3. Bestaande situatie                           | 11 | 2 Onderbouwing verwachte groei              |    |
| 3.1. Capaciteit                                 | 11 | 3 Probleembeschrijving per deelgebied       |    |
| 3.2. Aantal geparkeerde fietsen                 | 12 | 4 Addendum Fietsparkeernormen               |    |
| 3.3. Weesfietsenbeleid                          | 14 | Colofon                                     | 35 |
| 3.4. Opgave                                     | 15 |                                             |    |
| 4. Fietsparkeeroplossingen per doelgroep        | 16 |                                             |    |
| 4.1. Kwaliteit voorzieningen                    | 16 |                                             |    |
| 4.2. Kwaliteitseisen bewaakte fietsenstallingen | 20 |                                             |    |
| 4.3. Stallingen voor binnenstadsbewoners        | 21 |                                             |    |
| 5. Strategie fietsparkeren                      | 22 |                                             |    |
| 5.1. Raamwerk fietsparkeren                     | 22 |                                             |    |
| 5.2. Bewaakte stallingen                        | 23 |                                             |    |
| 5.3. Buurtstallingen                            | 25 |                                             |    |
| 5.4. Bromfietsvoorzieningen                     | 26 |                                             |    |
| 5.5. Voetgangersgebied                          | 27 |                                             |    |

# 1. INLEIDING

## 1.1. Aanleiding

De Arnhemse binnenstad is het kloppend hart van de stad. Daar wordt gewerkt, gewinkeld, gewoond en ontmoeten mensen elkaar. De Arnhemse binnenstad staat echter onder druk. Waar tot voor kort de recreatieve winkelfunctie dominant was in de binnenstad, werkt Arnhem al enkele jaren aan de transformatie van 'place to buy' naar 'place to meet'. De koers hiervoor is in 2015 ingezet met de nota 'De Arnhemse Binnenstad 2015'.

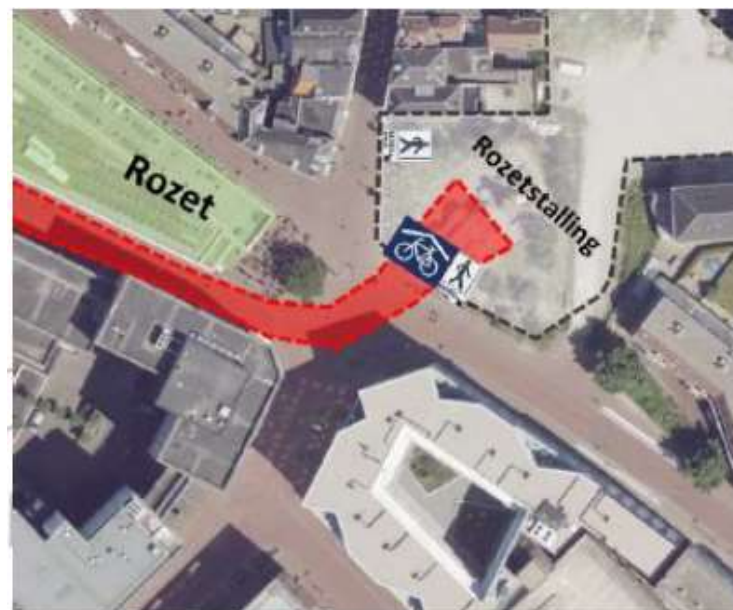
Van 'place to buy' naar 'place to meet', heeft ook consequenties voor de mobiliteit in en naar de binnenstad. Keuzes hierover zijn in 2017 in de nota "De Arnhemse binnenstad binnen bereik, aantrekkelijk en leefbaar" opgenomen. De bereikbaarheid is namelijk cruciaal voor het functioneren van de binnenstad. Daarnaast is bereikbaarheid van de (binnen)stad een belangrijke economische factor voor het Arnhemse vestigingsklimaat.

Met het opstellen van een fietsparkeerplan wordt beoogd een aantrekkelijk en duidelijk fietsparkeer systeem te creëren, enerzijds om binnenstadsbezoekers te stimuleren per fiets naar de binnenstad te komen, anderzijds om te voorkomen dat grootschalig fietsparkeren in de openbare ruimte leidt tot overlast.

Het fietsparkeerplan biedt een kader hoe het fietsparkeren in de binnenstad kan worden verbeterd. Bij de vaststelling van de nota 'de Arnhemse binnenstad binnen bereik' zijn meerdere moties aangenomen die vragen om vernieuwd fietsparkeerbeleid voor de binnenstad. In de Accentnota Fiets (2020) is fietsparkeerbeleid een belangrijk onderdeel van de 'Fietsvriendelijke binnenstad'.

## 1.2. Recente ontwikkelingen

Het eerste wapenfeit voor het nieuwe Fietsparkeerplan is het recente raadsbesluit 'Fietsstalling HUB Rozet', waarbij de raad heeft besloten te komen tot een nieuwe inpandige bewaakte stalling in de zuidelijke binnenstad. Een tweede recent en bepalend raadsbesluit is dat de capaciteit van fietsparkeren bij het Gele Rijders plein niet wordt uitgebreid en dat de stalling op maaiveld blijft met als inzet een tijdelijke stalling met de basis op orde. Een motie is aangenomen die vraagt om bij het fietsparkeerplan alternatieven te zoeken voor het fietsparkeren op het maaiveld op het Gele Rijdersplein. Hierbij uit te gaan van ruime openingstijden (24 uur per dag, 7 dagen per week), goede bereikbaarheid voor de fiets en aantrekkelijke inpassing in de omgeving.



Afb 1: Locatie en gelijkvloerse ingang Stalling Rozet

Een iets minder recente, maar grote uitbreiding betrof de komst van 1040 nieuwe fietsparkeerplekken in 2017. Deze kwamen voort uit de opdracht vanuit het coalitieakkoord uit 2014 dat er 1000 extra fietsklemmen in de binnenstad wordt geplaatst. Het zoeken naar voldoende geschikte locaties was hierbij niet eenvoudig. Uitgangspunt hierbij was om de kern van het voetgangersgebied zoveel mogelijk te ontzien van rijdende en geparkeerde fietsen.

Het verder toevoegen van fietsparkeerplekken op basis van behoefte leidt tot verrommeling van de openbare ruimte en verminderde toegankelijkheid en aantrekkelijkheid. Arnhem heeft behoefte aan een integraal fietsparkeerbeleid waarin beleidsmatig uiteen wordt gezet hoe de stad met fietsparkeren wil omgaan. Hierbij zijn naast vragen zoals hoeveel ruimte moet er beschikbaar zijn, ook relevant waar zijn bewaakte stallingen of capaciteitsuitbreidingen nodig, hoe kunnen teveel geparkeerde fietsen in de winkelstraten worden voorkomen en wat moet bijvoorbeeld de lijn zijn ten aanzien van openingstijden van bewaakte stallingen?

Eén van de belangrijkste ontwikkelingen voor de nabije toekomst is de invulling van de omgevingsvisie. Het centrum van Arnhem en de schil er omheen is één van de drie verstedelijkingsgebieden die genoemd zijn in de omgevingsvisie. Dat betekent dat hier een deel van de vraag naar woningen met bijbehorende functies, kantoren en creatieve functies zal gaan landen. De omvang is op dit moment niet bekend maar het zal meer worden dan nu het geval is. Het aantal winkels zal afnemen. Deze verschuiving in programma heeft ook gevolgen voor het fietsparkeren. Als er woningen gerealiseerd worden, komen er ook fietsen bij die langdurig gestald worden. Goede voorzieningen in of nabij de woningen zijn daarvoor nodig. Dat geldt ook voor het toevoegen van kantoren. Ook bij

deze ontwikkeling horen fietsen die langdurig gestald worden. In deze studie is wel voorgesorteerd op het feit dat deze 'verkleuring' van de binnenstad gaat plaatsvinden. De exacte omvang en uitvoering is echter nog niet bekend en dus niet meegenomen.



Afb. 2: Voorbeeld uitnodigend fietsparkeren

### 1.3. Werkwijze en opbouw rapport

Als start van het onderzoek is voor de gehele binnenstad het aantal en type fietsvoorzieningen geteld. Ook is het aantal fietsen op diverse tijdstippen geteld. De knelpunten zijn in beeld gebracht door de cijfers zowel kwantitatief (capaciteit per tijdstip) als kwalitatief (juist voorziening op de juiste plek) te analyseren.

De focus van het fietsparkeerplan ligt bij de bezoekers van de binnenstad, waarbij ook aandacht is voor het fietsparkeren van bewoners en werkenden. Omdat de openbare ruimte van iedereen is, kan dit niet zonder de inbreng van bewoners van de binnenstad, winkeliers, horeca en fietsersbond. De bedoeling is om samen met de stad tot een beleidsvisie te komen waarin actuele ontwikkelingen zoals de fietsenstalling HUB Rozet en fietsenstalling Gele Rijdersplein (AKU fontein) een plaats krijgen. Daarom is naast een interne projectgroep een externe klankbord groep samengesteld met een afvaardiging van Platform Binnenstad Arnhem, Arnhem6811, Arnhems Hart en Fietzersbond waarin gesproken is over de knelpunten, doelen en ambitieniveau en een samenhangend fietsparkeerconcept. Met de klankbordgroep heeft ook een schouw door de binnenstad plaatsgevonden. Tijdens een online bewonersavond is het concept fietsparkeerplan gepresenteerd en met de aanwezigen in groepjes besproken. De bevindingen van deze overleggen zijn weergegeven in bijlage 1.

Om te komen tot een actieplan voor de korte en lange termijn zijn eerst relevante beleidskaders voor het fietsparkeren beschreven en wat de doelstelling is van het fietsparkeerplan (H2). Vervolgens is de huidige situatie beschreven inclusief een analyse van de fietsparkeertellingen (H3). Hoofdstuk 4 geeft een overzicht van de verschillende parkeeroplossingen inclusief ruimtebeslag en toepassingsgebied. Op basis van de probleemanalyse en beschikbare oplossingsrichtingen is vervolgens de strategie voor het fietsparkeren voor de binnenstad (H5) bepaald. Het rapport eindigt met een actieplan voor korte en langere termijn inclusief inzicht in de kosten. De langere termijn acties geven de ambitie weer. Realisatie is nog afhankelijk van onderzoek op haalbaarheid en financiering.

## 2. CONTEXT EN ACHTERGROND

### 2.1. Doelstelling

Arnhem wil een gastvrije stad zijn en het winkelklimaat en verblijfskwaliteit van de binnenstad versterken. Arnhem stimuleert duurzame mobiliteit door betere fietsvoorzieningen. Fietsparkeren is daar een belangrijk onderdeel van: de binnenstad is een belangrijke bestemming voor Arnhemmers en bezoekers uit de omliggende regio. Het fietsparkeerplan moet voorzien in een visie en agenda hoe te komen tot een gastvrije binnenstad waar fietsers graag komen. Dit kan alleen als integraal het fietsparkeren wordt gezien voor zowel bezoekers, bewoners als werkenden.

***Met het opstellen van een fietsparkeerplan wordt beoogd een aantrekkelijk en duidelijk fietsparkeersysteem te creëren, enerzijds om binnenstadbezoekers te stimuleren per fiets naar de binnenstad te komen, anderzijds om de overlast van grootschalig fietsparkeren in de openbare ruimte voor te zijn.***

Fietsparkeren is de eerste ontmoeting van de binnenstad en zou daarmee het visitekaartje moeten zijn. Het fietsparkeerplan biedt een kader hoe het fietsparkeren in de binnenstad kan worden verbeterd. Er moeten voldoende plekken zijn waar fietsen veilig kunnen worden geparkeerd. Ook door de toename van (duurdere) elektrische fietsen is een hogere kwaliteit stallingen gewenst.

Het fietsparkeerplan geeft antwoord op de vraag hoe Arnhem het fietsparkeren in de binnenstad wil organiseren, welke kwaliteit wordt wenselijk geacht? Fietsparkeren is ook gekoppeld aan de aanvoerroutes voor fietsers naar de binnenstad. Een fietser mag verwachten dat zij aan

het eindpunt wordt opgevangen in een hoogwaardige en gastvrije bezoekersstalling. De ruimtelijke kwaliteit is randvoorwaardelijk en onnodige overlast van geparkeerde fietsen moet worden voorkomen. Er spelen veel belangen en opgaven in de openbare ruimte. Het moet toegankelijk, veilig en aantrekkelijk zijn. Verblijfskwaliteit wordt steeds belangrijker, voor zowel bezoekers als voor bewoners. Klimaatopgaven, vergroening moeten een plek krijgen. Kabels en leidingen in de ondergrond beperken de mogelijkheden op maaiveld, en ook fietsen moeten een plek krijgen. De optelsom van opgaven is soms groter dan de daadwerkelijke ruimte. Dan moeten er keuzes gemaakt worden.

#### Fietsvriendelijke binnenstad

Aanvoerroutes fiets vanuit de wijken en regio naar de binnenstad  
Koppeling aan opvangstalling (denkrichting)



Afb.3: koppeling fietsroutes aan 'eindpunt' in de binnenstad (bron: Accentnota fiets, 2020)

Met het fietsparkeerplan kan invulling worden gegeven aan de nog niet beantwoorde moties en is ruimte voor actuele ideeën en wensen uit de stad. Met dit plan als onderlegger kan de komende jaren aan de hand van de uitvoeringsagenda gewerkt worden naar het eindbeeld voor 2030.

## 2.2. Ontwikkelingen binnenstad

Eén van de aanleidingen voor dit fietsparkeerplan is de 'verkleuring' van de binnenstad en de omgevingsvisie. De vraag naar fietsparkeren zal toenemen terwijl ook de druk vanuit andere thema's toeneemt. In deze paragraaf is aangegeven hoe de verwachte ontwikkelingen effect hebben op het fietsparkeren.

De binnenstad kent nu (2021) 345.000 bezoekers per week, waaronder ook de 16.000 werknemers in de binnenstad, ten opzichte van 327.000 in 2018 (6% stijging). De verwachting en ambitie is dat de huidige detailhandel met minder oppervlakte een minimaal gelijkblijvend aantal bezoekers trekt. De vrijkomende ruimte wordt vooral ingezet voor wonen en kantoren en voor uitbreiding van culturele activiteiten.

Voor de relatie tussen openbare ruimte en fietsparkeren betekenen deze ontwikkelingen in ieder geval:

1. Het winkelhart concentreert zich verder tot de 'oude' stad met een smal straatprofiel. Hier is veel aandacht voor de kwaliteit van de openbare ruimte en ruimte voor voetgangers en geen ruimte voor fietsparkeren in de openbare ruimte.



Afb 4: Drukke Ketelstraat op zaterdagmiddag

2. Horeca heeft zich geconcentreerd rond de locaties Korenmarkt, Jansplein en Oude Stationsstraat (Pathé theater) en langs de Rijnkade.
3. Het stadstheater Arnhem wordt ingrijpend verbouwd waardoor deze nationaal toonaangevende theater- en dansgroepen kan huisvesten. Bezoekers van voorstellingen komen geconcentreerd op één moment en één locatie.
4. Vrijkomende ruimtes, veelal in de schil rond het oude winkelhart, komen beschikbaar voor wonen en werken. Bewoners en werknemers parkeren langer hun fiets en stellen andere eisen aan fietsparkeervoorzieningen dan bezoekers. Voor de nieuwe woningen

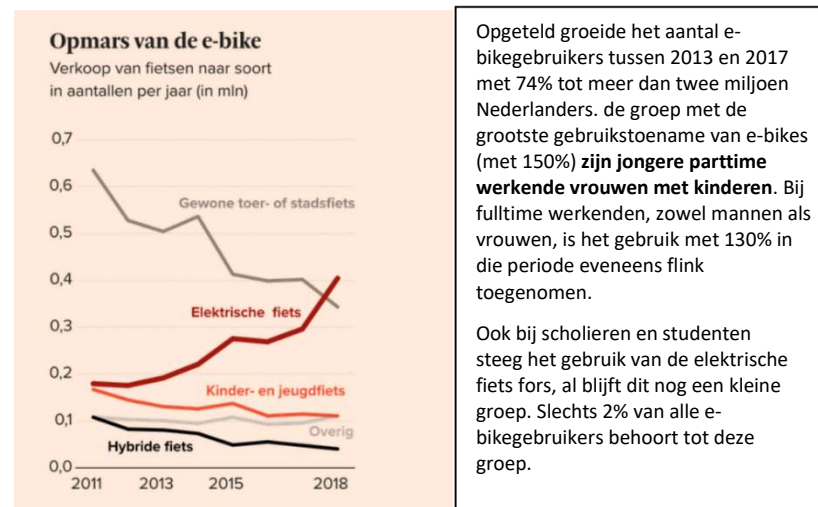
kan de vraag worden opgevangen door goede stallingsvoorzieningen te eisen via bijvoorbeeld fietsparkeernormen.

5. De ontwikkelingen in dit rapport betreffen de feitelijke trends naar aanleiding van de uitgangspunten uit 'De Arnhemse Binnenstad 2015 en 'De Binnenstad Binnen Bereik'. Inmiddels is duidelijk dat de verstedelijkingsopgave daar bovenop komt en via de uitwerking van de omgevingsvisie deels in de binnenstad landt. Dit zal leiden tot een grotere stijging van het aantal inwoners en werkenden waarbij de druk op de openbare ruimte naar verwachting nog hoger zal worden, dan bij deze studie vanuit is gegaan.
6. Het aantal fietsen in binnenstad zal dus gaan stijgen ten gevolge van de diverse hierboven beschreven ontwikkelingen.

### 2.3. Ontwikkelingen fietsgebruik

Een belangrijke ontwikkeling in de heuvelachtige omgeving van Arnhem is de enorme toename van het aantal verkochte E-bikes. Met de komst van meer E-bikes, stijgt de acceptabele fietsafstand van 7,5 tot 15 kilometer. Hierdoor wordt de binnenstad van Arnhem voor een groter voorzieningengebied per fiets bereikbaar. In de Accentnota fiets is aangegeven dat de groei van het fietsgebruik in Arnhem de laatste jaren is achtergebleven bij veel andere steden in Nederland. In 2018 komt 22% van alle bezoekers van de binnenstad op de (brom)fiets<sup>1</sup>. Van de binnenstadsbezoekers die in Arnhem wonen gaat 32% op de fiets. Ter vergelijking: in Nijmegen gaat 65% van de Nijmegenaren per fiets naar de binnenstad en campus Heyendaal<sup>2</sup> en gebruikt 40% de fiets bij korte afstanden (tot 7,5 kilometer).

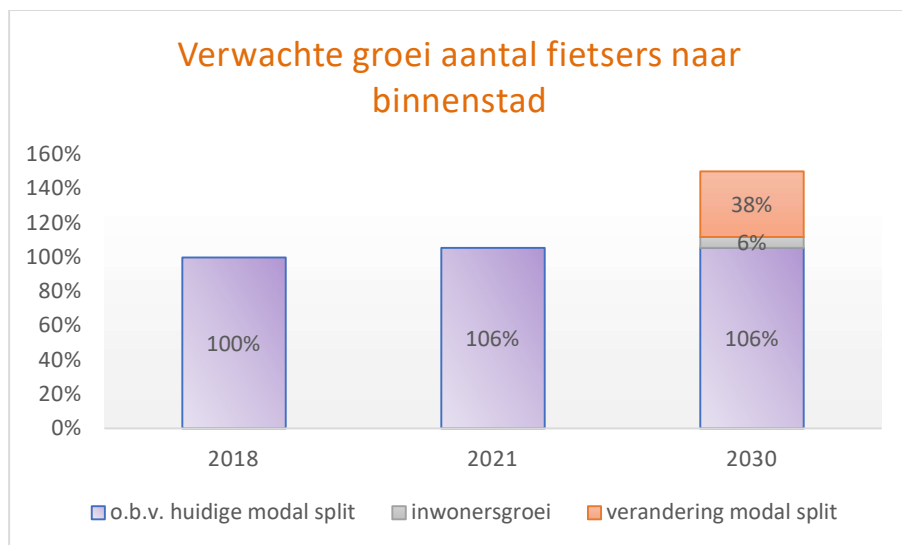
<sup>1</sup> Binnenstadsmonitor 2018



Afb 5: Toename E-bike verkoop

In de provinciale omgevingsvisie is het uitgangspunt om het fietsgebruik in de provincie de komende jaren te laten stijgen van de huidige 28% nu naar 35% in 2030. Arnhem zit onder dit percentage. Uitgaande van zowel de groei van het aantal inwoners in Arnhem als ook een toename van het fietsaandeel zal de vraag naar fietsparkeervoorzieningen in de binnenstad in 2030 met zo'n 20 tot 40% toenemen. In bijlage 2 zijn de achterliggende uitgangspunten voor deze groei opgenomen.

<sup>2</sup> Ambitiedocument mobiliteit 2019-2030, bouwsteen voor de omgevingsvisie



Afb 6: Verwachte groei aantal fietsers naar de binnenstad

Deze verschuiving in mobiliteitskeuze is geen wensdenken. Net als in alle Nederlandse binnensteden, is in Arnhem een duidelijke daling van het autobezit in de binnenstad zichtbaar tegenover een stijging van het autobezit in de gehele stad<sup>3</sup>. De mobiliteitsvraag van binnenstadsbewoners zal op een andere wijze worden ingevuld. Andere steden hebben een vergelijkbare groei van aantal fietsers en fietsparkeerders doorgemaakt.

<sup>3</sup> De Arnhemse binnenstad binnen bereik, pag 8

<sup>4</sup> Kosten en financiering fietsparkeren, Decisio, 2020

#### Voorbeeld: ontwikkeling fietsparkeren in Haarlem

In Haarlem is het aantal fietsparkeerplekken in de binnenstad tussen 2011 en 2017 bijna verdubbeld: van 3.500 naar 6.100. Dit is aangevuld met een aantal fietsparkeervakken op straat, zo komt het aantal fietsparkeerplekken op circa 6.600. Dit blijkt niet voldoende om het groeiend fietsgebruik en daarmee het groeiend aantal geparkeerde fietsen te accommoderen. Tijdens piekmomenten op zaterdagmiddag kan het voorkomen dat er 8.900 fietsen geparkeerd staan in de binnenstad. Dit betekent een tekort van circa 2.300 parkeerplekken.<sup>4</sup>

In Arnhem is het aandeel brommers en scooters van oudsher hoog. Diefstalcijfers in Arnhem laten ten opzichte van 2010 een dalende trend zien, waarbij het diefstalpercentage van scooters wel substantieel hoger (66% tov 2010) blijft dan dat van fietsen (44% tov 2010). Een deel van de scooters wordt komende jaren mogelijk vervangen door E-bikes. Daar is juist een toenemende trend in diefstal<sup>5</sup>. In de eerste helft van 2021 is vergeleken met 2020 de diefstal van E-bikes (landelijk cijfer) toegenomen met 38% tegen een daling van de diefstal van stadsfietsen met 32%. Veilig stallen is een belangrijke kwaliteit voor bezoekers van de binnenstad.

<sup>5</sup> <https://www.mobiliteitsplatform.nl/nieuws/diefstal-van-e-bikes-neemt-toe>

### 3. BESTAANDE SITUATIE

Onderzoeksbureau Trajan heeft in oktober 2021 het aantal en type fietsvoorzieningen in de binnenstad geteld én het gebruik op vier verschillende dagen gemeten. De resultaten zijn beschreven in het rapport 'Fietsparkeren binnenstad Arnhem, 2021'. Een samenvatting van de belangrijkste inzichten is in dit hoofdstuk beschreven.

#### 3.1. Capaciteit

##### Bewaakte stallingen

De binnenstad kent twee bewaakte fietsenstallingen, het Gele Rijdersplein (GRP) en de fietsenstalling Musiskwartier (Johnny van Doornplein).

Beiden hebben dezelfde openingstijden met toezicht:

- werkdagen van 08.00 tot 19.00 uur;
- donderdag van 08.00 tot 22.00 uur;
- zaterdag van 08.00 tot 18.00 uur;
- zondagen van 11.00 tot 18.00 uur.

Het Gele Rijdersplein is ook buiten de openingstijden toegankelijk zonder toezicht, ook voor scooters en scootmobielen. De fietsenstalling Musiskwartier is een inpandige stalling waardoor deze vanwege beheersbaarheid en openbare orde buiten de openingstijden afgesloten is. Vanuit brandveiligheid zijn inpandige stallingen niet toegankelijk voor scooters (op fossiele brandstof). Deze stalling heeft een vrij steile helling waardoor deze stalling ook minder geschikt is voor zware fietsen zoals E-bikes.

| Soort voorziening            | maaienveld | Stalling GRP | Stalling Musiskwartier | Totaal |
|------------------------------|------------|--------------|------------------------|--------|
| Brommervak                   | 20         | 16           | 0                      | 36     |
| Gemengd vak                  | 36         | 0            | 34                     | 70     |
| Nietje                       | 1.137      | 0            | 0                      | 1.170  |
| Privé cap in openbare ruimte | 109        | 0            | 0                      | 109    |
| Rek                          | 1.372      | 408          | 696                    | 2.476  |
| Totaal                       | 2.707      | 424          | 730                    | 3.861  |

Afb 7: Aantal stallingsplaatsen (capaciteit) naar soort



Afb 8: Fietsenstalling Gele Rijdersplein

Bij het Centraal Station zijn aan de centrumzijde 4.000 fietsparkeerplaatsen beschikbaar in de door NS geëxploiteerde bewaakte stalling. Bij de capaciteitsberekening van de station stalling is ervan uitgegaan dat ook de bezoekers van bioscoop Pathé en overige voorzieningen aan het stationsplein en Oude Stationsstraat gebruik maken van de stationsstalling. Gebruik hiervan is de eerste 24 uur gratis, daarna € 1,25 per dag. Toegang is mogelijk met een OV Chipkaart. Vanaf 2022 start een pilot om de OV Chipkaart te vervangen door bankpas en NFC (telefoon). Bij de telling door Trajan is de Oude Stationsstraat wel meegeteld, de fietsen in de stationstallingen niet.



Afb 9: (Brom)fietsen geparkeerd in rekken in de Korte Straat

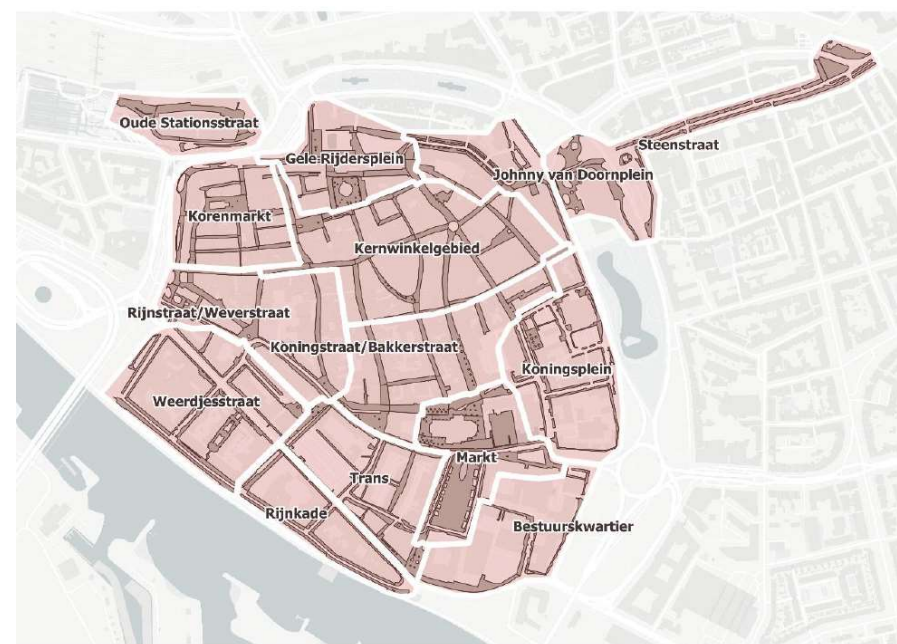
### Klemmen en nietjes

De ruim 2.700 voorzieningen in de openbare ruimte bestaan voor het grootste deel uit nietjes en rekken (veelal van het type 'Tulip'). Bij het Nieuwe Plein en Janspoort zijn een aantal vakken specifiek voor bromfietsen gereserveerd (zonder aanbindmogelijkheid). Nagenoeg alle

voorzieningen zijn aan de randen van het kernwinkelgebied gesitueerd om het fietsen in het voetgangersgebied niet te stimuleren.

### 3.2. Aantal geparkeerde fietsen

In het najaar 2021 is het aantal (brom)fietsen per deelgebied (afbeelding 10) in de binnenstad en de Steenstraat geteld. De tellingen vonden plaats op dinsdag 16 oktober 2021 in de middag en nacht, op zaterdag 19 oktober in de middag en avond en voor de omgeving Markt is aanvullend op een vrijdag het aantal (brom)fietsen geteld.



Afb 10: Onderscheiden deelgebied bij de (brom)fietstelling

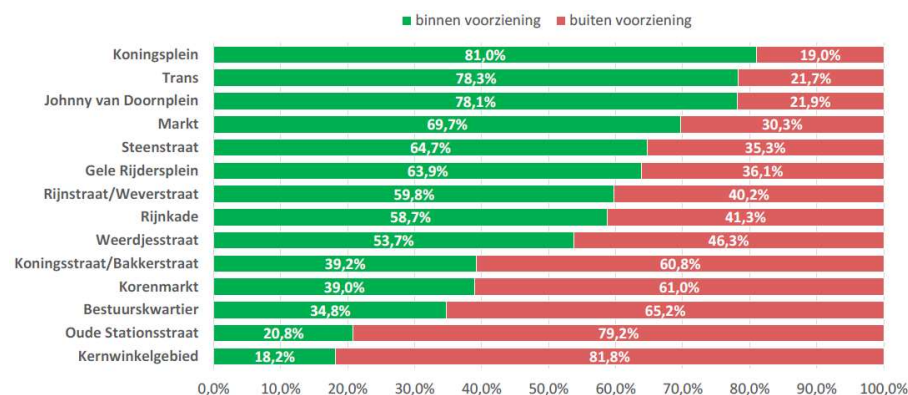
|                | Dinsdag-<br>middag | Dinsdag-<br>nacht | Zaterdag-<br>middag | Zaterdag-<br>avond | Capaciteit |
|----------------|--------------------|-------------------|---------------------|--------------------|------------|
| GRP            | 173                | 75                | 357                 | 472                | 424        |
| Musis kwartier | 120                | nvt               | 279                 | nvt                | 730        |
| Op straat      | 3.148              | 1.892             | 3.951               | 3.460              | 2.707      |
| Totaal         | 3.441              | 1.967             | 4.587               | 3.932              | 3.861      |

Afb 11: Resultaat telling oktober 2021

Uit deze tabel blijkt dat de totale capaciteit op werkdagen voldoende is. Bij nadere analyse van de cijfers zijn hierbij als aanvullende conclusies te trekken:

- De telling is uitgevoerd in oktober 2021. Hoewel de meeste coronamaatregelen in deze periode waren opgeheven, geeft een aantal projectgroepleden aan dat de cijfers in de zomer en vóór corona hogere aantallen zouden laten zien.
- Ongeveer 70% van de klemmen en nietjes op straat wordt door bewoners (nacht) ingenomen. Hoewel dat niet direct uit de cijfers is te destilleren is de verwachting dat tijdens de piektijden op zaterdagmiddag en -avond, een groot deel van de geparkeerde fietsen van bewoners is. Bij de toekomstige opgave van meer woningen in het centrum zal dit dus nog verder toenemen, tenzij in een andere oplossing wordt voorzien.
- Het aantal getelde brom/snorfietsen ligt tussen de 280 – 380, terwijl minder dan 100 plekken beschikbaar zijn voor brom/snorfietsen.

- De voorzieningen worden niet altijd goed gebruikt. De stallingen worden matig gebruikt. Terwijl tijdens piektijden juist veel buiten de bestaande stallingen wordt geparkeerd. In onderstaande grafiek is het percentage aangegeven dat binnen en buiten de voorziening staat (alle momenten en alle voorzieningen gezamenlijk).



Afb 12: Percentage buiten de voorziening gestalde fietsen

De knelpunten verschillen per deelgebieden in de binnenstad. Zo is het aantal fietsen dat buiten de voorzieningen is gestald logischerwijs het grootst in het kernwinkelgebied, omdat hier (te) weinig voorzieningen zijn én de concentratie van voorzieningen is. In afbeelding 13 zijn per deelgebied de cijfers opgenomen. Bijlage 3 geeft per gebied een knelpuntenanalyse met een overzicht van de verwachte (ruimtelijke) ontwikkelingen in combinatie met een nadere analyse van de cijfers.

|                            | capaciteit | zaterdag-middag | zaterdag-avond | dinsdag-middag | dinsdag-nacht | scooters (piek zat middag) | Knelpunt Zat middag | Knelpunt zat vond | belangrijkste knelpunten/ doelgroep |
|----------------------------|------------|-----------------|----------------|----------------|---------------|----------------------------|---------------------|-------------------|-------------------------------------|
| Kernwinkel-gebied          | 74         | 393             | 271            | 293            | 159           | 59                         | -319                | -197              | winkels, bewoners                   |
| Johnny van Doornplein      | 359        | 297             | 168            | 203            | 129           | 47                         | 62                  | 191               | winkels                             |
| Stalling Musis             | 730        | 280             | 0              | 120            | 0             | -                          | 450                 | 730               | winkels                             |
| Oude Stationsstraat        | 40         | 274             | 365            | 205            | 116           | 23                         | -234                | -325              | station, horeca                     |
| Korenmarkt                 | 120        | 223             | 382            | 204            | 140           | 32                         | -103                | -262              | horeca                              |
| Gele Rijdersplein          | 232        | 290             | 394            | 222            | 153           | 53                         | -58                 | -162              | horeca, winkels                     |
| GRP stalling               | 424        | 357             | 472            | 173            | 75            | *                          | 67                  | -48               | winkels, horeca                     |
| Koningsstraat/Bakkerstraat | 152        | 380             | 276            | 317            | 184           | 27                         | -228                | -124              | bewoners, winkels                   |
| Rijnstraat/Weverstraat     | 292        | 440             | 285            | 400            | 198           | 47                         | -148                | 7                 | bewoners, winkels                   |
| Bestuurs-kwartier          | 28         | 2               | 1              | 20             | 0             | 0                          | 26                  | 27                | werken                              |
| Weerdjesstraat             | 115        | 65              | 75             | 82             | 48            | 3                          | 50                  | 40                | bewoners                            |
| Rijnkade                   | 171        | 151             | 207            | 122            | 127           | 16                         | 20                  | -36               | horeca, bewoners                    |
| Steenstraat                | 461        | 473             | 440            | 354            | 287           | 23                         | -12                 | 21                | bewoners, winkels                   |
| Markt                      | 316        | 293             | 81             | 145            | 65            | 16                         | 23                  | 235               | bewoners, horeca                    |
| Trans                      | 139        | 129             | 108            | 120            | 81            | 17                         | 10                  | 31                | bewoners                            |
| Koningsplein               | 216        | 130             | 107            | 147            | 75            | 11                         | 86                  | 109               | bewoners                            |

Afb 13: Telresultaat per deelgebied

### 3.3. Weesfietsenbeleid

Het afgelopen jaar is minder inzet geweest op het verwijderen van weesfietsen. Door corona was de beschikbare capaciteit van handhavers lager. Ook was het gebruikelijk om jaarlijks het gebied rond de Korenmarkt schoon te vegen ten behoeve van de Koningsdagevenementen. Ook dit is nu niet uitgevoerd. In de telcijfers is het aandeel weesfietsen hierdoor wellicht iets hoger dan gebruikelijk. De capaciteit bij AFAC (fietsdepot) is 4.000 fietsen per jaar. Uitgaande van de bewaartermijn van 3 maanden, kunnen per kwartaal dus 1.000 weesfietsen en fout gestalde fietsen worden verwijderd. Er is nog capaciteit over om intensiever te handhaven. Op het station heeft eind december een opschoonactie plaatsgevonden. Het voornemen is om continue weesfietsen, wrakken en verkeerd geparkeerde fietsen te verwijderen. In de uitvoering blijkt namelijk dat het continue handhaven op weesfietsen en wrakken efficiënter is dan enkele keren per jaar opnieuw starten. In de reguliere budgetten is 1fte beschikbaar om continue de binnenstad op te schonen van weesfietsen. Alleen de exploitatiekosten voor de AFAC en 2Switch is niet structureel gefinancierd. Tot nu toe vindt financiering van deze twee aspecten plaats op basis van incidentele (leefbaarheids)budgetten.

CROW fietsberaadpublicatie 233 geeft aan dat het percentage weesfietsen voor een gemengd gebied zo'n 10% van de capaciteit inneemt en bij een winkelgebied 15%. Uitgegaan wordt dat met het opnieuw inzetten van een regime van handhaving op weesfietsen 10% aan capaciteit bespaard wordt ten opzichte van de tellingen in 2021.



Afb. 14: Weesfietsen kosten in gemengd gebied zo'n 10% van de capaciteit

### 3.4. Opgave

- Door 'verkleuring' van de binnenstad verandert de vraag naar stallingen, zowel qua aantal als qua type, locatie en tijdsduur (ook naar 24 uren stalling).
- Weesfietsen nemen een deel van de capaciteit op straat in, de omvang voor Arnhem is nu niet onderzocht.
- Binnenstadsbewoners maken veel gebruik van de nietjes en klemmen waardoor voor bezoekers weinig ruimte overblijft. Juist tijdens bezoektijden (weekenden) zijn de bewoners ook thuis en houden de nietjes en klemmen bezet.
- Vooral aan de noordzijde van de binnenstad is de beschikbare stallingscapaciteit op straat te laag. In de gebieden Korenmarkt, Oude

Stationsstraat, Gele Rijdersplein, Kernwinkelgebied, Rijnstraat/Weverstraat, Koningsstraat/Bakkerstraat en Johnny van Doornplein is het verschil tussen piekvraag en de capaciteit zo'n 1.000 plekken. Voor deze buurten is aandacht nodig voor de juiste stallingstypen voor de juiste doelgroep. Zo ontbreken voorzieningen voor bewoners maar wordt de Musiskwartier stalling nog onderbenut.

- In de Steenstraat wordt vooral in het oostelijk gedeelte veel buiten de voorzieningen geparkeerd.
- Verschillende doelgroepen stellen specifieke eisen aan de stallingsmogelijkheden. Het tekort aan scootervoorzieningen is 200 (zaterdagavond) tot 300 plekken (zaterdagmiddag). Wellicht zal op termijn een deel van de scooters worden vervangen door E-bikes.
- Uitbreiding stallingscapaciteit richting 2030 met 20% tot 40% voor de nog verwachte groei aan fietsen voor bezoekers en groei van Arnhem en omstreken. Dit komt neer op 750 – 1.500 extra plekken. Mogelijk is de groei nog groter omdat de huidige situatie is weergegeven van de situatie in oktober. In de zomer is het mogelijk drukker. Ook is de verdichting niet opgenomen die via de uitwerking van de omgevingsvisie deels in de binnenstad landt.

## 4. FIETSPARKEEROPLOSSINGEN PER DOELGROEP

### 4.1. Kwaliteit voorzieningen

Fietsparkeren is sterk in ontwikkeling. De diversiteit van het type fiets neemt toe. Naast de 'normale' stadsfiets, komt een toenemende groep met de duurdere E-bike, maar ook fietsen in afwijkende maten, kratjesfietsen, bakfietsen en sportieve fietsen etc. Ook is het gebruik van scooters/bromfietsen in Arnhem van oudsher groot. Deze verschillende typen fietsen vragen om specifieke voorzieningen. Ook het bezoekmotief is bepalend voor de parkeerbehoefte. Een bezoeker van het theater of restaurant heeft een andere behoefte dan iemand die even snel een boodschap komt doen. Kort of lang parkeren heeft dus ook invloed op de eisen die aan de voorzieningen worden gesteld. Per gebied is de juiste mix aan voorzieningen plus het bijbehorende kwaliteitsniveau van belang. Het ontwerp en inrichting komt heel nauwkeurig. Wanneer fietsers de bestemming bijvoorbeeld eerst voorbij moeten fietsen voordat ze kunnen stallen, wordt de kans op succes sterk beperkt. Ook de zichtbaarheid en kwaliteit van de looproutes zijn van belang. Gerichtte communicatie, branding en handhaving werkt ondersteunend bij het gebruik van de juiste voorzieningen per doelgroep.

Ieder type gebied vraagt zo zijn eigen mix aan oplossingen. Op de volgende pagina zijn de verschillende stallingstypen aangegeven inclusief het toepassingsgebied.

Voorbeeld: aanpak fietsparkeren Drift Utrecht

Voor de Universiteitsbibliotheek in Utrecht blokkeerden studentenfietsen de smalle straat voor de hulpdiensten terwijl op het binnenterrein een ondergrondse stalling beschikbaar is. In overleg met de Universiteit is een mix aan maatregelen genomen; bankjes op straat bij de voordeur in de zon, communicatie bij iedere start van het collegejaar, verwijzing naar de inpandige stalling, uitbreiding op het Universiteitsterrein én uitbreiding nietjes op 100 meter afstand.



|                                            | Kenmerken                                                                                                                                                                                | Doelgroep                            | Bezoek duur            | Maximale loop-afstand tot bestemming | Toepassing                                                                                                                                                                                                                                                                             | Ruimtegebruik                                                                                                                           |
|--------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Voorzieningen op straat<sup>6</sup></b> |                                                                                                                                                                                          |                                      |                        |                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                        |                                                                                                                                         |
| <b>Fietsparkeervak</b>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Markering op straat</li> <li>• Geen aanbindmogelijkheid, evt tussenwandjes om omvallen te voorkomen</li> <li>• Dubbel ruimte gebruik</li> </ul> | Winkel, horeca                       | Kort                   | 50 m                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kort parkeren</li> <li>• Gebruik alleen waar flexibel gebruik ruimte nodig is (marktpleinen, laad- en losplaatsen).</li> <li>• Ook voor scooters</li> </ul>                                                                                   | Haalbare capaciteit: minimaal 65 cm breed per fiets*                                                                                    |
| <b>Fietsnietje</b>                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op straat</li> <li>• Aanbindmogelijkheid</li> </ul>                                                                                             | Winkel, horeca                       | Kort, Middellang       | 50 m                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij kleine hoeveelheden fietsen en veel kortparkeren.</li> <li>• Aantrekkelijk bij supermarkten door steun bij zware fietstassen.</li> <li>• Soms beter inpasbaar dan fietsenrekken.</li> <li>• Ook voor scooters (tussen nietjes)</li> </ul> | hart-op-hart > 65 cm (1 fiets per 65 cm)*                                                                                               |
| <b>Fietsenrek</b>                          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op straat</li> <li>• Aanbindmogelijkheid (afh. van type rek)</li> </ul>                                                                         | Winkel, horeca, bewoners, werknemers | Kort, Middellang, Lang | 50 m                                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij voldoende ruimte op straat.</li> <li>• In hoog-laagrek grote hoeveelheid fietsen op beperkt oppervlak.</li> <li>• Mix kort en lang parkeren<sup>3</sup></li> </ul>                                                                        | Eén laag: hart-op-hart 65 cm (eis Fietsparkeur)<br>Hoog-laag: hart-op-hart minimaal 37,50 (eis Fietsparkeur)*bij voorkeur 40 cm         |
| <b>Fietsenrek (etagerrek)</b>              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Op straat</li> <li>• Aanbindmogelijkheid</li> </ul>                                                                                             | Bewoners, Werknemers, OV reizigers   | Middellang, Lang       | 50                                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij zeer weinig ruimte op straat.</li> <li>• Blinde gevels, niet te dicht bij woningen</li> <li>• Vanwege verminderd gebruiksgemak niet voor kortparkeren en niet voor buitenmodelfietsen/kinderzitjes</li> </ul>                             | Hoogte: 2,75 m<br>Lengte: 1,90 m (totale lengte inclusief manoeuvreren: 3,55 m)<br>Hoog-laag: hart-op-hart 37,50 cm (eis Fietsparkeur)* |
| <b>Fietsvlonders</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tijdelijk</li> <li>• Op een parkeervak</li> </ul>                                                                                               | Tijdelijk, bewoners                  | Lang                   | < 50 m                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabij woningen</li> <li>• Proefperiode voor onttrekken parkeerplaats</li> </ul>                                                                                                                                                               | 1 auto parkeerplek, 8 fietsen                                                                                                           |
| <b>Fietstrommels</b>                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afgesloten</li> <li>• Abonnement</li> <li>• Op straat</li> </ul>                                                                                | Bewoners                             | Lang                   | 150 m                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nabij woningen buiten centrum, vooroorlogse woonwijken</li> </ul>                                                                                                                                                                             | 4 a 5 fietsen per trommel (2,0 x 2,5 m)                                                                                                 |

<sup>6</sup> Bronnen: CROW leidraad fietsparkeren, Fietsparkeerstrategie binnenstad, Rotterdam, 2020, Fietsparkeren Utrecht, 2021, Fietsenstalling HUB Rozet

| Geclusterde voorzieningen              |                                                                                                                                                        |                                    |                  |             |                                                                                                                                                         |  |
|----------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|------------------|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| <b>Pop up stalling</b>                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Openbaar</li> <li>• Flexibel</li> <li>• Inzet afstemmen op gebruik</li> <li>• Bewaakt of onbewaakt</li> </ul> | Winkelpubliek, Bezoekers, cultuur  | Kort, middellang | 100 m       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij piekdrukke bezoekers op centrumlocaties</li> <li>• Bij Evenementen</li> <li>• Ook voor scooters</li> </ul> |  |
| <b>Bewaakte stalling maaiveld</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Openbaar</li> <li>• Bewaakt (mens of camera)</li> <li>• Beheerregime nodig</li> </ul>                         | Winkelpubliek, cultuur, werknemers | Middellang, lang | 100 - 250 m | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezoekers en werknemers binnenstad, forensen bij station</li> <li>• Langer parkeren</li> </ul>                 |  |
| <b>Bewaakte stalling inpandig</b>      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Openbaar</li> <li>• Bewaakt (mens of camera)</li> <li>• Beheerregime nodig</li> </ul>                         | Winkelpubliek, cultuur, werknemers | Middellang, lang | 100 - 250 m | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bezoekers en werknemers binnenstad, forensen bij station</li> <li>• Langer parkeren</li> </ul>                 |  |
| <b>Buurtstalling</b>                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afgesloten</li> <li>• Abonnement</li> <li>• Op straat of inpandig</li> </ul>                                  | Bewoners, werknemers               | Lang, extra lang | 150 m       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij woningen of werkplekken in de binnenstad, niet per individuele woning/werkplek</li> </ul>                  |  |
| <b>Individuele afgesloten stalling</b> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Afgesloten</li> <li>• Op eigen terrein of inpandig</li> </ul>                                                 | Bewoners, werknemers               | Lang, extra lang | 150 m       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij woningen of werkplekken in de binnenstad</li> </ul>                                                        |  |

Afb 15: Overzicht typen fietsvoorzieningen en het toepassingsgebied.

## Voorzieningen op straat



## Gecclusterde voorzieningen



## Communicatie en handhaving



#### 4.2. Kwaliteitseisen bewaakte fietsenstallingen

Zorgen voor meer fietsgebruik naar de binnenstad begint met goede fietsroutes en prettige en gastvrije, veilige stallingsvoorzieningen. Daarmee wordt een volwaardig of zelfs beter alternatief gecreëerd waarvoor men de auto laat staan. Geclusterde voorzieningen zijn nodig omdat de transitie van 'place to buy' naar 'place to meet' een kwaliteitsslag in de openbare ruimte vergt, terwijl de druk op de openbare ruimte bij een verdere groei van aantal fietsen alleen maar groter wordt.

Bewaking van deze geclusterde voorzieningen is belangrijk omdat hiermee de neiging om de stalling te gebruiken substantieel toeneemt, met name voor de gebruikers van (duurdere) E-bikes. Bewaking biedt daarnaast de mogelijkheid om extra services toe te voegen die de aantrekkelijkheid, gastvrijheid en functionaliteit van stallingen verder verbetert.

Om bezoekers in de binnenstad op te vangen zijn dus aantrekkelijke bewaakte stallingen op strategische locaties nodig. Deze stallingen dienen als overstappunt naar de binnenstad of naar specifieke bestemmingen zoals theater of daghoreca. Vanuit de bezoeker is de service nodig van een goede en prettige stalling, vormgegeven volgens de laatste (fietsvriendelijke) opzet, inclusief alle aanvullende voorzieningen die nodig zijn om de overstap aantrekkelijk te maken, bijvoorbeeld door beschikbaarheid van buggy's, toiletten, scootmobiel en een gastheer of -vrouw. Kortom een bewaakte fietsenstalling:

- is gesitueerd tussen een doorfietsroute en het bestemmingsgebied;
- heeft een verzorgingsgebied van 100 tot 250 meter;
- is goed vindbaar en herkenbaar;

- is goed toegankelijk, het liefst op de begane grond met automatische deuren;
- is overdekt, goed bruikbaar door een logische interne routing. Schoon, heel en veilig zijn randvoorwaarden voor een prettige en sociaal veilige beleving;
- de vrije hoogte is minimaal 3 meter ten behoeve van etagerekken en er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor buitenmodelfietsen en elektrische scooters;
- personele bewaking tenminste gedurende de openingstijden van de bestemmingen in de omgeving. Naast bewaking zijn serviceverlening en een gastvrije ontvangst de belangrijke taken van het personeel;
- dubbelgebruik wordt zoveel mogelijk gestimuleerd door een automatisch toegangssysteem in combinatie met camera-bewaking op afstand. Hierdoor kunnen buiten openingstijden ook bewoners/werknemers gebruik van de stalling maken en is deze toekomstbestendig voor deelmobiliteit. Na de pilot bij de Stationsstalling met toegang door NFC en de bankpas, wordt gekeken of ditzelfde systeem voor de overige binnenstadsstallingen kan worden ingezet. Gedurende de openingstijden is de aanwezigheid van personeel belangrijk. Hun rol wijzigt van controleur meer richting serviceverlening en gastheer/gastvrouw. Zo zijn ook de klanten die niet via de automatische toegang binnen willen komen, toch welkom.

### 4.3. Stallingen voor binnenstadsbewoners

Uit de telling blijkt dat het overgrote deel van de fiets voorzieningen in de nacht bezet zijn. Huidige binnenstad bewoners hebben vaak geen goede fietsparkeervoorziening. Hierdoor is het voor deze bewoners vaak niet mogelijk om een (zware) E-bike inpandig te stallen. Voor nieuwbouw kan aan de hand van fietsparkeernormen worden voldaan aan de toekomstige groei. Voor bestaande bewoners kan worden voorzien in een buurtstalling waar een abonnement voor wordt afgesloten. Eisen aan geclusterde bewonersstallingen zijn:

- Afgesloten;
- Fietsend bereikbaar;
- 24/7 beschikbaar met een abonnement
- Voorzien van oplaadpunten;
- Ruimte voor buitenmodelfietsen.



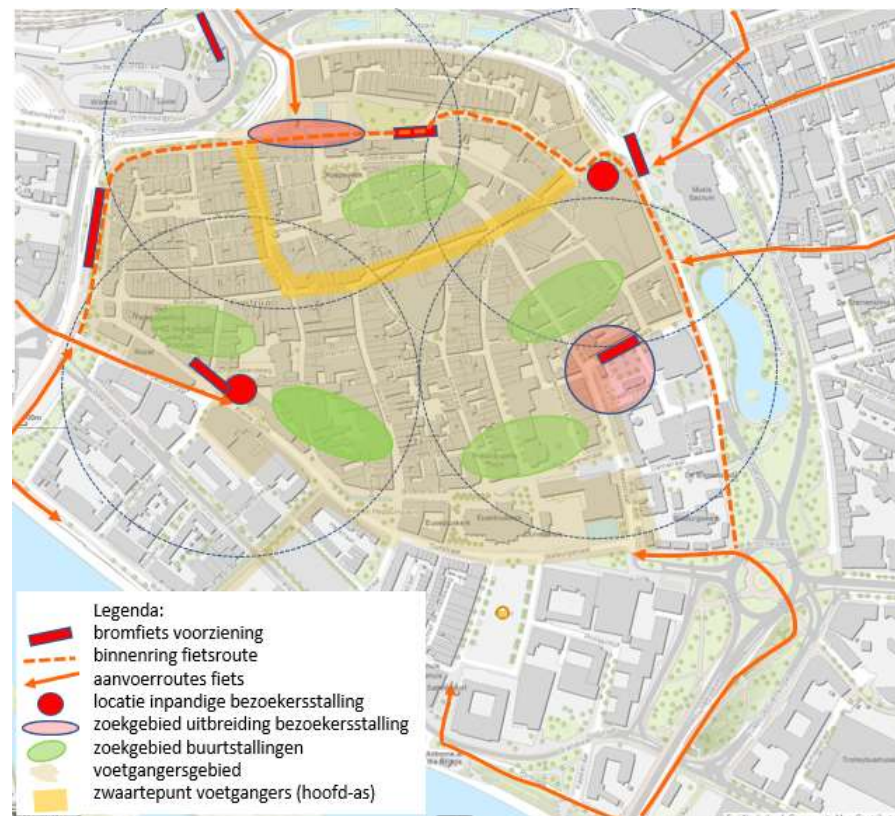
## 5. STRATEGIE FIETSPARKEREN

### 5.1. Raamwerk fietsparkeren

Om in te spelen op de transitie van de binnenstad van 'place to buy' naar 'place to meet' is een raamwerk voor het fietsparkeren opgesteld. Onderdelen van dit raamwerk zijn in de rest van dit hoofdstuk verder uitgewerkt. De laatste paragraaf geeft de getalsmatige bijdrage van elk van de onderdelen weer.

Aan het raamwerk 2030 liggen een aantal principes ten grondslag. Zo zal de noordzijde van de binnenstad nog intensiever worden gebruikt. Detailhandel wordt geconcentreerd rond de zogenaamde hoofdas. Wonen in dit gebied blijft vooral op de 1<sup>e</sup> verdieping. Het gebied ten zuiden daarvan 'verkleurt' naar meer wonen. Daar wordt ook wonen op maaiveld mogelijk. Door de intensivering van de hele binnenstad wordt de extra fietsparkeervraag vooral in pandig opgelost. Om de fietsparkeerbehoefte voor 2030 op te vangen bestaat het raamwerk uit:

- Een ring van eenduidige, herkenbare en bewaakte stallingen voor bezoekers om de huidige tekorten en toekomstige groei op te vangen zonder dat de openbare ruimte verder onder druk komt te staan; indien mogelijk worden deze mede gebruikt door bewoners en werknemers;
- Pop-up stallingen kunnen tijdelijk en tijdens de piekmomenten capaciteit toevoegen; nu is dat nog niet nodig, mogelijk wel op termijn of bij evenementen;
- Buurtstallingen voor (huidige) binnenstadsbewoners om ruimte in de rekken en nietjes voor kort parkeren beschikbaar te krijgen én om goede stallingsmogelijkheden voor de (duurdere fietsen van) bewoners te bieden;



Afb 17: Raamwerk fietsparkeren binnenstad Arnhem

- Speciale brommervoorzieningen met aanbindmogelijkheid 'in het zicht' van de stallingen, zodat (brom-) en snorfietsers worden verleid om daar te parkeren in plaats van voor de ingang van de winkelstraten;
- De kern van het voetgangersgebied (de hoofdas) vrij te houden van (geparkeerde) fietsen en fietsers mede van belang voor de toegankelijkheid voor minder validen;

- f. Fietsparkeernormen voor de binnenstad om de fietsparkeerbehoefte van nieuwe woningen, kantoren en andere voorzieningen op te vangen;
- g. Continue inzet op monitoring, communicatie en handhaving op weesfietsen en fietsparkeerverboden.

## 5.2. Bewaakte stallingen

Zowel voor de korte als voor de langere termijn zijn hoogwaardige geconcentreerde stallingsvoorzieningen nodig voor bezoekersparkeren omdat het verder oplossen van fietsparkeren in de openbare ruimte van de binnenstad leidt tot onwenselijke verrommeling van de openbare ruimte. Deze stallingen zijn vooral aantrekkelijk voor de funshoppers en recreatieve bezoekers die langer dan een uur in de stad verblijven. Toegevoegde services, aanwezigheid van gastheren/vrouwen en eventueel een koffiebarretje bieden extra's die bezoekers waarderen. Locaties zijn niet gemakkelijk voorhanden terwijl de locatiebepaling voor een fietsenstalling zorgvuldig moet gebeuren om voldoende aantrekkelijk te zijn, met de volgende locatie-eisen:

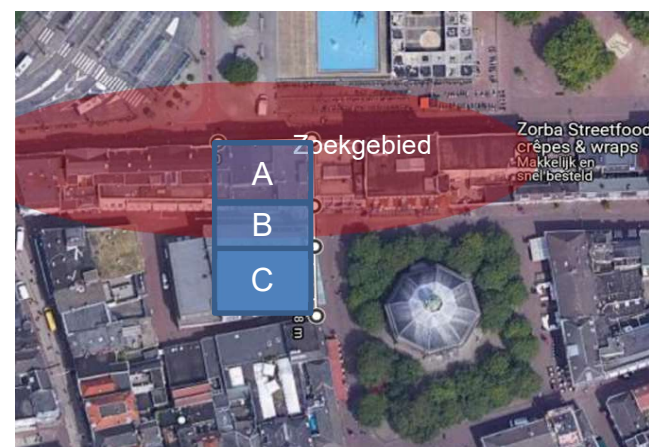
| Locatie-eisen geclusterde stallingen                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| is gesitueerd tussen een doorfietsroute en het bestemmingsgebied;                                                                                          |
| heeft een verzorgingsgebied van 100 tot 250 meter;                                                                                                         |
| is goed vindbaar en herkenbaar;                                                                                                                            |
| is goed toegankelijk, het liefst op de begane grond met automatische deuren;                                                                               |
| de vrije hoogte is minimaal 3 meter ten behoeve van etagerekken en er wordt voldoende ruimte gereserveerd voor buitenmodelfietsen en elektrische scooters; |

Afb 18: Locatie-eisen geclusterde stallingen

## Stalling Gele Rijders Plein

In het kader van de restauratie van de AKU fontein heeft de gemeenteraad recent ervoor gekozen om de capaciteit van de stalling niet uit te breiden via een half verdiepte fietsenstalling. Bij de renovatie wordt voorlopig de huidige fietsparkeercapaciteit teruggebracht met als kenmerk de basis op orde. De behoefte aan verruiming en kwaliteitsverbetering van de stallingsruimte is hier echter zeker tijdens piektijden groot. Vanuit het oogpunt van kosten voor beheer en exploitatie, gaat voor de langere termijn de voorkeur uit naar één stalling voor 750 fietsen. Echter ook in dit deel van de stad is ruimte schaars.

Het zoekgebied voor extra capaciteit is langs het fietspad Gele Rijdersplein tussen Willemsplein en Janspoort of meer richting kernwinkelgebied (afbeelding 19).



Afb 19: Zoekgebied en ruimteclaim voor fietsparkeren Gele Rijdersplein

Vanuit de wens om de vraag in één stalling op te lossen, zal onderzocht moeten worden of het haalbaar en realistisch is om op termijn een verdiepte fietsenstalling te integreren in het openbaar gebied. Deze ruimteclaim zou op termijn mogelijk in samenhang met de ontwikkelingen rond het busstation Willemsplein kunnen worden voorzien (eventueel met een befietbare helling verdiept of verhoogd). Vanwege de complexiteit van alle mobiliteitsbewegingen en ondergrondse infrastructuur op deze plek, is een oplossing allerm minst zeker. Een kortere termijnoplossing is om voorlopig de ruim 400 plekken van de gerestaureerde GRP stalling aan te vullen met 350 plekken in vrijkomende winkelpanden (optie A circa 450m<sup>2</sup>). Bij een geheel nieuwe inpandige stalling komt de zoekopgave bij gebruik van etagerekken ongeveer op 600 tot 800m<sup>2</sup> (A + B). De volledige zoekopgave op maaiveld (zonder etagerekken) voor 750 plekken lijkt in dit gebied onmogelijk (A+B+C is circa 1.000 – 1.200 m<sup>2</sup>).

Wanneer op korte termijn winkelpanden vrijkomen, kan een fietsenstalling in combinatie met een bezoekersfunctie zoals bijvoorbeeld koffiebarretje, bandenreparatie en wellicht in combinatie met een buurthuisfunctie worden ingericht. Kanttekening hierbij is dat hiervoor commerciële huurprijzen moeten worden betaald. Om tijdig in te kunnen spelen op vrijkomende panden moet deze opdracht neergelegd worden bij iemand die zich bezighoudt met vrijkomende panden en transformaties in de binnenstad. Voldoende fietsparkeercapaciteit op deze plek is belangrijk door de toenemende horecafunctie van het Jansplein

### *Stalling Musiskwartier en omgeving*

Rond het Johnny van Doornplein zijn/komen grote publiekstrekkingen zoals de HEMA en Coolblue. Verwacht wordt dat deze plek aantrekkelijk blijft voor publiekstrekkingen. De vraag naar stallingsgelegenheid blijft

onverminderd groot. Ook is er de wens om het plein minder door geparkeerde fietsen te laten domineren.

In de bestaande stalling Musiskwartier is nog ruimte beschikbaar en voor de langere termijn is extra uitbreiding aan stallingsplekken nodig. De acties voor de lange en korte termijn zijn daarom aan elkaar gelinkt. Kwaliteitsverbetering van de stalling zorgt ervoor dat deze beter benut wordt. Het is onzeker of de kwaliteit en serviceniveau voldoende verbeterd kan worden om, met beperkte inzet op handhaving, voldoende binnenstadsbezoekers te verleiden de stalling te gebruiken. Toch zijn de investeringen in de stalling toekomstvast. In dit deel van de stad is namelijk ook behoefte aan voorzieningen voor langparkeren voor bewoners en werknemers. Voor abonneementhouders is deze ruimte wel geschikt omdat dit regelmatige gebruikers zijn die bedrevenheid ontwikkelen met het stallen. Daarom wordt ingezet op twee sporen: verbetering stalling Musiskwartier op korte termijn én zoeken in de omgeving naar een ruimte voor 750 - 1000 fietsen op maaiveld (700 – 1000 m<sup>2</sup> met plafondhoogte > 3 meter). Door goede monitoring van Musis en omgeving kan de zoekruimte in de loop van de jaren worden bijgesteld.



Afb 20: Verbeteren toegankelijkheid en uitstraling van de stalling

De stalling kan op korte termijn beter worden benut door aanpassingen in de toegankelijkheid en uitstraling. Mogelijk kan de helling worden uitgevoerd met een borstelbaan naar beneden en tandriembaan naar boven, waardoor de stalling ook voor zwaardere fietsen beter toegankelijk wordt. De uitstraling van de stalling kan verbeterd worden door 'branding' van de stalling, de zichtbaarheid van de entree, ruimtelijke uitstraling en inrichting te verbeteren. De kernwaarden 'groen en creatief' zijn hierbij voor Arnhem goede aangrijpingspunten. Het plein kan vrijgemaakt worden van (brom)fietsplaatsen door tussen de Coolblue en de bushalte specifieke scootervoorzieningen te plaatsen. Een second best locatie is aan de overkant van de busbaan in combinatie met het verbeteren van de looproute tussen de Musisstalling en de kop van de Ketelstraat. Door extra aandacht op de uitstraling en kleurgebruik, wordt verleiding kleiner

om op maaiveld voor de inpandige stalling te parkeren. Op iets langere termijn kan een nieuw toegangssysteem (NFC/bankpas) worden ingevoerd. Dat is het moment dat abonnementen voor bewoners en werknemers kunnen worden uitgegeven. Deze termijn hangt af van de snelheid van invoering bij Arnhem Centraal.

### *Toekomstige stalling Rozet*

De eisen aan de nieuwe stalling en mobiliteit hub Rozet zijn al opgesteld en conform de eisen genoemd in 4.2. Naast de openbare stalling met ruimte voor 650 is een aparte ruimte voor de bewoners gereserveerd. Het succes van deze stalling kan verder worden vergroot door een nieuwe rechtstreekse looproute naar de Weverstraat te realiseren. Hierdoor wordt de stalling nog aantrekkelijker voor de binnenstadsbezoeker. Het realiseren van die doorsteek is nadrukkelijk de inzet.

### *5.3. Buurtstallingen*

Fietstrommels passen we niet toe in de binnenstad. In de binnenstad is het lastig om in de openbare ruimte een geschikte plek te vinden. Daarnaast hebben fietstrommels niet altijd voldoende draagvlak onder bewoners en ondernemers, omdat ze vaak in het zicht staan en ten koste gaan van de loopruimte, terrasruimte, of andere, voor een aantrekkelijke binnenstad ('place to meet') relevante ruimteclaims.

Voor bewoners in de binnenstad moeten buurtstallingen de komende jaren een prominentere rol krijgen zodat bewoners de mogelijkheid hebben meer en betere / duurdere fietsen te kopen en op termijn minder afhankelijk van de auto worden. De acceptabele loopafstand tussen fietsparkeerplek en woning is bij gebruik van een rek of nietje doorgaans ongeveer 50 meter. Voor buurtstallingen zijn bewoners bereid tot ongeveer 150 meter te lopen. Dat betekent dat in de 'schil' rond het

kernwinkelgebied de wens is om vele kleinere buurtstallingen te realiseren.



*Afb 21: Voorbeelden van buurtstallingen in bestaande (woon)omgeving.*

Bij buurtstallingen kan gedacht worden aan bestaande tussenruimtes of vrijkomende panden. Onbekend is of in de binnenstad voldoende locaties geschikt kunnen worden én welke financiële bijdrage bewoners voor een stalling over hebben. Om hierover meer inzicht in te krijgen wordt op de korte termijn eerst een onderzoek uitgevoerd bestaande uit een behoefte peiling, mogelijke locaties zoeken en daaruit volgend de (financiële) haalbaarheid van opschaling.

Of buurtstallingen of fietstrommels bij de Steenstraat een voldoende oplossing is, is niet duidelijk. Studenten die hier hoofdzakelijk wonen, zullen naar verwachting niet willen betalen voor een stalling. Om hier de behoeften te peilen zou een gebruikersonderzoek meer inzicht kunnen verschaffen.

#### 5.4. Bromfietsvoorzieningen

Bij gebrek aan voldoende brom- en snorfietsstallingen, worden bromfietsen vaak gestald op de plekken zo dicht mogelijk bij het voetgangersgebied of voor de winkel. Zodra ergens een fiets of bromfiets buiten een vak of rek is gestald, werkt dit als een magneet op andere fietsen en bromfietsen. Fietsenrekken zijn bovendien niet bruikbaar voor bromfietsen. Als een bromfietser zijn voertuig vastzet aan een fietsenrek, kost dat bovendien meerdere plekken.

Om de verrommeling van de openbare ruimte tegen te gaan en ervoor te zorgen dat fietsenrekken bruikbaar blijven voor fietsers is het wenselijk dat bromfietsvakken met aanbindmogelijkheid worden toegevoegd. Om het gebruik van brom- en snorfietsen niet verder te stimuleren is de inzet om in de buurt van bewaakte stallingen (waarin ze meestal niet gestald kunnen worden) strategische locaties te zoeken, net iets verder van de bestemming dan de fietsenstalling. Door de aanbindmogelijkheid én het gevoel van toezicht en drukte rondom een fietsenstalling geeft een gevoel van vermindering van de kans op diefstal. Dit geeft voor eigenaren van bromfietsen een extra reden om daar te parkeren.



*Afb. 21: Bromfietsparkeervak met aanbindmogelijkheid*

## 5.5. Voetgangersgebied

In het bestaande voetgangersgebied wordt veel gefietst vanwege de omvang van het gebied en omdat het door deze grote afstanden lang duurt om op de plek van de bestemming te raken. Bij lage voetgangersaantallen, zoals aan de randen, leidt dit gemengd gebruik niet tot problemen. Alleen fietsers die zich qua snelheid en rijgedrag niet aanpassen aan voetgangers vormen een irritatie. Bij de drukke en smalle winkelstraten van de hoofdas, zijn fietsers en geparkeerde fietsen niet wenselijk. Vestiging van fietskoeriersbedrijven in de binnenstad is onwenselijk.

Tijdens winkeltijden, is het raadzaam om deze hoofdas strikter als fietsvrij gebied te bestempelen en dit fietsverbod ook te handhaven. In het gebied rond Koningsplein en Weverstraat is een absoluut fietsverbod niet haalbaar en ook (nog) niet noodzakelijk. Op welke wijze dit verschil tussen drukke straten en de rest van de binnenstad is te communiceren en af te dwingen is nog niet duidelijk. De volgende mogelijkheden zijn er:

- a. Het voetgangersgebied (tijdens openingstijden winkels) met bebording in tact laten en alleen de drukke straten handhaven. (=huidige situatie). Klachten over de huidige situatie zijn echter dat onduidelijk is waar het wel en niet acceptabel is om te fietsen. Ook zijn daardoor de omgangsvormen tussen voetgangers en fietsers onduidelijk. De huidige omvang van het gebied is te groot om overal te handhaven en daarbij geloofwaardig te zijn. Daarvoor zijn er teveel functies in het gebied.
- b. Voetgangersgebied tussen 11:00 en 18:00 en donderdag tot 21:00 uur. Een fietsparkeerverbod en onderbord 'fietsen verboden' alleen in de drukke straten toevoegen. Het verschil met de huidige situatie is dat is aangegeven waar het echt ongewenst is om te fietsen en te

parkeren. De vraag is of deze onderborden bij de grenzen van de straten waar deze extra toevoeging wordt gedaan voldoende opvallen.

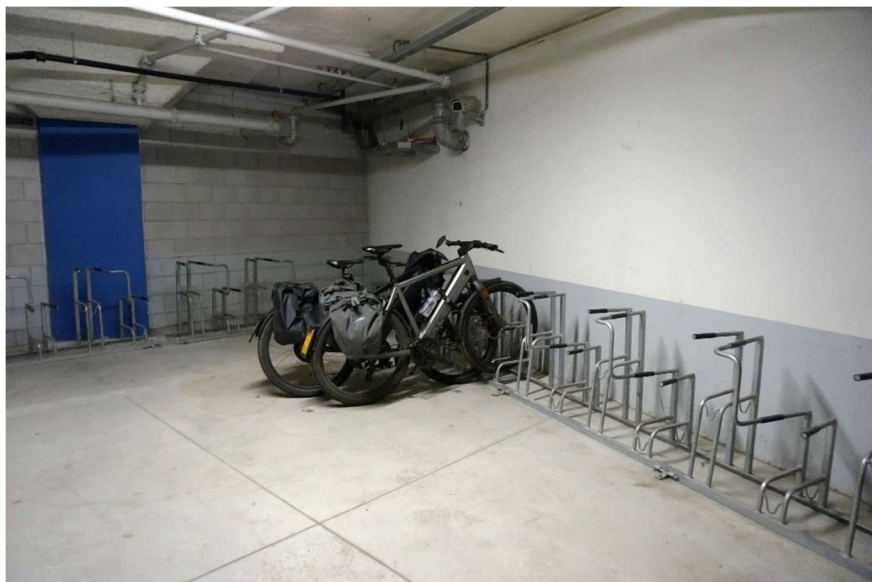
- c. Voetgangersgebied verkleinen en in zijn geheel strikter handhaven. Het nadeel hiervan is dat het verblijfsgebied minder aantrekkelijk wordt voor voetgangers (en fietsers).
- d. Optie b waarbij buiten de hoofdas de fietser te gast is. Naar voorbeeld van de gemeente Delft wordt door middel van fietser te gast borden aan de randen van het voetgangersgebied aangegeven dat voetgangers prevaleren boven fietsers in het voetgangersgebied. Deze borden zijn verduidelijkingsborden en hebben geen juridische grond om fietsers te bekeuren.



Afb 22a: RVV L1002-E bord Afb 22b: fietser te gast toepassing in Delft.

Advies is om te kiezen voor optie d omdat hiermee geen discussie kan ontstaan over openingstijden en deze het meest tegemoet komt aan de wens om gebruikers erop te wijzen dat de voetganger prevaleert. Opgave is hoe het verschil tussen beide delen van het voetgangersgebied kan worden aangegeven. Deze extra attendering is mogelijk door bijvoorbeeld

subtiële markering in het wegdek. Fiets(parkeer)verboden gelden uiteraard niet voor driewiel fietsen en handbikes.



Afb 23: E-bikes veilig stallen in de stalling Musis kwartier

## 5.6. Fietsparkeernormen

Het toepassen van fietsparkeernormen is een goed instrument om bij functiewijzigingen in de binnenstad ervoor te zorgen dat ontwikkelaars ruimte voor de geparkeerde fiets reserveren in de bouwplannen. Bij de huidige groeiprognose van 1.000 inwoners tot 2030, stijgt de behoefte aan fietsparkeerplaatsen met 1.500 tot 3.000 fietsparkeerplekken in de binnenstad. Hoe eerder fietsparkeernormen worden ingevoerd, hoe beperkter het fietsparkeerprobleem zal toenemen. Fietsparkeernormen en autoparkeernormen hangen met elkaar samen. Zodra in een gebied

stringenter met autoparkeren wordt omgegaan, heeft dat ook gevolgen voor het aantal fietsen. Daarom behoort fietsparkeren eigenlijk integraal thuis in de Nota parkeernormen. De autoparkeernormen kennen hun juridische geldigheid in de vastgestelde nota Parkeernormen uit 2011. Daarom wordt geadviseerd om zo snel als mogelijk is, de Nota parkeernormen aan te vullen met fietsparkeernormen voor de binnenstad. In bijlage 4 is een addendum opgenomen om de nota parkeernormen uit te breiden. Dit addendum is een inhoudelijk advies dat via publicatie nog juridische status moet krijgen.

## 5.7. Monitoring, communicatie en handhaving

Stallingen moeten op een logische en zichtbare plek ten opzichte van de bestemmingen liggen om überhaupt gebruikt te gaan worden. Als aan die voorwaarde wordt voldaan, zijn bezoekers bereid om hun fiets netjes ergens te stallen. Wel moet duidelijk zijn wat de bedoeling is en moet dit ook in de fysieke omgeving herkenbaar zijn. Zonder deze aanwijzingen kiezen fietsers voor de gemakkelijkste weg. Eén geparkeerde fiets groeit dan snel aan tot een rij fietsen en bromfietsen. Een herkenbare uitstraling, huisstijl, goede bewegwijzering en communicatie draagt bij aan het juiste gebruik van de beschikbare capaciteit.

Voor het geheel aan fietsparkeren en de uitstraling van de stallingen is het nodig om een eigen huisstijl te ontwerpen en in alle onderdelen van communicatie door te zetten, zoals de wegwijzer richting de stallingen, uitstraling stallingen, labels weesfietsen, AFAC uitingen, kleding personeel, communicatie strategie en communicatie uitingen<sup>7</sup>. Aandachtspunten bij deze uitwerking zijn het gebruik van de kernwaarden

<sup>7</sup> Bron: <https://amsterdam.nl/stijlweb/downloads/fietscommunicatie/>

van Arnhem 'groen en creatief' en de wens om op bepaalde hotspots de communicatie-uitingen in het Engels te plaatsen.



Afb 24: Voorbeeld eenduidige communicatie

Op het moment dat in de openbare ruimte iets wijzigt, wordt met een communicatiecampagne de bedoeling van fietsparkeren op deze locatie uitgedragen. Door de inzet van fietscoaches of binnenstadsgastheren en -vrouwen, kan de bekendheid met fietsparkeren worden verbeterd. Het sluitstuk van communicatie is de handhaving op weesfietsen en verkeerd gestalde fietsen.



Afb 25: Communicatiestrategie toegepast bij stalling Ceintuurbaan

In 2021 is voor het eerst sinds een tijd een goed overzicht verkregen van de mismatch tussen vraag en aanbod. In paragraaf 5.8 is aangegeven hoe de mismatch en het tekort kan worden weggewerkt. Jaarlijkse monitoring is belangrijk om dit beeld bij te kunnen stellen. Ook het effect van de coronacrisis, de ontwikkeling van de binnenstad en onvoorziene ontwikkelingen kunnen tot bijstelling leiden. De binnenstad monitor wordt gebruikt om de tevredenheid over stallingsvoorzieningen te monitoren. Aan de hand van de jaarlijkse monitoring kunnen bijstellingen in de fietsparkeeragenda worden doorgevoerd.

## 5.8. Kwantitatief resultaat

In 2021 is voor het eerst sinds een tijd een goed overzicht verkregen van de mismatch tussen vraag en aanbod. In deze paragraaf wordt getalsmatig aangegeven in welke mate de voorgaande maatregelen voor de korte en lange termijn bijdragen aan de oplossing. Jaarlijkse monitoring is belangrijk om de acties tussentijds bij te kunnen stellen.

| Maatregelen KT                             | getalsmatige inschatting | Maatregelen LT            | getalsmatige inschatting      |
|--------------------------------------------|--------------------------|---------------------------|-------------------------------|
| Musis toegankelijker, icm communicatie     | 200                      | Stalling Bartok           | 650                           |
| Signing en communicatie (stationsstalling) | 200                      | Toevoeging GRP stalling   | 450                           |
| GRP vervanging KT                          | 120                      | Stalling bestuurskwartier | 500                           |
| Onderzoek buurtstalling                    | 100                      | Effect fietsparkeernormen | Afh van programma 1500 - 3000 |
| Structureel weesfietsenactie               | 200                      |                           |                               |
| Scooterplekken toevoegen                   | 200                      |                           |                               |
| <b>Totaal extra</b>                        | <b>1020</b>              |                           | <b>1600</b>                   |

Afb 26: Verwacht effect van de maatregelen

De opgave (beschreven in 3.4) beslaat voor de korte termijn zo'n 1.000 plekken en voor de lange termijn voor binnenstadsbezoekers 750 – 1.500 plekken. De opgave voor nieuwe inwoners van de binnenstad wordt voorkomen door inzet van fietsparkeernormen. Het effect van de fietsparkeernormen beslaat afhankelijk van het programma zo'n 1.500 – 3.000 plekken.

Deze maatregelen staan overigens niet op zich. Zo zal betere signing en communicatie bij het station alleen werken in combinatie met handhaving. Een mix aan kwalitatief hoogwaardige voorzieningen op de

juiste plek, voor de juiste doelgroep én ondersteund met communicatie en handhaving moet voor 2030 leiden tot een evenwicht.

## 6. ACTIEPLAN FIETSPARKEREN

Onderstaand zijn de maatregelen samengevat weergegeven in korte en lange termijn maatregelen. De korte termijn maatregelen zijn concreet en kunnen worden gezien als 'no regret'. De effecten van deze korte termijn maatregelen hebben invloed op de te nemen langere termijn maatregelen. Dit komt ook tot uiting in het financiële overzicht. Voor de no regret zijn deze ingeschat op basis van voorbeelden uit andere steden en expert judgement. De langere termijn maatregelen zijn zeer globaal ingeschat.

### 6.1. 'No regret' maatregelen (tot 2025)

1. Eenduidige branding fietsenstallingen inclusief communicatiestrategie bij wijzigingen in binnenstad zoals de toevoeging van voorziening, andere regels voor parkeren en fietser te gast, kwaliteitsverbetering etc. mogelijk in relatie tot de kernwaarden van Arnhem, '*groen en creatief*'.
2. Bewegwijzering naar stallingen en signing richting stallingen realiseren op basis van de huisstijl onder punt 1. Zichtbaarheid van de Stationsstalling ook koppelen aan de branding van fietsparkeren en in tijdspanne koppelen aan de maatregel om met NFC/bankpas toegang tot de Stationsstalling te verkrijgen (dit laatste valt buiten het kader van dit fietsparkeerplan);
3. Voorstel uitwerken hoe de Stalling Musiskwartier beter toegankelijk en meer uitnodigend kan worden gemaakt; mogelijke maatregelen die worden uitgewerkt, zijn: het installeren van borstelbaan/tandriembaan, uitstraling buiten en binnen verbeteren, buggy uitleen en automatisch toegangssysteem toevoegen zodat de stalling buiten openingstijden geschikt is voor abonneementhouders;
4. Bromfietsvoorzieningen toevoegen op strategische locaties;
5. Uitbreiding van handhaving op weesfietsen en fietsparkeerverbod doorlopend in de binnenstad. Deze inzet is onderdeel van de communicatiestrategie, waarbij bij veranderende situaties eerst gastvrouwen en gastheren worden ingezet om de bedoeling uit te leggen voordat gehandhaafd wordt.
6. Cursus gastvrijheid en serviceverlening voor personeel stallingen;
7. Jaarlijkse monitoring van gebruik en aan de hand daarvan flexibel de openingstijden van stallingen bijstellen en de noodzaak van pop-up stallingen bepalen.
8. Bij de renovatie van AKU fontein wordt de huidige capaciteit voor de fietsenstalling gehandhaafd. Hierbij ontstaat al een kwaliteitsverbetering. Daarnaast kan in via het project AKU-fontein worden onderzocht of de volgende verbeteringen en uitbreidingen mogelijk zijn: gebruik van etagerekken eventueel in combinatie met hoge groene haag, cameratoezicht buiten openingstijden en verbetering van de beheerdersruimte zodat deze aan Arbo eisen voldoet. De stallingen bij de AKU fontein worden als tijdelijk beschouwd. Om op korte termijn voldoende hoogwaardige stallingsruimte beschikbaar te krijgen, worden mogelijkheden voor een inpandige stalling bij het Gele Rijdersplein onderzocht.
9. Onderzoek buurtstallingen bestaande uit een behoefte peiling, mogelijke locaties zoeken en daaruit volgend de (financiële) haalbaarheid van opschaling en koppeling met abonnementen in stallingen;
10. Addendum Fietsparkeren binnenstad juridisch verankeren;
11. Gebruikersonderzoek Steenstraat oost;
12. Optimalisatie nietjes en rekken, mogelijk wat extra plaatsen of plekken die niet worden gebruikt weghalen of vervangen door

scooterparkeren. Dit levert her en der extra ruimte op en geeft minder verrommeling. Ook samenhang zoeken met geleidelijnen en toegankelijkheid voor minder validen.

13. Regievoering fietsparkeren beleggen inclusief sturing op handhaving weesfietsen, monitoring en het uitvoeringsprogramma. Dit gaat in afstemming met cluster Openbare Ruimte afdeling beheer vakgroep parkeren die de huidige openbare stallingen Gele Rijdersplein en Musiskwartier beheert en exploiteert.

De totale éénmalige kosten om alle korte termijn maatregelen te kunnen uitvoeren, zijn geraamd op €220.000,-. De jaarlijkse beheer- en exploitatiekosten bedragen €81.000,-.

|    | Korte termijn maatregelen                                                          | Uitgangspunten                                                                                                       | Eenmalige (investerings)-kosten | Jaarlijkse (Beheer/ exploitatie) kosten |
|----|------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------|-----------------------------------------|
| 1  | Communicatie strategie en branding                                                 | communicatieplan opstellen, complete huisstijl voor stallingen, bewegwijzering, website, weesfietsenacties, coaches, | 20.000                          |                                         |
| 2  | Signing alle stallingen (stationsgebied wordt gefinancierd vanuit stationsproject) | bewegwijzering naar stalling en signing richting stallingen obv huisstijl                                            | 10.000                          |                                         |
| 3  | Plan maken toegankelijkheid en kwaliteit Musiskwartier                             | automatische deur, automatische toegang (150.000), tandriembaan, uitstraling, camera's                               | 40.000                          |                                         |
| 4  | Scooterplekken toevoegen                                                           | uitgaande van 200 plekken (uitgangspunt nietjes)                                                                     | 50.000                          |                                         |
| 5  | Continue weesfietsenactie (centrum), handhaving (alleen centrum)                   | continue weesfietsenacties in het centrum met af en toe uitbreiding door fietscoaches/gast- vrouw of heer op straat  |                                 | 60.000*                                 |
| 6  | Service stallingen/opleiding                                                       | zodra automatische toegang beschikbaar, services toevoegen + cursus servicegerichte dienstverlening                  | 20.000                          | 6.000                                   |
| 7  | Jaarlijkse monitoring en bijsturing                                                | in dashboard parkeren opnemen                                                                                        |                                 | 15.000                                  |
| 8  | Onderzoek naar inpandige stalling GRP                                              | mogelijkheden in het zoekgebied verkennen en beoordelen op bruikbaarheid                                             | 20.000                          |                                         |
| 9  | Pilot buurtstallingen                                                              | behoeftepeiling incl kostenstructuur, zoekopdracht mogelijke locaties en inrichting één stalling van 100 fietsen     | 20.000                          | afh van uitkomst pilot                  |
| 10 | Fietsparkeernormen                                                                 | addendum juridisch verankeren (publiceren)                                                                           | 5.000                           |                                         |
| 11 | Gebruikersonderzoek Steenstraat                                                    | enquête en schouw                                                                                                    | 10.000                          |                                         |
| 12 | Optimalisatie nietjes, rekken                                                      | obv 100 rekken verplaatsen                                                                                           | 25.000                          |                                         |
| 13 | Regievoering fietsparkeren                                                         | binnen huidige formatie                                                                                              |                                 | -                                       |
|    |                                                                                    |                                                                                                                      | 220.000                         | 81.000                                  |

\* totaal geraamd op 75.000, 15.000 is beschikbaar beheergeld station, 60.000 structureel extra nodig

Afb 27: Kostenoverzicht korte termijn maatregelen

## 6.2. Lange termijn maatregelen (na 2025)

Voor de toekomstige groei is er te weinig openbare ruimte om op straat uit te kunnen breiden. Daarom wordt, afhankelijk van de groei per gebied, gezocht naar verdere mogelijkheden voor in pandige uitbreidingen. Op basis van de huidige inzichten is bij het Gele Rijdersplein een locatie voor 750 plekken wenselijk. De investeringskosten voor het opwaarderen van de Musisstalling zal €200.000,- tot €300.000,- bedragen. Een tweede uitbreiding betreft een zoekrichting in de zuid-oostelijke binnenstad voor ook circa 750 plekken. Een standaard voor de investeringskosten voor in pandige stallingen is lastig te geven maar ligt per stalling in de orde grootte 1,25 – 1,5 mio. Daarnaast moet rekening gehouden worden met jaarlijkse beheerkosten per locatie in de vorm van toezicht en handhaving. Deze bedragen zo'n 140.000,- per jaar<sup>8</sup>.

Stalling Rozet wordt opgeleverd, met uniforme uitstraling, openingstijden, toegangssysteem etc. zoals de andere stallingen.

Daarnaast is de ambitie om de openingstijden (bemand) van de stallingen te verruimen en gelijk te trekken van 08:00 uur tot 24:00 uur. Personeel krijgt hierdoor meer de rol van gastheer/gastvrouw en kan meer service verlenen. Op termijn kan het regime van toegang (NFC/bankpas) en gratis 24 uur stallen worden gelijkgetrokken met NS stallingen zodat OV reizigers worden verleid om bij de NS stalling te parkeren. Door op termijn de in pandige stallingen te voorzien van automatische toegang, zijn zij altijd toegankelijk en kunnen ze worden gebruikt voor abonneementhouders. Door de jaarlijkse monitoring kan worden ingeschat

of op termijn op piektijden pop-up stallingen wenselijk zijn, en kan ook gekeken worden of de exploitatietijden van bestaande stallingen kan worden geoptimaliseerd.

Tenslotte is een uitbreiding van het aantal bewoners voorzieningen nodig. Afhankelijk van het onderzoek naar de haalbaarheid zouden per jaar één of twee buurtstallingen kunnen worden toegevoegd. Investeringskosten worden op 60.000,- per jaar geschat. Exploitatiekosten zijn afhankelijk van de mate waarin gebruikers bijdragen in de kosten.

De uitwerking van deze lange termijn maatregelen moet nog worden onderzocht. Realisatie van deze maatregelen is afhankelijk van de effecten en uitkomsten van de korte termijn maatregelen en de beschikbaarheid van financiële middelen.



Afb. 28: Fietsparkeren verdient een kwaliteitsslag

<sup>8</sup> Bron: Raadsbrief Fietsenstalling HUB Rozet, zaaknr 567708

## BIJLAGEN

### 1 VERSLAG PARTICIPATIE

### 2 ONDERBOUWING VERWACHTE GROEI

### 3 PROBLEMBESCHRIJVING PER DEELGEBIED

### 4 ADDENDUM FIETSPARKEERNORMEN

## BIJLAGE 1 VERSLAG PARTICIPATIE

Het fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem is gezamenlijk met de stad tot stand gekomen via meerdere afstemmingsmomenten. Een externe klankbordgroep is samengesteld met een afvaardiging van Platform Binnenstad Arnhem, Arnhem6811, Arnhems Hart en Fietzersbond. Met de klankbord is voorafgaand aan het opstellen van het concept een inventariserend gesprek gevoerd, na het conceptraport is een schouw door de binnenstad uitgevoerd én de klankbord heeft een reactie op het rapport gegeven. Daarnaast is een bewonersavond georganiseerd waarin het conceptplan is toegelicht. Onderstaand is opgenomen:

- Gespreksverslag klankbordgroep;
- Verslag schouw
- Reacties bewonersavond
- Reacties op het conceptraport

### *Klankbordgroep Fietsparkeren binnenstad Arnhem*

Datum: 3 december 2021

#### *Kennismaking*

Iedereen stelt zich voor en geeft zijn/haar relatie met binnenstad van Arnhem weer en wat zij met fietsparkeren willen of doen.

Carla Frederix trapt af, zij is projectleider van dit proces en heeft in het verleden veel met fietsparkeren gedaan, zoals de 1000 klemmen/nietjes, pilot fietsvlonders en fietsen binnen Beter Benutten II. Ze woont in Arnhem en gaat altijd met de fiets naar de binnenstad.

Jan Kelderman is voorzitter van de fietzersbond afdeling Arnhem en komt op voor de belangen van fietsers in Arnhem en vraagt in projecten vaak aandacht voor de fiets.

Erik Wiessenberg van Arnhems Hart zit hier voor de bewonersbelangen van binnenstadsbewoners.

Marcel van Empel, Arnhem 8411, is laatst beboet voor fietsen in de eigen straat en is een groot voorstander van het promoten van fietsen in de binnenstad. Hij vertegenwoordigt ook bewonersbelangen.

Marian de Hooij is regiseur van de lokale ondernemersbelangen Platform Binnenstad Arnhem. Deze belangen zijn breed ingestoken. 6 jaar geleden is deze samenwerking gestart vanuit de KNH, vastgoedeigenaren, hotels, winkeliersvereniging en de cultuursector. Binnenkort wordt ook een regieteam opgericht.

Astrid Kopers is senior Stedenbouwkundige en heeft veel projecten in de schil van de binnenstad onder haar hoede. Haar ervaring met de huidige stallingen is dat het geen pretje is om met haar elektrische fiets de stalling te gebruiken met de steile hellingbanen.

Wim van der Wijk is bij de gemeente ingehuurd als mobiliteitsadviseur en heeft vanuit zijn andere werkzaamheden bij bureau RHDHV veel kennis over fietsparkeerbeleid zoals in Zwolle en Rotterdam.

Christien Rodenburg, New Urban Mobility, is ingehuurd om het fietsparkeerplan te schrijven. Ze heeft haar kennis over fietsparkeren vooral opgedaan bij haar vorige baan bij gemeente Utrecht.

#### *Proces*

In de presentatie worden naast de achtergronden, aanleiding, het voorgenomen proces en planning aangegeven, vooral de kennis gedeeld die vanuit de recente tellingen is opgedaan. De presentatie is bijgevoegd (incl tellingen van dinsdag als achtergrond).

#### *Kansen en bedreigingen fietsparkeren Arnhem*

Via vragen met de Mentimeter gaan we interactief aan de slag om informatie te verzamelen over fietsparkeren in de binnenstad. Vragen zoals wat gaat al goed en wat kan beter en welke ontwikkelingen moeten

we niet vergeten, worden behandeld. De vragen zijn bedoeld als leidraad voor het gesprek en opmerkingen over problemen en verbeterpunten lopen soms door elkaar heen. De verzamelde info vanuit de Mentimeter antwoorden zijn ook bijgevoegd. Onderstaand is de achtergrond van de discussies weergegeven.

#### *Hoe vindt u de huidige situatie voor fietsparkeren?*

Eensgezind vind men de situatie matig tot slecht. Er mag echt wel iets verbeteren.

- Er zijn veel zwerffietsen.
- Voor bewoners is het daarnaast nagenoeg niet mogelijk om hun E-bikes te kunnen parkeren.
- Als reden voor een slechte beoordeling is dat het een chaos van fietsen is in de stad en de stallingen worden bijna niet gebruikt.
- Voor bewoners zijn er geen voorzieningen en 's nachts zijn de stallingen dicht.
- De winkeliers hebben regelmatig een actie met een hanger aan de fiets waarbij zij vragen om de fiets niet voor de etalages te stallen. Deze acties worden niet als afdoende geacht. Naast zwerfafval leiden deze hangers ook nog niet tot echt ander gedrag.
- Er moet echt een plan komen om de huidige situatie te verbeteren; Arnhem is zeker niet op de toekomst voorbereid. Hoofdvraag is wat betreft Platform Binnenstad Arnhem hoe je de bezoekers zo gastvrij mogelijk verwelkomt. Op de langere termijn (2030) willen we minder auto's in de binnenstad. Dat betekent ook wat voor de fietser. Voor de korte en middellange termijn is echt minder autoverkeer wellicht nog niet mogelijk maar rond 2030 met zero emissiezones willen we dat de regiobezoekers op de E-bike naar de binnenstad komen. 80% van de bezoekers van de binnenstad komen uit de stad en regio.
- De kwaliteit van de stallingsvoorzieningen zou ook meer divers moeten zijn. Als je even een snelle boodschap wilt doen, wil je dichtbij de winkel parkeren, bewoners en lang winkelbezoek hebben andere eisen.

- Aandacht mag er ook zijn voor stallingen bij nieuwbouw en transformatie. De P1 autogarage zou toch ook deels worden ingericht voor fietsers? Deze ontwikkeling heeft uiteindelijk geleid tot het voornemen van een nieuwe fietsenstalling ROZET. Hierbij is erin voorzien dat bewoners ook een abonnement kunnen krijgen.

#### *Wat gaat nu al goed met fietsparkeren?*

Dat is best een moeilijke vraag.....

- Het Gele Rijders Plein wordt goed gebruikt, maar is vaak wel een rotzooi, vooral 's nachts.
- De stationsstalling is ook mooi en goed, maar elke verwijzing vanuit het fietspad naar de stalling ontbreekt. Hierbij is ook van belang dat je moet aangeven waar mensen wél mogen parkeren. Het is nu niet zo duidelijk wat de bedoeling is. Bijvoorbeeld de HEMA; fietsers stallen voor de deur voor een kort bezoek (ook als deze straks verhuist richting Musis). Denk vanuit de behoefte van gebruikers, niet vanuit waar nu ruimte is.

#### *Wat moet zeker verbeteren?*

- Hoe zit het eigenlijk met de fietsendiefstal in Arnhem? Erik zoekt een link naar eerder onderzoek hierover.
- De scooters van bezorgdiensten zou toch veel meer aan de rand moeten. Dat ze in de Korte Straat rijden/stallen is helemaal het toppunt.
- PBA is vooral voor een aantrekkelijke en gastvrije binnenstad. Etalages ombouwen tot fietsenstallingen wordt niet als aantrekkelijk geacht. Dit wordt wel anders als je ook services toevoegt, zoals een koffiebar, lockers en een fietsenmaker. Bijvoorbeeld als extra service dat je kunt parkeren en na afloop is je band opgepompt of welke reparatie wil je uitgevoerd hebben, of in deze tijd cadeau inpakservice?
- Onze kernwaarden groen en creatief zijn absoluut niet terug te zien in de huidige stallingsvoorzieningen. Het ontbreekt aan kwaliteit en gastvrijheid. Dienstverlening door Scalabor verdient hierbij aandacht,

zijn er in dit verband mogelijkheden voor Valet parking met de steile hellingen. Ook trainingen helpen wellicht of eisen aan de kwaliteit. Bij GRP zitten drie mensen in het hokje, maar tegelijkertijd groeit het gras boven de fietsen, is er rotzooi en liggen de fietswrakken in een hoekje opgestapeld. Een troosteloos gezicht wat niet appeleert aan de kwaliteit die je zou wensen. Denk in klanten.

- Voor fietsparkeren is het belangrijk dat je ruimte claimt voor parkeren. We hebben een compacte binnenstad en de ruimte wordt steeds beperkter. De ruimte voor alle functies moeten integraal in beleid worden verankerd. Bij het Gele Rijders Plein gaat dit niet goed. Er is te weinig ruimte om alle claims te kunnen invullen. Een kans is mogelijk ook de kelder van de Rabobank. Voor de duidelijkheid wordt hier gesteld dat het aan de politiek is om de weging van belangen te maken. Beleidsmakers zijn ervoor om de consequenties van de keuzes te beschrijven.
- Zoek bij oplossingen naar de behoefte vanuit de gebruiker, maak hiervoor ruimte en stuur de gebruiker ook een beetje bij. Zorg voor bewustzijn bij het publiek. Een gastvrije binnenstad betekent ook aangeven wat de bedoeling is. Een tweede voorbeeld voor wat de bedoeling is is het voetgangersgebied. Hier geldt nu een gedoogbeleid op een fietsverbod. Dit werkt niet. Maak hier een fietsers te gast van, zodat mensen meer rekening met elkaar houden.
- Bij oplossingen is het nodig om de creatieve denkers uit te nodigen. Zo kunnen veel integralere plannen ontstaan waarbij de ruimte voor groen, parkeren en zitjes gezamenlijk worden bekeken. Als voorbeeld van de mogelijkheden zal Marian tekeningen van de werkgroep Parkeren en Bereikbaarheid doorsturen.

*Welke mogelijkheden ziet u om fietsparkeren op te lossen?*

- Bewaakte stallingen zijn nodig om te voorzien in een oplossing voor Elektrische fietsen. Deze moet overkapt worden gesteld, dat gaat beter met opladen.
- Bewoners hebben vaak geen voorziening, maar of ze geneigd zijn te willen betalen voor een goede voorziening, daar zijn de meningen over verdeeld. Portaal heeft 2 á 3 jaar geleden de animo voor

abbonementen gepeild. Deze is er zeker, maar niet als dit 10,- per maand kost. Hiervoor zou de Gelrepolis mogelijk een oplossing voor zijn?

- Technische oplossingen zoals de ondergrondse automatische stallingen zijn een oplossing. Of zoals in de Arnhemse omgeving, wellicht juist op de eerste etage (boven winkels).
- Fietsparkeernormen zijn in ieder geval een oplossing voor transformaties en omzetting van functies. Hoewel voor wonen boven winkels vaak toch lastig is om een oplossing in te passen. Bij de Nieuwstraat (Het Kadehuis) is wel een mooie ontwikkeling waarbij ontwikkelaar AM voor bewoners een autoparkeergarage en een gezamenlijke fietsenstalling met oplaadpunten realiseert en daarnaast de nieuwe bewoners korting biedt op het gebruik van deelfietsen en deelauto's (mobiliteitshub Trans-Nieuwstraat). In de plint van het gebouw komen ook deelfietsen.

*Welke ontwikkelingen zijn verder van belang (die wij niet kennen)?*

- Dit is bijvoorbeeld de ruimte onder de Rabobank. Dit is ook aan de orde gekomen bij de raadsbehandeling van het Gele Rijdersplein.
- In de buurt van de Markt komt nu geen autoparkeergarage meer. Dit biedt mogelijk wel kansen voor een stalling. In deze hoek van de stad ontbreken stallingsmogelijkheden. De aanvraag voor een bouwvergunning voor de ontwikkeling van Markt 9 (Provincie Gelderland) is al langsgelopen.

### *Afronding*

De vraag komt hoe de klankbord verder wordt meegenomen. Het idee was om in december een voorzet voor conceptrapport op te leveren en in januari daarmee terug te komen, wellicht met een grotere groep bewoners.

PBA nodigt uit om het rapport bij een vergadering met PBA door te praten. Erik geeft aan dat dit ook kan bij de buurttafel. Ook de FB wil tussendoor op de hoogte blijven van het concept.

We spreken af dat we in januari met deze groep een middag plannen om aan de hand van het conceptrapport een soort schouw uit te voeren waarin aandacht is voor de belangrijkste dilemma's, oplossingsrichtingen en aandachtspunten. Zo kun je meer gericht kijken naar de stad. Carla probeert hiervoor een datum te zoeken. Carla bedankt iedereen voor de inbreng.

### *Verslag schouw binnenstad met klankbordgroep*

Datum: 21 januari 2022

Aanwezig: Jan Kemperman (fietsersbond), Marcel van Empel (Arnhem 6811), Erik Wiessenberg (Arnhems Hart), Wim van der wijk, Christien Rodenburg en Carla Frederix (gemeente Arnhem)

Niet aanwezig met kennisgeving: Marian van Hooij (PBA)

- Bebording en bewegwijzering fietsparkeerstalling is onvoldoende, zeker ook bij Arnhem Centraal. Hier moet meer aandacht voor zijn in combinatie met de nieuwe branding. Balans vinden tussen goede zichtbaarheid en beeldkwaliteit (toetsen door kwaliteitsteam). Rood fietspad wordt zwart en er wordt niet aangegeven hoe verder. Gebouwtje richting parkeergarage bij Arnhem Centraal is o.a. goede plek om te verwijzen naar fietsenstalling Arnhem Centraal. Ook bij het stationsplein bij Pathé ontbreekt informatie over de bedoeling waar de fietsen te parkeren.
- Scooterplek nieuwe plein mist een aanbindmogelijkheid voor scooters. Te denken valt aan een ring (uit de grond) of balk. Voor scooters is het veiligst om aan achterwiel vast te binden. (Borden staan ook te laag en worden afgeschermd door de fietsen die ernaast staan.)

- Gele Rijdersplein: medewerkers ook een rol geven in het schoon houden van de stalling, bord fietsenstalling is bijvoorbeeld vies, kan gewassen worden of onkruid weghalen. Ook kan het hekje misschien wat ruimer neergezet worden zodat er meer ruimte is voor fietsen en scooters. Veel scooters naast het hek. De ingang verplaatsen naar richting Willemsplein.
- Door bezorgfietsen op het trottoir bij het Gele Rijdersplein is haast geen ruimte om op het trottoir te lopen. Betalen zij precario belasting hiervoor?
- Jansplein is zoekgebied voor scooters. Dit kan mogelijk naast de tulips of in plaats van de tulips komen bij de ingang van de appartementen. Jansplein is ook evenementenplein, dus niet alles kan.
- Op veel plekken waar fietsnietjes/rekken staan, staan weesfietsen gestald. Structureel weesfietsenbeleid hoort een plek te krijgen in het plan.
- Bebording algemeen w.o. bij de Hema, autoparkeergarages staan aangegeven, maar fietsparkeergarages niet. Dit moet aangevuld worden.
- Doorn in het oog dat Thuisbezorgd in voetgangersgebied zit in de Rijnstraat. Zou niet moeten mogen. Nu fietsen en scooteren de bezorgers door het winkelgebied. Bezorgdiensten met fietsen en scooters een aandachtspunt. Kijken hoe we dit kunnen regelen in combinatie met fietsenstallingen en stadsdistributie.
- M.b.t. looproutes vanaf toekomstige fietsenstalling Rozet: Plan voor gebiedsontwikkeling Bartok-park zet in op rechtstreekse doorsteek voor voetgangers naar Weverstraat.
- Bij het Audrey Hepburnplein is ook ruimte voor scooterplekken tussen de bomen.
- Dat zelfde geldt ook voor bij het stadhuis/ begin van de Koningstraat. Hier staat een rijtje met tulips en daar kunnen meer fietsklemmen naast, maar ook scooterplekken. De sparbezorgfietsen en scooters, kunnen hier ook staan. Tijdens de markt worden deze plekken goed benut. Tulips/fietsnietjes wat van de muur neerzetten, zodat zwerfafval gemakkelijk verwijderd kan worden.

- Fietsvlonders, die besteld zijn voor pilot fietsvlonders, tijdelijk als proef inzetten als extra stallingsruimte op de markt. Monitoren of het dan wordt gebruikt. Erik heeft dit indertijd met Stephan Bouwman besproken, maar is nog niet uitgewerkt.
- De plek waar de nieuwe Hema komt (waar nu Medikamenten zit) heeft een grote kelder. Geruchten gaan dat Hema deze kelder niet gaat gebruiken. Zou een kans zijn voor een fietsenstalling voor bewoners of voor een openbare fietsenstalling. De ontsluiting is nog wel een punt van aandacht.
- De plek van de oude Hema of andere plekken waar veel bezoekers even snel een boodschap halen, zou je met blauwe vakken aan kunnen geven waar fietsers kort mogen parkeren. Bij de huidige Hema is een hele blinde gevel waar niets gedaan wordt, daar zou het gepast hebben, als de Hema zou blijven. Maar ook bij andere winkels zou dit kunnen. Nadeel is dat je fietsers wel het winkelgebied 'intrekt'. Dat gebeurt toch en dan kun je maar beter regelen waar ze kunnen staan.
- Wat is de positie van fietsers in het winkelgebied. Kunnen we niet fietsers te gast in het voetgangersgebied? Is dat nu niet al het geval met fietsers buiten de winkeltijden in het voetgangersgebied mogelijk. Marcel pleit voor écht fietsers te gast ook duidelijker aan te geven. Vraag is dan hoe je aangeeft dat dit in de drukste delen (Ketelstraat, Jansstraat) niet meer mag. Misschien met een streep. Dit is nooit helemaal te 'vangen' in verkeersborden.
- Johnny van Doornplein herinrichten en fietsklemmen hier weghalen. Een alternatieve locatie voor deze fietsklemmen is achter de bushalte aan de kant van Coolblue. Hier is nu een grasstrook met bomen. Bomen kunnen blijven. Is een belangenafweging wat het belangrijkste is. Groen met terrasjes/ bankjes ter compensatie terug laten komen op Johnny van Doornplein? Scooterstalling kan ook bij of in plaats van de nietjes aan de overkant van de busbaan.
- Fietsenstalling Musiskwartier, er was nog veel plek voor fietsen. Bekijken of we het ook als bewonersstalling geschikt kunnen maken of 24/7 toegang? Ingang ziet er shabby uit, zal nooit helemaal ideaal worden, maar met branding kan het er stuk aantrekkelijker uit zien. Logisch door bestraten richting fietsenstalling, duidelijker maken dat

hier een fietsenstalling zit op een duidelijke en aantrekkelijke manier. Een echte rode loper is niet handig voor minder validen.

- In Looierstraat ook zoeken naar scooterplekken. Nu worden scooters tussen en naast de fietsen geplaatst, dit kan ook belemmerend werken voor passanten en vooral miva's. Locatie achter bushalte wellicht geschikt.
- Buurtstallingen mogelijk bij diverse binnenplaatsjes. In de Kerkstraat midden in het winkelgebied is nog een bouwbedrijf/timmerfabriek op een binnenplaatsje. Gaat deze een keer weg?
- Q-park garage bij de Broerenstraat, hier zat voorheen een fietsenstalling. Dit is een mooie locatie voor een stalling in deze hoek van de stad. Het politiebureau wordt ook her ontwikkeld. Dat is wellicht iets te ver van het centrum. Afhankelijk wat hier komt, zijn in deze hoek mogelijkheden voor een fietsenstalling op de langere termijn. Zo zou het verschuiven en bundelen van autoparkeerplaatsen van achter de slagboom Broerenstraat richting herontwikkeling politiebureau plaats kunnen maken voor fietsparkeren?
- Het marktplein is voor 20 dagen in het jaar beschikbaar voor autoparkeren voor evenementen in de binnenstad. Het fietsparkeren bij evenementen zou je ook moeten regelen.
- Bij de Varkensstraat is een afbraakpand, is daar gelegenheid voor een buurtstalling? Bij buurtstallingen moet je wel denken aan oplaadpunten voor E-bikes, want juist deze fietsen worden in deze stallingen geplaatst.
- Goed idee om met raadsleden en klankbordgroep een andere stad te bezoeken.

**Tips:** Betere oplossing om weesfietsen te ruimen. Nu staan ze er eigenlijk weken tot maanden voordat men deze opruimt. Wrakken worden daartegen wel opgeruimd binnen een week na een melding. En kan men direct handhaven zodra een groot aantal fietsen ergens staat wat de openbare ruimte blokkeert als het gaat om een veilige doorgang voor passanten, miva's en hulpdiensten? (Bentinkstraat en onderdoorgang Walstraat bv?)

Ga eerst in de buurt vragen of ze een 24/7 afgesloten fietsenstalling wenselijk vinden. Studenten/expats hebben meestal maar een fiets die een aantal tientjes waard zijn. Er zal een duidelijk kostenplaatje gemaakt moeten worden met de vraag of inwoners ook bereid zijn om hiervoor een bedrag per maand/jaar te betalen voor een 24/7 stalling. Maar men zal zich ook moeten afvragen in hoeverre de gemeente aansprakelijk is als men zijn/haar fiets mist.

Er komen steeds meer bezorgdiensten in de binnenstad. Vreemd is dat een horecaondernemer te horen kreeg (Bakkerstraat) dat er vanaf zijn punt geen bezorgservice gestart mocht worden. Maar we plaatsen wel een filiaal van ThuisBezorgd in de Rijnstraat? Sommigen plaatsen hun scooters/fietsen binnen maar er staan er ook veel buiten dag/nacht.

Wie even langs de Jansbinnensingel, Marienburgstraat, Broerenstraat en Turfstraat loopt ziet langzamerhand dat er globaal steeds tussen de 8 a 20 geparkeerd staan. Hoeveel bezorgers hebben ze dan echt in dienst op die tijd? Of is het meer reserve vanwege de accu?

- Onder de Rabobank schijnt een ondergrondse stalling nog te zitten.
- Oude Workstation (Gele Rijdersplein) kan een bewaakte stalling worden.
- Denk ook aan toevoegingen zoals een servicepunt voor een fietsenmaker en scootmobielen.
- De ondergrondse etage van parkeergarage Langstraat kan mogelijk een fietsenstalling 24/7 worden voor alleen inwoners.
- Meer controle en handhaving op het fietsverbod binnen het winkelgebied. Het gedogen belemmert het handhaven momenteel. Hierdoor weten politie, P1 en handhavers niet wanneer ze wel een fietser mogen en kunnen bekeuren/aanspreken. Scooters worden over het algemeen wel bekeurd ter plekke, maar hoe zit dat met elektrische fietsen?

## *Bewonersavond Fietsparkeerplan binnenstad Arnhem*

Datum: 25 januari 2022

De bewonersavond is digitaal verlopen met als doel reacties op te halen op het conceptplan en de juiste prioriteiten te bepalen in uitvoering. Ongeveer 20 mensen waren aanwezig. Onderstaand is de opgehaalde informatie via de tools mentimeter en digitaal whiteboard weergegeven.

# Schot voor de boeg: wat vindt u belangrijk als het gaat om fietsparkeren in de binnenstad?

|                                                                                      |                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                       |
|--------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Genoeg parkeerplaatsen                                                               | Goede bebording, handhaving strenger en gedoogbeleid weg.                                                                                                                          | Geen fietsen op de stoep                                                                                                                                                                              |
| dat het gerealiseerd wordt!! scooters weren in zetten handhaving                     | Duidelijke bebording over tijdsduur                                                                                                                                                | Geen fietsen langs de beek.                                                                                                                                                                           |
| Genoeg gelegenheids fietsenstallingen                                                | scooters weren in de binnenstad ook handhaven                                                                                                                                      | Dat fietsparkeren niet de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte aantast. De openbare ruimte is voor verblijven, ontmoeten en natuurlijk moet je je fiets kunnen stallen maar liever ergens binnen |
| Voldoende plekken en informatie, bewegwijzering waar te vinden.                      | Pop-up plekken bij bv warenmarkt en G. Rijdersplein.                                                                                                                               | Handhaving handhaving handhaving (als je weet dat je beboet kan worden als je in de stad fietst ben je eerder geneigd aan randen in stallingen te parkeren)                                           |
| Treinreizigers laten fietsparkeren bij station, dus slimme/betere plekken in de stad | Effectief handhaven waarbij linderdaad (langdurig) geparkeerde fietsen uit het straatbeeld verdwijnen. Ook handhaven van het scooterverkeer (levensgevaarlijk na sluitingstijden). | Wat te doen met fietsbezorgers?                                                                                                                                                                       |
| Spreek bezorgdiensten aan. Soms staat de stoep vol.                                  | Verkeerd geparkeerde fietsen verwijderen en briefje achterlaten dat deze tegen betaling kan worden afgehaald                                                                       | geen vergunningen verlenen aan bezorgdienstenthuisbezorgd & Gorillas in de binnenstad hoe verzin je het                                                                                               |
| Iets doen met deelfietsen, zoals in Barcelona en andere steden?                      | Gemakkelijk fiets bereikt en veiligheid                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                       |

## Groep 1

|                                                              |                                                                                |                                                                                                                                         |                                                                          |
|--------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------|
| wat zijn de problemen die je wilt oplossen                   | leegstand gebruiken voor pop-stallingen                                        | elektrische fiets voorzieningen                                                                                                         | schoner maken, soms chaos                                                |
| overlast van fietsers en brommers in de straat, wordt gemist | belang van handhaving onderstrepen, kuddedier                                  | overdag handhaven op niet fietsen in de stad vs. fietsers te gast                                                                       | prioriteit: bezorgscooters wren in de binnenstad                         |
| scooters tijdelijk probleem door corona?                     | prioriteit: fout geparkeerde fietsen ergenis, genoeg fietsparkeren aan de rand | Bij verbouwing van kantoren naar wonen ook fietsparkeerplaatsen aanleggen                                                               | elektrische fietsen en scooters niet door voetgangersgebied laten rijden |
| oppassen voor fietsenstallingen die niet worden gebruikt     | balustrade van beek wordt gebruikt als fietsen, zou je moeten verbieden        | handhaving nodig om fietsers 'op te voeren', keerzijde wel veel geld, investering, nodig door handhaving anders geen gedragsverandering | Nederlanders, niet zo gezagsgetrouw                                      |

## Groep 2

|                                                                                                    |                                                                                                              |                                                                                |                                                                                                                                       |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| gedoogbeleid in de binnenstad (in zijstraten mag je fietsen en hoofdpaden niet)                    | voetgangergebied tussen de paaltjes moet voetgangersgebied blijven, (scooter word wel beboet, fietsers niet) | bezorgfietsen gaan te snel                                                     | driewielers moet tot aan de winkel moeten komen                                                                                       |
| zorg of mensen van grote stallingen gebruik gaan maken                                             | fiets moet je omarmen, mag best een beetje vrij (recalcitrant)                                               | welke fietsen zijn storend (weesfietsen/ tegen etalage)                        | handhaven van storende fietsen, kijk per locatie waar wel/niet geparkeerd mag worden                                                  |
| elektrisch opladen lokt mensen naar de stalling                                                    | gelijkvloers zodat je scootmobiel uitleen kan doen                                                           | workstation fietsenstalling werkt goed, omdat je er kunt stallen en ook werken | spreiden over meerdere panden                                                                                                         |
| fietsenmakers combineren                                                                           | zichtbaarheid, veiligheid, aantrekkelijk                                                                     | netjes onderhouden van GRP                                                     | maak het fietsenstallen aantrekkelijk (oplaadpunten, kiosk, goedmorgen zeggen door gastheren, humor, publiek toilet (maak het leuker) |
| keine stallingen zoals nietjes geeft problemen met blinden, nietjes niet plaatsendicht bij helling | wij denken graag mee met bruikbaarheid openbare ruimte voor minder validen,                                  |                                                                                |                                                                                                                                       |

## Groep 3

|                                                    |                                                         |                                                                                                   |                                                      |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------|
| Bewustwording is belangrijk                        | Belang van aanspreken op gedrag                         | Zijn er wel te weinig plekken?                                                                    | Niet eerder inzetten op handhaven                    |
| Voorzieningen eenmalig duur, handhaven structureel | Balans tussen voorzieningen, Communicatie Handhaven     | Belangrijk: extra inzet op handhaving? Capaciteitsprobleem?                                       | Vgl. musiskwartier, goede vz, toch plein vol         |
| Stewards inzet op stationsplein, was succesvol     | Citystewards in de binnenstad bij onbewust foutparkeren | Bewoner: wanneer stal je in buurtvoorziening? Afgesloten, en niet te ver weg? Exclusieve toegang. | Drempel om in binnenstad te wonen van wegen moeilijk |
|                                                    |                                                         |                                                                                                   |                                                      |

## Reactie klankbordgroep op het conceptplan

De leden van de klankbordgroep hebben gereageerd op het 2<sup>e</sup> conceptplan van 14022022. De reacties en verwerking daarvan is in tabel op de volgende pagina weergegeven.

| <b>Verwerking van opmerkingen klankbordgroep op het concept fietsparkeerplan binnenstad</b> |                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>wie</b>                                                                                  | <b>opmerking</b>                                                                                                                                                                                                                                         | <b>hoe verwerkt</b>                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 8611                                                                                        | Ik mis dat er ook input van Arnhem6811, Arnhems hart, Fietzersbond, APCG en PBA is geleverd in het plan.                                                                                                                                                 | In inleiding toegevoegd bij werkwijze.                                                                                                                                                                                                                                          |
| 8611                                                                                        | Wat kunnen we veel vermelden in het fietsparkeerplan                                                                                                                                                                                                     | Het fietsparkeerplan is een nota waarin naast de verwachte ontwikkelingen, de beschikbare fietsparkeermaatregelen met voor en nadelen, ook het advies voor maatregelen in samenhang met elkaar zijn beschreven. Dat totaal maakt inderdaad dat het een omvangrijk onderwerp is. |
| PBA                                                                                         | Het is een mooi volledig rapport geworden.                                                                                                                                                                                                               | Dank, ook dankzij de actieve inbreng van de klankbordgroep                                                                                                                                                                                                                      |
| PBA                                                                                         | Er wordt telkens gesproken over bewaakte stalling. Dat klopt op zich maar ik zou hieraan toe willen voegen dat het gastvrouwen en -heren zijn die de fiets aannemen. Gastvrijheid voor de fietser komt onvoldoende in tekst naar voren wat mij betreft   | Op diverse plekken in de teksten wordt het verschil scherper neergezet dat gastheren/vrouwen in de stallingen zijn voor het verlenen van extra service en dat toegang zoveel mogelijk geautomatiseerd wordt.                                                                    |
| PBA                                                                                         | maak mij zorgen over de aantallen fietsen op het maaiveld (750!). Waar gaan we die plaatsen zonder de bezoekers van de binnenstad het gevoel te geven dat ze eerst een fietskerkhof over moeten.                                                         | Toename van fietsen op maaiveld is zeker een zorg. Vandaar dat ingezet wordt op zoveel mogelijk de toename opvangen in in pandige opvangstallingen langs de randen en stallingen voor bewoners via onderzoek buurtstalling en de fietsparkeernormen.                            |
| PBA                                                                                         | Ik vind onvoldoende terug in het plan dat de kernwaarden ook terug te zien moeten zijn in de stallingen: zowel op het maaiveld als de entrees en binnenzijde van de 'bewaakte' stallingen. Randvoorwaarde is dat we ook dit 'groen en creatief' invullen | Bij kwaliteitseisen is via meerdere eisen opgenomen dat de uitstraling fris en uitnodigend moet zijn. Hoe dit wordt uitgevoerd is nog onderdeel van de uitwerking. Met betrekking tot de kernwaarden, zijn deze expliciet opgenomen in actie 1 communicatie (pag 31)            |
| Arnhems hart                                                                                | -Afbeelding 1 is van pg Langstraat/Rozet (na vernieuwing straks) en niet van fietsenstalling Rozet wat nog gebouwd moet worden.                                                                                                                          | Gewijzigd                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Arnhems hart                                                                                | Blz. 8: Nieuwe Plein = Hoogstraat is VUE Bioscoop (Blikkenbioscoop) > Pathé zit aan de Oude Stationsstraat. Punten 2 en 3 is dezelfde tekst.                                                                                                             | Gewijzigd                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arnhems hart | Blz. 27: Wanneer men echt fietsers toelaat in bepaalde gebieden en ook laat stallen op straat dan kan dit ook impact hebben voor een nieuwe ondernemer om zich hier niet te vestigen. Dit signaal is er al dankzij het gedoogbeleid uit o.a. de stegen.                                                                                                                                                                                                                 | Andersom geldt ook dat wanneer fietsers alleen voor een kort bezoek niet dicht bij een winkel kan stallen, dit voor ondernemers een argument kan zijn om zich niet te willen vestigen. Mbt het voetgangersgebied wordt geadviseerd om fietsers op de hoofdas te weren en daarbuiten sterker aan te geven dat ze te gast zijn. Op welke wijze dit wordt aangegeven, wordt nog uitgewerkt. |
| Arnhems hart | Blz. 27: Er staan al diverse borden om fietsers ergens op te wijzen. Echter geen enkele fietser ziet het en houdt zich er aan. Grote voorbeeld zijn alle borden om het winkelgebied dat men er niet mag fietsen als de winkels open zijn.                                                                                                                                                                                                                               | Belangrijk punt, fietsers hebben inderdaad niet altijd oog voor verkeersborden. Communicatie en de wijze waarop de grenzen voor een ander regime (fietser verboden vs fietser te gast) worden weergegeven, moet worden uitgewerkt.                                                                                                                                                       |
| Arnhems hart | Er wordt steeds gesproken over vermindering van de fietsparkeerplekken na het opknappen van het AKU-fontein. Naar mijn weten gaat de huidige stalling geheel verdwijnen naast het monument en moet men in de buurt op maaiveld verder zoeken. Vandaar ook het voorstel om dit te realiseren in oude Workstation.                                                                                                                                                        | Eens, fietsen bij AKU worden tijdelijke teruggebracht. Op pag. 23 is aangegeven dat deze voorlopig worden teruggebracht met kenmerk 'basis op orde'. Er start een onderzoek naar een alternatieve inpandige stalling.                                                                                                                                                                    |
| Arnhems hart | NFC/bankpas: Vraag ouderen eens wat NFC is? laat staan dat ze een up-to-date mobiel hebben. En met NFC/bankpas kan men bv niet de GelrePas er aan koppelen. Daarbij zullen er weer vragen komen over de privacywet en hoe de gemeente hiermee om zal gaan. Hetzelfde gebeurde bij raadsvoorstel scanauto.                                                                                                                                                               | NFC is van belang om de toegang ook automatisch mogelijk te maken voor abonnementhouders. Naast automatische toegang blijft ook een servicemedewerker aanwezig die hulp bij de toegang kan verlenen tijdens de bewaakte tijdstippen.                                                                                                                                                     |
| Arnhems hart | Branding/bebording: Op hotspots deze ook in het Engels plaatsen voor de expats en buitenlandse inwoners/studenten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Branding wordt nog uitgewerkt. Op pag 29 is deze opmerking opgenomen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
| Arnhems hart | Bewaakte stallingen: Dagelijks onderhoud en schoonhouden door de aanwezige mensen. En hier maandelijks de wees/wrakken opruimen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Aangegeven is als korte termijn actie (p31) dat voor de binnenstad nu een continue actie plaatsvindt voor het ruimen van weesfietsen. Pag 20. schoon, heel en veilig is opgenomen in de kwaliteitseisen aan de stallingen.                                                                                                                                                               |
| Arnhems hart | Voorlichting op de scholen over fietsendiefstal en ze er op wijzen hoe dat mogelijk te voorkomen. Dus stallen in een bewaakte stalling en/of dubbel slot tegen/in fietsnietje/Tulip. Mooie taak voor de politie. Heb nog drie foto's bijgevoegd van opruimactie laatst bij Arnhem Centraal. <a href="https://arnhemshart.nl/nieuws/veel-fietsen-opgeruimd-op-het-stationsplein/2021">https://arnhemshart.nl/nieuws/veel-fietsen-opgeruimd-op-het-stationsplein/2021</a> | Goede suggestie, is nu als actie in het plan binnenstad niet opgenomen. Nog uitzoeken of dit aandacht heeft bij verkeerseducatie op basisscholen.                                                                                                                                                                                                                                        |

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Arnhems hart | In kader van fietsen in de binnenstad zijn we heel duidelijk richting de politiek. Stoppen met fietser te gast en het gedoogbeleid. We zien geregeld (bijna) aanrijdingen en de daarop volgende scheldpartijen. Irritante fietsers die hun bel steeds laten rinkelen zodat voetgangers aan de kant moeten zoals tussen De Spar, langs Focus tot en met de Weverstraat. En hetzelfde telt ook voor de Nieuwstraat waar men echt op moet passen om daar niet aangereiden te worden. | Duidelijk signaal. Verkeersgedrag aanpassen is een kwestie van lange adem. Nu is de fietser niet te gast in het voetgangersgebied. In het rapport wordt vanwege de omvang van het voetgangersgebied geadviseerd om het verschil tussen de hoofdas waar tijdens winkeltijden helemaal geen fietsers wenselijk zijn en de aanloopstraten waar fietsers rekening moeten houden met voetgangers duidelijker te maken, inclusief het gedrag wat van fietsers wordt verwacht.                                                                                     |
| Arnhems hart | Verder mooi rapport met denk veel vragen en opmerkingen voor de nieuwe raad straks.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | dank, ook dankzij de actieve inbreng van de klankbordgroep                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| Fietsersbond | we zien de noodzaak van een Fietsparkeerplan op kortere termijn in, zijn we dan ook positief over een ambitieuze aanpak hiervan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Dank voor dit compliment.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
| Fietsersbond | Is er wel voldoende ruimte? Ruimte die nodig is om op een goede manier het Fietsparkeerplan uit te voeren                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Eén van de doelen van het fietsparkeerplan is om aan te geven wat op de binnenstad afkomt en welke ruimteclaim dit met zich meebrengt. Door de ruimteclaim te benoemen via de inpandige opvanglocaties aan de randen van de binnenstad, kunnen we bij eventuele ontwikkelingen ook rekening houden met de noodzakelijke fietsparkeerplekken.                                                                                                                                                                                                                |
| Fietsersbond | De fiets is een vervoersmodaliteit die zich kenmerkt door de kleine(re) schaal waarin deze gebruikt wordt. Daarom is het noodzakelijk dat naast de grote(re) fietsenstallingen ook her en der in de (binnen)stad een aantal kleinere, lokale fietsstalplaatsen beschikbaar zullen zijn c.q. blijven. Het is wellicht een goed idee dat deze 'kort-stal-plekken' duidelijk aangegeven worden. Ook fietsers hebben behoefte aan Shop&Go-plaatsen, maar dan voor hun fiets.          | Deze suggestie hebben we in de projectgroep besproken. De voordelen van kort parkeren vakken is dat duidelijk is aangegeven waar wel en waar niet geparkeerd kan worden, hierdoor weten de fietsers waar ze wel en niet kort mogen staan. Er zijn ook nadelen zoals het teveel aangroeien als het vak vol is en belangrijker het signaal dat ervan uitgaat dat het meer geparkeerde fietsers aantrekt in de binnenstad. Met name dit argument gaf de doorslag om in de Arnhemse binnenstad niet te willen werken met fietsparkeervakken voor kort parkeren. |
| Fietsersbond | Het is daarom van groot belang dat er nauwlettend wordt toegezien op de o.a. in het Bouwbesluit aangegeven vereiste fietsbergingen voor bewoners. In het geval dat bij bestaande woningen toch geen goede fietsberging gerealiseerd blijkt te zijn, faciliteer dan voor deze doelgroep betaalbare fietsenstallingsvoorzieningen, bijvoorbeeld in leegstaande panden.                                                                                                              | Het fietsparkeerplan geeft aan om zo snel mogelijk met fietsparkeernormen (kwantitatief én kwalitatief) te gaan werken in de binnenstad. Hierdoor zal bij nieuwbouw worden voorzien in fietsparkeerplekken voor nieuwe bewoners. Voor bestaande bewoners willen we zoeken naar mogelijkheden. Hiervoor is het plan om eerst een onderzoek uit te voeren zodat ook zicht komt op de aanwezigheid van geschikte locaties.                                                                                                                                     |

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fietsersbond | De fiets wordt ons inziens te vaak weggezet als veroorzaker van een slordig, rommelig, chaotisch ofwel onprettig straatbeeld. Excessen daargelaten zijn wij juist voorstander van het positief beleven van de fiets in het straatbeeld, waardoor de stad juist als dynamisch en levendig wordt ervaren en Arnhem daarmee een nóg aantrekkelijker verblijfsgebied wordt. | Met het fietsparkeerplan beogen we een verdere groei van fietsgebruik naar de binnenstad te kunnen faciliteren, zodat het verblijfsklimaat verder verbetert. Om de gewenste ambities voor de groei van fietsverkeer waar te kunnen maken, wordt de druk op de openbare ruimte wel (flink) groter. |
| Fietsersbond | Als je wilt dat voorzieningen goed gebruikt worden, dan is goede communicatie daarover van wezenlijk belang (bebording op straat, maar ook via de media). De fietserbond geeft in haar reactie een voorbeeld naar analogie van de 'Zone de rencontre' in Frankrijk.                                                                                                     | De eerste actie van het fietsparkeerplan is een communicatiestrategie ontwikkelen en uitvoeren. Het voorbeeld van Zone de rencontre kan als voorbeeld hierbij worden betrokken.                                                                                                                   |
| Fietsersbond | Het voortdurend signaleren van en optreden tegen fietsendiefstal en uitvoering van een stevig en niet te bureaucratisch zweeffietsenbeleid moet daarom een belangrijk onderdeel worden van het Fietsparkeerplan.                                                                                                                                                        | Als korte termijn maatregel is opgenomen de continue weesfietsenactie in de binnenstad. Dit leidt naar schatting tot een besparing van zo'n 10% van de capaciteit.                                                                                                                                |
| Fietsersbond | De Fietsersbond wil met deze aanbevelingen een duidelijke zet in de goede richting geven en vertrouwt op een weloverwogen invulling en voortvarende uitvoering van het Arnhemse Fietsparkeerplan.                                                                                                                                                                       | Waarvan akte, we hopen de nota met de nieuwe gemeenteraad te kunnen bespreken.                                                                                                                                                                                                                    |

## BIJLAGE 2 ONDERBOUWING VERWACHTE GROEI

De groeiverwachting voor het aantal fietsers naar de binnenstad is voor 2030 niet bekend. Om een indicatie te geven over de vraag naar fietsparkeerplekken in de binnenstad in 2030, is gebruik gemaakt van meerdere bronnen. Bij de verwachte groei is als uitgangspunt het aantal inwoners in het centrum gebruikt. Hierbij is gebruik gemaakt van 'Arnhem in Cijfers'. Ten behoeve van het omgevingsvisie worden nog diverse verdichtingsscenario's uitgewerkt. De zo berekende verwachte groei leidt getalsmatig tot een groei ten opzichte van 2021 van 32%. Door het gebruik van meerdere bronnen en onzekerheden in aannames van bijvoorbeeld de modal split verschuiving, wordt dit cijfer in het rapport omgezet tot 20 tot 40% groei. Onderstaand zijn de stappen beschreven die tot deze cijfers hebben geleid.

### Groei binnenstad

In Arnhem in cijfers is een verwachte groei van de bevolking aangegeven voor zowel heel Arnhem als het centrum. Tussen 2020 en 2030 is het groeipercentage van aantal inwoners in Arnhem als geheel 6%. Door verdichting in het centrum, is de procentuele toename hier hoger.

|                            | 2020   | 2022   | 2030   | 2040   | groei percentage<br>2030 |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------------------------|
| Aantal inwoners<br>Centrum | 6192   | 7000   | 7210   | 7800   | 0,16                     |
| Aantal inwoners<br>Arnhem  | 161331 | 163570 | 171650 | 177630 | 0,06                     |

### Effect bewonersgroei op vraag naar fietsparkeerplekken

Uitgaande van een gemiddelde woningbezetting van 1,34 (huishoudensgrootte Arnhem 2020 is 1,34 (Arnhem in cijfers)), bedraagt de toename van woningen in de binnenstad ongeveer 750 woningen. De geadviseerde fietsparkeernorm voor zowel woningen als appartementen in de categorieën tussen zeer klein en groot varieert van 2 tot 4 per appartement/woning. Door de toename van 1.000 inwoners, stijgt de

behoefte aan fietsparkeerplaatsen dus met 1500 tot 3000 fietsparkeerplekken in de binnenstad.

### Verwachte groei aantal fietsbezoekers

Het aantal binnenstadsbezoekers per week is in 2018 327.000 (Binnenstadsmonitor 2018), in 2021 is dat 345.000 (opgave Economische Zaken). Met een inwonersgroei van Arnhem met 6% wordt aangenomen dat deze inwoners evenredig vaak de binnenstad bezoeken als nu het geval is en dus ook 6% van het aantal bezoekers bedraagt (wordt 365.700). De groei van aantal inwoner in de regiogemeenten is hierin niet meegenomen (groei aantal inwoners tussen 2021 en 2030 is ruim 2%, maar hiervan is onbekend wie bezoeker van de binnenstad Arnhem is).

|                                 | 2018    | 2021    | 2030                  |
|---------------------------------|---------|---------|-----------------------|
| aantal winkelbezoekers per week | 327.000 | 345.000 | 365.700<br>(groei 6%) |

Het aandeel van de binnenstadsbezoekers dat uit Arnhem zelf komt, is 52%. 48% komt uit de regio of verder weg (Binnenstad Binnen Bereik).

De modal split van het binnenstadsbezoek in 2018 is:

|             | rapportage binnenstad enquête 2018 |        |               |
|-------------|------------------------------------|--------|---------------|
|             | 2018                               | Arnhem | Buiten Arnhem |
| Auto/motor  | 34                                 | 13     | 55            |
| (Brom)fiets | 22                                 | 32     | 11            |
| Lopend      | 20                                 | 38     | 2             |
| Bus         | 13                                 | 15     | 11            |
| Trein       | 10                                 | 1      | 20            |
| Anders      | 1                                  | 1      | 1             |

Vanwege de verduurzamingsambitie is voor 2030 uitgegaan van een 'realistische' verschuiving van fietsgebruik van 11% naar 15% voor bezoekers van buiten Arnhem en een verschuiving van 32% naar 38% fietsgebruik voor interne verplaatsingen. Als referentie: in de omgevingsvisie Gelderland is de ambitie om het totaal aandeel fietsers te laten stijgen van 28% naar 35%.

Met deze uitgangspunten komt de totale procentuele groei voor het aantal fietsers richting binnenstad uit op:

2018: 100 %

2021: 106% (gemeten)

2030 bewonersgroei: 6% tov 2021

2030 groei agv verschuiving naar fietsverplaatsingen: 32% tov 2021

20-40% groei van de huidige capaciteit leidt tot een gewenste capaciteit van circa 750 – 1.500 fietsparkeerplekken.

## BIJLAGE 3 PROBLEEMBESCHRIJVING PER DEELGEBIED

|                              | Capa-<br>citeit | zat<br>middag | dins<br>nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | knelpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | kansen                                                                                                                                                                                                                                                | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|------------------------------|-----------------|---------------|---------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Kernwinkel gebied</b>     | 74              | 393           | 159           | Zoals de titel aangeeft zijn in het kernwinkelgebied de winkels geconcentreerd. De straten zijn smal met veel voetgangers. De beschikbare 74 fietsparkeerplekken zijn aan de randen gesitueerd richting Walstraat. Trend is dat de retail nog meer wordt geconcentreerd op een kleiner oppervlak. Daarmee worden de straten nog drukker met voetgangers en bezoekers. Fietsparkeren wordt hier zeker tijdens winkeltijden moeilijker. | 2,5 tot 5 keer zoveel fietsen als capaciteit. Het tekort is groot op zowel werkdagen, als piektijden en 's nachts. Op bepaalde locaties (HEMA/Mc Donalds) veel fietsen voor de gevel. Stalling Musis wordt weinig gebruikt.                                                                                                                  | De Musis stalling ligt op ruim 150 meter vanaf de HEMA. De stalling Musiskwartier heeft op het drukste moment nog 450 plekken beschikbaar. De stalling is op werkdagen tot 19:00 uur (donderdag tot 22:00 uur) en in de weekenden tot 18:00 uur open. | Onderzoek naar fietsparkeerverbod en fietsverbod op de Janstraat, Grote Oord, Vijzelstraat en Ketelstraat. Rest van het kernwinkelgebied fietsen toegestaan. Toegang en uitstraling stalling Musis kwartier verbeteren en bekendheid vergroten.                                                                                                                                                                                                                                             |
| <b>Johnny van Doornplein</b> | 359             | 297           | 129           | Langzaam verschuift het zwaartepunt van grote publiekstrekkingen zoals Coolblue en HEMA naar deze hoek van de binnenstad, waardoor de druk op fietsparkeren hier sterk zal toenemen.                                                                                                                                                                                                                                                  | Meer behoefte aan brommerstallen dan beschikbaar (ook dinsdag en zaterdag middag). Bromfietsen kunnen vanwege brandgevaar niet in de stalling parkeren.                                                                                                                                                                                      | Wanneer de stalling toegankelijk zou zijn voor buurtbewoners (toegangssysteem), komt ruimte op straat beschikbaar voor bezoekers.                                                                                                                     | Op maaiveld uitbreiding van brommerparkeren tussen Coolblue en de bushaltes of eventueel aan de overkant van de Velperbinnensingel. Fietsen alleen in de stalling mogelijk, in combinatie met een (brom)fietsparkeerverbod. Op termijn is extra stallingscapaciteit nodig in de binnenstad voor de verwachte groei van fietsverkeer. Het zwaartepunt verschuift naar deze zijde van de binnenstad. Daarom is het zoekgebied voor uitbreiding iets ten zuiden van de stalling Musiskwartier. |
| <b>Stalling Musis</b>        | 730             | 280           | 0             | De stalling wordt niet goed gebruikt. De vraag is of met verbeteringen deze stalling voor bezoekers aantrekkelijk genoeg kan worden gemaakt. Voor vaste gebruikers zoals bewoners en werknemers, is de helling en toegankelijkheid wél voldoende aantrekkelijk te maken.                                                                                                                                                              | Zichtbaarheid en toegankelijkheid van de stalling is beperkt. Ook de openingstijden zijn beperkt en niet gelijk aan de GRP stalling. Vooral gebruikt door winkelbezoek. Op die piektijden wordt ook veel gestald buiten de voorzieningen (161 zaterdagmiddag en 54 dinsdagmiddag), waardoor een rommelig beeld op het Johnny van Doornplein. | De stalling is alle momenten onderbezet. Op zaterdagmiddag is hier nog ruimte voor ruim 400 fietsen                                                                                                                                                   | Stalling geschikt maken voor de buurtbewoners Verhuizing van de HEMA leidt wellicht tot nieuwe inzichten. Service van de stalling verbeteren (toegankelijkheid, automatische toegang waardoor medewerkers meer service kunnen verlenen, openingstijden ook in de avond, zichtbaarheid vanaf de straat door een rode loper/vlaggen etc).                                                                                                                                                     |

|                            | capaciteit | zat middag | dins nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                 | knelpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | kansen                                                                                                                                                                                                                                                                                    | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|----------------------------|------------|------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Oude Stationsstraat</b> | 40         | 274        | 116        | Naar aanleiding van een onderzoek naar een betere benutting van de stationsstalling vanuit de noordzijde, worden een aantal acties voorbereid, ook voor uitbreiding/wijziging van de bestaande bromfietsstalling. | Parkeerdruk vele malen hoger dan capaciteit op het plein. Handhaving op het plein bij McDonalds en Spar lastig want begunstigingstermijn is 1 uur > gemiddeld bezoekduur. Verwijzing naar de Stationsstalling valt niet op vanaf het toeleidende fietspad. Het toegangsregime voor de NS stalling vereist een OV-Chipkaart, die niet iedereen heeft. Er is meer behoefte aan brommerstallen dan beschikbaar (ook dinsdag en zaterdag middag). Het gedeelte voor de bromfietsstalling is al vroeg in de ochtend vol, vaak door personeel.                                                                                                                       | In 2022 start bij de stationsstalling een pilot waarbij NFC / bankpas ook toegang tot de stalling geeft. Fietsparkeren tbv de ontwikkelingen rond het station is gereserveerd (en afgekocht) in de Stationsstalling. Hier is bovendien voldoende vrije ruimte op alle tijden van de week. | Verwijzing naar de stalling op straat door middel van signing of (dynamische) verwijzing naar de stalling, Blijvende handhaving icm verbodstegels. Ruimte bij Pathé zoeken voor bromfietsvakken                                                                                          |
| <b>Korenmarkt</b>          | 120        | 223        | 140        | Gebied typeert zich als uitgaansgebied. Weinig woningen. Geen grote transformatieplannen. Ten tijde van de telling was het aantal terrassen kleiner dan normaal                                                   | Er zijn vaak weesfietsen acties en er worden per actie ook veel weesfietsen opgehaald. Door het intensief gebruik icm weinig ruimte ontstaat op het fietspad/parallelweg bij het Nieuwe Plein een rommelige openbare ruimte.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Korenmarkt ligt dichtbij het Gele Rijdersplein en straks stalling Rozet. Als daar voldoende capaciteit is, kan dit voor Korenmarkt een functie vervullen                                                                                                                                  | Zoeklocatie uitbreiding Gele Rijdersplein tot 750 plekken, Blijvend weesfietsen acties (nu ... keer/jaar). Bromfietsvakken aan het Nieuwe plein uitbreiden en aan de oostzijde van stalling het Gele Rijdersplein met aanbindmogelijkheid in de tegels voor brom/snorfietsers inrichten. |
| <b>Gele Rijdersplein</b>   | 232        | 290        | 153        | Door concentratie van retail in het kernwinkelgebied zal de druk op de openbare ruimte ook in dit noordelijk gebied van de binnenstad toenemen.                                                                   | De stalling en omgeving worden zeer intensief gebruikt als parkeerplekken. Jansplein en de Janspoort worden op alle teldagen veel gebruikt. Op Jansplein staan op zaterdagavond zo'n 75 tot 100 fietsen, met een capaciteit van 13 nietjes. De Janspoort is bovendien aantrekkelijk omdat hier overdekt kan worden geparkeerd. Het aantal fietsen dat 's nachts in het gebied (incl stalling) staat is 228. Op dinsdagnacht lijkt de parkeerdruk in het hele gebied laag. Dit komt omdat in de capaciteit ook de stalling in meegerekend. Met de 80 fietsen in GRP stalling, beslaat de vraag 's nachts in de rest van het gebied meer dan 60% van het aanbod. | Indien de Gele Rijdersplein stalling kan worden uitgebreid of alleen tijdens de piektijden uitgebreid, komt ruimte vrij op straat.                                                                                                                                                        | Openingstijden stalling verruimen tot na sluitingstijd cafés. Extra stallingsruimte creëren voor bewoners via buurtstallingen. Brommervakken met aanbindmogelijkheid in de buurt van het Jansplein of GRP stalling.                                                                      |

|                                   | capaciteit | zat middag | dins nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | knelpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            | kansen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|-----------------------------------|------------|------------|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>GRP stalling</b>               | 424        | 357        | 75         | In het kader van Herstel Monument Gele Rijdersplein heeft de gemeenteraad besloten geen uitbreiding van het fietsparkeren via een halfverdiepte fietsparkeren te willen. Daarmee blijft de capaciteit max. 300 plekken. Wel moet gezocht worden naar uitbreiding van de capaciteit.                                                 | De stalling wordt ook voor ong 20% gebruikt als weekend en nachtstalling voor OV-reizigers (in de station stalling moet na 24 uur worden betaald). Voorkomen moet worden dat OV reizigers oneigenlijk nog meer gebruik gaan maken van de stalling Gele Rijdersplein (Prorail heeft 20% groeioprognose voor 2030 opgesteld). De stalling is niet overdekt, deels bewaakt. Toegang vindt plaats (pré corona) met papieren bonnetjes, maar na sluitingstijd is het ook mogelijk de stalling te bereiken. | Door de perfecte ligging tussen de noordzijde van de stad en zowel het uitgaansgebied als kernwinkelgebied is het gebruik hoog op de winkel/uitgaanstijden, ondanks de matige uitstraling en kwaliteit. De stalling wordt intensief gebruikt door brom/snorfietsen. Een onderzoek is gaande naar herinrichting van het Willemsplein. Inpassing van een halfverdiepte fietsenstalling op deze locatie biedt kansen. | De huidige stallingscapaciteit wordt bij de renovatie AKU teruggebracht met predicaat 'basis op orde'. Zoekopdracht is om het Gele Rijdersplein tot 750 plekken uit te breiden in het zoekgebied langs het fietspad Gele Rijdersplein tussen Willemsplein en Janspoort of meer richting kernwinkelgebied. Daarbij de bewaking van de stalling verruimen tot na sluitingstijd cafés en regime naar 24 uur gratis. Hierdoor wordt het voor OV reizigers aantrekkelijker om bij het station te parkeren waardoor capaciteit vrijkomt bij GRP stalling. Service van de stalling verbeteren door automatisch controle systeem (afgestemd op NS stallingen), waardoor personeel tijd heeft voor serviceverlening (netheid stalling, hulp bij stallen buitenmodelfietsen, evt buggy uitleen). Voor bezoekers wordt GRP stalling aantrekkelijker vanwege betere bewaking en service. Abonnementen worden door camera en automatische toegang mogelijk voor bewoners/werknemers. |
| <b>Koningsstraat/Bakkerstraat</b> | 152        | 380        | 184        | Dit gebied kenmerkt zich als aanloopstraten richting Kernwinkelgebied. Het ligt ingeklemd tussen de Markt, Musiskwartier en kernwinkelgebied. Dit gebied zal verder verkleuren naar meer wonen ten koste van de winkelfunctie. Ook is renovatie van het stadstheater voorzien. Op welke wijze dit gaat gebeuren is nog niet helder. | Brommerparkeren vindt verdeeld over alle locaties in het gebied plaats. Op dinsdag middag is de behoefte het grootst met 31 (brom)fietsen. Op dinsdagnacht staan er meer fietsen dan dat er capaciteit beschikbaar is (184 vs 152).                                                                                                                                                                                                                                                                   | Wanneer bewoners niet op straat hoeven te parkeren, zou op nagenoeg alle tijden altijd voldoende plek zijn voor bezoekers.                                                                                                                                                                                                                                                                                         | Er is een tekort aan bewonersparkeren van ongeveer 200 plekken. Door het verkleuren van dit gedeelte van de stad naar meer wonen, terwijl winkelen zich meer gaat concentreren in het kernwinkelgebied is voor dit gebied de komst van meer bewonersparkeren noodzakelijk. Renovatie van het Stadstheater biedt kansen voor uitbreiding van inpandige stallingscapaciteit voor de grotere druk op deze oostzijde als gevolg van verschuiving van publiekstrekking richting het oosten van de binnenstad (zie ook ogeving Johnny van Doornplein)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

|                                    | capaciteit | zat middag | dins nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                                                                                                          | knelpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             | kansen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|------------------------------------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Rijnstraat/<br/>Weverstraat</b> | 292        | 440        | 198        | Het gebied Rijnstraat/Weverstraat is een overgangsgebied tussen meer wonen/bedrijfsvestigingen naar het winkelgebied. In de toekomst zal de nadruk sterker op de woonfunctie komen. Door het versterken van de Rijnkade wordt dit gebied belangrijker om het kernwinkelgebied te koppelen aan de Rijnkade. | Vooraf op dinsdagmiddag en zaterdagmiddag is de vraag veel hoger dan het aanbod. De knelpunten zijn het grootst in de Kortestraat, Weverstraat en Rijnstraat, waar geen klemmen/nietjes zijn. Ook in de oude Oeverstraat wordt op alle tijden veel buiten de rekken geparkeerd. Op dinsdagnacht zijn in het gebied nog 192 fietsen geparkeerd, dit is 2/3e van de totale capaciteit.                                   | De toekomstige ontwikkeling van Mobiliteitshub Rozet voorziet in 650 nieuwe fietsparkeerplekken op de locatie van het Bartokpark. De ligging van deze stalling is perfect voor zowel het gebied Rijnstraat, Weverstraat als ook de Korenmarkt. Het beeld van de Weverstraat is wellicht door de locatie van de HEMA vertekend. De HEMA verplaatst naar omgeving Johnny van Doornplein, welke functie het oude pand daarna krijgt is onbekend. | Door de komst van Stalling Rozet ontstaat extra stallingscapaciteit voor winkel- en uitgaanspubliek. Er is een tekort aan bewonersparkeren van ongeveer 200 plekken. Door het verkleuren van dit gedeelte van de stad naar meer wonen, terwijl winkelen zich meer gaat concentreren in het kernwinkelgebied is voor dit gebied de komst van meer bewonersparkeren noodzakelijk. Mogelijk kan de stalling Rozet vooruitlopende op een buurstalling al voorzien in bewonersparkeren voor de omgeving. Voor sterke publiekstrekken (zoals HEMA) niet voorzien in nietjes maar aandacht besteden aan een aantrekkelijke looproute in combinatie met communicatie en inzet van fietscoaches. |
| <b>Bestuurskwartier</b>            | 28         | 2          | 0          | Rond het Bestuurskwartier zijn diverse transformaties voorzien, allen                                                                                                                                                                                                                                      | De huidige parkeerdruk van het bestuurskwartier levert geen aandachtspunten op. In het gebied zijn nu weinig bezoekersaantrekken functies gesitueerd. Werknemers van de hier gesitueerde kantoren, hebben ongetwijfeld de beschikking over eigen fietsvoorzieningen.                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Bij verdere verdichting of verkleuring naar andere functies biedt de toepassing van fietsparkeernormen uitkomst.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| <b>Weerdjesstraat</b>              | 115        | 65         | 48         | In dit gebied wordt voornamelijk gewoond                                                                                                                                                                                                                                                                   | Zaterdagavond staan bij Roermondsplein, Bartokpark en Nieuwstraat een aantal fietsen buiten de voorzieningen. Mogelijk is dit uitloop vanuit omliggende gebieden. Al met al weinig knelpunten m.u.v. overloop voor uitgaanspubliek                                                                                                                                                                                     | Zodra stalling Rozet geopend wordt, kunnen bewoners een abonnement afsluiten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Wanneer in de binnenstad wordt voorzien in het werken met fietsparkeernormen, zal worden voorzien in voldoende stallingsruimte voor eventueel nieuwe functies.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| <b>Rijnkade</b>                    | 171        | 151        | 127        | In het gebied Rijnkade is een transformatie gaande waarbij door een mix van wonen en horeca het gebied beter bij de binnenstad betrokken wordt. De Rijnkade zelf is een voetgangersgebied. Veel restaurants zijn gesitueerd langs de Rijnkade met terrassen                                                | Door de concentratie aan restaurants is de bezoekpiek geconcentreerd op de zaterdagmiddag/avond. Nu volstaat het aanbod van klemmen en nietjes nog. In het hele gebied zijn 171 rekken/nietjes, verdeeld over de hele Rijnkade tussen de terrassen. Bij een verdere groei aan restaurants, zal uitbreiding van de capaciteit nodig zijn. Dit kan niet meer op eenzelfde manier worden opgelost omdat ruimte ontbreekt. | De Rijnkade zelf beschikt over veel ruimte om fietsparkeren op te lossen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | Op termijn uitbreiding langs de Rijnkade aan de kade zelf bij de opgangen. Eventueel tijdelijk in te richten tijdens de zomermaanden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

|                    | capaciteit | zat middag | dins nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                                                                              | knelpunten                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | kansen                                                                                                                                                                | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
|--------------------|------------|------------|------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Steenstraat</b> | 461        | 473        | 287        | De steenstraat is een straat met veel functies, zowel winkels als wonen boven winkels. Het autoparkeren is officieel beperkt tot één zijde van de straat. Naast fietsparkeren en autoparkeren worden de trottoirs gebruikt voor verblijven (wandelen, uitstallingen, bankjes). | De beschikbare fietscapaciteit (461) is voor 2/3e (287 plekken op dinsdagnacht) door bewoners ingenomen. Op de zaterdag is de druk het grootst. De locatie met de meeste parkeerdruk is tussen Velperplein en de Spijkerlaan.                                                                                                                                |                                                                                                                                                                       | Naar verwachting zijn de meeste bewoners hier studenten waarvoor een buurstalling of fietstrommels geen passende oplossing is. Het vermoeden is dat veel bezoekers voor de winkel van bestemming stallen en vervolgens de fiets meenemen naar de volgende winkel. Het stallen van fietsen met nietjes/rekken voor bewoners zou verplaatst kunnen worden naar de zijstraten zodat ruimte in de Steenstraat vrij komt. Om het bijpassende parkeergedrag te stimuleren moet dan een aantal fietsnietjes worden vervangen door fietsvakken (kort parkeren). Mogelijk biedt een behoefteonderzoek voor dit deel van de straat meer inzicht in zowel de behoeften van bewoners, als van de bezoekers. |
| <b>Markt</b>       | 316        | 293        | 65         | Rond de Markt is afgelopen jaren de verblijfskwaliteit verbeterd ten gunste van terrassen aan de westzijde.                                                                                                                                                                    | Op alle tijden is er voldoende plek voor de vraag. aanvullend ook op vrijdag geteld tijdens de markt. Hierbij is in een kleiner gebied geteld, met 258 plekken en 207 gestalde fietsen. Langs de westzijde van de markt wordt op vrijdagochtend en zaterdagmiddag geparkeerd buiten de voorzieningen. In totaal gaat het op vrijdag om 'slechts' 18 fietsen. | De fietsplekken rond de Kerk worden weinig gebruikt. Hier is mogelijk nog een optimalisatie mogelijk in de plaatsing.                                                 | aan de westzijde van het plein kunnen fietsparkeerplekken worden toegevoegd tussende autoparkeervakken of aan de rand van het plein plekken worden uitgebreid.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
| <b>Trans</b>       | 139        | 129        | 81         | De functie in het gebied Trans is en blijft vooral wonen.                                                                                                                                                                                                                      | De totale fietscapaciteit klopt en het gebied kent weinig bezoeker aantrekkende functies.                                                                                                                                                                                                                                                                    | Zodra delen worden getransformeerd naar andere functies of de woonfuncite verder wordt verdichtd, zal het fietsparkeren moeten worden opgelost in de nieuwe omgeving. |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |

|              | capaciteit | zat middag | dins nacht | wijziging functie                                                                                                                                                                                                      | knelpunten                                                                                                                                                                                                  | kansen | oplossingsrichtingen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------|------------|------------|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Koningsplein | 216        | 130        | 75         | De omgeving Koningsplein is een overgangsgebied tussen het bestuurskwartier en het kernwinkelgebied. De hoofdfunctie is en blijft wonen. In de toekomst vindt hier verdere verdichting plaats, voornamelijk met wonen. | Weinig knelpunten, er is voldoende capaciteit en in de meeste gevallen staan de fietsen ook in de beschikbare voorzieningen. Op dinsdag middag staan de meeste fietsen buiten de voorzieningen, nl 41 stuks |        | Hier zijn nu geen grote knelpunten, bij verkleuring naar andere functies biedt toepassing van fietsparkeernormen uitkomst. Bij een verdere toename van de vraag naar fietsparkeerplekken rond het Johnny van Doornplein, is de omgeving Koningsplein wel hét aangewezen zoekgebied voor uitbreiding van inpandig fietsparkeren. Zodra gebiedsontwikkelingen hier kansen bieden voor toevoeging van een inpandige stalling op maaivaeld of op een andere manier ruimte beschikbaar komt voor 750 fietsen, moet deze kans benut worden voor fietsparkeren. |

## BIJLAGE 4 ADDENDUM FIETSPARKEERNORMEN

### 1. Inleiding

De huidige Nota Parkeernormen voor Arnhem dateert uit 2011 en bestaat alleen uit normen voor autoparkeren. Het advies is om, vooruitlopend op een nieuwe integrale auto en fietsparkeernormennota fietsparkeernormen in te voeren voor de binnenstad:



*Gebiedsindeling fietsparkeren in Zone A, Binnenstad*

### 2. Wat is een parkeernorm?

Een parkeernorm is een getal dat aangeeft hoeveel parkeerplaatsen nodig zijn voor een bepaalde functie per eenheid of oppervlakte bij nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen. De oppervlakten zijn weergegeven in bruto-vloeroppervlak (m<sup>2</sup> bvo).

De beschreven fietsparkeernormen in dit addendum vormt het toetsingskader op het gebied van fietsparkeren bij een aanvraag voor een omgevingsvergunning voor de binnenstad. Het niet voldoen aan de parkeernorm en/of het bijbehorende toepassingskader, kan één van de weigeringsgronden voor het verkrijgen van een omgevingsvergunning zijn.

### 3. Minimum parkeernormen

In Arnhem geldt het beleidsuitgangspunt dat wordt uitgegaan van vraagvolgende fietsparkeernormen. Vraagvolgende parkeernormen weerspiegelen de verwachte parkeerbehoefte in nieuwbouw-, en transformatieontwikkelingen. Vraagvolgende parkeernormen komen tot stand door onderzoek te verrichten naar de daadwerkelijke parkeerbehoefte die (naar verwachting) op zal treden in nieuwbouw- en transformatieontwikkelingen.

Voor de parkeernormen voor de fiets geldt dat deze als minimumnorm<sup>9</sup> gelden. Het fietsparkeerbeleid is er op gericht om het fietsgebruik te stimuleren. Dit betekent dat meer fietsparkeerplaatsen dan de norm altijd mogelijk is. Naast kwantitatieve eisen (aantal fietsparkeerplaatsen) worden ook kwalitatieve eisen gesteld aan fietsparkeerplaatsen.

### 4. De parkeernorm voor woningen

In Arnhem worden veel verschillende soorten woningen gebouwd. Om de verschillende woningtypen te categoriseren maken we onderscheid in niet

<sup>9</sup> Dit betekent dat de norm ten minste gerealiseerd moet worden, maar meer dan de norm is toegestaan (onder voorwaarden zoals benoemd in het kader op de volgende pagina).

gestapelde en gestapelde woningen, die verder zijn onderverdeeld in oppervlakte (in m2 bvo).

De meeste woningen in Arnhem vallen onder deze categorieën (gestapeld of niet gestapeld en in omvang variërend van < 70 m2 bvo tot > 150 m2 bvo. De parkeernormen voor de woonfuncties zijn in tabel 1 weergegeven. De fietsparkeernormen in de tabel zijn inclusief het aandeel bezoekers. Volledigheidshalve is het aandeel bezoekers apart benoemd.

| Wonen          | Type Woning          | oppervlakte (bvo) |        | Eenheid         | fietsparkeernorm zone A |                |
|----------------|----------------------|-------------------|--------|-----------------|-------------------------|----------------|
|                |                      | van               | tot    |                 | totaal                  | aandeel bezoek |
| gestapeld      | zeer groot           | >120 m2           |        | per woning      | 5                       | 1              |
| gestapeld      | groot                | >90m2             | 120 m2 | per woning      | 4                       | 1              |
| gestapeld      | gemiddeld            | >70m2             | 90m2   | per woning      | 4                       | 1              |
| gestapeld      | klein                | >40m2             | 70m2   | per woning      | 3                       | 1              |
| gestapeld      | zeer klein           | 0m2               | 40m2   | per woning      | 2                       | 1              |
| niet-gestapeld | zeer groot           | >150 m2           |        | per woning      | 5                       | 1              |
| niet-gestapeld | groot                | >110m2            | 150 m2 | per woning      | 4                       | 1              |
| niet-gestapeld | gemiddeld            | >80m2             | 110m2  | per woning      | 4                       | 1              |
| niet-gestapeld | klein                | >50m2             | 80m2   | per woning      | 3                       | 1              |
| niet-gestapeld | zeer klein           | 0m2               | 50m2   | per woning      | 2                       | 1              |
| overig         | Sociale huurwoning   | < liberal.grens   |        | per woning      | 3                       | 1              |
| overig         | Studentenhuisvesting |                   |        |                 | 2                       | 1              |
| overig         | Studio               | <40m2             |        | per woning      | 2                       | 1              |
| overig         | Kamerverhuur         | <35m2             |        | per kamer       | 2                       | 1              |
| overig         | Jongerenwoningen     | 40m2 - 70m2       |        | per woning      | 2                       | 1              |
| overig         | Aanleunwoning        |                   |        | per woning      | 1                       | 0,5            |
| overig         | Zorgwoning           |                   |        | per wooneenheid | 0,5                     | 0,5            |

Tabel 1 Parkeernormen functie Wonen

## 5. De parkeernorm voor overige functies

In de hierna volgende tabellen worden de parkeernormen voor overige functies weergegeven. Daarbij wordt onderscheid gemaakt in de volgende functiecategorieën:

- Werkgelegenheid
- Winkels
- Ontspanning
- Horeca en verblijfsrecreatie
- Gezondheid
- Onderwijs
- Overig

De benoemde functies zijn overgenomen van het CROW (publicatie 381). De fietsparkeerkcijfers van het CROW zijn op dit moment minder gedetailleerd dan de parkeerkcijfers voor auto's. Om die reden kan het voorkomen dat voor een te realiseren functie nog geen fietsparkeernorm is opgenomen. Wanneer deze situatie zich voordoet, dient de fietsparkeernorm gehanteerd te worden die geldt voor de meest vergelijkbare functie.

### De bezoekersparkeernorm voor de overige functies

In de auto- en fietsparkeernormen voor overige functies is eveneens een deel opgenomen dat is bestemd voor de parkeerbehoefte van bezoekers van de betreffende functie. Dit deel is weergegeven in de vorm van een percentage (bron: CROW, publicatie 381).

Ook voor het parkeren voor bezoekers van de overige functies geldt dat dit altijd op openbaar toegankelijke fietsparkeerplaatsen vormgegeven dient te worden. Dit betekent dat bezoekers altijd toegang moeten

unnen krijgen tot de voor hen bestemde plekken. Bij gebouwde of afgesloten voorzieningen kan door middel van toegangscode of apps de vrije toegankelijkheid voor bezoekers eventueel gewaarborgd worden.

### Parkeernorm: niet van toepassing (n.v.t.)

Bij sommige functies staat de afkorting 'n.v.t.' vermeld. Dit houdt in dat de betreffende functie in de betreffende zone niet wordt voorzien. Zo is het bijvoorbeeld niet de gangbare praktijk dat een bouwmarkt zich vestigt in een binnenstad. Op het moment dat bij een te realiseren functie de

parkeernorm 'n.v.t.' vermeld staat maar de functie toch wordt gerealiseerd, wordt de volgende standaard aanpak gehanteerd:

1. Kan voor de te realiseren functie, een parkeernorm worden gehanteerd die van toepassing is op een vergelijkbare functie?
2. Indien 1 niet mogelijk is, kan voor de te realiseren functie de parkeernorm worden gehanteerd die op de functie van toepassing is, in de meest vergelijkbare zone?
3. Indien 1 en 2 niet mogelijk zijn, is maatwerk vereist om een parkeernorm vast te kunnen stellen met nadere onderbouwing.

| Werkgelegenheid | Functie                                     | Eenheid    | fietsparkeernorm zone A |                |
|-----------------|---------------------------------------------|------------|-------------------------|----------------|
|                 |                                             |            | totaal                  | aandeel bezoek |
|                 | Kantoor                                     | 100 m2 bvo | 2                       |                |
|                 | Commerciële dienstverlening                 | 100 m2 bvo | 2                       |                |
|                 | Bedrijf arbeidsintensief/bezoekersintensief | 100 m2 bvo |                         |                |
|                 | Bedrijf arbeidsextensief/bezoekersintensief | 100 m2 bvo |                         |                |
|                 | Bedrijfsverzamelgebouw                      | 100 m2 bvo |                         |                |

Tabel 2 Parkeernormen functie Werken

| Winkels | Functie                                                | Eenheid    | fietsparkeernorm zone A |                |
|---------|--------------------------------------------------------|------------|-------------------------|----------------|
|         |                                                        |            | totaal                  | aandeel bezoek |
|         | Buurtsupermarkt                                        | 100 m2 bvo | 2,7                     |                |
|         | Fullservicesupermarkt (laag en middellaag prijsniveau) | 100 m2 bvo | 2,7                     |                |
|         | Fullservicesupermarkt (middelhoog en hoog prijsniveau) | 100 m2 bvo | 2,7                     |                |
|         | Grote supermarkt (XL)                                  | 100 m2 bvo | 2,7                     |                |
|         | Groothandelspecialist (levensmiddelen, kantoorart.)    | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Groothandel algemeen                                   | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Binnenstad of hoofdwinkel(stads)centrum 150 k inw.     | 100 m2 bvo |                         |                |
|         | Buurt- en dorpscentrum                                 | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Wijkcentrum (klein)                                    | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Wijkcentrum (gemiddeld)                                | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Wijkcentrum (groot)                                    | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Stadsdeelcentrum                                       | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Woonwarenhuis (zeer groot)                             | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Meubelboulevard/woonboulevard                          | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Winkelboulevard                                        | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Outletcentrum                                          | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Bouwmart                                               | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Tuincentrum (inclusief buitenruimte)                   | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Groencentrum (inclusief buitenruimte)                  | 100 m2 bvo | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|         | Weekmarkt                                              | 100 m2 bvo |                         |                |

Tabel 3 Parkeernormen functie Winkels

| Ontspanning | Functie                                                  | Eenheid            | fietsparkeernorm zone A |                |
|-------------|----------------------------------------------------------|--------------------|-------------------------|----------------|
|             |                                                          |                    | totaal                  | aandeel bezoek |
|             | Bibliotheek                                              | 100 m2 bvo         | 3                       |                |
|             | Museum                                                   | 100 m2 bvo         | 0,9                     |                |
|             | Bioscoop                                                 | 100 m2 bvo         | 7,3                     |                |
|             | Filmtheater/filmhuis                                     | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Theater/schouwburg                                       | 100 m2 bvo         | 24                      |                |
|             | Musicaltheater                                           | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Sociaal cultureel centrum, wijkgebouw, verenigingsgebouw | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Casino                                                   | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Bowlingcentrum                                           | bowlingbaan        |                         |                |
|             | Biljarcentrum/snookercentrum                             | tafel              |                         |                |
|             | Dansstudio                                               | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Fitnessstudio/sportschool                                | 100 m2 bvo         | 6                       |                |
|             | Fitnesscentrum                                           | 100 m2 bvo         | 6                       |                |
|             | Welnesscentrum                                           | 100 m2 bvo         | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Sauna/hammam                                             | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Sportthal/gymlokaal                                      | 100 m2 bvo         | 2,5                     |                |
|             | Sportzaal                                                | 100 m2 bvo         | 4                       |                |
|             | Tennisbaan/hal                                           | baan               |                         |                |
|             | Squashbaan/hal                                           | baan               |                         |                |
|             | Zwembad (overdekt)                                       | 100 m2 bvo bassin  | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Zwembad (openlucht)                                      | 100 m2 bvo bassin  | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Zwemparadijs                                             | 100 m2 bvo bassin  | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Sportveld                                                | Ha. Netto terrein  | 50                      |                |
|             | Stadion                                                  | 10 zitplaatsen     | 9                       |                |
|             | Kunstijsbaan (<400 meter)                                | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Kunstijsbaan (400 meter)                                 | 100 m2 bvo         | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Jachthaven                                               | ligplaats          |                         |                |
|             | Golfoefencentrum                                         | totaal             | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Golfbaan (18 holes)                                      | 18 hols, 60 ha     | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Indoorspeeltuin/kinderspeelhal                           | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | - gemiddeld en kleiner                                   | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | - groot                                                  | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | - zeer groot                                             | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Kinderboerderij                                          | per gem. boerderij |                         |                |
|             | Manege                                                   | box                | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Dierenpark, Attractie- en pretpark                       | Ha. Netto terrein  |                         |                |
|             | Evenementen-/beurshal                                    | 100 m2 bvo         |                         |                |
|             | Volkstuin                                                | 10 tuinen          | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|             | Plantentuin                                              | tuin               | n.v.t.                  | n.v.t.         |

Tabel 4 Parkeernormen functie ontspanning

| Horeca en (verblijfs) recreatie | Functie                       | Eenheid     | fietsparkeernorm zone A |                |
|---------------------------------|-------------------------------|-------------|-------------------------|----------------|
|                                 |                               |             | totaal                  | aandeel bezoek |
|                                 | Camping (kampeerterrein)      | standplaats | 3                       |                |
|                                 | Bungalowpark (huisjescomplex) | bungalow    | 0,9                     |                |
|                                 | Budgethotel/hostel            | 10 kamers   | 7,3                     |                |
|                                 | Hotel (2 sterren)             | 10 kamers   |                         |                |
|                                 | Hotel (3 sterren)             | 10 kamers   | 24                      |                |
|                                 | Luxe hotel (4 sterren)        | 10 kamers   |                         |                |
|                                 | Luxe hotel (5 sterren)        | 10 kamers   |                         |                |
|                                 | Café/bar/cafetaria            | 100 m2 bvo  |                         |                |
|                                 | Restaurant                    | 100 m2 bvo  |                         |                |
|                                 | Discotheek                    | 100 m2 bvo  |                         |                |

Tabel 5 Parkeernormen functie Horeca en verblijfsrecreatie

| Gezondheidszorg | Functie                        | Eenheid        | fietsparkeernorm zone A |                |
|-----------------|--------------------------------|----------------|-------------------------|----------------|
|                 |                                |                | totaal                  | aandeel bezoek |
|                 | Huisartsenpraktijk/centrum     | behandel kamer |                         |                |
|                 | Apotheek                       | apothek        | 11                      |                |
|                 | Fysiotherapiepraktijk/centrum  | behandel kamer | 7,3                     |                |
|                 | Consultatiebureau              | behandel kamer |                         |                |
|                 | Consultatiebureau voor ouderen | behandel kamer |                         |                |
|                 | Tandartsenpraktijk/centrum     | behandel kamer |                         |                |
|                 | Gezondheidscentrum             | behandel kamer | 1,7                     |                |
|                 | Ziekenhuis                     | 100 m2 bvo     | 1                       |                |

Tabel 6 Parkeernormen functie gezondheidszorg

| Onderwijs | Functie                                | Eenheid        | fietsparkeernorm zone A |                |
|-----------|----------------------------------------|----------------|-------------------------|----------------|
|           |                                        |                | totaal                  | aandeel bezoek |
|           | Kinderdagverblijf (creche)             | 100 m2 bvo     |                         |                |
|           | Basisschool                            | leslokaal      | 4,7                     |                |
|           | Middelbare school                      | 100 leerlingen | 10,6                    |                |
|           | ROC                                    | 100 leerlingen | 12,9                    |                |
|           | Hogeschool                             | 100 studenten  |                         |                |
|           | Universiteit                           | 100 studenten  |                         |                |
|           | Avondonderwijs of vrijetijds onderwijs | 100 studenten  |                         |                |

Tabel 7 Parkeernormen functie ontspanning

| Overig | Functie                  | Eenheid                    | fietsparkeernorm zone A |                |
|--------|--------------------------|----------------------------|-------------------------|----------------|
|        |                          |                            | totaal                  | aandeel bezoek |
|        | Crematorium              | gelijktijdige plechtigheid | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|        | Begraafplaats            | gelijktijdige plechtigheid | n.v.t.                  | n.v.t.         |
|        | Penitentiaire inrichting | 10 cellen                  |                         |                |
|        | Religiegebouw            | bid-/zitplaats             | 30                      |                |

Tabel 8 Parkeernormen functie ontspanning

## 6. Verschil toepassingskader auto en fiets

In de basis is de wijze waarop de auto- en fietsparkeernormen worden toegepast hetzelfde. In deze paragraaf worden enkele specifieke afwijkingen benoemd. Zowel voor auto als fiets is het uitgangspunt dat de volledige normatieve parkeeropgave binnen de contouren van de ontwikkeling dient te worden opgelost. Indien het feitelijk onmogelijk is om geheel of gedeeltelijk te voldoen aan de normatieve fietsparkeeropgave, dan kan deze ook worden opgelost door - onder voorwaarden - gebruik te maken van reeds bestaande parkeervoorzieningen zoals buurtstallingen of bij de opgave van het bezoekersdeel.

Een fietsparkeerplaats betreft een voorziening in of op een fietsparkeervoorziening die aan de kwaliteitseisen voldoet van de Leidraad Fietsparkeren (CROW publicatie 291, hoofdstuk 6). Wanneer deze

Leidraad fietsparkeren is herzien (verwachting zomer 2022) geldt de nieuwste versie. De belangrijkste kwaliteitseisen zijn in paragraaf 7 opgenomen.

In het kernwinkelgebied (gebied kaart 2) hoeven voor het in de bestaande bebouwing realiseren van woningen boven winkels, geen autoparkeerplaatsen aangelegd te worden.



Kaart 2 Grenzen kernwinkelgebied

Voor fietsvoorzieningen moet voor deze uitbreiding van nieuwe woningen de normering zoals beschreven in deze fietsparkeernormen worden gehanteerd. Op onderstaande afbeelding is met rood het gebied omlijnd waarvoor deze beleidsregel van toepassing is. Wanneer dit niet mogelijk is,

kan gezocht worden naar een verplichte bijdrage bij een buurtstalling of andere private stalling. Kwaliteitseisen fietsparkeren

Het gebruik van een fietsparkeervoorziening hangt sterk af van de kwaliteit, de bruikbaarheid en het comfort. Er zijn voorbeelden van voorzieningen waar fietsers onvoldoende gebruik van maken, terwijl er in de omgeving toch grote behoefte aan fietsparkeerplaatsen is. De aanwezigheid van een fietsparkeervoorziening is dus geen garantie dat hij goed wordt gebruikt. Er kunnen diverse redenen zijn voor tegenvallend gebruik. Naast slechte vindbaarheid speelt slechte toegankelijkheid een rol: een moeizaam openende toegangsdeur, een te steile hellingbaan of een te steile trap met fietsgoot, lastig te nemen bochten, etc. Ook de routing binnen een gebouwde voorziening, de sociale veiligheid en de afmeting van de fietsparkeerplaatsen en de stabiliteit van de fiets in de aangeboden voorzieningen beïnvloeden het gebruik, evenals de(on)mogelijkheid om fietsen met bijzondere afmetingen te stallen (zie Leidraad Fietsparkeren, CROW publicatie 291, hoofdstuk 6).

De Leidraad Fietsparkeren (vernieuwde versie naar verwachting vanaf zomer 2022) gaat uitgebreid in op de kwaliteitsrichtlijnen voor fietsenstallingen. Hierna zijn de belangrijkste kwaliteitseisen opgenomen voor toegankelijkheid, inrichting en bruikbaarheid.

### *Toegankelijkheid*

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goed toegankelijke en bruikbare fietsenstalling zijn:

- Vanuit de openbare ruimte is de toegang van de stalling duidelijk zichtbaar en herkenbaar, gezien vanaf de aanrijroute richting bestemming(en).
- De stalling heeft bij voorkeur een voetgangersuitgang in de richting van de eindbestemming,
- De afstand mag maximaal ca. 75 meter zijn van de stalling tot de hoofd-/neven-/personeelsingang van de bestemmingen en/of functies waarvoor de stalling is bestemd.

- De toegang vanaf de weg naar een stalling op lager of hoger niveau is goed en comfortabel te gebruiken voor alle fietsen en scooters; dus ook voor zware fietsen, elektrische fietsen en fietsen met afwijkende maten (kratten, brede sturen, brede banden, lange fietsen, etc.)
- Het hellingspercentage van een hellingbaan is maximaal 22%; een trap heeft ideaal een hellingspercentage van 18%, met een aantrede van 500 mm en een optrede van 90 mm of met een aantrede van 600 mm en een optrede van 100 mm. Naast een trap horen fietsgoten, bij voorkeur aan beide zijden.
- Voor een stalling waar ook scooters, bakfietsen en andere zware fietsen in gestald worden kan geen trap worden toegepast. Het hellingspercentage moet zodanig zijn dat het hoogteverschil doorbakfietsen, elektrische fietsen en scooters zonder ondersteuning overbrugd kan worden
- Een gebruiker moet de toegang van een stalling gemakkelijk kunnen openen: automatisch, meteen eenvoudig te bedienen drukknop of chipkaartlezer.
- Voor bestemmingen voor kinderen moet rekening gehouden worden met het feit dat ze kleiner en minder sterk zijn dan volwassenen. Denk bijvoorbeeld aan het hellingspercentage van de trap.

### *Inrichting en bruikbaarheid*

De belangrijkste kwaliteitseisen voor een goede inrichting en goed bruikbare fietsenstalling zijn:

- De stalling moet logisch en overzichtelijk zijn ingedeeld.
- Binnen en vanuit de fietsenstalling naar de bijbehorende bestemming is een logische, snelle en eenvoudige routing. Bij voorkeur kan men vanuit de stalling rechtstreeks (lieft binnendoor) doorlopen naar de bestemming, zonder terug te hoeven lopen door de stalling.
- De sociale veiligheid wordt gewaarborgd door een overzichtelijke inrichting, goede verlichtingen bij voorkeur daglichttoetreding. Als een stalling openbaar toegankelijk is kan (camera)toezicht of bewaking overwogen worden.

- Gebruikers moeten elkaar in de verkeersruimtes van de stalling kunnen passeren.
- Stallingssystemen voor fietsen moeten voldoen aan de eisen van Fietsparkeur (zie [www.fietsparkeur.nl](http://www.fietsparkeur.nl) voor meer informatie) of zijn gelijkwaardig daaraan, met een hart op hart afstand van minimaal 400 mm.
- De minimale vrije hoogte in een gebouwde stalling is 2900 mm om dubbellaags rekken te kunnen plaatsen. Bij gebouwen voor kinderen kan dit 2300 mm zijn, want dubbellaags rekken zijn ongeschikt voor kinderen.
- De hart-op-hart afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een stallingstelsel op gelijk niveau is minimaal 800 mm breed;
- De hart-op-hart-afstand tussen twee fietsparkeerplaatsen bij een hoog/laag fietsparkeersysteem is minimaal 400 mm breed voor zowel onder- als bovenlaag;
- De gangpaden in de stalling zijn minimaal 2100 mm breed en een hoofdgang is minimaal 3000mm breed, zowel voor fiets als scooter;
- De stalling moet voldoende parkeermogelijkheden bieden voor fietsen die afwijken van de standaard maten:
  - minimaal 5% van de plaatsen is geschikt voor bakfietsen of andere fietsen met sterk afwijkende maten (vakken minimaal 100 mm breed);
  - minimaal 15% van de plaatsen is geschikt voor fietsen die niet in een standaard fietsenrek passen (hart-op-hart afstand minimaal 500 mm);

- Een parkeersysteem waarin naast standaardfietsen ook fietsen passen met veel voorkomende afwijkende maten, heeft de voorkeur. Dan passen nagenoeg alle fietsen probleemloos op elke stallingsplek, ook die met een krat, bagagedrager vóór, breed stuur, brede banden, etc. Een andere mogelijkheid is een apart parkeervak, waarin afwijkende maten fietsen op hun standaard kunnen worden gestald.
- De stalling biedt oplaadmogelijkheden voor elektrische tweewielers.
- De netto-afmetingen van een scooter parkeerplek in een gebouwde stalling zijn minimaal 750 mm breed x 1800 mm lang.

Nb. Stallingen waar scooters met verbrandingsmotoren mogen staan, moeten aan de geldende milieu- en bouwvoorschriften voldoen, waaronder eisen aan de veiligheid (brand), aan installaties (ventilatie van (rook)gassen) en aan de kwaliteit van de vloerafwerking (vloeiëdigheid).

## COLOFON

### In opdracht van

Gemeente Arnhem  
Martijn te Lintelo, Carla Frederix  
Maart 2021

### Opdrachtnemer

Christien Rodenburg, New Urban Mobility  
[newurbanmobility.nl](http://newurbanmobility.nl) 06 440 240 44

### Interne projectgroep

Wim van der Wijk  
Astrid Kepers  
Henk Velthorst  
Coen Peelen  
Hans ten Barge  
Monique de Leeuw

### Externe klankbordgroep

Erik Wiessenberg, Arnhems Hart  
Jan Kemperman, Fietzersbond  
Marcel van Empel, Arnhem6811  
Marian van Hooij, Platform Binnenstad Arnhem (PBA)

### Fotografie

Voorpagina, afb 4, 8, 9, 13, 14, 15, 19, 20, 23, 28 Christien Rodenburg  
Afb 1 <https://www.arnhemplaza.nl/parkeergarage-rozet-wordt-beter-en-moderner-nieuwbouw-bij-rozet-wordt-ook-duurzame-mobiliteitshub/>  
Afb 2: Wout Schrier  
Afb 3: Accentnota fiets, gemeente Arnhem, 2020  
Afb 5: KiM, bewerkt door Financieel Dagblad  
Afb 10: Rapportage fietstelling, Trajan, 2021  
Pag 17: <https://www.gelderlander.nl/arnhem/geen-auto-maar-een-stalen-ros-zet-hem-op-de-fietsvlonder-in-arnhem~a68eaeaf/>  
Afb 21: AD13102021  
Afb 24: <https://amsterdam.nl/stijlweb/middelen/middelen/fietscommunicatie/>  
Afb 25: Gemeente Amsterdam