

Bijlage: "Beantwoording technische vragen"

Datum: 6 juni 2017

VVD

1 Op pag 14 staat: "het aandeel bezoekers van buiten de stad neemt de afgelopen jaren toe". Kan het college dit cijfermatig onderbouwen (in absolute cijfers en procentueel (aandeel van buiten de stad vs vanuit Arnhem))? Bij voorkeur vanaf 2009 tot nu.

Antwoord: In de Binnenstadsmonitor 2016 staan de gegevens van de bezoeker enquête 2000 t/m 2016. Het aandeel Arnhemmers neemt procentueel vanaf 2010 met 8% af, terwijl het aandeel van buiten Arnhem met 8% toeneemt. In de enquête gehouden op woensdag 5, donderdag 6 (avond), zaterdag 8 en zondag 9 oktober 2016 komen van de 1330 ondervraagde bezoekers dus 692 uit Arnhem en 638 van buiten de stad (in 2010 zijn dit 830 respectievelijk 554 personen).

Tabel 5 Herkomst van bezoekers, 2000-2016

	2000	2002	2004	2006	2008	2010	2012	2014*	2016*
Arnhem	54%	59%	59%	62%	55%	60%	58%	55%	52%
Buiten	46%	41%	41%	38%	45%	40%	42%	45%	48%
Totaal	1.245	1.215	1.434	1.203	1.179	1.384	1.016	1595	1330

* inclusief koopzondag

2. In het memo van 19 mei staat tabel 1 (aantallen betaald parkeerplaatsen).

A. Kan het college aangeven wat in 2011 en 2017 het aantal 'fysiek aanwezige parkeerplaatsen op straat' is (in het gebied waar tabel 1 over gaat; binnen de singels en de Rijn). Dus gewoon het aantal plaatsen waar je een auto neer kan zetten, ongeacht of het al dan niet een vergunninghoudersplaats is/was. Ook rekening houdend met de consequenties tav parkeren van in gang gezette plannen als onder andere Jansbeek boven water.

Antwoord: De aantallen fysiek aanwezige parkeerplaatsen op straat staan op de geactualiseerde tabel: aantallen betaald-parkeerplaatsen in 2011 en 2017 in het gebied binnen de singels en de Rijn in Arnhem onderscheiden naar *vergunninghoudersplaatsen, *bezoekersparkeerplaatsen op straat en *garageplaatsen. De som van het subtotaal vergunninghoudersparkeerplaatsen op straat en het subtotaal betaald-bezoekersparkeerplaatsen op straat vormt het aantal fysiek aanwezige parkeerplaatsen op straat. Hieronder nogmaals afgedrukt.

	2011		2017	
	werk dage n	weeken ddagen	werk dage n	weeken ddagen
Vergunninghoudersparkeerplaatsen op straat				
- vergunningplaatsen (excl Trans en Markt)	288	288	82	82
- parkeerterrein Trans	120	120		
- Markt (randen)	54	54		
- sub totaal	462	462	82	82
Betaald-bezoekersparkeerplaatsen op straat				
- parkeerterrein Trans	30	30	178	178
- Markt	243	243	39	39
- Blauwe Golven	161	161	161	161
- overig straatparkeren	696	696	849	849
- Broerenstraat naast stadhuis		28		28
- Provincie/ Prinsenhof		382		228
- P7				111
- sub totaal	1.130	1.540	1.227	1.483
Garageparkeerplaatsen				
- Muis	700	700	700	700
- Centraal	1.050	1.050	1.050	1.050
- Rozet	450	450	450	450
- Broerenstraat	380	380	380	380
- Velperplein	160	160	160	160
- sub totaal	2.740	2.740	2.740	2.740
TOTAAL BETAALD-PARKEERPLAATSEN	3.870	4.280	3.967	4.223
Tabel: aantallen betaald-parkeerplaatsen in 2011 en 2017 in het gebied binnen de singels en de Rijn in Arnhem onderscheiden naar				
* vergunninghoudersparkeerplaatsen				
* bezoekersparkeerplaatsen op straat				
* garageparkeerplaatsen				

B in de memo wordt 'dubbelgebruik' genoemd omdat vergunninghoudersplaatsen zijn 'vrijgegeven'. Kan het college een gedetailleerde onderbouwing geven welke efficiencywinst/optimalere bezetting hiermee wordt gerealiseerd. Verdeeld over werkdagen en weekenddagen en verdeeld over dag en avond/nacht.

Antwoord: Door het omzetten van vergunninghoudersplaatsen ('vrijgeven' van vergunninghoudersplaatsen) in betaalde parkeerplaatsen is veel meer dubbelgebruik mogelijk. Een vergunninghoudersplaats is uitsluitend te gebruiken door een vergunninghouder. Door de vergunninghoudersplaatsen om te zetten naar betaalde plaatsen is deze parkeerplaats ook te

gebruiken voor bezoekers aan de stad of bezoekers van bewoners. Het is dan uiteraard toegestaan om met de vergunning op alle betaalde plaatsen te parkeren. In Arnhem hebben we het tevens mogelijk gemaakt om met de bewonersvergunning te parkeren in de 3 gemeentelijk parkeergarages. Het is niet mogelijk om exact aan te geven hoeveel vergunninghouders er op welk moment geen gebruik maken van hun vergunning. Ervaringen hebben ons geleerd dat op doordeweekse werkdagen meer dan de helft van de vergunninghoudersplaatsen leeg stonden. Aan de hand daarvan mag je dus aannemen dat de helft van de bewonersvergunningen dan geen gebruik maken van hun vergunning. Aan het eind van de middag neemt het aantal gebruikers weer toe, in de avond neemt het dan weer iets af (minder dan overdag). Op de late avond / nacht worden de meeste bewonersvergunningen gebruikt. Het gebruik in de weekenden is redelijk vergelijkbaar met de avonduren. De zakelijke vergunninghouder maakt juist tijdens doordeweekse werkdagen gebruik van zijn vergunning en veel minder in de avonduren en de nachtelijke uren. Het is niet mogelijk om de efficiencywinst / optimalere bezetting gedetailleerd te onderbouwen maar de winst en duidelijkheid aan de bezoekers van de binnenstad is enorm.

Arnhem Centraal

1. In het verleden is transferium Gelredome geen succes geweest. Nu wordt er opnieuw een dergelijke maatregel voorgesteld. Wat gaat er dan anders worden, zodat men het wel gaat gebruiken?

Antwoord: Vanaf het moment dat regulier OV gebruikt moest worden om naar de stad te reizen, is de animo bij het grote publiek verdwenen. Vanuit Beter Benutten Vervolg worden nu gesprekken gevoerd met bedrijven in en nabij het centrum die een parkeerprobleem hebben. Hun werknemers kunnen parkeren bij Gelredome en per shuttle verder reizen naar de werklocatie. Alliander heeft interesse getoond voor een sluitende businesscase. Ook de optie met elektrische fietsen vanaf Gelredome wordt verkend. Overigens zijn er individuele forenzen die er op deze manier al gebruik van maken. Het verschil is dus een gerichte aanpak met grote werkgevers, gecombineerd met gedragsmaatregelen en promotie.

2. Er is geen geld de parkeergarages op te knappen, hetgeen een ongastvrij beeld geeft. In hoeverre is het wel mogelijk een aantal zaken te verbeteren? Wij hebben al eerder aangegeven dat mensen niet in de garages verwezen worden naar gemeentemuseum, Sonsbeek, etc. Misschien kan ook een stadskaart oid. via de garages uitgegeven worden. Zijn dit maatregelen die mogelijk en zinvol kunnen zijn zonder al te veel kosten?

Antwoord: De maatregel "parkeergarages laten functioneren als sociaal veilige service centers" staat geagendeerd voor de lange termijn. Dit zijn maatregelen die bijdragen aan de "Binnenstad binnen bereik" maar op de lange termijn worden uitgevoerd, wanneer financiering beschikbaar is. Ook in afgeslankte vorm levert deze maatregel een bijdrage aan de doelstellingen. Op dit moment is daar geen financiële dekking voor.

Vraag gesteld d.d. 15/5 die nog beantwoord moet worden PvdD

- Bij laadpalen elders is het tarief 0,2/Kwh, in Arnhem bij Allegro is dat het dubbele, hoe kan dat? Zijn alle tarieven in Arnhem gelijk? Zijn de tarieven bekend bij de gebruikers? En wordt het aantal laadpalen uitgebreid? (PvdD)

Antwoord: De laadtarieven in Nederland variëren per concessie of aanbesteding. De tarieven zijn in de loop van de afgelopen jaren vastgesteld en variëren daarom ook nog eens in hoogte. De laagste tarieven die nu bekend zijn, € 0,22 /kWh excl. BTW zijn zeer recentelijk vastgesteld in de concessie van Noord-Brabant en Limburg en tevens in Rotterdam (allemaal dit jaar). Gemiddeld genomen zijn de tarieven in Nederland rond de € 0,28/kWh. Het tarief in Arnhem is momenteel € 0,31/kWh, dus zeker niet het dubbele van elders. Het tarief in Arnhem is de laatste drie jaar gedaald van € 0,37/kWh naar € 0,31 /kWh.

De laadtarieven zijn in heel Arnhem (nu) gelijk, omdat wij de laadpalen van E-laad overgenomen hebben en hebben opgenomen in ons contract met Allego. Dit contract eindigt eind 2017. Een nieuw contract kan leiden tot een lagere prijs, gezien de trend in Nederland.

De prijs die een gebruiker betaalt, is alleen duidelijk als hij direct aan Allego betaalt (via een app of via de laadpas van Allego). Indien een gebruiker een andere provider heeft (b.v. ANWB-pas of New Motion-pas) dan hangt de prijs die hij/zij betaalt af van de afspraken die zij met hun provider hebben. De prijs aan de laadpaal staat uiteraard vast, want die hebben wij in een contract vastgelegd voor 10 jaar.

Het aantal laadpalen groeit nog steeds. De groei is afhankelijk van het aantal aanvragen. Momenteel hebben wij in Arnhem 120 openbare laadpalen. Bij de huidige groeisnelheid verwachten wij in 2020 ongeveer 300 laadpalen. Ondertussen worden er experimenten uitgevoerd met andere manieren van laden, die minder impact hebben op de openbare ruimte, zoals het eerste openbare laadplein op de parkeerplaats Trans (16 laadpunten met slechts één aansluiting op het net).

Nog te beantwoorden technische vraag uit raad 22/5 van Groen Links en PvdA inzake dynamische bewegwijzering.

Waarom kan de Trans niet worden meegenomen in de dynamische bewegwijzering?

Antwoord: Op dit moment zijn alleen parkeergarages opgenomen in het dynamische systeem omdat dit technisch goed te realiseren is, één ingang en één uitgang, het aantal geparkeerde auto's is daardoor relatief eenvoudig te monitoren en is het bijhouden van het aantal beschikbare parkeerplekken relatief eenvoudig.

Bij een parkeerterrein op maaiveld als de Trans, met meerdere op- en afritten waar overal meetapparatuur moet worden geïnstalleerd en met een daardoor ingewikkelder technische 'achterkant', is de uitwerking kostbaar. Daarvoor is tot heden niet in voorzien.