

Verzonden: woensdag 21 mei 2025

Beantwoording technische vragen Arnhem Centraal

- 1. Wordt er in het TAM Omgevingsplan een parkeernorm van 0 bij Casimirstate en Tuinstede gehanteerd? Of blijven er nog parkeerplaatsen bestaan?**
- 2. Hoeveel parkeerplaatsen gaat dat schelen?**

Antwoord vragen 1 en 2:

Tuinstede

Conform het stedenbouwkundig plan wordt het huidige complex gesloopt en vervangen door nieuwbouw. Voor 50% van de benodigde parkeerplaatsen wordt op eigen terrein voorzien. Het complex is in eigendom van Vivare.

Vivare onderzoekt momenteel twee scenario's voor de herontwikkeling van Tuinstede:

Scenario 1: volledige sloop en vervanging door nieuwbouw;

Scenario 2: gedeeltelijk behoud van het bestaande complex, gecombineerd met aanvullende nieuwbouw.

Beide scenario's zijn mogelijk binnen het kader van het voorliggende omgevingsplan.

Casimirstate

In het stedenbouwkundig plan verdwijnen 7 parkeerplaatsen. De 7 parkeerplaatsen die vervallen door de planontwikkeling, worden gecompenseerd in de centrale parkeerhub.

Deze hub is ontworpen voor zowel bewoners- als bezoekersparkeren en vangt de parkeerbehoefte op van meerdere bouwvelden:

- **Bouwvelden A t/m E:** 50% van de parkeerbehoefte wordt op eigen terrein opgelost; de overige 50% wordt in de hub ondergebracht.
- **Bouwveld F:** 100% van de parkeerbehoefte wordt via de hub opgelost.
- **Bouwveld G:** 100% van de parkeerbehoefte wordt via de hub opgelost.

De onderstaande afbeelding geeft een visuele weergave van de indicatieve verdeling van de parkeerplaatsen.



Indicatieve parkeerplaatsverdeling binnen de gestelde voorwaarden

3. Kunnen alle bewoners gebruik maken van de parkeerhub?

Antwoord vraag 3:

In het plangebied wordt betaald parkeren ingevoerd. Bestaande bewoners binnen het ontwikkelgebied komen in aanmerking voor een parkeervergunning voor parkeren op straat. Nieuwe bewoners ontvangen geen vergunning voor straatparkeren en maken gebruik van parkeerplaatsen op eigen terrein of in de buurthub.

Indien het aantal beschikbare straatparkeerplaatsen niet toereikend is voor het aantal te verlenen parkeervergunningen, krijgen ook deze bewoners toegang tot de buurthub. Bij het bepalen van de capaciteit van de buurthub wordt hiermee rekening gehouden.

Bezoekers kunnen parkeren op daarvoor bestemde plaatsen in de buurthub.

4. Hoeveel meter ligt deze hub van bovengenoemde gebouwen?

Antwoord vraag 4:

Afstand tot de buurthub

Bij de beoordeling van de loopafstand tot de buurthub is de locatie van de entree bepalend. De exacte positionering van de entrees moet nog verder worden uitgewerkt in het ontwerp. In ieder geval zullen er twee voetgangersentrees worden gerealiseerd: één aan de Groeneloper/Middenstraat en één aan de Eleanorastraat. Hierdoor worden de loopafstanden vanuit de verschillende bouwvelden tot een minimum beperkt.

Casimirstate

Volgens het stedenbouwkundig plan bedraagt de loopafstand vanaf het groene binnengebied van Casimirstate tot de indicatieve ingang aan de Eleanorastraat circa 135 meter.

Tuinstate (bouwveld D)

Vanuit bouwveld D is de verwachte loopafstand naar de entree aan de Groeneloper/Middenstraat circa 120 meter.

Bouwvelden A en B

De loopafstand vanaf bouwvelden A en B naar de ingang aan de Groeneloper/Middenstraat bedraagt naar verwachting circa 180 meter.

In het nieuwe parkeerbeleid wordt vooralsnog uitgegaan van een loopafstand van 300 meter voor woonfuncties en 600 meter voor niet-woonfuncties (A-gebied). Dit is de algemene loopafstand naar parkeerplaatsen en niet specifiek voor parkeerhubs/parkeren op afstand.

5. Zijn er voor de bewoners nog andere uitwijkmogelijkheden om hun auto's te parkeren? En zo ja, wat is de afstand naar deze parkeerplaatsen?

Antwoord vraag 5:

Er zijn, naast de parkeerplaatsen binnen de bouwvelden en de centrale parkeerhub, geen aanvullende of alternatieve parkeermogelijkheden voorzien voor bewoners van Schaapsdrift. Er zijn dus geen uitwijklocaties beschikbaar op loopafstand of elders binnen het plangebied.

6. Wat zijn de de consequenties voor het TAM Omgevingsplan op het moment dat we dit amendement aan zouden nemen?

Antwoord vraag 6:

Het amendement stelt voor om de parkeernormen met 0,1 op te hogen en om parkeerplaatsen en een ontsluitingsweg toe te staan binnen een gebied met een groene of parkfunctie. Dit wordt als onwenselijk beschouwd om de volgende redenen:

1. Verlies van groen en toename verharding

Het voorstel leidt tot circa 3.000 m² minder groen, wat resulteert in een negatieve juridische groenbalans. Hierdoor komt het totale groenoppervlak onder het niveau van het vorige bestemmingsplan te liggen. Dit heeft een nadelige impact op de leefomgeving en klimaatadaptatie.

2. Afwijking van goed onderbouwde parkeernormen

De voorgestelde verhoging wijkt af van de parkeernormen die zijn opgesteld door een gerenommeerd adviesbureau. Deze normen zijn specifiek afgestemd op de Arnhemse context en niet gebaseerd op landelijke gemiddelden, waarmee een zorgvuldige lokale afweging teniet wordt gedaan.

3. Precedentwerking bij loslaten van het gemeentelijk uitgangspunt

De gemeente Arnhem hanteert als uitgangspunt dat parkeren op eigen terrein wordt opgelost. Afwijken van dit beleid kan een precedent scheppen voor andere ontwikkelingen in de stad, wat het parkeerbeleid onder druk zet.

4. Aantasting van het karakter van de Middenstraat

De Middenstraat is ontworpen als een autoluwe verblijfsstraat, waar de auto te gast is en het groene en watergerichte karakter leidend is. Het toestaan van parkeren in dit gebied verandert de straat in een verkeersruimte en ondermijnt het beoogde karakter van een rustige, groene woonwijk.

5. Ruimtelijke en verkeerskundige bezwaren

Er moet onderzocht worden of drie auto-ontsluitingen op korte afstand van elkaar op de Velperweg verkeerskundig haalbaar zijn en of dit past binnen het ruimtelijk en functioneel beeld van het gebied.

6. Financiële gevolgen

Een verhoging van de parkeernorm met 0,1 leidt tot de noodzaak om extra parkeerplaatsen te realiseren. Dit brengt hogere ontwikkelkosten met zich mee. Bovendien moet de capaciteit van de buurthub worden vergroot, aangezien 50% van de totale parkeerbehoefte in de hub moet worden opgevangen.

7. De raad heeft de motie m.b.t. onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen aangenomen. Wat is het te verwachten effect voor de parkeermogelijkheden bij bovengenoemde gebouwen?

Antwoord vraag 7:

De mogelijkheden rondom de motie over maatschappelijke parkeervergunningen worden op dit moment onderzocht en meegenomen in de verdere uitwerking van het parkeerbeleid van de gemeente Arnhem. Een maatschappelijke parkeervergunning is bedoeld voor groepen die bewoners bezoeken en maakt gebruik van de openbare parkeerplaatsen die ook beschikbaar zijn voor regulier bezoekersparkeren. Deze vergunning heeft geen invloed op de inrichting of het gebruik van de gebouwen, noch op de parkeerhub.