



Ambitiedocument Willemssplein

Levendig plein met meer verblijfskwaliteit, een aantrekkelijke ontvangstruimte van de stad

8 oktober 2021

Inleiding

Het Willemsplein is van oudsher een belangrijk verkeersknooppunt aan de rand van de Arnhemse binnenstad. Er komen allerlei verschillende mobiliteitsstromen samen. Zo lopen er routes overheen van het stationsgebied en Park Sonsbeek naar de binnenstad en vice versa, maar ook vervoersstromen vanuit de regio naar de stad. De centrumring loopt over het plein en er is een belangrijk busstation. De mobiliteitsstromen door het gebied zijn daardoor zowel groot als divers.

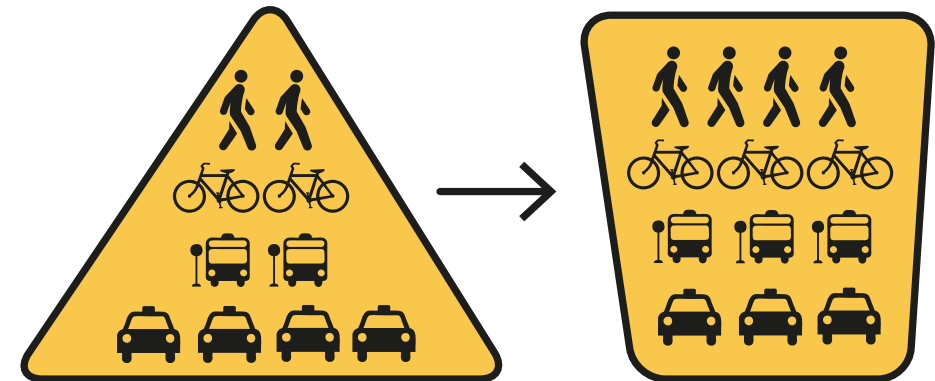
Het Willemsplein is door de jaren heen in inrichting op meerdere vlakken gewijzigd. Diverse veranderingen zijn doorgevoerd, deels uit oogpunt van verbeterde doorstroming van het verkeer en deels uit oogpunt van vergroening en verhoging van de beeldkwaliteit. Ontvlechting van verkeersstromen heeft niet alle onderlinge conflicten naar voldoening kunnen wegnemen. Dit leidt onder andere voor het openbaar vervoer tot vertragingen en onbetrouwbare reistijden. Daarom is specifiek voor het Willemsplein een brede mobiliteitsverkenning uitgevoerd naar de oorzaken van en mogelijke oplossingen voor de vertragingen van het ov (Mobiliteitsanalyse Willemsplein, juli 2021, Goudappel).

Daarnaast is het Willemsplein een belangrijke entree van de stad en tevens een beeldbepalende plek voor Arnhem. Parallel aan deze mobiliteitsanalyse is daarom een ruimtelijke verkenning uitgevoerd naar het functioneren van het Willemsplein (zie bijlage 1). Op basis van deze beide studies is dit ambitiedocument voor het Willemsplein opgesteld: *Op naar een levendig plein met meer verblijfskwaliteit, een aantrekkelijke ontvangstruimte van de stad*. In dit ambitiedocument zijn de belangrijkste principes opgenomen welke essentieel zijn bij een vervolg van de planontwikkeling voor het Willemsplein.

Visie - principes

Meer balans in verkeerssoorten

- Betere doorstroming bus (meerdere oplossingsrichtingen)
- Loop- en fietsroutes snel, veilig, comfortabel en aantrekkelijk
- Conflictpunten lopen – fietsen oplossen
- Betere service voor de fiets (stalling, opladen, deelfietsen etc.)



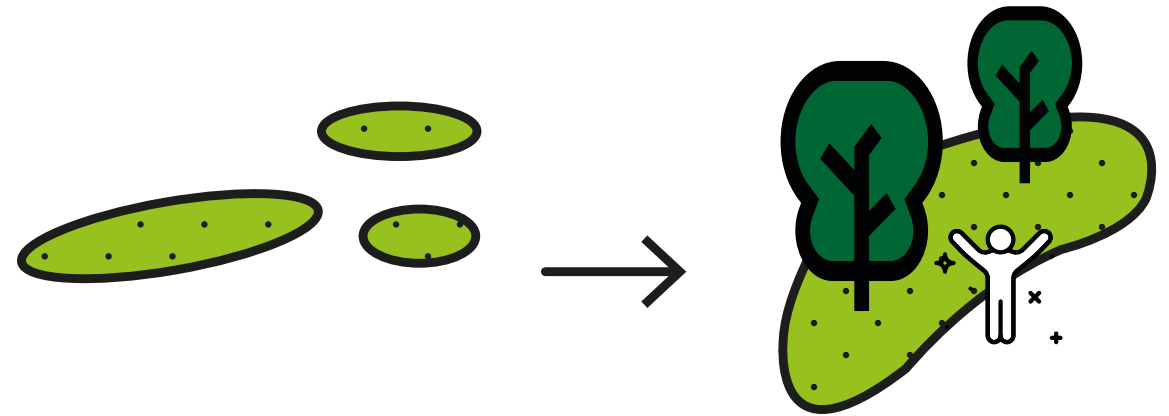
Aansluiting op beleid

- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021):* ‘We gaan vooral investeren op die plekken in de stad die per OV goed bereikbaar zijn en waar al veel voorzieningen zijn. Ook zetten we in op meer ruimte voor fietsen en wandelen.’
- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021):* Goede bereikbaarheid met meer ruimte voor fietsen, wandelen, OV en schone mobiliteit.
- *De Arnhemse binnenstad binnen bereik (maart 2017):* de Arnhemse binnenstad bereikbaar, vindbaar en gastvrij
- *HOV-actieplan (februari 2018):* versterken hoogwaardige OV corridors
- *Accentnota Fiets (september 2019):* Fietsambities o.a. meer fietsgebruik
- *De Arnhemse binnenstad binnen bereik (maart 2017):* de Arnhemse binnenstad bereikbaar, vindbaar en gastvrij

Visie - principes

Willemsplein als onderdeel (verbijzondering) van de singelstructuur

- Meer (aaneengesloten) groen
- Hogere kwaliteit groen; singelgroen passend bij oorspronkelijke kenmerken
- Groen beter beleefbaar maken (aanraken, ruiken): koppelen groen en looproutes
- Klimaatadaptieve openbare ruimte



Aansluiting op beleid

- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: Belang van het 'DNA van Arnhem', waaronder het verre doordringen van groene gebieden tot in het hart van de stad en aanwezige bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (zoals de singel).
- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: focus op behouden en versterken van de groenstructuur.
- *Groen, slim en samen: Strategie Klimaatadaptatie 2020-2030 (juli 2020)*: 10% minder verharding (dit geldt ook voor de hoofdinfrastructuur)
- *Bomenplan (maart 2020)*: meer bomen

Visie - principes

- Soepeler afwikkeling openbaar vervoer voor betere doorstroming en betrouwbaarheid
- Verbetering wachttijdbeleving door kwaliteitsimpuls busstation Willemsplein

Oplossingsrichtingen structureel

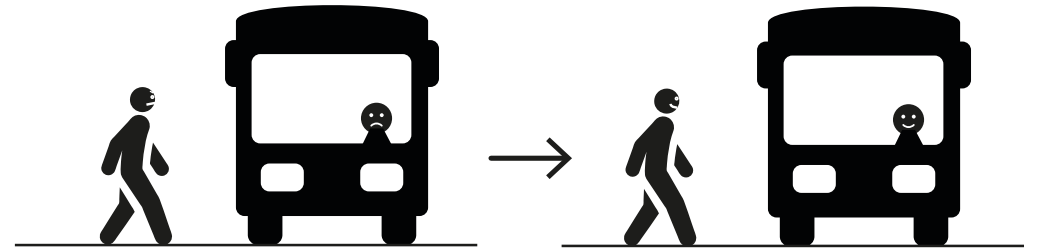
- Herinrichting busstation (o.a. strekken en verschuiven; consequentie: keerlus opheffen)

Mogelijke deeloplossingen

- Splitsen verkeersregeling oversteek Willemsplein (station<>binnenstad)
- Vaker groen oversteek Centrumring / Jansbuitensingel (auto minder lang groen)
- Optimalisatie perrontoewijzing bus (deels dynamisch)
- Minder 'vreemd verkeer' op de busbaan
- Tegengaan sluipverkeer via bypass centrumring → Utrechtsestraat
- Minder bussen laten halteren op Willemsplein

Aansluiting op beleid

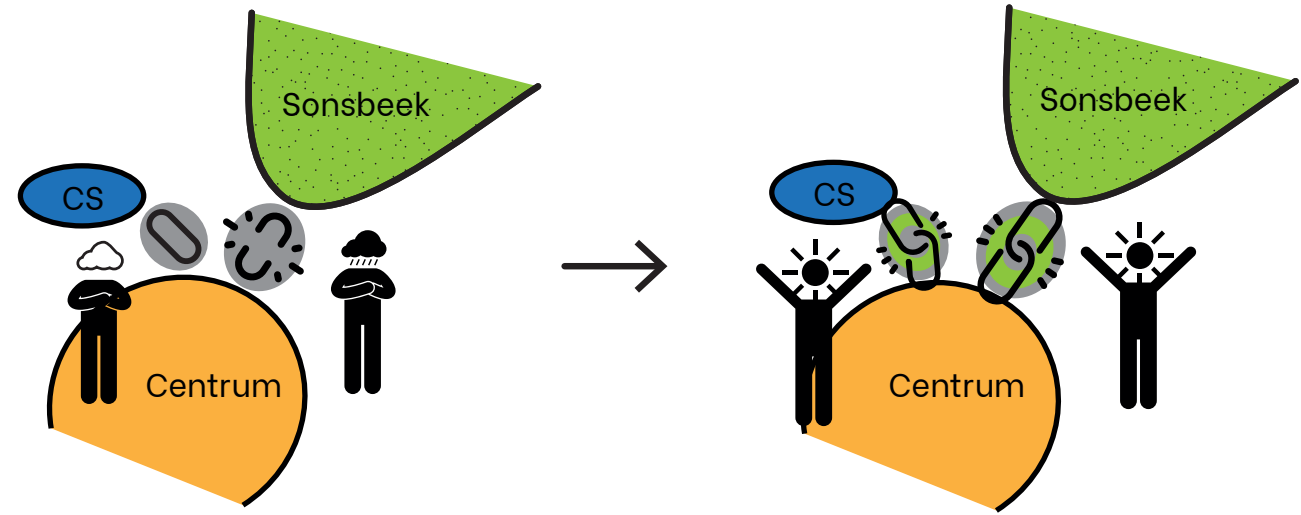
- HOV-actieplan (februari 2018): versterken hoogwaardige OV corridors



Visie - principes

Willemsplein als schakelpunt tussen CS - binnenstad en Sonsbeek

- Aantrekkelijke, koele langzaam verkeersroute tussen binnenstad en Sonsbeek
- Aantrekkelijke route CS – binnenstad (Jansstraat, Korenmarkt)



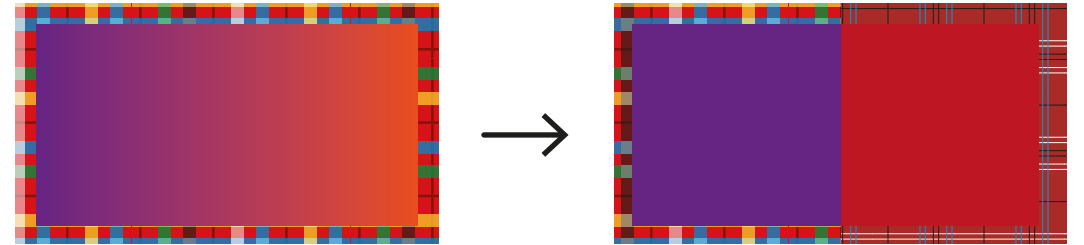
Aansluiting op beleid

- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: Belang van het 'DNA van Arnhem', waaronder het verre doordringen van groene gebieden tot in het hart van de stad.
- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: Goede bereikbaarheid met meer ruimte voor fietsen, wandelen, OV en schone mobiliteit.
- *Groen, slim en samen: Strategie Klimaatadaptatie 2020-2030 (juli 2020)*: het realiseren van een netwerk van schaduwroutes en koelteplekken.
- *De Arnhemse binnenstad binnen bereik* (maart 2017): de Arnhemse binnenstad bereikbaar, vindbaar en gastvrij.
- *Motie bereikbaarheid Korenmarkt*: betere bereikbaarheid/ vindbaarheid van de Korenmarkt vanuit CS.

Visie - principes

Willemsplein en Gele Rijdersplein herkenbaar als twee eigen pleinruimtes met eigen identiteit

- Planvorming en uitwerking ontwerp AKU monument/ fietsenstalling en Willemsplein op elkaar afstemmen
- Veelkleurige functies passend bij stadscentrum op het Willemsplein
- Verkleuring naar meer wonen, werken en ontmoeten op het Gele Rijdersplein (luwte gebied)



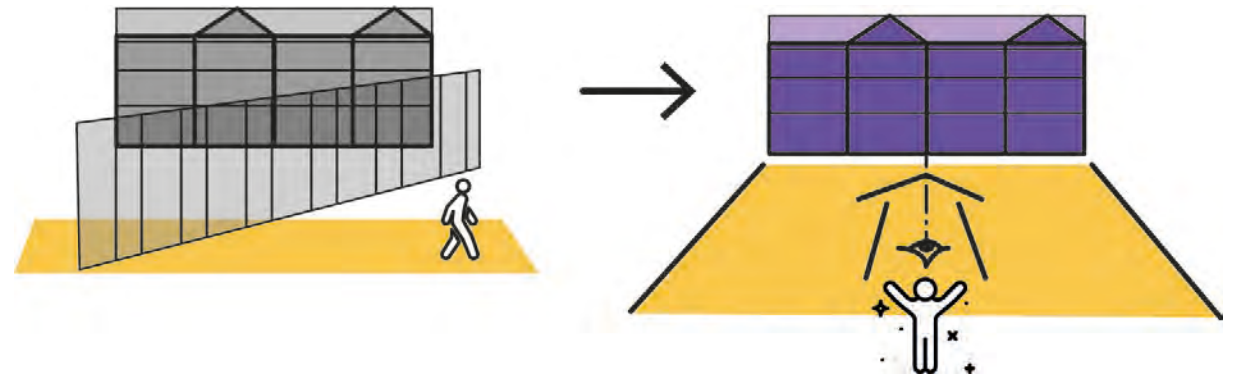
Aansluiting op beleid

- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: ruimte voor nieuwe stedelijke, gemengde woon-werkmilieus.
- *Binnenstadsvisie (2015)*: Gele Rijdersplein als luwtegebied.

Visie - principes

Cultuurhistorische waarden versterken

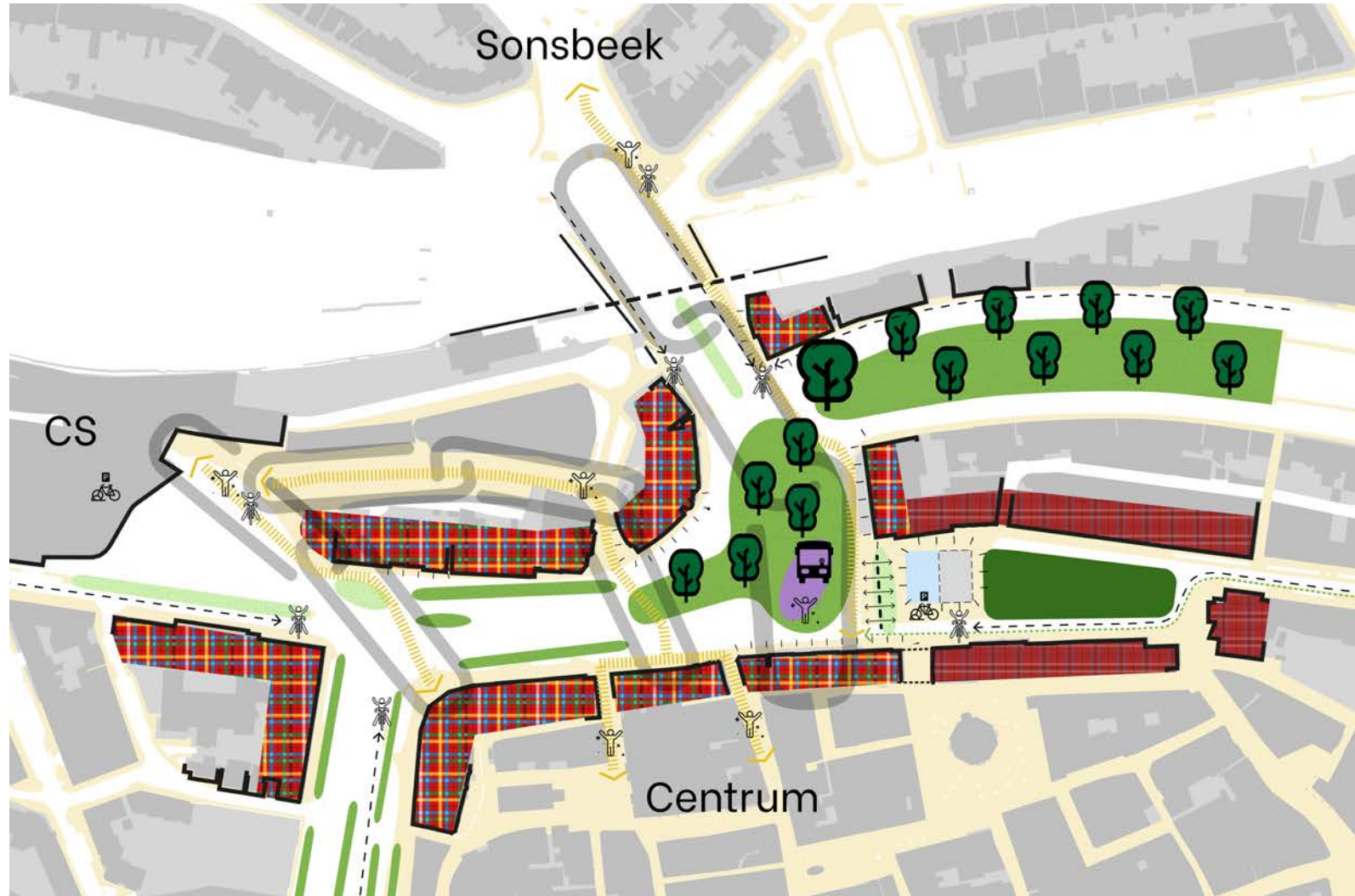
- Historische singelstructuur verbeteren als onderdeel van ons Arnhems DNA
- Zicht op panden en singelgroen verbeteren (ruimte creëren, openbare ruimte opschonen)
- Renovatie AKU fontein -> AKU fontein als verblijfsplek en transparante gevelwand (zie ook bijlage 3)
- Bijzondere functie atoombunker zichtbaar en beleefbaar maken



Aansluiting op beleid

- *Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)*: Belang van het 'DNA van Arnhem', waaronder het verre doordringen van groene gebieden tot in het hart van de stad en aanwezige bijzondere landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten (zoals de singel en aanwezige monumenten).
- *AKU-Fontein Gele Rijdersplein Arnhem*, onderzoek van ontwerprichtingen (april 2020)

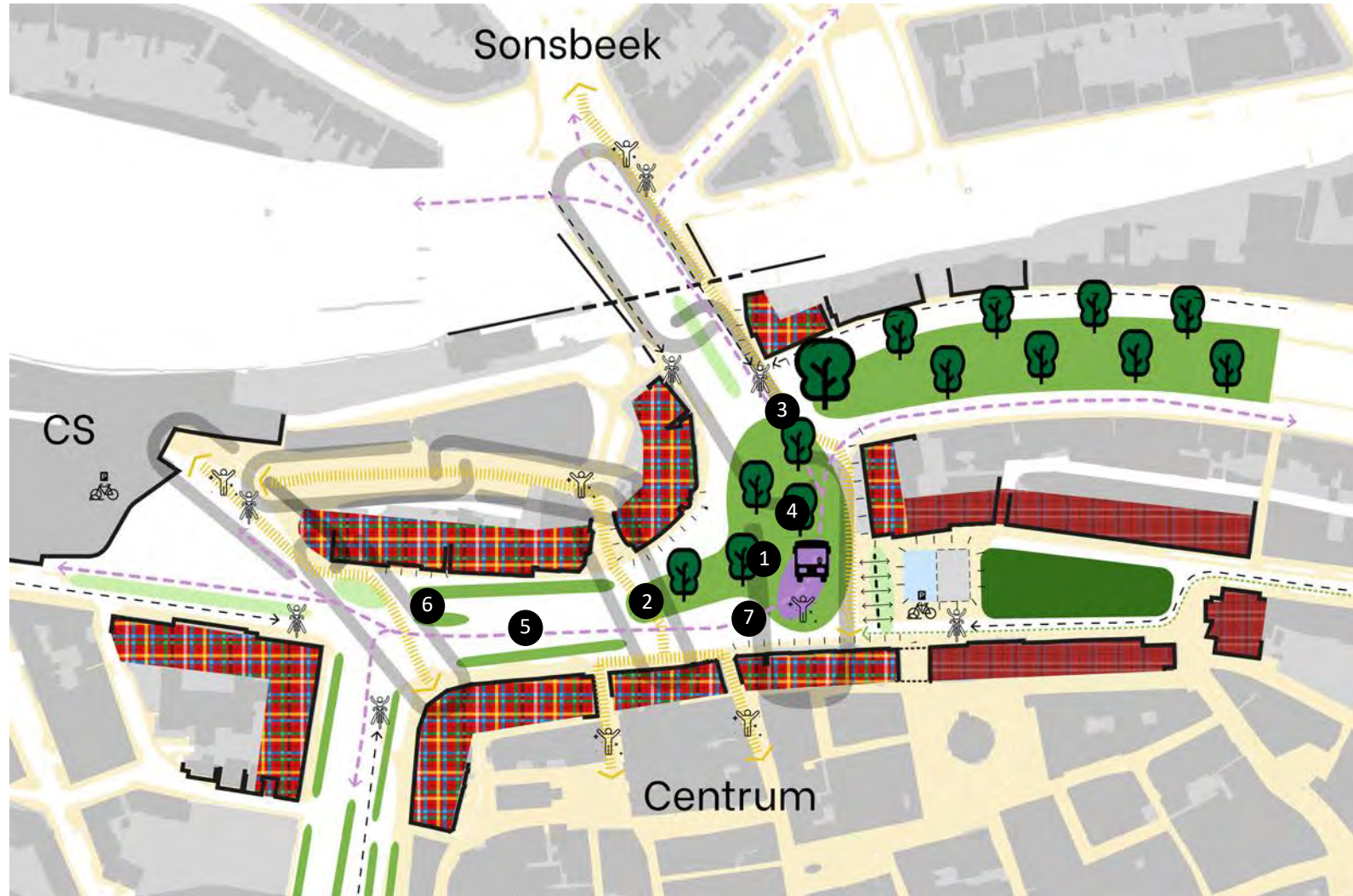
Ambitiekaart



Levendig plein met meer verblijfskwaliteit, een aantrekkelijke ontvangstruimte van de stad

- Meer balans in verkeerssoorten
- Willemsplein als onderdeel (verbijzondering) van de singelstructuur
- Klimaatadaptieve openbare ruimte
- Soepeler verkeersafwikkeling bus en verbetering wachttijdbeleving
- Willemsplein als schakelpunt tussen CS - binnenstad en Sonsbeek
- Willemsplein als centrale entree van de stad voor de fiets
- Willemsplein en Gele Rijdersplein herkenbaar als twee eigen pleinruimtes met eigen identiteit
- Cultuurhistorische waarden versterken

Ambitiekaart



Oplossingsrichtingen bus

1. Herinrichting busstation: keerlus opheffen en perrons naar het midden schuiven
2. Splitsen verkeersregeling oversteek Willemsplein (station<>binnenstad)
3. Vaker groen oversteek Centrumring (auto minder vaak groen)
4. Optimalisatie perrontoewijzing bus (dynamische perrontoewijzing)
5. Minder 'vreemd verkeer' op de busbaan
6. Aanpak sluipverkeer via uitvoeger bij CS
7. Minder bussen laten halteren op Willemsplein

Bijlage 1: ruimtelijke verkenning Willemsplein

Ruimtelijke verkenning



- (Cultuur) historie
- Stedenbouw en landschap
 - Ruimtelijk functioneren
 - Groen
 - Openbare ruimte
- Infrastructuur
 - Verkeer
 - Ondergrondse infrastructuur
- Milieu
 - Luchtkwaliteit en geluid
 - Groen- en klimaatadaptatie
- Economie
- Sociale veiligheid

Historie



± 1650

Willemsplein is er nog
niet – op plaats bastion –
poort van de stad

(en dat is het nu ook nog)

Historie



± 1875

- Het Willemsplein ligt voor de Willemskazerne (gebouwd in 1837).
- Het noordelijk deel van het plangebied hoort feitelijk bij de singel.
- Doorgaande lijn Jansstraat – Zypse poort
- Verbinding station - Jans**uitensingel**

Historie



Plan Heuvelink

- Pleinruimte voor het Thorbecke lyceum
- Soepele lijn Jansstraat – Zypsepoort
- Verbinding station – Jansbinnensingel

Het Willemsplein verbindt als stedelijk plein de parkachtige delen. De singels vormde een wandelpromenade met fraai aangelegde plantsoenen en vijvers begeleid door herenhuizen. Langs "de wandeling" vormde wisselende zichten op het groen en de herenhuizen een spectaculair beeld. Het was een totaal compositie van gevel tot gevel.

Historie



- Lopen is nog makkelijk. Je kunt nog kris - kras over het plein
- Looproute tussen Jansstraat en Zypse Poort/Sonsbeek is helder.
- Het groen is van dichtbij ervaarbaar door stoepen langs de plantsoenen

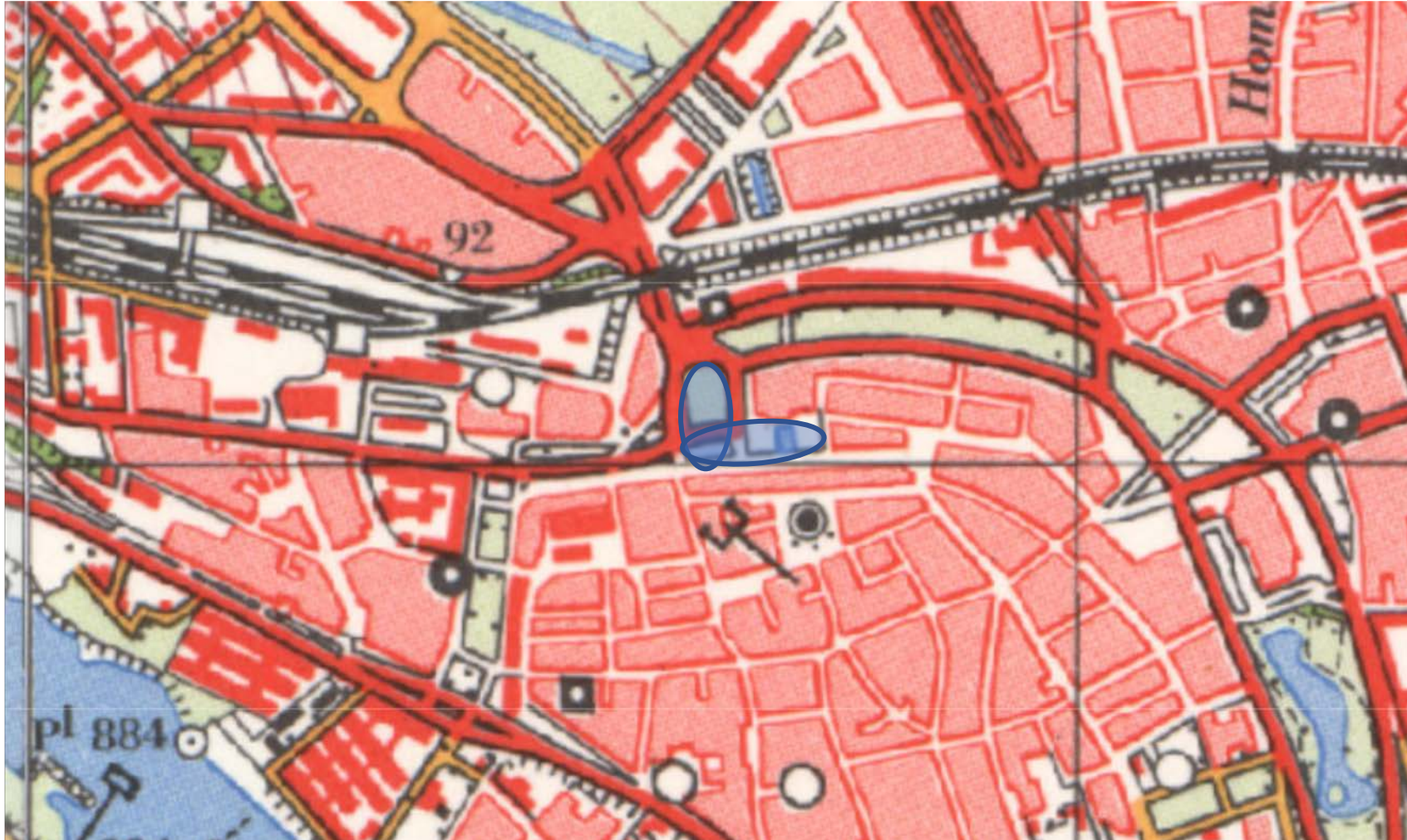
Circa 1950

Historie



- Bus stopt nog aan de westzijde van het Willemsplein
- Meerdere loop- en fietsroutes over het plein
- Er is nog ruim groen aanwezig, zowel op het Willemsplein als richting station (foto rechts)
- Wel is er veel parkeerruimte langs het plein

Historie



1966

- Gat pleinwand door sloop Thorbecke lyceum (1959).
- Twee pleinen die in elkaar grijpen bij het busstation aan de zuidzijde
- Geen vloeiende lijnen meer van station naar singels, maar bajonet
- Directe verbinding Jansstraat - Zypse poort is er nog
- Bushalte aan beide zijden van de singel, daardoor compacter.

Transformatie van singelpark met organische vormen voor de wandelaar naar verkeersader voor snelverkeer incl. wegmarkering. Het voetpad langs het singelgroen, en de heesters en bloem-ornamenten behorend bij de parkaanleg zijn verdwenen en parkeerplaatsen werden geïntroduceerd.

Circa 1960

Historie



- Zoals overal in Nederland (en buitenland): Veel ruimte gecreëerd voor autoverkeer
- Doorgang Zypse poort nog wel veel smaller dan nu (zie gebouw links op de rechterfoto; dat is er nu niet meer -> zie ook vogelvlucht volgende dia)
- Bouw AKU fontein

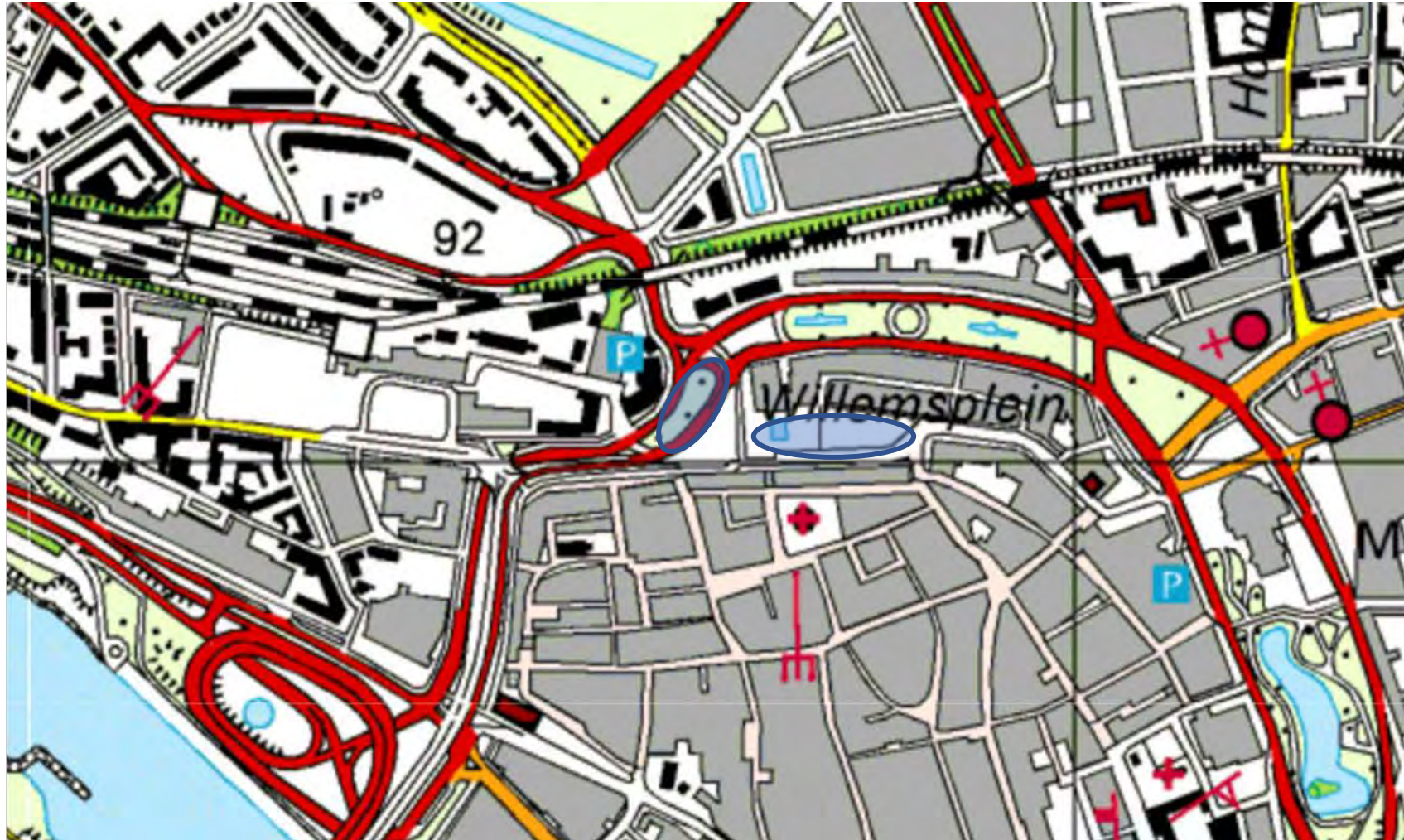
Historie



Circa 1990

- Auto- en busverkeer en parkeervoorzieningen overheersen (incl. bebording etc.) -> ruimte raakt gefragmenteerd; parkbeleving en gebruik door voetganger ondergeschikt
- Weinig groen (opgeofferd aan bushaltes, parkeren en rijbanen; wel nog groen voor Vesta gebouw). Plantsoen (met bomen gras en perken) transformeert naar bomen in bermen en in verharding.
- Groen wat er is, is niet meer van dichtbij beleefbaar – ligt ingeklemd tussen drukke wegen.
- Opvallend lange zebra over de singel ten westen van de plataan 😊

Historie



2000

- Waar is het plein gebleven? (groene ovaal in het midden waar je niet kunt komen; busstation aparte driehoek)
- Vormgeving in dienst van doorstroming auto- en busverkeer. Minder ruimte voor groen.
- Aanleg Willemstunnel
- Bus in twee richtingen op de binnensingel. Daardoor ook groot busstation op het Willemsplein. Halte aan de noordzijde (voor de bank) vervallen.
- Busperrons verschoven richting GR plein. Doorgaande auto en busverbinding over het GR plein nu alleen bereikbaar voor fietsers.
- De verbinding tussen Jansstraat en Zypse poort is verbroken - looplijnen gericht op stationsgebied - centrum
- Minder parkeren – meer groen tussen Jansbinnen- en buitensingel

Historie



2000

- Waar is het plein gebleven? (groene ovaal in het midden waar je niet kunt komen; busstation aparte driehoek)
- Vormgeving in dienst van doorstroming auto- en busverkeer. Minder ruimte voor groen.
- Aanleg Willemstunnel
- Bus in twee richtingen op de binnensingel. Daardoor ook groot busstation op het Willemsplein. Halte aan de noordzijde (voor de bank) vervallen.
- Busperrons verschoven richting GR plein. Doorgaande auto en busverbinding over het GR plein nu alleen bereikbaar voor fietsers.
- De verbinding tussen Jansstraat en Zypse poort is verbroken - looplijnen gericht op stationsgebied - centrum
- Minder parkeren – meer groen tussen Jansbinnen- en buitensingel

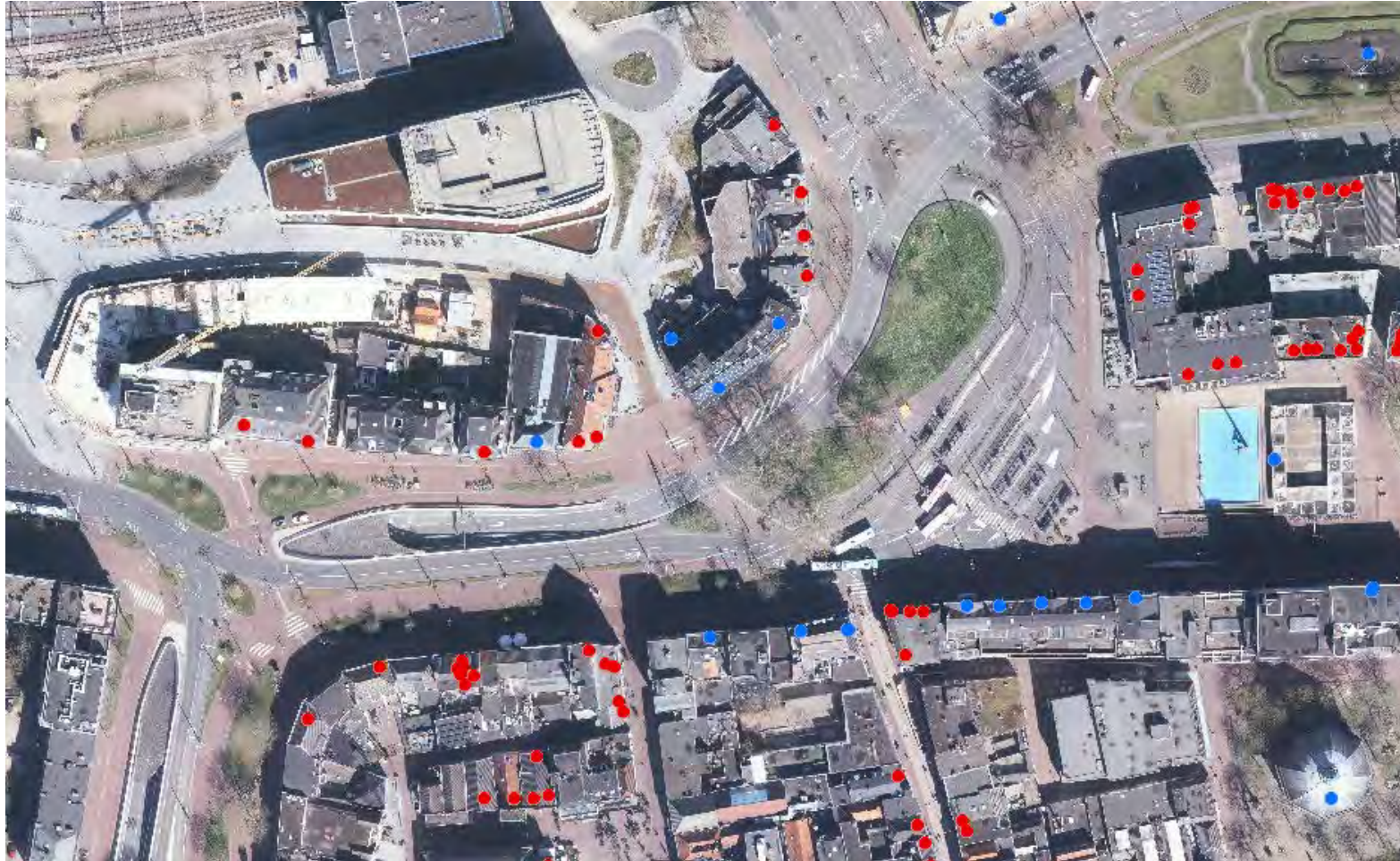
SWOT analyse: Strengths, Weaknesses, Opportunities and Threats

Hierna volgt een overzicht van sterke en zwakke kanten en kansen en bedreigingen van het Willemsplein, gerangschikt naar verschillende thema's:

- Cultuurhistorie
- Ruimtelijk functioneren
- Verkeer (auto, bus, fiets, lopen)
- Ondergrondse infrastructuur
- Openbare ruimte
- Groen
- Milieu
- Economie
- Sociale veiligheid

Al deze thema's hangen met elkaar samen. Zo betekent het verbeteren van looproutes over het plein heen en het ontrommelen van de openbare ruimte dat de bijzondere architectuur rondom het plein beter kan worden beleefd. Ook kan meer groen het loopcomfort versterken. Vaak is er ook sprake van onderlinge concurrentie om ruimte of voorrang, waardoor een kans voor de een een bedreiging is voor de ander. Zo kan een betere doorstroming voor de bus ten koste gaan van een betere doorstroming van de auto, fiets of voetganger en kan meer ruimte voor lopen ten koste gaan van meer ruimte voor groen. Het is dus steeds zaak om te kijken hoe zaken elkaar kunnen versterken en bij concurrentie te bepalen welke modaliteit of ruimtevrager voorrang verdient met het oog op het gewenste functioneren van het plein.

Cultuurhistorie



Sterk

- Veel monumenten (blauw: Rijksmonument; rood: Gemeentelijk monument)
- Variatie aan bouwperiodes is bijzonder (oudste bebouwing ~ 1850; nieuwste monumenten uit 1952)
- Singel met bloemperken en oude bomen

Zwak

- Veel singelgroen verdwenen + getransformeerd van parkgroen voor voetgangers naar kijkgroen voor snelverkeer. Organische vormen hebben plaatsgemaakt voor een harde en technische inrichting. Het park is hierdoor gefragmenteerd en van de oorspronkelijke compositie van gevel tot gevel is niet veel meer over.
- Zicht op bebouwing is matig
- Sommige puien zijn niet in oorspronkelijke stijl + lelijke reclame

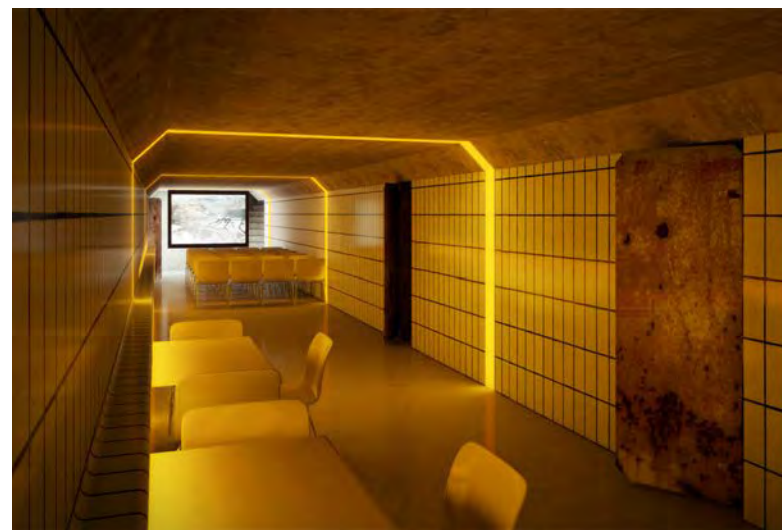
Kansen

- Zicht op panden verbeteren
- Renovatie AKU fontein
- Parkwaarde versterken
- Bijzondere functie atoombunker?

Bedreigingen

- Leegstand, slecht onderhoud
- Weinig waardering voor wederopbouwarchitectuur

Cultuurhistorie



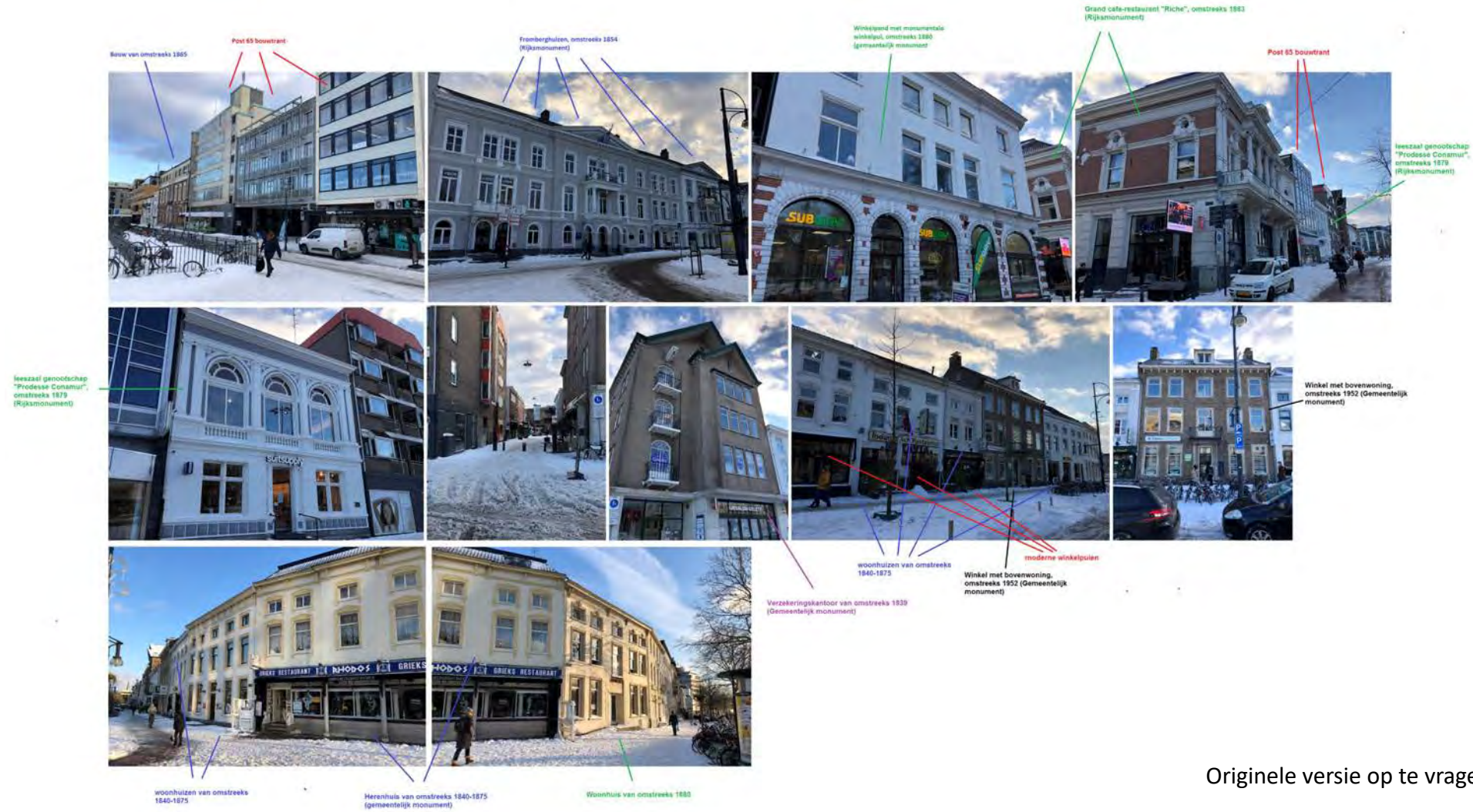
Cultuurhistorie

- Moderne bouw
- Omstreeks 1865
- Omstreeks 1880
- Begin 20e eeuw
- Interbellum
- Wederopbouw



Originele versie op te vragen bij Nick van den Berg

Cultuurhistorie



Originele versie op te vragen bij Nick van den Berg

Cultuurhistorie

Arnhem
Nederopbouw

Duitse herenhuis uit omstreeks 1880 (gemeentelijk monument)
 Duitse herenhuis uit omstreeks 1880 (gemeentelijk monument)
 Herenhuis, waarschijnlijk laatste kwart 19e eeuw
 Herenhuis uit omstreeks 1895 (gemeentelijk monument)
 herenhuis - waarschijnlijk laatste kwart 19e eeuw
 winkelpaai en portiek uit interbellum
 modern gevelform aansluitend op in de negentiende eeuw ontstane rooilijn
 herenhuis uit omstreeks 1895 (gemeentelijk monument)
 herenhuis, waarschijnlijk laatste kwart 19e eeuw
 winkelpaai en portiek uit interbellum
 herenhuis uit 1910 (rijksmonument)
 Drie herenhuisen uit 1880 (gemeentelijk)
 Kantoor "De Neerlanden van 1945" Architect Duijck (rijksmonument)
 Drie herenhuisen uit omstreeks 1890 (gemeentelijk monument)
 Drie herenhuisen uit omstreeks 1890 (gemeentelijk monument)
 Herenhuis uit omstreeks 1880 (gemeentelijk monument)
 winkelpaai met portiek in de stijl uit omstreeks 1905 (gemeentelijk monument)
 Kantoor "De Neerlanden van 1945" Architect Duijck (rijksmonument)

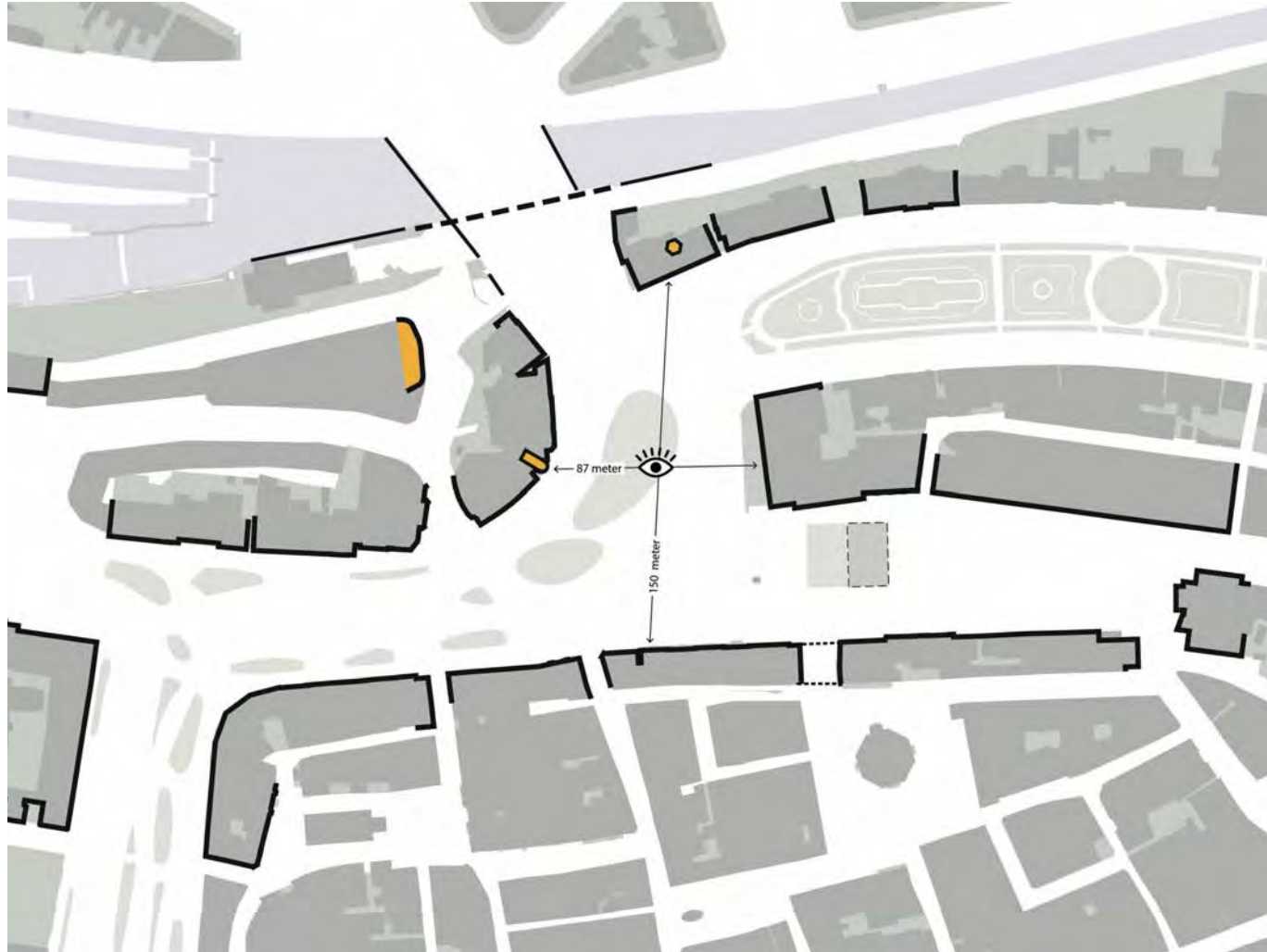
Originele versie op te vragen bij Nick van den Berg

Cultuurhistorie



Originele versie op te vragen bij Nick van den Berg

Ruimtelijk functioneren



Sterk:

- Goede verhouding bouwhoogten en open ruimte in de breedte
- Bijzondere pleinwanden (architectuur)

Zwak:

- Pleinruimte in noord-zuid richting te groot
- Grote gaten in de pleinwanden
- Sfeer overheerst door gemotoriseerd verkeer (geluid, snelheid, veel blik, veel verharding)
- Druk (door verschillen in architectuur en groen,abri's, trolleyvoorzieningen, verkeerslichten, gestalde fietsen etc.)
- Plein wordt alleen beleefd vanuit de randen
- Weinig aandacht voor bebouwing en groen door obstakels en afleiding

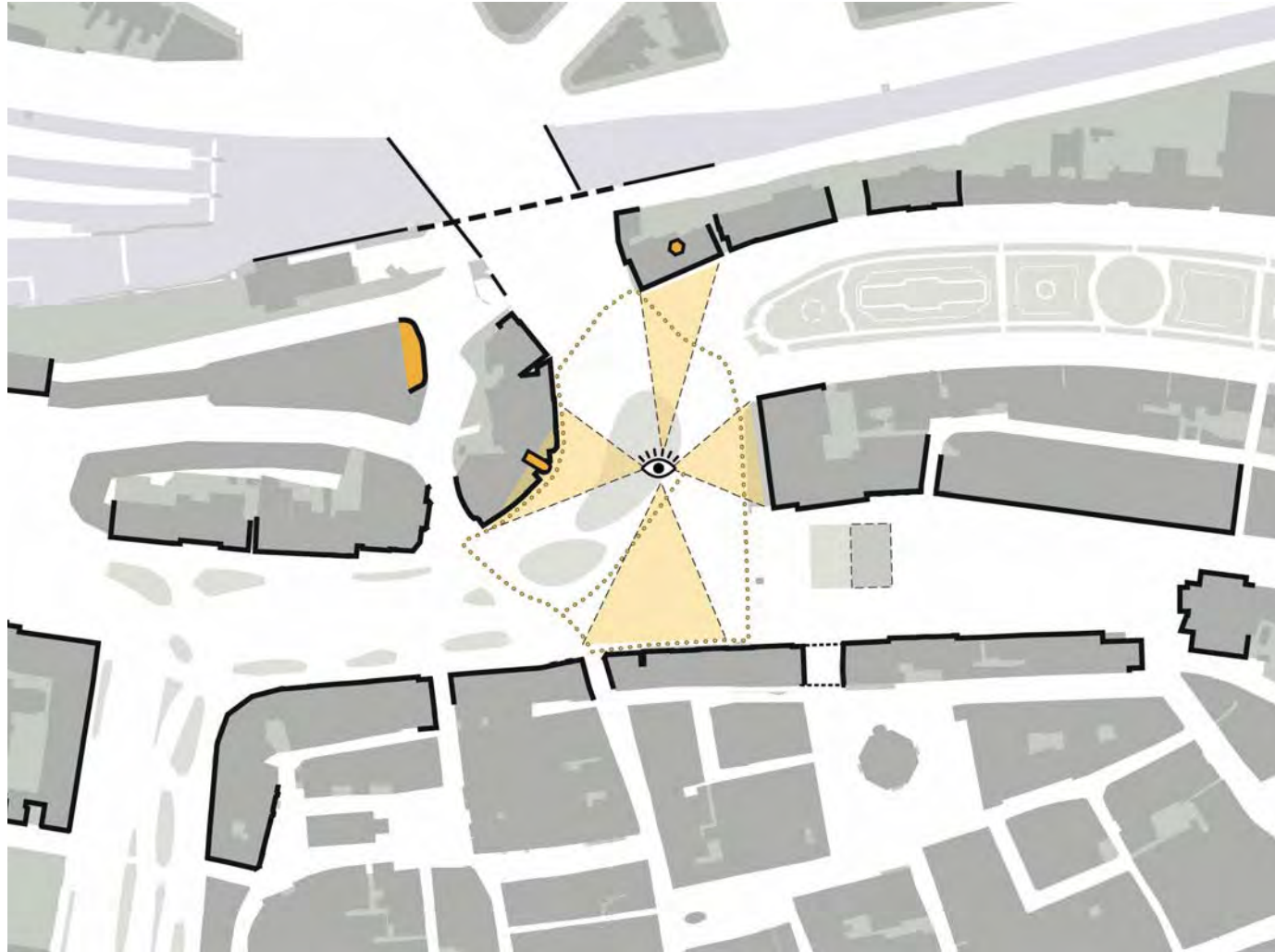
Kansen:

- Levendig plein met meer verblijfskwaliteit
- Toegankelijker singelgroen
- Opschonen openbare ruimte -> meer rust en aandacht voor architectuur en groen
- Grotere diversiteit aan bomen
- Minder uitstoot schadelijke stoffen door elektrificatie wagenpark
- Minder geluidsoverlast door lagere rijsnelheden

Bedreigingen:

- Toename overheersing verkeer als prioriteit wordt gegeven aan doorstroming auto en bus

Ruimtelijk functioneren



Sterk:

- Goede verhouding bouwhoogten en open ruimte in de breedte
- Bijzondere pleinvanden (architectuur)

Zwak:

- Pleinruimte in noord-zuid richting te groot
- Grote gaten in de pleinvanden
- Sfeer overheerst door gemotoriseerd verkeer (geluid, snelheid, veel blik, veel verharding)
- Druk (door verschillen in architectuur en groen,abri's, trolleyvoorzieningen, verkeerslichten, gestalde fietsen etc.)
- Plein wordt alleen beleefd vanuit de randen
- Weinig aandacht voor bebouwing en groen door obstakels en afleiding

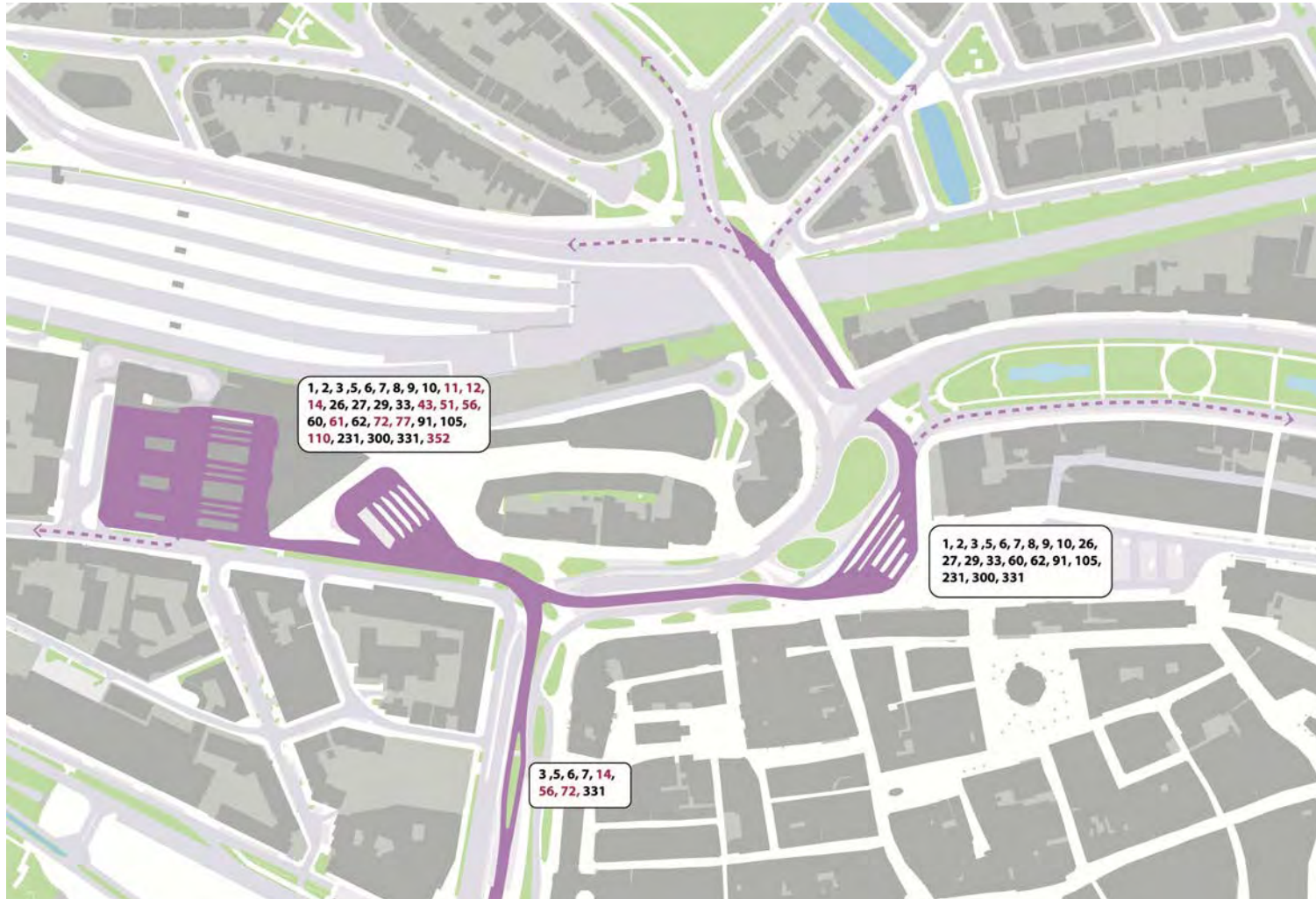
Kansen:

- Levendig plein met meer verblijfskwaliteit
- Toegankelijker singelgroen
- Opschonen openbare ruimte -> meer rust en aandacht voor architectuur en groen
- Grotere diversiteit aan bomen
- Minder uitstoot schadelijke stoffen door elektrificatie wagenpark
- Minder geluidsoverlast door lagere rijsnelheden

Bedreigingen:

- Toename overheersing verkeer als prioriteit wordt gegeven aan doorstroming auto en bus

Verkeer in het kort: bus



Sterk:

- Reiziger wordt goed bediend: 20 buslijnen lokaal en regionaal
- Vrije busbanen
- Groene halte

Zwak:

- Doorstroming matig
- Looproutes matig
- Wachttijdbeleving matig door drukte en gebrekkig onderhoud
- Groot aantal en frequente bussen zorgen voor drukte (aanzicht, geluid, oversteekbaarheid)
- Abri's blokkeren zicht op het groen
- Enorme maatvoering busstation maakt ruimte gefragmenteerd.

Kansen:

- Versterken overstapvoorzieningen
- Verbetering looproutes van en naar haltes
- Verbetering verblijfskwaliteit haltes
- Centrale wachtvoorziening?
- Geluidsarm asfalt

Bedreigingen:

- Meer ruimte voor leefbaarheid, verblijven en/of groen kan afwikkeling OV beperken

Verkeer in het kort: auto, taxi, laden en lossen



Sterk:

- Doorstroming ring
- Parkeermogelijkheden auto (CS)
- Bereikbaarheid binnenstad taxi's en laden en lossen

Zwak:

- Centrumring is storingsgevoelig
- Bereikbaarheid aanliggende voorzieningen
- Te weinig taxistandplaatsen
- Beperkte ruimte voor laden en lossen

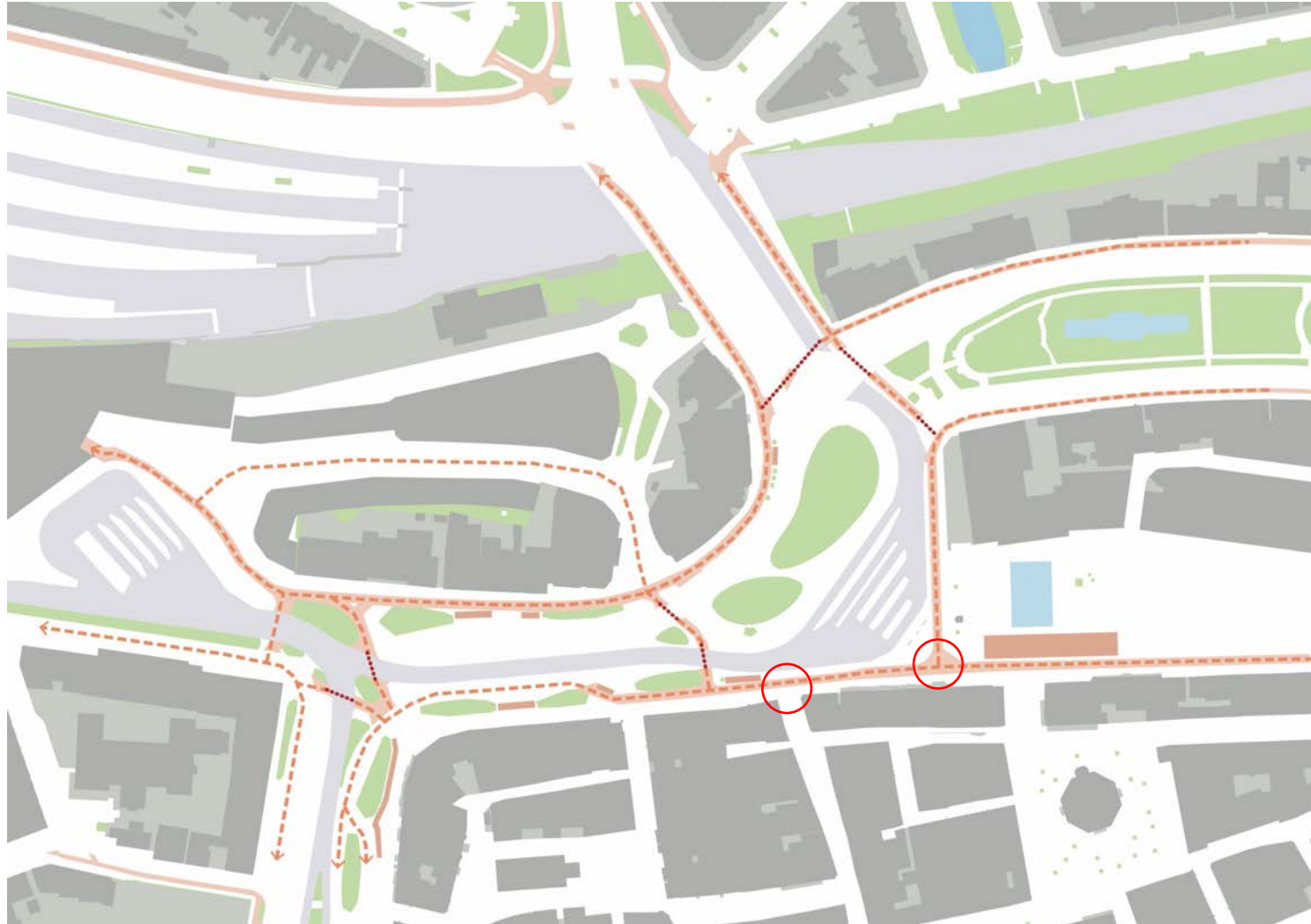
Kansen:

- In standhouden huidige kwaliteit verkeersafwikkeling
- Extra taxistandplaatsen en extra laad- en losvakken
- Geluidsarm asfalt

Bedreigingen:

- Taxi weren van busbaan beperkt routekeuze mogelijkheden taxi
- Extra ruimte voor andere vervoerswijzen of andere functies kan ten koste gaan van ruimte voor taxi en L&L
- Betere doorstroming bus, fiets en voetganger kan ten koste gaan van doorstroming auto
- Meer ruimte voor lopen kan ten koste gaan van ruimte auto en dus van doorstroming

Verkeer in het kort: fiets



Sterk:

- Meeste fietspaden zijn vrij-liggend
- Korte verbindingen tweerichtingen fietspaden

Zwak:

- Onduidelijke routes door afwisseling fietspad en fietsen op de rijbaan
- Smalle paden in verhouding tot gebruik
- Op enkele plekken krappe opstelruimte
- Elementenverharding is weinig comfortabel
- Tekort aan fietsparkeren + veel fout geparkeerde fietsen
- Conflicten met voetgangers (Jansstraat en busstation)

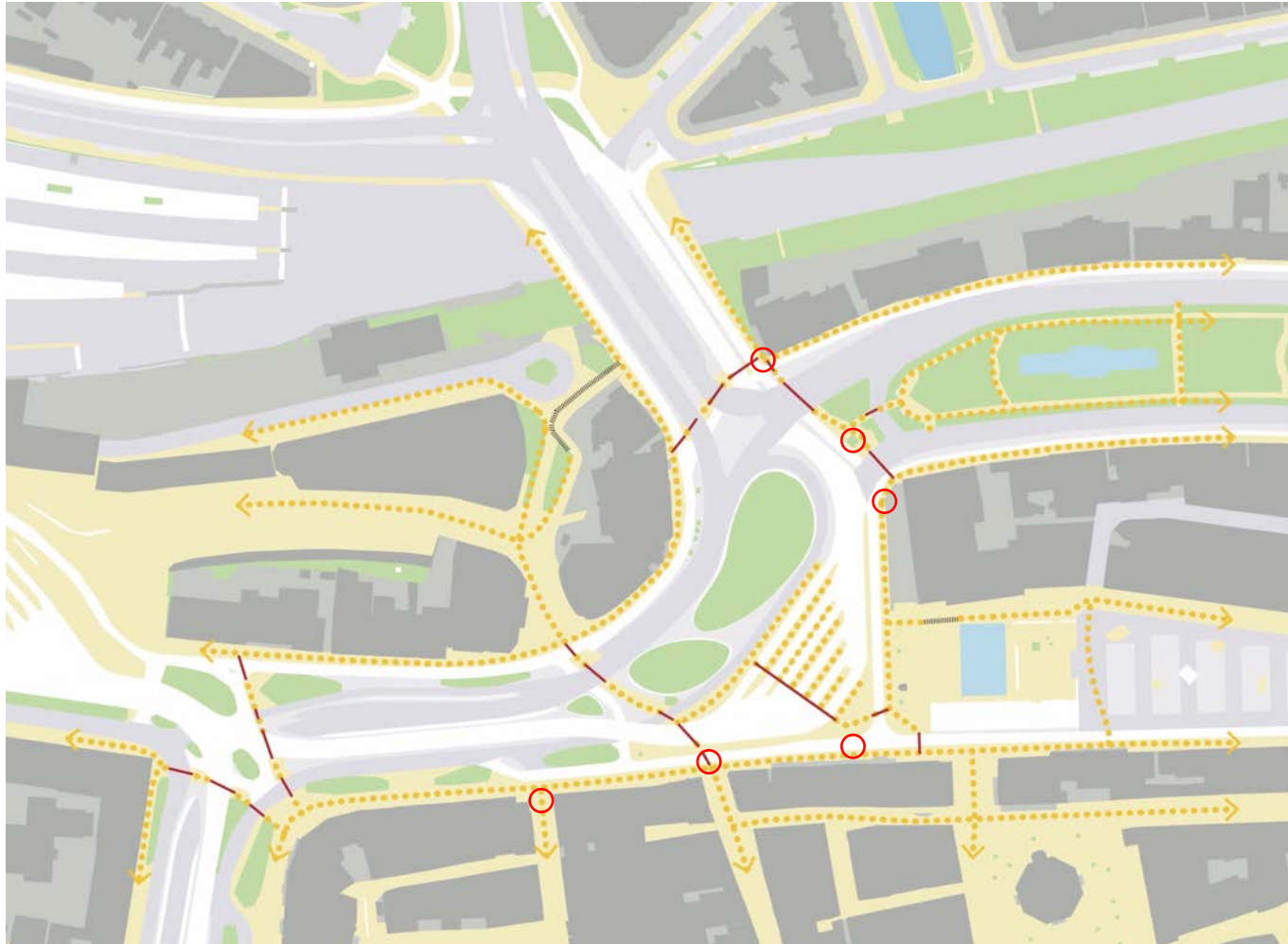
Kansen:

- Verbeteren oversteekbaarheid centrumring
- Betere en grotere fietsenstalling Gele Rijdersplein
- Extra opstelruimte creëren waar nodig
- Asfaltverharding
- Langere groentijd bij VRI's
- Weesfietsen opruimen, uitbreiding gebied stallingsverbod in APV

Bedreigingen:

- Prioriteit in doorstroming auto en bus kan ten koste gaan van doorstroming fiets
- Meer ruimte voor lopen kan ten koste gaan van ruimte voor fiets
- Ondergrondse ligging nieuwe stalling is te grote drempel voor gebruikers, waardoor meer fout parkeren buiten de rekken op maaiveld kan gaan plaatsvinden

Verkeer in het kort: lopen



Sterk:

- Looproutes zijn veilig en redelijk toegankelijk
- Korte verbindingen tussen station en centrum

Zwak:

- Verbinding centrum – Sonsbeek slecht
- Geen routes over het plein heen
- Op aantal plekken veel te smal
- Oversteken kan lang duren (geen groene golf) + geen eenduidige vormgeving
- Entrees Korenmarkt niet uitnodigend
- Matige bewegwijzering

Kansen:

- Route Jansstraat – Sonsbeek herstellen
- Extra routes over het plein heen
- Verbreden, rechte trekken, groene golf
- Route station – Korenmarkt?
- Bewegwijzering en plattegronden beter afstemmen op voetgangers

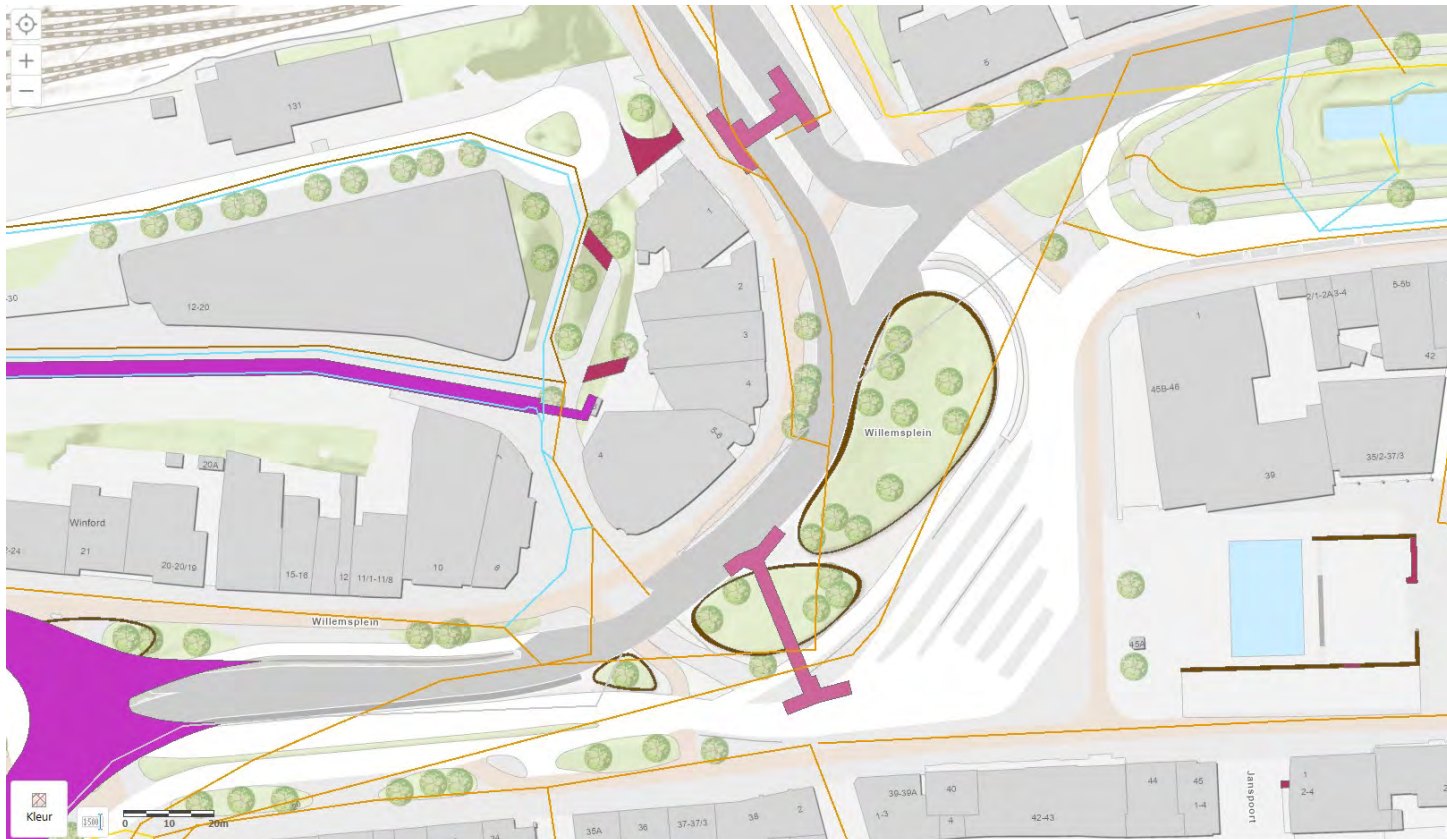
Bedreigingen

- Te lage prioriteit t.o.v. auto, bus en fiets -> oversteekbaarheid blijft lastig

Lopen



Ondergrondse infrastructuur

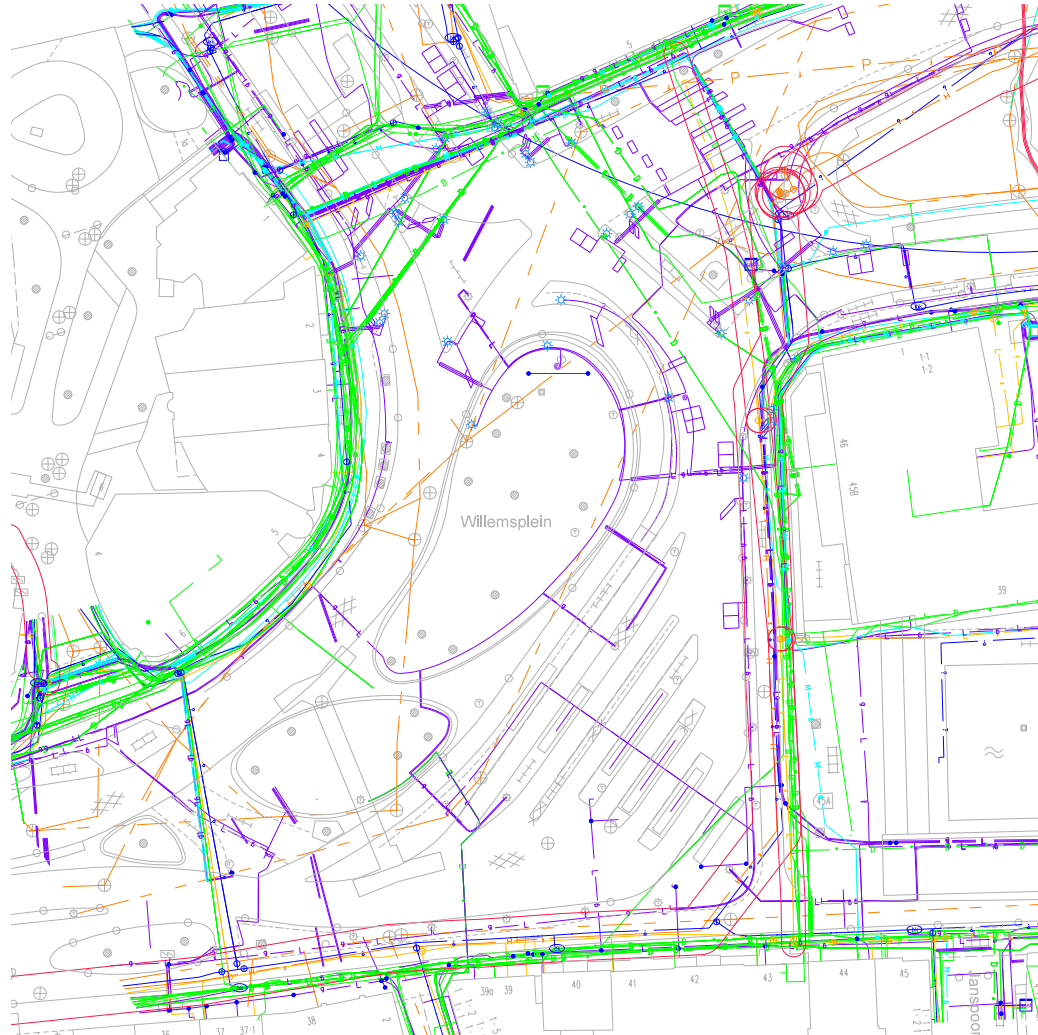


Veel ondergrondse infrastructuur

- Roze: voetgangerstunnels / atoombunker
- Oranje: riolering = moeilijk te verleggen
- Geel: persleiding Neproma (buiten gebruik?)
- Moerriool (oudste riool van NL, pas gerestaureerd, tot 11 meter diep, zie plattegrond hieronder)



Ondergrondse infrastructuur



- Legenda opvragen bij openbare ruimte
- Bij vervolg ook bovengrondse infra op kaart: trolley masten, boomkronen, openbare verlichting

Openbare ruimte



Sterk:

- Singel: oude bomen, voorjaarsbollen
- Aanwezigheid kunstwerken: AKU fontein, le grand cerf
- Onderdeel liberation route
- Westelijk deel recent heringericht met gebakken materiaal

Zwak:

- Rommelig door veel verschillende bestratingsmaterialen, veelheid aan inrichtingselementen, reclame-uitingen en buiten de rekken geparkeerde fietsen
- Weinig ruimte voor verblijf
- Matige bewegwijzering en plattegronden

Kansen:

- Eenduidige materialisering – aansluiten bij westelijk deel
- Handhaven op fietsen buiten de rekken -> begin met opruimen weesfietsen
- Betere bewegwijzering en plattegronden

Bedreigingen

- Er blijven veel inrichtingselementen nodig
- Tekort aan handhavingscapaciteit

Groen



Sterk:

- Singel als bijzondere kwaliteit met o.a. oude bomen
- Extra groen: groene halte, plantenschalen, hangmanden

Zwak:

- Singelgroen is t.p.v. Willemsplein en Nieuwe plein relatief klein
- Bestaande bomen zijn op leeftijd
- Weinig diversiteit in soorten
- Overig groen heeft weinig samenhang of kwaliteit
- Groen is alleen van afstand beleefbaar

Kansen:

- Onnodige verharding vergroenen
- Oppervlak infra terugdringen en vergroenen?
- Singelgroen: grotere diversiteit aan bomen en terugbrengen bloemperken
- Groene verbinding richting Sonsbeek
- Meer samenhang en kwaliteit in niet-singelgroen

Bedreigingen:

- Te weinig ruimte voor extra groen, zowel boven- als ondergronds
- Onduidelijkheid wat singelgroen is en wat ander groen

Groen



Vergroeningskansen



Lichtgroen = bestaand groen
Heldergroen en donkergroen = vergroeningskansen
korte termijn (groenvakken en bomen)

Toekomst:

- 'Ondersteunende wegdelen' (=geel) in de basis allemaal vergroenen. Vraag is wat er kan onder het spoorviaduct (en bij de 'uitblaasheuvel' bij CS = buiten plangebied).
- Kansen onderzoeken voor vermindering oppervlak rijbanen en andere verhardingen
- Kansen onderzoeken van bundeling ondergrondse infra zodat meer plantruimte ontstaat
- Kansen onderzoeken voor gevel- en dakgroen
- Kansen onderzoeken voor planten van bomen (incl. grondverbetering) met relatief grote kronen -> bijvoorbeeld voor het Gele Rijdersplein

Milieu

Willemsplein



2. Leefomgevingskwaliteit

Fijnstof in de lucht (2019):	☹️ 11 µg PM _{2,5} / m ³
Stikstofdioxide in de lucht (2019):	☹️ 23 µg NO ₂ / m ³
Geluid in de omgeving:	☹️ 63 dB
Zomerhitte in de stad:	☹️ + 1.6 °C t.o.v. landelijk gebied
Schaduwrijke bomen binnen 500 meter:	☹️ 4% van het oppervlak
Groen binnen 500 meter:	☹️ 21% van het oppervlak
Hoe donker is het 's nachts?:	😊 407 zichtbare sterren

Gele Rijdersplein



2. Leefomgevingskwaliteit

Fijnstof in de lucht (2019):	☹️ 11 µg PM _{2,5} / m ³
Stikstofdioxide in de lucht (2019):	☹️ 22 µg NO ₂ / m ³
Geluid in de omgeving:	😊 56 dB
Zomerhitte in de stad:	☹️ + 1.7 °C t.o.v. landelijk gebied
Schaduwrijke bomen binnen 500 meter:	😊 5% van het oppervlak
Groen binnen 500 meter:	☹️ 22% van het oppervlak
Hoe donker is het 's nachts?:	😊 389 zichtbare sterren

Sterk:

- Veel zichtbare sterren

Zwak:

- Luchtkwaliteit slecht
- Geluidsniveau hoog
- Hittestress

Kansen:

- Elektrificatie wagenpark
- Vergroening maaiveld, gevels en daken
- Centrumring max 30 km/uur

Bedreigingen:

- Ondergrond te vol voor bomen met grote kronen
- Meer autoverkeer en/of slechtere doorstroming autoverkeer leidt tot hogere uitstoot

Economie



Economie



Sterk

- Veel panden van hoge architectonische kwaliteit

Zwak

- Relatief groot verloop, met name in zuidelijke pleinwand
- Achterstallig onderhoud groot deel panden Gele Rijdersplein

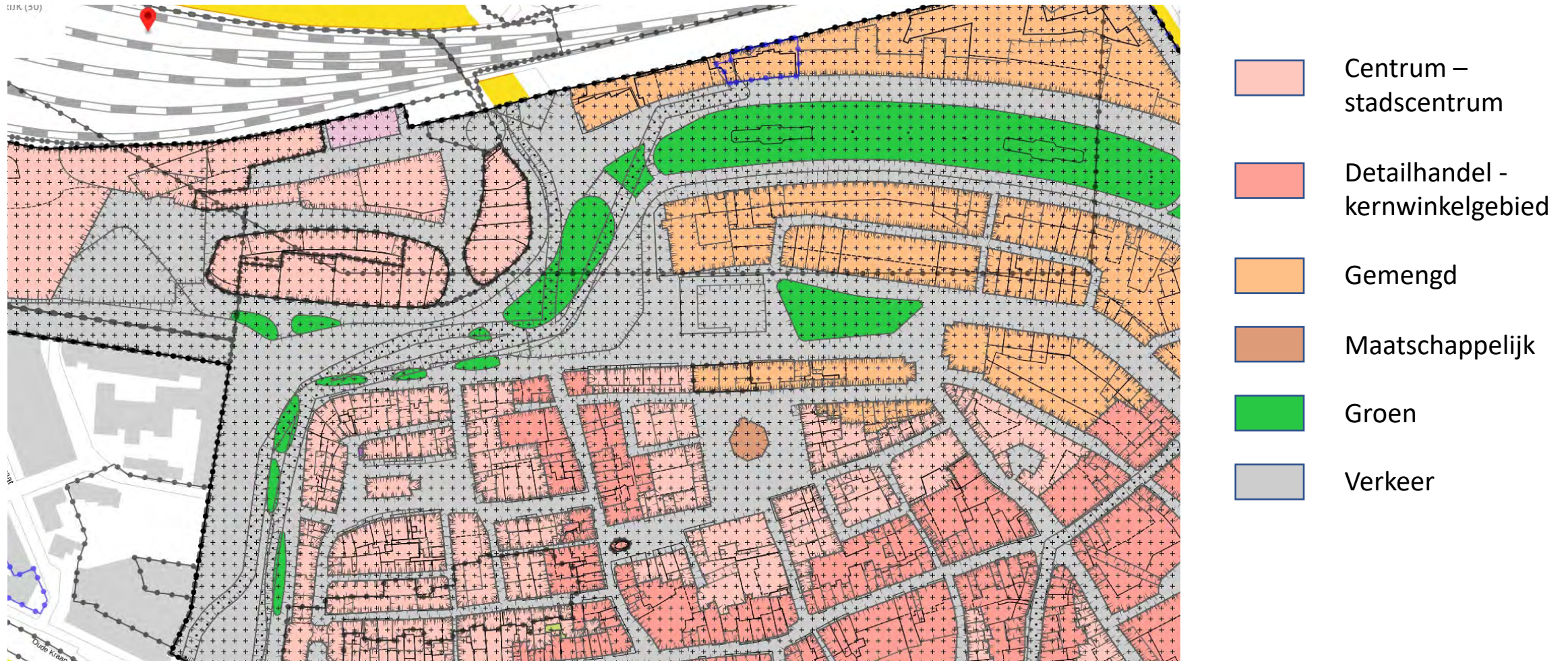
Kansen

- Willemsplein en Gele Rijdersplein elk een eigen identiteit
- Hogere (verblijfs?)kwaliteit Willemsplein gunstig voor economische ontwikkeling
- Verkleuring Gele Rijdersplein naar meer wonen en bedrijvigheid
- Nieuwbouw stationsgebied brengt nieuwe klanten
- Corridor van en naar station beter: rode loper uitrollen, ook naar Korenmarkt

Bedreigingen

- Leegstand als gevolg van corona crisis

Economie: bestemmingsplan



Omgevingsplan Binnenstad en Singels **concept** 2020

Sociale veiligheid



Sterk

- Functiemenging zorgt voor ogen op straat rond de klok
- Er is sprake van levendige plinten -> ogen op straat

Zwak

- Aanwezigheid van vervelend/overlastgevend publiek

Kansen

- Wonen toevoegen
- Meer (formeel) toezicht
- Hogere verblijfskwaliteit en verbetering fiets- en looproutes zorgen voor meer mensen op straat = informeel toezicht

Bedreigingen

- Leegstand en verloedering
- Tekort aan toezicht



Nader te onderzoeken bij maken herinrichtingsplan

- openbare verlichting
 - straatmeubilair
 - verkeersregelinstallaties
 - afvalinzameling
 - trolleyinfra
 - fietsenstallingen
 - parkeergarages
 - gehandicapten voorzieningen
 - openbaar toilet
 - archeologie
- *Mogelijk helpt het om bij het rubriceren van openbare ruimte in de initiatieffase te kijken naar de gids openbare ruimte (GOR) van het cluster openbare ruimte.*

Bijlage 2: relevante passages uit beleidsnota's

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

De Arnhemse identiteit als basis

Als uitgangspunt voor deze Omgevingsvisie geldt dat we ruimte bieden aan de fysieke ontwikkeling van de stad vanuit de unieke kwaliteiten van Arnhem.

Arnhem bezit veel ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten waar we trots op zijn en die onze stad uniek maken. Het gaat daarbij om waarden die van belang zijn voor de ruimtelijke fundamenteën van Arnhem, ontstaan door sociaal-maatschappelijke of economische gebeurtenissen. Omdat deze ruimtelijke fundamenteën sterk sturend zijn in de verdere ontwikkeling van de stad, gebruiken we ook wel de term 'DNA van Arnhem'....

... Ook het scherpe contrast tussen landschap en stedelijkheid is een bijzondere Arnhemse kwaliteit. Het is uniek hoe ver de groene gebieden in het hart van de stad doordringen.



Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

Levendig landschap

De landschappelijke onderlegger en de groene structuur is een belangrijke drager van de identiteit van Arnhem. Het groen is in veel wijken direct aanwezig en soms dichtbij en de nabijheid van het landschap is in Arnhem voelbaar. Het heeft een grote aantrekkingskracht en is een vestigingsvoorwaarde voor veel nieuwe bewoners en bedrijven. Het groen speelt een belangrijke rol bij de klimaatadaptatie, de biodiversiteit, de leefkwaliteit en de gezondheid van de inwoners van Arnhem. In de visie ligt de focus op het behouden en versterken van de groenstructuur van Arnhem, om te *zorgen voor een aantrekkelijk, gezond, klimaatadaptief en groen woon- en leefmilieu*.

Daarbij zoeken we naar oplossingen waarbij het groen bijdraagt aan meerdere doelen van de stad, zoals waterberging, schone lucht, biodiversiteit en het tegengaan van hittestress.

Om de ruimtelijke kwaliteit van onze stad te behouden en te versterken, gaan we de komende jaren flink aan de slag met het *verder zichtbaar en meer beleefbaar maken van Arnhem als groene, creatieve en vrije stad*.

Komende jaren zorgen we niet alleen voor het versterken van de landschappen buiten de stad, maar ook voor het *beter verbinden van groen en natuur in de stad*. Dit doen we door het herstellen en verbeteren van de groene en landschappelijke verbindingen. We blijven inzetten op het *beter zichtbaar en beleefbaar maken van alle (cultuurhistorische) historische elementen* die onderdeel uitmaken van onze stad.

Door het netwerk van corridors verankert de binnenstad in haar omgeving. *De bezoekers van het centrum worden verleid om een combinatiebezoek aan de omgeving te maken (Sonsbeek, Stadsblokken, Modekwartier en Kunstkwartier)*. Zo zetten we breder in op onze identiteit “Arnhem groen en creatief”. Dit alles draagt bij aan de culturele infrastructuur en aan een aantrekkelijke stad en regio voor wonen, werken en verblijven.

Het *Arnhems groen draagt bij aan de fysieke en mentale gezondheid* van onze inwoners. De groene ruimte nodigt uit tot bewegen en sporten. Daarnaast heeft groen een sociale functie: mensen ontmoeten elkaar. Bewegen is een belangrijk middel voor gezondheid, maar ook voor inwoners om elkaar te ontmoeten. Het versterkt zo de sociale cohesie.

Voor een aantrekkelijke, gezonde stad is een *klimaatbestendige, schone en gezonde leefomgeving* met goed toegankelijk en aantrekkelijk groen een randvoorwaarde. De thema's water, hitte en droogte spelen bij herinrichting en herontwikkeling een belangrijke rol.

Daarnaast zorgen we voor *aantrekkelijke en veilige verbindingen naar groengebieden*. Op die manier kunnen mensen die wat verder van het groen wonen op een prettige manier het groen bereiken. Om het risico op wateroverlast te verminderen, moeten we water langer vasthouden. Daarom gaan we aan de slag met het verminderen van verhardingen in de openbare ruimte.

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

Een goed bereikbare stad met ruimte voor schone mobiliteit

Voor de ontwikkeling van Arnhem is een goede bereikbaarheid een belangrijke voorwaarde. Bereikbaarheid en toegankelijkheid voor iedereen. Daarbij gebruiken we de bestaande infrastructuur van wegen en spoorlijnen zo goed mogelijk. *Om extra druk op de ruimte door autoverkeer te voorkomen, geven we de komende jaren ruim baan aan lopen, fietsen en openbaar vervoer.* De Trolleybus is onze grote trots! Deze duurzame manier van verplaatsen is goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit, zorg voor minder lawaai en vraagt om minder ruimte.

Arnhem wil goed bereikbaar zijn voor bezoekers en ondernemers, maar dit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in onze stad. Door uit te gaan van 'wel toegang maar geen doorgang' leggen we de focus op hoe bezoekers het best naar Arnhem kunnen komen. We voeren een sterk ontmoedigingsbeleid op doorgaand verkeer door Arnhem heen. Dit biedt kans om het centrum en omliggende wijken bereikbaar te houden en een woonomgeving te maken waar het aangenaam is om te wonen en prettig is om te verblijven. *Wij bieden goede toegang door bezoekers vanuit de regio te verleiden om met (H)OV of de fiets te komen, dan wel de auto aan de randen van de stad of het centrum te laten staan.*

We blijven investeren in trolley en trein. De bestaande OV-structuur willen we gebruiken als de ruggengraat van stad en regio, waarlangs we de verstedelijking concentreren. Deze plekken zijn via allerlei vervoersvormen bereikbaar en mensen kunnen hier uit alle mogelijke vervoermiddelen kiezen. *We maken het op deze plekken niet alleen makkelijk om van het ene vervoermiddel over te stappen op het andere, maar zorgen ook dat het aantrekkelijke plekken zijn waar mensen graag werken, verblijven, afspreken en wonen.* Daarnaast bouwen we onze (hoogwaardige) OV-infrastructuur, waaronder Trolley 2.0, verder uit.

We passen de stad aan op toekomstig gebruik van alle vormen van vervoer. *Om de stad leefbaar en aantrekkelijk te houden, kiezen we ervoor om de stad aan te passen op verdere autonome groei van het OV- en fietsverkeer.* Dit houdt in dat we bewust kiezen welke vervoersstroom we waar mogelijk maken. *We gaan onderscheid maken in bereikbaarheidsprofielen van de verschillende delen (functies) van de stad.* In sommige delen van de stad wordt prioriteit gegeven aan bereikbaarheid met de auto, bijvoorbeeld op de bedrijventerreinen langs de regionale hoofdwegenstructuur. In andere delen van de stad wordt prioriteit gegeven aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer. We kunnen daarbij denken aan autoluwe wijken en het terugbrengen van de maximumsnelheid naar 30 km per uur, waar het de verkeersveiligheid en leefbaarheid verbetert.

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

Krachtige knooppunten

In de dynamische gebieden zullen de komende jaren opgaven en ambities samenkomen. *We gaan vooral investeren op die plekken in de stad die per OV goed bereikbaar zijn en waar al veel voorzieningen aanwezig zijn. Ook zetten we in op meer ruimte voor fietsen en wandelen.* Dit doen we zorgvuldig en met oog voor een kwaliteitsimpuls voor de stad. We benutten bestaande, stedelijke knooppunten als gemengde woon-werkmilieus en versterken de stedelijke assen. Bij het programmeren richten we ons op het versterken van de identiteit van een plek en de positie in de stad.

Stadslogistiek

De bevoorrading van winkels, bedrijven en huishoudens is straks schoon. Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. *We streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek.* Daarom stimuleren we logistieke knooppunten (hubs). Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht.

Lopen en fietsen

We gaan vaker en meer lopen en we gaan het lopen stimuleren. Bij nieuwe ontwikkelingen en *bij het inrichten van onze straten en pleinen houden we nadrukkelijk rekening met voetgangers.*

..en we pakken sneller de fiets. De fiets, vooral de elektrische fiets, is op afstanden tot 10 of zelfs 20 kilometer een aantrekkelijk alternatief voor de auto. *We gaan het fietsen stimuleren met aantrekkelijke (snel)fietsroutes en voldoende stallingsmogelijkheden.* Het beleven van het landschap en de stad staat bij deze routes centraal. We zorgen ervoor dat onze werk- en onderwijslocaties, de binnenstad en andere stedelijke bestemmingen, goed, sociaal veilig en comfortabel per fiets te bereiken zijn. De inpassing van fietsroutes vraagt om een integrale en ruimtelijke benadering, vooral in de omgeving van de binnenstad waar het accent op verblijven, ontmoeten en beleven ligt.

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

Een groene, gezonde en leefbare stad

Bij herinrichting van straten en openbare ruimte verbeteren we de ruimtelijke kwaliteit door de cultuurhistorische waarden en overige kwaliteiten als vertrekpunt te nemen.

Om de leefbaarheid van onze stad in de toekomst te verbeteren zorgen we voor een andere inrichting van ons openbaar gebied. Een inrichting die ruimte geeft aan schone vormen van mobiliteit.

We transformeren onze straten en pleinen tot aantrekkelijke groene ontmoetingsplekken. Om de leefbaarheid van onze stad in de toekomst te verbeteren zorgen we voor een andere inrichting van ons openbaar gebied. Een inrichting die ruimte geeft aan schone vormen van mobiliteit. Onze straten en pleinen maken we groener met meer ruimte voor ontmoeten, spelen en bewegen voor iedereen. Hiermee bevorderen we de sociale en gezondheidskwaliteit van de buurt. De inrichting van onze buitenruimte stemmen we af op het onderliggende landschap, de stedenbouwkundige karakteristiek en de klimaatopgave van een buurt. *Waar een combinatie ligt met cultuurhistorische thema's, pakken we die kansen.* De Arnhemse monumenten en stadsgezichten geven de stad haar unieke karakter en daar zijn we zuinig op.

Aandacht is er voor de verschillende belangrijke inval- en verbindingswegen in de stad. Deze zijn geschikt om zich te ontwikkelen tot aantrekkelijke verblijfsgebieden met veel groen en ontmoetingsfuncties.

Voor een gezondere stad zetten we in op een betere milieukwaliteit voor de hele stad. Dit betekent het *terugdringen van het lawaai* in de stad en een gezonde luchtkwaliteit. We beseffen dat het op de ene plek in de stad drukker is dan op de andere. Om die reden hanteren we een gebiedsgericht milieubeleid. In de stad en langs de doorgaande wegen waar veel voorzieningen aanwezig zijn, kunnen we andere normen accepteren dan in een buitenwijk. Daar moet echter wel wat tegenover staan, zoals het beschikken over een geluidsluwe buitenruimte, een park of groene route op korte afstand en een hoog voorzieningenniveau. Een *gebiedsgerichte benadering* vraagt ook om een goede monitoring van de milieusituatie.

We zorgen voor *meer koelte in de stad*. We willen zoveel mogelijk voorkomen dat onze inwoners, en vooral de kwetsbare Arnhemmers, negatieve gezondheidseffecten ondervinden van de hoge temperaturen. Het gaat dan om de situatie binnen- en buitenshuis. *Bij hitte-eilanden, zoals bedrijventerreinen, de binnenstad, oudere wijken en Kronenburg, moeten stadsbomen, groene pleinen, daken en gevels de oplopende temperaturen tijdens de zomer reduceren.*

We zorgen voor *meer natuur en biodiversiteit* in en om de stad. Steden worden steeds belangrijker voor biodiversiteit. Een groot deel van het Arnhems groen is onderdeel van het Gelders Natuurnetwerk en van Europees Natura 2000-gebied. We koesteren en blijven investeren in waardevolle natuurwaarden van het groenblauwe raamwerk dat de natuur ver de stad in brengt. Het vergroot de natuurbeleving dichtbij huis, zorgt voor meer biodiversiteit en voor een klimaatbestendige stad.

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)

Een vitale stad

De binnenstad en onze stadsdeelcentra blijven de plekken om elkaar te ontmoeten. De binnenstad van Arnhem blijft het bruisende brandpunt van de stad en de regio. Het kernwinkelgebied blijft een belangrijke trekker, samen met de horeca en cultuur. Daarnaast is de binnenstad samen met de omgeving van station Arnhem Centraal een belangrijke woon- en werklocatie. Om al deze functies te huisvesten, ontwikkelt het centrum zich steeds meer tot een stedelijk multifunctioneel gebied met hoge dichtheden. *De binnenstad transformeert daarbij van een place to buy naar een place to meet.*

Voorontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040 (mei 2021)



4.3 Afwegingsprincipes

De opgaven waar we voor staan kunnen niet succesvol apart van elkaar worden aangepakt. Een omgevingsvisie zorgt voor een integrale, samenhangende aanpak. Om samenhang tussen de opgaven en aanpak te brengen, hanteren we een aantal afwegingsprincipes. De druk op de fysieke leefomgeving vraagt om scherpe en fundamentele keuzes, maar ook vooral integrale keuzes. De volgende afwegingsprincipes dragen ertoe bij dat de opgaven ook aantrekkelijk, duurzaam, gezond en sociaal worden en dat we slim en duurzaam met onze ruimte omgaan. Dit betekent niet dat overal hetzelfde moet gebeuren. Wel dat we dezelfde afwegingsprincipes hanteren. We onderscheiden er vier.



De Arnhemse identiteit versterken

Arnhem is de stad van contrasten en een stad met een randje: van kantoorstorens en koeien, van Hoogte Tachtig en hoog water, van oorlog en vrijheid en van villa's en flatjes. Arnhemmers zijn gezegend met een weldaad aan prachtige landschappen en de band tussen die twee is innig. Het contrast tussen het stedelijk gebied en de landschappelijke structuur is een specifieke identiteit van Arnhem en is verankerd in het DNA van de stad. Ook binnen de stedelijke structuur willen we de Arnhemse kwaliteit behouden. Integraal ontwerpen in samenhang met de omgeving en versterken van de ruimtelijke kwaliteit is een daarbij een belangrijk principe. Bij ruimtelijke keuzes staan de kenmerken en de identiteit van onze stad, wijken en landschappen voorop. Dit betekent dat behoud en versterking van groenstructuur en cultuurhistorische waarden belangrijke voorwaarden zijn bij ontwikkeling.



Duurzaam en gezond ontwikkelen

Voorwaarde voor de groei van de stad is dat de natuurwaarden in de stad toenemen en dat de leefomgeving bijdraagt aan het welbevinden van mens en dier. Daarnaast draagt een goed en groen ingerichte leefomgeving bij aan het voorkomen van gezondheidsklachten. De clustering van bedrijven en opleidingen op het gebied van de energietransitie levert innovatiekracht op en een slag naar een circulaire en duurzame economie. Nieuwe woningen moeten zoveel mogelijk in de buurt van een park, een bos of het water staan. Als dat niet kan, dan moet er minimaal een fraaie groene route zijn waar het fijn wandelen is. Als bepaalde gebouwen niet meer nodig zijn, heeft functieverandering de voorkeur boven sloop. Het besparen van ruimte kan ook door meer voorzieningen te delen; denk daarbij aan de deelauto of -fiets en aan gedeelde sportvelden, schoolpleinen, concertzalen, zwembaden en (dak) tuinen.

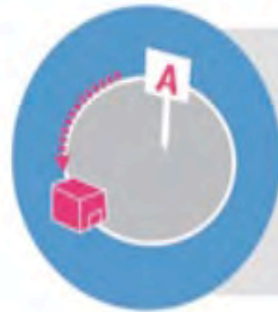
De Arnhemse binnenstad binnen bereik; aantrekkelijk en leefbaar (maart 2017)



BEREIKBAAR



Hoe bereik ik de binnenstad?
(vanzelfsprekende routes/ mogelijkheden van en naar de binnenstad voor voetganger, fietser, busreiziger, treinreiziger, automobilist en bevoorrading)



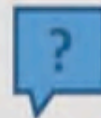
VINDBAAR



Hoe vind ik een stalling, een parkeerplek en/ of de entree van de binnenstad?



**GASTVRIJ &
KWALITEIT
LEEFOMGEVING**



Hoe aantrekkelijk en comfortabel word ik ontvangen en vind ik gemakkelijk de route naar mijn eindbestemming en weer terug (beleving)?

Samenwerken aan hoogwaardige OV-corridors,

Actieplan voor de Regio Arnhem Nijmegen 2019-2022 (feb 2018)



Accentnota Fiets,

Fietsambitie Arnhem 2019-2024 (sept. 2019)

Doelen

De doelen van deze fietsambitie zijn:

- meer fietsgebruik
- betere ontsluiting van stedelijke bestemmingen voor alle inwoners van de stad
- de binnenstad beter bereikbaar en aantrekkelijker maken voor fiets
- inspelen op de trend van toenemende stedelijke verdichting en urbanisatie
- het verduurzamen en toekomstvast maken van het stedelijk vervoersnetwerk
- het beïnvloeden van duurzaam stedelijk verplaatsingsgedrag



Fietsnetwerk kaart

Bron:

Accentnota Fiets

★ = Willemsplein