



Aan burgemeester en wethouders

Zaaknummer	4015120	Portefeuillehouder(s)	Nermina Kundić
Programmamanager/ leidinggevende	Bram de Ruiter		
Ambtenaar	Nicole Voestermans	Vertrouwelijk	Nee
Telefoonnummer	0631102108	Datum in college	12 december 2023
		Datum fataal	Nee

Onderwerp: Voorlopig schetsontwerp Willemsplein

Kernboodschap

Het Willemsplein heeft afgelopen 70 jaar een transformatie ondergaan van een parkachtige omgeving naar verkeersplein. Het plein kent grote verkeerskundige knelpunten zoals een slechte doorstroming van het busverkeer. We willen graag een integrale kwaliteitsimpuls voor het Willemsplein realiseren, die bijdraagt aan een aantrekkelijke, gezonde, klimaatadaptieve en leefbare stad. Daarbij willen we de originele signatuur waar mogelijk terugbrengen.

Voorstel

1. Het schetsontwerp vast te stellen als basis voor de verdere uitwerking naar een definitief ontwerp.
2. Een ondergrondse fietsenstalling als programmaonderdeel mee te nemen in het ontwerp van het Willemsplein.

Inleiding

Zie raadsbrief

Beoogd effect

Verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer op het Willemsplein en daarmee het grootste verkeersknelpunt van provincie Gelderland aan te pakken.
Een bussenplein dat voldoet aan de richtlijnen Arnhemse Standaard Toegankelijkheid en optimalisatie van de voetgangersroutes, fietsroutes, klimaatadaptatie, veiligheid, verbinding met het Centraal Station, de binnenstad, de Korenmarkt, Sonsbeekpark en de groenstructuur van de singels. Voor de optimalisatie hebben we geluisterd naar de stad en we hebben de knelpunten die zijn aangereikt afgewogen en vertaald in het voorlopig schetsontwerp.

Argumenten

1.1 Fysieke ruimte op het Willemsplein is alleen te realiseren als de autokeerlus eruit gaat.

Door het weghalen van de keerlus, kan het busseplein opschuiven richting de centrumring, op de plek waar nu de autokeerlus loopt en in een compacte vorm. Aan de zuidzijde en zuidoost hoek met de aansluiting van het Gele Rijdersplein ontstaat meer ruimte voor groen en een bredere voetgangerszone/promenade om te verblijven, te ontmoeten en te passeren en een brede fietsroute gescheiden van de voetgangers.

Onderstaand schema laat het gebruik van het Willemsplein zien voor verkeersbewegingen.

Tellingen oktober 2023			
Verkeer voetgangers hoogte Jansstraat Per dag	Verkeer fietsers hoogte Jansstraat Per dag	Verkeer Centrumring hoogte Luxor Per dag	Busreizigers In – en uitstappers busstation Willemsplein Per dag
8.000 – 12.000 (in het weekend)	10.000 – 7.000 (weekend)	27.000	6.000

Bron: Verkeerskundig onderzoek oktober 2023

Het vervallen van de autokeerlus heeft minimale consequenties voor het huidige autoverkeer dat gebruik maakt van de keerlus en verbetert de veiligheid voor de voetganger en de fietser en de doorstroming van de bussen. Uit onderzoek blijkt dat de autokeerlus 5% van het totale verkeer telt van de Centrumring. Het vervallen van de keerlus leidt tot een eenvoudiger kruispunt waardoor deze overzichtelijker wordt voor de fietsers, voetgangers en buschauffeurs. Het punt waar de keerlus het Willemsplein op komt, wordt door inwoners ervaren als onveilig en verwarrend. Vanuit de participatie met de bewoners is aangegeven dat dit punt een knelpunt is en verbeterd moet worden. De verschillende verkeersstromen conflicteren op dit punt met elkaar waardoor een verkeersonveilige en onoverzichtelijke, verwarrende situatie ontstaat. Een wirwar van voetgangerszone, fietspad, autokeerlus zorgt ervoor dat autoverkeer regelmatig op de busbaan terecht komt, voetgangers lang moeten wachten bij een oversteek en verrast worden doordat uit onverwachte hoek auto's de voetgangersoversteek en de busbaan doorkruisen. Dit levert voor de bus extra vertragingen op. Het vervallen van de autokeerlus neemt een groot deel van de vertraging van de busreizigers weg.

1.2 De regulering van het gemotoriseerd verkeer vanaf Nieuwe Plein naar het Willemsplein draagt bij aan de autovrije binnenstad en biedt kansen voor de middenstand.

De autokeerlus komt vanaf het Nieuwe Plein het Willemsplein op. Een verzinkbare paal in de weg ter hoogte van de Weerdjesstraat zorgt voor regulering van het gemotoriseerd verkeer. Het Willemsplein blijft bereikbaar voor bestemmingsverkeer (taxi's, logistiek en hulpdiensten) die met een vergunning nog het gebied in kunnen rijden vanuit Zuid. Voor taxi's biedt dit kansen om de taxiverordening alsnog te implementeren doordat alleen taxi's met een keurmerk toegang krijgen. Dat maakt de handhaving van de taxiverordening (waarin wij eisen dat taxi's een keurmerk hebben) realistisch en verhoogt ook het draagvlak onder de taxichauffeurs, doordat de taxiverordening echt meerwaarde heeft. Alleen chauffeurs met keurmerk, die dus aan onze regels voldoen, kunnen dan immers het Willemsplein bereiken.

Ondernemers aan het Nieuwe Plein en Willemsplein krijgen ruimte voor terrassen en een prettige wandelpromenade voor hun zaken. De route vanuit het Centraal Station naar de binnenstad krijgt een logischer verloop door de wandelpromenade.

Het trottoir aan de noordzijde van het Willemsplein ter hoogte van het hotel en de supermarkt wordt verbreed. Door het fietspad meer uit te buigen ontstaat er meer ruimte voor de voetganger en een directe oversteek naar de hoek Nieuwe Plein, Willemsplein. Een plek die in het nieuwe ontwerp aan een autoluw gebied ligt, in het oog springt en kansen biedt voor ondernemers.

1.3 Het schetsontwerp is gericht op het versterken van de groene singelstructuur en het busstation 'te gast' laten zijn in het 'groen'.

Door het opschuiven van het bussenplein naar de plek waar in de huidige situatie de autokeerlus loopt, ontstaat er meer ruimte voor divers groen. Rondom het bussenplein zijn bomen gesitueerd en langs de randen is ook meer divers groen aangebracht waardoor voetgangers en reizigers in de schaduw kunnen staan wachten op de bus of kunnen verblijven tussen het groen. Zie voor een uitgebreide informatie over het schetsontwerp bijlage 1. Visie Willemsplein en 1a. Voorlopig Schetsontwerp.

1.4 Het schetsontwerp is gericht op verbetering van de doorstroming van de bussen.

De mogelijkheid van bussen in twee richtingen tussen de perrons van het bussenplein biedt de mogelijkheid aan bussen om elkaar te passeren. Kruisigen die tot onveilige situaties leiden volgens inwoners, reizigers, passanten zijn nader onderzocht en aangepast. Aan de hand van de aanpassingen is het schetsontwerp doorgerekend en is de conclusie dat we de vertraging, het aantal verliesuren van de bussen, kunnen verminderen met 43%. Dit levert een besparing op van € 500.000 per jaar aan openbaar vervoer kosten.

Voor verdere rapportage zie bijlage 4. Aanpassingen van verdragingspunten.

1.5 Het schetsontwerp is gericht op het oplossen van knelpunten die zijn genoemd vanuit de participatie.

De participatie heeft plaatsgevonden op een drietal niveaus:

	Doelgroep	Insteek participatie
1.	Samenwerkingspartners	Adviseren
2.	Georganiseerde publieksgroepen	Raadplegen Informeren
3.	Algemene publieksgroepen	Raadplegen Informeren

Meer informatie over de participatieactiviteiten en gevoerde gesprekken is te vinden in de bijlagen 2 t/m 2e.

Uit de participatie zijn knelpunten genoemd die veelal als onveilig worden ervaren. Dit betreft een aantal oversteken voor voetgangers en fietsers, de autokeerlus -voor velen onduidelijk waar je mag of kan rijden-, de noodzaak van een bussenplein en de behoefte aan meer divers groen. Zie voor uitgebreide rapportage van de knelpunten bijlage 2a. Analyse enquête herinrichting Willemsplein.

De knelpunten zijn ondergebracht in acht verschillende thema's:

1. De voetgangersoversteken vanuit Jansstraat en Gele Rijdersplein.
2. De oversteek Willemsplein, Oude Stationsstraat.
3. De T-splitsing hoek Gele Rijdersplein - Willemsplein.

4. Het knooppunt Nieuwe Plein, Stationsplein, Willemsplein.
5. De oversteek richting Sonsbeek en de autokeerlus Willemsplein (nu alleen linksaf richting Willemstunnel of CS).
6. Het bussenplein.
7. Meer groen op het Willemsplein.
8. Meer divers groen rondom het standbeeld van het hert.

In het schetsontwerp zijn de knelpunten en verbeterpunten als volgt verwerkt:

Ad 1. Een verbrede promenade aan de zuidzijde van het Willemsplein zorgt voor mooie, groene en veiliger zone. Je staat niet direct op het fietspad als je het winkelgebied, de Korenmarkt of het Gele Rijdersplein verlaat.

Ad 2. De oversteek Willemsplein zowel vanuit Jansstraat als de Korenstraat naar Oude Stationsstraat is rechter gelegd. Daardoor is de oversteek korter en sneller. De oversteek bedient zowel de binnenstadbezoeker als de Korenmarktbezoeker. Dit was ook een uitdrukkelijk verzoek van de ondernemers van de Korenmarkt die de routing vanuit de Oude Stationsstraat naar de Korenstraat versterkt wilde zien. Als mooie extra toevoeging zijn in het trottoir vanuit de Jansstraat de contouren van de oude stadspoort verwerkt, dit is in nauwe afstemming met Prodesse Conamur op hun verzoek gebeurd.

Ad 3. De onveilige T-splitsing van fietspaden Gele Rijdersplein/Willemsplein is veranderd. De T-splitsing is eruit gehaald, het fietspad volgt de kromming van het busstation.

Ad 4 en 5. De oversteek vanuit het Willemsplein naar park Sonsbeek en terug heeft meer opstelruimte gekregen voor voetgangers en fietsers, dit wordt momenteel als erg krap ervaren. Een aantal inwoners hebben aangegeven dat ze meer afslagen wensen bij de autokeerlus op het Willemsplein dan alleen linksaf de Centrumring op. Daarentegen hebben inwoners ook juist klachten ingebracht, over de kruising waar de autokeerlus het Willemsplein op komt. Deze wordt als een onveilig, onoverzichtelijk en belangrijk verbeterpunt betiteld. In het schetsontwerp is de wens om vanuit de autokeerlus ook richting Sonsbeek of Jansbinnensingel af te slaan niet gehonoreerd, er is voor gekozen het autoverkeer hier terug te dringen en het Willemsplein alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer (logistiek, taxi's en hulpdiensten).

Ad 6. Er is onderzoek verricht naar de noodzaak van een bussenplein op het Willemsplein, in relatie tot het Centraal Station en Velperplein. Uit mobiliteitsonderzoek blijkt dat behoud van het busstation Willemsplein noodzakelijk is om de stroom bezoekers van de stad te bedienen. Het Willemsplein is voor veel busreizigers de entree naar de Arnhemse binnenstad. Dagelijks stappen hier ruim 6.000 reizigers in en uit voor werk, winkelen of ontmoeten. Bovendien bedient het busstation Arnhem Centraal een andere reizigersgroep, verder met de trein, en busstation Willemsplein bedient bezoekers, winkelen en stappen in de binnenstad. (Zie de analyse bijlage 1d.Onderzoek naar Hub Willemsplein geen busstation).

Ook is gekeken naar het verbeteren van de kwaliteit van het busstation, daarbij is gelet op veiligheid, bereikbaarheid, toegankelijkheid, verblijfskwaliteit. Dit heeft geresulteerd in het leggen van de perrons in een waaiermodel waardoor je als het ware naar de brede ruimte wordt geleid aan de zuidzijde van het plein richting het centrum.



Ad 7.en 8. Er is rekening gehouden met de wens vanuit de participatie om de karakteristieke bomen te behouden. De fiets- en voetgangersroutes die vlak langs de grootste plataan lopen aan de oostzijde, worden in het nieuwe ontwerp meer van de plataan af gesitueerd. Zo ontstaat er meer ruimte voor de boom en een sterkere verbinding met Sonsbeek door bredere trottoirs van Willemsplein naar Zijpsepoort. De zichtlijnen naar het Sonsbeekpark worden verbeterd. Andersom vanuit Sonsbeek ontstaan er betere zichtlijnen op de Fromberghuizen, dit zijn kwalitatieve Rijksmonumenten aan het Willemsplein. Wat betreft de busbanen is rekening gehouden met volwassen boomkronen maar ook in de huidige situatie lopen de busbanen dicht op een aantal grote platanen. In de verdere uitwerking is het aan te bevelen een boom-effectonderzoek te verrichten, en de huidige ondergrond en groeiruimte nader te onderzoeken. Vanuit de participatie is gevraagd naar meer divers en minder seizoen afhankelijk groen, groen om te verblijven, schaduw op te zoeken. Dit is toegepast in het ontwerp langs de wandel- en fietsroutes.

2.1 Er is een haalbaarheidsonderzoek verricht naar de realisatie van een fietsenstalling op het Willemsplein naast het overige programma (bijlage 3: Haalbaarheidsonderzoek fietsenstalling op het Willemsplein).

De huidige fietsenstalling op het Gele Rijdersplein is te klein en zal in capaciteit moeten worden vergroot. In het door de raad vastgestelde [Fietsparkeerplan binnenstad](#) is een ambitie benoemd van minimaal 750 plaatsen. De ambitie binnen het project Willemsplein is 750-1200 stallingsplekken. Het argument hiervoor is dat de hoger ambitie de moeite waard is vanwege de relatief lage verwachte meerkosten en de grote vraag naar fietsparkeerplaatsen in de toekomst in de binnenstad. Uit analyse blijkt dat een fietsenstalling met een capaciteit voor 750-1200 fietsen in nabijgelegen panden niet haalbaar is. Bovendien zijn de Fromberghuizen belangrijke rijksmonumenten voor Arnhem waar op dit moment kantoren en winkels in zijn gehuisvest. Een fietsenstalling in de vorm van een 'roomdivider' tussen Willemsplein en de AKU-fontein Gele Rijdersplein is absoluut onwenselijk, want het vrije zicht en de open relatie is een belangrijk uitgangspunt vanuit het project renovatie AKU-fontein Gele Rijdersplein, waar rekening mee is gehouden. Dus een ondergrondse fietsenstalling, die goed toegankelijk is, lijkt het meest realistisch. In het schetsontwerp is een ondergrondse fietsenstalling gesitueerd met 1200 plaatsen onder het busstation. Hier bevindt zich de meeste ruimte en liggen er weinig kabels en leidingen.

2.2 Bij de fietsenstaling is een boombunker mogelijk.

Omdat we diep de grond in gaan voor een fietsenstalling kunnen we ook ten behoeve van vergroenen een boombunker opnemen die voorziet in groeiruimte voor een relatief grote boom.

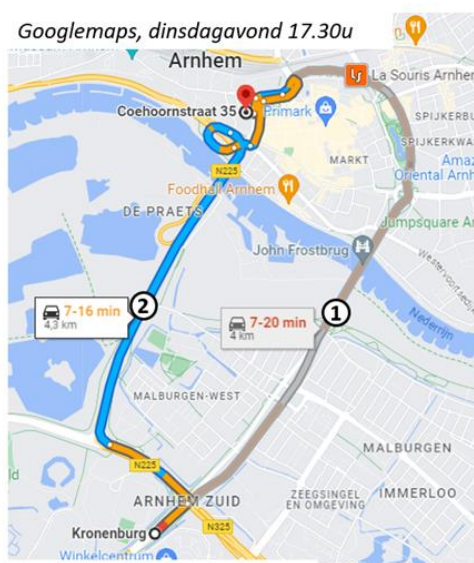
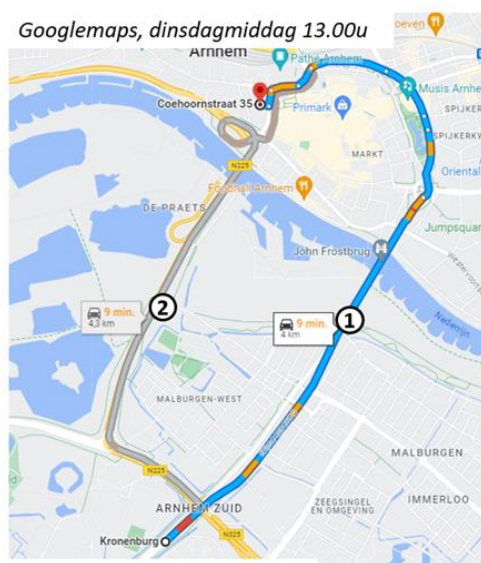
Kanttekeningen en risico's

1.1 Verkeer vanuit Zuid naar Coehoorn moet iets verder rijden.

Inwoners uit Arnhem Zuid zullen via de Centrumring moeten rijden doordat de autokeerlus dwars tegen de Centrumring in wordt opgeheven. Het voorkeursalternatief biedt voor de doelgroepen die nu gebruik maken van de keerlus een alternatief. Dit is uitgewerkt in onderstaande tabel.

Welk verkeer over keerlus	alternatief
Laden en lossen voor ondernemers	Laden en lossen blijft mogelijk. In de voorkeursvariant krijgt dit verkeer een gereguleerde toegang met medegebruik van de fietsroute (wegrijden via Korenstraat)
Autoverkeer met bestemming Coehoorn	Autoverkeer voor wijk Coehoorn rijdt via Centrumring (vergelijkbare reistijd)
Ophalen en brengen van reizigers Arnhem Centraal (via keerlus > naar ventweg > naar Utrechtsestraat)	Autoverkeer voor P+R Arnhem Centraal rijdt via Centrumring (vergelijkbare reistijd)
Taxiverkeer	Taxiverkeer krijgt een gereguleerde toegang en rijdt het gebied uit via medegebruik van de busbaan
Ophalen en brengen van binnenstadbezoekers door personenauto (parkeren bij Nieuweplein)	Dit wordt niet meer mogelijk in de voorkeursvariant via route Nieuweplein-Willemsplein

Voor de wijk Coehoorn geldt dat voor het autoverkeer vanuit Arnhem Zuid de Centrumring de aanrijroute wordt. In reistijd is deze route vergelijkbaar.



1.2. De mogelijkheid om via de autokeerlus meerdere richtingen te kunnen rijden is niet gehonoreerd.

We hebben uitgebreid onderzoek verricht naar gebruikers van de autokeerlus, een aantal automobilisten zullen in de toekomst een andere route moeten rijden. We zullen in de aanloop naar realisatie hier uitgebreid over communiceren. De Centrumring wordt de rijroute vanuit zuid.

1.3 Gemotoriseerd verkeer kan alleen met een vergunning het gebied in.

De weg wordt voorzien van een verzinkbare paal. Dat betekent dat taxi's, logistiek en hulpdiensten een vergunning zullen moeten aanvragen om gebruik te kunnen blijven maken van de logistieke route.

1.4 De hoek Willemsplein, Jansbinnensingel vormt een knelpunt op bij Stan & Co.

Het terras van Stan & Co, de opstelplaats voor fietsers bij de oversteek, de fietsroute, de voetgangerszone richting Jansbinnensingel, de busbaan die het bussenplein verlaat en naar de Jansbinnensingel draait en de grootste monumentale plataan vragen allemaal meer ruimte dan er feitelijk is. Alle ambities zijn afgewogen, het schetsontwerp geeft aan de westkant meer ruimte aan de plataan, aan de zuidkant (hoek Stan & Co) minder. Dit vraagt nog nader onderzoek in de volgende fase, waarbij een boom-effectrapportage zal worden gemaakt.

1.5 De situatie voor Hotel Haarhuis is een knelpunt voor de doorstroming van de bussen en de oversteek wordt als onveilig ervaren.

De oversteek voor auto's die vanuit de Centrumring de afrit nemen naar het station, en schuin oversteken naar de rijbaan bij Hotel Haarhuis, blijft bestaan. De schuine fietsoversteek is vervallen vanwege de onveilige situatie, de fietser kan gebruik maken van twee veiliger oversteken. Voor de doorstroming van de bus is er ook voor gekozen de deels gereguleerde oversteek voor voetgangers niet meer te reguleren en oversteken op deze wijze te ontmoedigen. Voetgangers kunnen gebruik maken van twee volledig gereguleerde veiliger oversteken, die zorgen voor vereenvoudiging van de kruising en geven langer en sneller groen dan in de huidige situatie. Nader onderzoek over hoe en waar de voetgangersroute naar het westen via Utrechtseweg richting Museum Arnhem kan worden verbeterd, borgen we in een ander project. Dit valt buiten het plangebied van deze opgave, maar daarover is wel afstemming met andere projecten.

1.6 We gaan in januari 2024 met het voorlopig schetsontwerp weer een tweetal participatiebijeenkomsten houden.

Dit doen we om te voorkomen dat we zaken over het hoofd zien en om alle stakeholders te informeren. Tijdens deze bijeenkomsten zullen we toelichting geven over de wijze waarop we de verbeterpunten hebben verwerkt in het schetsontwerp of wat de afweging is om iets niet te doen. We houden ruimte over om nog een aantal aanpassingen te doen of te overwegen. Dus het definitieve eindproduct van het schetsontwerp volgt na de tweede participatieronde.

1.7 Er wordt een onafhankelijke risicoanalyse uitgevoerd.

Zodra het schetsontwerp wordt uitgewerkt naar een definitief ontwerp en de investering en dekkingsbronnen concreter zijn, zal een onafhankelijke risicoanalyse plaatsvinden. De uitkomsten



van deze risicoanalyse zullen worden opgenomen in het investeringsvoorstel dat aan de raad ter vaststelling wordt voorgelegd.

2.1 De realisatie van een fietsenstalling onder het busstation is een grote ingreep.

De fietsenstalling is zo gesitueerd en zo ontworpen dat er bij de uitvoering nog één busbaan in twee richtingen berijdbaar blijft. Dit heeft consequenties voor het busvervoer tijdens de uitvoering.

2.2 De ondergrondse fietsenstalling vraagt het om meer financiële middelen.

Bij het verstrekken van de opdracht en reservering van financiële middelen is nog geen rekening gehouden met uitbreiding van het programma met een ondergrondse fietsenstalling. We gaan deze investeringen wel meenemen in de kostenraming.

Financiën

De huidige raming van het schetsontwerp is 15 – 20 miljoen. Binnen de gemeente is een investeringskrediet voor mobiliteit van € 6 mln. in de begroting opgenomen voor het aanpassen van het Willemsplein. Naast deze dekking wordt onderzocht in hoeverre er intern bijgedragen kan worden vanuit het Klimaatfonds, budget voor Radicaal vergroening, fiets parkeren en Groot Wegenonderhoud.

Verder vindt er nog een subsidiescan plaats, waarbij ingezet wordt op bijdragen vanuit:

- Europese subsidiefondsen;
- Rijkssubsidies;
- Provinciale subsidies.

Voor het onderzoek in deze definitiefase is budget beschikbaar vanuit de reguliere middelen mobiliteit.

Uitvoering

Statement

Op de vraag “wat mist u” op het Willemsplein is herhaaldelijk genoemd een eyecatcher/ kunst. We zullen de mogelijkheid van een eyecatcher nader verkennen in de uitwerking naar definitief ontwerp. We denken aan een aantrekkelijke entree van de fietsenstalling, een aantrekkelijk busseplein of andere mogelijkheden voor het Willemsplein. Wat kunst betreft, dit wordt gerealiseerd op het aangrenzende Gele Rijders Plein. Op dit plein wordt de AKU-fontein als kunstwerk gerenoveerd en in oude glorie hersteld.

Digital Twin

Het project Willemsplein doet mee als pilotproject in het onderzoek naar de effecten van Digital Twin, bij participatie, door de inzet van een VR-bril en een groot scherm. Het gemeentelijk onderzoeksteam onderzoekt de mogelijkheid van de inzet van Digital Twin, 3D visualisatie van de oude en de nieuwe situatie, nieuwe ideeën en in dit geval de herinrichting van het Willemsplein. Met dit product heeft Arnhem de primeur op de eerstvolgende participatiebijeenkomst op 29



januari 2024. Het zal een belangrijk bouwsteen zijn voor de zichtbaarheid en het beter begrijpen van projecten voor stakeholders en gemeenteraad.
Zie verder de raadsbrief.

Communicatie

Voor dit project is een projectpagina aangemaakt op www.arnhem.nl, waar we regelmatig een update geven over het project. Verder zullen we communiceren over de processtappen en resultaten en participatiemomenten via social media, Arnhemse Koerier en voor de doelgroepen bestaande/bekende middelen.

Bijlagen

Stukken voor college

- Bijlage 1. Visiedocument
- Bijlage 1a. Voorlopig Schetsontwerp
- Bijlage 1b. Fietsenstalling Willemsplein
- Bijlage 1c. Fietsenstalling Willemsplein dwarsdoorsnede
- Bijlage 1d. Onderzoek naar Hub Willemsplein - geen busstation
- Bijlage 2. Participatiebijeenkomsten en -activiteiten
- Bijlage 2a. Analyse enquête herinrichting Willemsplein
- Bijlage 2b. Verslag samenwerkingspartners 17 januari 2023
- Bijlage 2c. Verslag van voorkeursvariant naar schetsontwerp 30 juni 2023
- Bijlage 2d. Verslag Taxibedrijven 7 juli 2023
- Bijlage 2e. Vragen en antwoorden Platform Binnenstad Arnhem 4 juli 2023
- Bijlage 2f. Verslag Platform Binnenstad Arnhem 4 september 2023
- Bijlage 3. Haalbaarheidsonderzoek fietsenstalling op het Willemsplein
- Bijlage 4. Vertragingsknelpunten versus oplossingen

Stukken voor gemeenteraad

- Bijlage 1. Visiedocument
- Bijlage 1a. Voorlopig Schetsontwerp
- Bijlage 1b. Fietsenstalling Willemsplein
- Bijlage 1c. Fietsenstalling Willemsplein dwarsdoorsnede
- Bijlage 1d. Onderzoek naar Hub Willemsplein - geen busstation
- Bijlage 2. Participatiebijeenkomsten en -activiteiten
- Bijlage 2a. Analyse enquête herinrichting Willemsplein
- Bijlage 2b. Verslag samenwerkingspartners 17 januari 2023
- Bijlage 2c. Verslag van voorkeursvariant naar schetsontwerp 30 juni 2023
- Bijlage 2d. Verslag Taxibedrijven 7 juli 2023
- Bijlage 2e. Vragen en antwoorden Platform Binnenstad Arnhem 4 juli 2023
- Bijlage 2f. Verslag Platform Binnenstad Arnhem 4 september 2023
- Bijlage 3. Haalbaarheidsonderzoek fietsenstalling op het Willemsplein
- Bijlage 4. Vertragingsknelpunten versus oplossingen