

Bijlage 3A:

Parkeerdruk eigen personeel

Bijlage 3A: parkeerdruk eigen personeel

(cijfers op basis van rooster, zonder ziekmelding, thuis werken etc.)

Personeel Stand- plaats Arnhem	Aantal totaal	Uit regio Arnhem	Aantal aanwezig maandag	Aantal aanwezig dinsdag	Aantal aanwezig woens- dag	Aantal aanwezig donder- dag	Aantal aanwezig vrijdag
Vast mannelijk	77	27	77	72	69	75	62
Vast vrouwelijk	104	70	96	96	84	99	62
Inhuur mannelijk	32	2	28	23	20	22	17
Inhuur vrouwe- lijk	28	12	28	24	19	22	15
Totaal	241		229	215	192	218	156

Bijlage 3B:

Parkeerdruk leergangen en congressen

Bijlage 3B: parkeerdruk leergangen en congressen

Leergangen

Aantal leslokalen IFV : 11

Maximum aantal personen per leslokaal : 30

Aantal malen incidenteel externe locatie (o.a. dorpshuis) huren: tientallen malen per jaar

Congres

Minimaal aantal bezoekers : 50

Maximaal aantal bezoekers : 200 (gewenste groei naar 250)

- Combinatie Congres en Leergangen komt voor.
- Bij planning congressen wordt, afhankelijk van de uitvraag, rekening gehouden met de beschikbaarheid van zaalruimte.
- Bij congres is het mogelijk dat naast grote zaal de leslokalen in gebruik zijn als sub-zalen.

Bijlage 3C:
Alternatieven parkeermogelijkheden

Advies : Alternatieven voor het parkeervraagstuk

Datum : 18 mei 2016
Opdrachtgever : IFV
Ter attentie van : Brigitte de Haan
Projectnummer :

Opgesteld door : Pascal
i.a.a. :

In deze notitie wordt een aantal alternatieven voor het oplossen van het parkeervraagstuk van het IFV in Arnhem aangedragen. Daarbij is ook gekeken naar innovatieve mogelijkheden die verder gaan dan de voorhanden liggende oplossingen.

Beïnvloeden van het mobiliteitsprofiel van het IFV kan gericht zijn op:

1. Het stimuleren van thuiswerken
2. Het beïnvloeden van de vervoerskeuze woon-werk verkeer
3. Het beïnvloeden van de vervoerskeuze van bezoekersverkeer
4. Het beïnvloeden van de parkeermogelijkheden.
5. Het vergroten van de parkeermogelijkheden.

Ad 1. Het stimuleren van thuiswerken

De ontwikkeling van internettechnieken biedt in beginsel alle mogelijkheden ten aanzien van het stimuleren van thuiswerken. Deze mogelijkheden zijn in principe reeds beschikbaar. Vooralsnog zijn er geen innovaties te bedenken die daarvoor extra mogelijkheden gaan bieden.

Ad 2. Het beïnvloeden van de vervoerskeuze woon-werk verkeer

Door de zeer ongunstige ligging van het IFV ten opzichte van OV-knooppunten en OV-lijnen zijn de mogelijkheden om het gebruik van OV te stimuleren minimaal. Carpoolen kan wel worden gestimuleerd, omdat het parkeren op het eigen terrein gelimiteerd is. Aan carpoolers kan prioriteit worden geboden op eigen terrein.

Innovatief concept: Het rijdend kantoor

Hierbij wordt op een route die voor voldoende werknemers interessant is een rijdend kantoor ingezet. Dit rijdende kantoor vertrekt van een bepaald verzamelpunt en doet onderweg eventueel nog een punt aan. De kantoorbus is voorzien van de meest relevante kantoorfaciliteiten, waaronder bijvoorbeeld een goede wifiverbinding, goede koffie of thee etc. Een medewerker meldt zich vooraf aan voor een plek in de kantoorbus. De reistijd met de bus wordt voor de medewerker daarmee volledig werktijd. Op het IFV terrein kan de kantoorbus ook dienen als extra kantoor of vergaderfaciliteit. Passend bij de

basistaakstelling van het IFV moet de bus uiteraard wel een toonbeeld worden van veiligheid. Maar kan daarmee ook een innovatieve voorbeeldfunctie hebben. Overheidsinstanties stellen werkplekken beschikbaar. De kantoorbus leent zich ook voor samenwerking met andere bedrijven/instellingen die op dezelfde vervoersas deze faciliteit willen bieden, zoals defensie. Daarnaast kan de bus ook worden ingezet als vergaderlocatie voor veiligheidsregio's op locatie.

Om dit idee verder uit te werken stellen we voor hiervoor een businesscase op te stellen die bestaat uit:

1. opstellen van een kantoortechnisch programma van eisen
2. opstellen van een programma van eisen vanuit de veiligheidsdoelstellingen van het IFV
3. analyseren van de wettelijke randvoorwaarden
4. marktverkenning van de mogelijkheden van het laten ombouwen van een kantoorbus
5. bepalen van de financiële haalbaarheid van het exploiteren van een kantoorbus
6. onderzoeken mogelijkheden voor innovatiesubsidies

Ad 3. Het beïnvloeden van de vervoerskeuze van bezoekersverkeer

Bij bezoekers kan onderscheid worden gemaakt in cursisten, congresdeelnemers en losse bezoekers. Cursisten komen op vooraf bepaalde momenten. Zij kunnen ten aanzien van vervoer aangestuurd worden op carpoolen, op alternatieve mogelijkheden (bv busjes vanaf het station Arnhem) en op parkeren. Bij parkeren buiten het eigen terrein kan gericht faciliteit (vervoer parkeerterrein IFV) worden ingezet. Congresgangers kunnen ook vooraf goed worden aangestuurd op de alternatieve mogelijkheden die worden geboden. Voor beide groepen kan een incentive worden gehanteerd, bv een korting bij keuze voor alternatieve vervoerswijze. Incidentele bezoekers komen verspreid en zijn daardoor veel lastiger via een gestructureerde benadering op hun mobiliteit aan te sturen. De omvang van deze groep is beperkt. Hiervoor zou in beginsel een parkeerlocatie op terrein beschikbaar moeten zijn.

Ad 4. Het beïnvloeden van de parkeermogelijkheden

Dilemma bij parkeren op afstand vormt de loopafstand tussen het parkeerterrein Hoge Veluwe en het IFV. Voor gestructureerd parkeren (cursisten en congresbezoekers) kan gericht een pendelbusje worden ingezet. De beperkte afstand is daarbij uitermate geschikt voor het inzetten van een elektrische bus.

Voor woon-werkverkeer, met minder vaste aankomst- en vertrektijden is dit minder aantrekkelijk. Daarvoor zou op de parkeerplaats van de Hoge Veluwe een beveiligde IFV-fietsenstalling kunnen worden gerealiseerd, waar medewerkers met behulp van hun pasje een fiets kunnen pakken.

Bij cursussen en congressen kan een "fiets-hub" worden ingezet. Een mobiele fietsenstalling (of fietsencontainer) waaruit een medewerker IFV-fietsen distribueert aan deelnemers. Doordat daarbij met één type fiets wordt gewerkt kunnen in een compacte eenheid veel fietsen worden opgeborgen. In het weekend zou deze fiets-hub uitgeleend / verhuurd kunnen worden aan andere activiteiten die behoefte hebben aan fietsmobiliteit. Ideeën over fiets-hubs

worden momenteel reeds ontwikkeld. Daar zou aanhaking bij kunnen worden gezocht.

Onder beïnvloeding van de parkeermogelijkheden kan ook het vroegtijdig informeren van personeel en bezoekers worden verstaan. Uit 'gewoonte' en via een navigatiesysteem wordt men nu naar de parkeerplekken rondom het IFV-gebouw gestuurd. Is daar geen parkeerplek voorhanden dan zoekt men een parkeerplek in de directe omgeving. Met het ontwikkelen van een dynamische verkeersapp is het mogelijk om personeel en bezoekers voorafgaande en tijdens de reis ter informeren over het parkeren bij het IFV. Vooral bezoekers kunnen gericht gestuurd worden naar het parkeerterrein van de Hoge Veluwe. Voor het personeel kan de dynamische parkeerapp op dagen dat het aantal lesuren, congressen beperkt is (bijvoorbeeld in vakantieperiodes) aangeven dat er wel ruimte is voor personeel om op eigen terrein te parkeren. Onderzocht moet worden welke apps als dynamische verkeersapp geschikt zijn.

Ad 5. Het vergroten van de parkeermogelijkheden

De afgelopen jaren zijn de uitbreidingsmogelijkheden van de parkeerplaatsen op eigen terrein onderzocht, in samenwerking met de aangrenzende manege. In de toekomst is mogelijk parkeerplekken te realiseren op een locatie grenzend aan de zuidzijde van het terrein. Tussen het terrein van het IFV en de snelweg A50 ligt een vrijstaande bungalow. De bungalow ligt pal naast de snelweg en gezien de ligging speelt dit een rol bij een eventuele verkoop van de woning in de toekomst. In overleg met de eigenaars kan het IFV een afspraak maken over recht van eerste koop. Na sloop van de woning kan op de locatie een parkeerterrein worden ingericht zonder hiervoor de EHS aan te tasten. In het weekend en op feestdagen kan het terrein worden gebruikt voor bezoekers van het museum aan de andere zijde van de weg.