

Notitie

HaskoningDHV Nederland B.V.
Transport & Planning

Aan: EHM groep en NEST Ontwikkeling
Van: Tonny Slieker
Datum: 20 april 2023
Kopie:
Ons kenmerk: BH7121TPNT2008311061v02
Classificatie: Projectgerelateerd

**Onderwerp: Transformatie Koepelgevangenis Arnhem
notitie parkeren**

1 Inleiding

In opdracht van EHM groep en NEST Ontwikkeling is een Masterplan opgesteld voor de transformatie van de Koepelgevangenis Arnhem. Het masterplan geeft richting aan deze transformatie en stelt ook de kaders voor de verdere invulling van de verschillende functies en onderdelen. Een van de thema's in het masterplan is bereikbaarheid, waarbinnen de onderdelen ontsluiting, parkeerstrategie en toegankelijkheid zijn uitgewerkt.

Het initiële Masterplan is ter toetsing voorgelegd aan de gemeente Arnhem. In de gemeentelijke reactie van augustus 2020 zijn vragen gesteld over het parkeren. Het gaat om de voorgestelde parkeeroplossing voor bij de appartementen zoals gepland in de Wilhelminastraat, om de voorgestelde parkeernorm voor de hotelfunctie en het parkeren bij de functie restaurant, dat als onderdeel van het hotel apart in beeld moet worden gebracht.

2 Parkeren appartementen Wilhelminastraat

In het masterplan is de parkeeroplossing voor appartementen in de Wilhelminastraat als volgt beschreven: "Aan de Wilhelminastraat komen woningen buiten de muren aan weerszijden van de historische toegang. Bewoners en bezoekers van deze woningen maken gebruik van de aanwezige parkeergelegenheid in de Wilhelminastraat. De openbare parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat, die aan de zijde van de koepel liggen en alleen ter hoogte van de koepellocatie, zijn in het verleden ook gebruikt door bezoekers aan de koepelgevangenis. Er is bovendien voldoende parkeerruimte aanwezig om de parkeerdruk in de nieuwe situatie op te vangen. Het is daarom reëel om deze parkeerplaatsen (mede) te gebruiken". Dit wordt als volgt nader onderbouwd.

De Arnhemse beleidsregels over parkeren schrijven voor dat in de basis al het parkeren, conform het programma, op eigen terrein opgelost moet worden. Burgemeester en wethouders kunnen echter een omgevingsvergunning verlenen in afwijking hiervan, wanneer aanvrager met gegronde redenen kan aantonen dat dit feitelijk en/of economisch gezien redelijkerwijs niet mogelijk is of als op andere wijze in de benodigde parkeerruimte wordt voorzien.

Voor de transformatie van de koepel gelden economische argumenten en wordt op andere wijze in de benodigde parkeerruimte voorzien. Om met dit laatste te beginnen, tot 2015 en ten tijde van het gebruik als penitentiaire inrichting werd door bezoekers van de koepelgevangenis gebruik gemaakt van de openbare parkeergelegenheid in de Wilhelminastraat. De inrichting van de Wilhelminastraat met relatief veel (haaks)parkeervakken is in het verleden afgestemd op het toenmalige gebruik als gevangenis. De twee openbare parkeerterreintjes in de Wilhelminastraat, op eigen terrein van de koepelgevangenis, waren voor personeel van de penitentiaire inrichting. Voor de transformatie van de koepelgevangenis is het reëel dat openbare parkeerplaatsen aan het nieuwe inrichtingsplan kunnen worden toegerekend.

In opdracht van de gemeente Arnhem is in 2018 een parkeeronderzoek¹ uitgevoerd voor het westelijk deel van Lombok. Uit dat onderzoek blijkt dat op beide onderzoekdagen, zowel op de dinsdag als de zaterdag, de hoogste parkeerdruk is gemeten op het onderzoekstijdstip van 23 uur.

In het onderzoek van 2018 kent de Wilhelminastraat tussen Zuidelijke Parallelweg en Alexanderstraat bij elkaar 107 parkeerplekken (secties 1, 2, 3 en 4 uit bijlage 2 van het onderzoeksrapport). In 2018 zijn op beide avonden 50 parkeerplaatsen bezet. Er is dan een restcapaciteit van 57 parkeerplaatsen.

Er is voor een actuele situatie opnieuw een parkeerdrukmeting uitgevoerd². Daaruit blijkt dat de capaciteit van de Wilhelminastraat, inclusief de parkeerterreintjes bij de koepelgevangenis op 111 parkeerplaatsen ligt. De gemeten bezetting ligt 's avonds, het maatgevend moment waarop de meeste bewoners thuis zijn, op maximaal 52 parkeerplaatsen oftewel een bezettingsgraad van 47% (bijlage 1).

In het masterplan wordt voor de nieuwe situatie met 16 appartementen uitgegaan van medegebruik van openbare parkeerplaatsen in de Wilhelminastraat. Volgens de parkeernormen zouden hiervoor 16 parkeerplaatsen moeten worden gerealiseerd. In de nieuwe situatie zijn de parkeerterreintjes met respectievelijk 16 en 7 plekken ten noorden en ten zuiden van de entree (sectoren 2 en 4 uit het onderzoek 2018) niet meer beschikbaar, want deze worden bebouwd. Als de bezetting van deze parkeerterreintjes en het nieuwe extra parkeren voor de 16 appartementen aan de Wilhelminastraat worden toegerekend dan is de capaciteit afgenomen tot 88 parkeerplaatsen waarvan maximaal 68 plekken worden bezet. Dit geeft een parkeerdruk van <80% (bijlage 2). De parkeerdruk ligt dan ruim onder de gewenste maximale bezetting van 85%, een waarde waarbij zoekverkeer wordt voorkomen en er ruimte is voor toekomstige groei van het aantal geparkeerde auto's.

Uit een verkenning blijkt dat ook in omliggende straten en wegvakken, uitgezonderd de Alexanderstraat tussen Wilhelminastraat en Oranjestraat, nog meerdere vrije parkeerplaatsen beschikbaar zijn. Er is op basis van actuele cijfers voldoende restcapaciteit om het parkeren benodigd voor 16 appartementen in de Wilhelminastraat op te vangen. Dit is nog zonder rekening te houden met een mogelijk lager autobezit door het aanbieden van een deelautoconcept. In het masterplan is uitgegaan van het aansluiten bij het deelautoconcept 'we drive solar' zoals dat in de wijk bestaat.

Het is met bovenstaande aannemelijk dat er een situatie ontstaat waarbij huidige bewoners over voldoende parkeergelegenheid nabij de woning beschikken. Parkeeroverlast, waarbij het gaat over een tekort aan parkeerplaatsen, wordt niet verwacht.

¹ Parkeeronderzoek, omgeving koepelgevangenis Arnhem, Bureau de Groot Volker (2018)

² Parkeerdrukmeting, Royal HaskoningDHV (augustus 2020)

Er is ook een economisch argument. De appartementen vallen in het goedkope woonsegment waarbij bewoners nauwelijks interesse hebben in een dure bijbehorende parkeeroplossing (bijv. parkeerkelder). Het bouwen van dure parkeerplaatsen is in dit woonsegment financieel verlieslatend en niet verantwoord. Zeker in de Wilhelminastraat met voldoende beschikbare openbare parkeerplaatsen, waar geen parkeerregime (betaald parkeren, vergunningparkeren) geldt en ook niet zal worden ingevoerd, zal men bij voorkeur voor de deur parkeren.

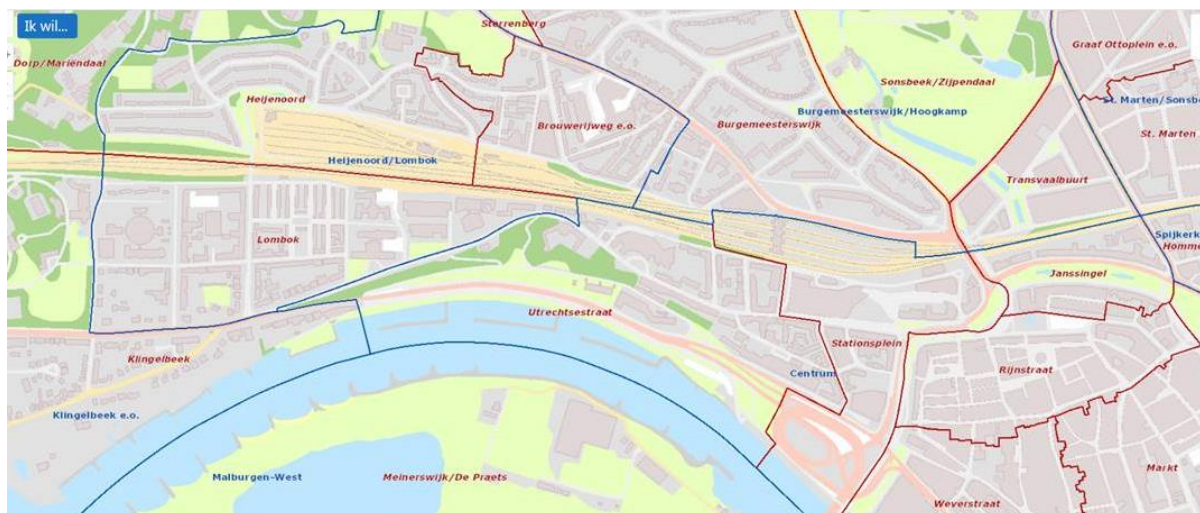
Bij de herontwikkeling weegt verantwoord en efficiënt ruimtegebruik zwaar. Het niet aanleggen van niet-noodzakelijke parkeerplaatsen en daarbij behorende verharding past tevens in de nieuwe Arnhemse klimaatambities (minder verharding).

3 Parkeernorm hotel

Onderdeel van het masterplan is een 2* hotelfunctie. In de parkeerbeleidsregel van de gemeente Arnhem staat in de bijlage met de parkeernormen bij de functie hotel het volgende:

Hotel binnenstad en wijken rondom binnenstad	0,5/kamer
Hotel in overige delen van de stad	1,0/kamer

In de beleidsregel is niet nader aangeduid wanneer sprake is van wijken rondom de binnenstad; er is geen kaartbeeld bij de beleidsregel. Als voor de wijken wordt uitgegaan van de CBS-indeling (afbeelding 1) dan blijkt daaruit dat de wijk Lombok-Heijenoord, inclusief Brouwerijweg e.o., grenst aan het Centrum, inclusief Stationsplein en Utrechtsestraat.



Afbeelding 1: CBS-indeling wijken Arnhem

De gemeentelijke beleidsregel gaat echter uit van het begrip binnenstad dat een beperkter gebied beslaat dan het centrum. Hieruit valt niet onomstotelijk vast te stellen dat voor de hotelfunctie de norm voor binnenstad en wijken rondom de binnenstad kan worden gehanteerd. Daarom is voor het toepassen van de juiste parkeernorm voor de hotelfunctie in Lombok aansluiting gezocht bij de meest recente CROW-kencijfers³, de basis voor parkeernormering. Er wordt in de parkeerkencijfers onderscheid

³ Toekomstbestendig parkeren; van parkeerkencijfers naar parkeernormen (CROW-publicatie 381)

gemaakt in de classificatie (aantal sterren) van hotels. In het masterplan gaat het om een hotelfunctie met 2*. Lombok wordt beschouwd als schil centrum en als (zeer) sterk stedelijk. CROW-kencijfers variëren tussen 1,9 tot 2,4 per 10 kamers (afbeelding 2). Dat komt neer op 0,2-0,3 per hotelkamer.

2* Hotel									
	Parkeerkencijfers (per 10 kamers)								Aandeel laadpunten
	Centrum		Schil centrum		Rest bebouwde kom		Buitengebied		
	min.	max.	min.	max.	min.	max.	min.	max.	
Zeer sterk stedelijk	1,1	1,6	1,9	2,4	3,6	4,1	6,0	6,5	2,5 - 3%
Sterk stedelijk	1,1	1,6	1,9	2,4	3,6	4,1	6,0	6,5	
Matig stedelijk	1,1	1,6	2,0	2,5	3,8	4,3	6,0	6,5	
Weinig stedelijk	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	
Niet stedelijk	1,2	1,7	2,1	2,6	4,0	4,5	6,0	6,5	
Opmerking Aandeel bezoekers: 80%									

Afbeelding 2: Parkeerkencijfers 2* hotel (CROW)

Zou Lombok worden beschouwd als rest bebouwde kom en als (zeer) sterk stedelijk dan variëren de CROW-kencijfers tussen 3,6 tot 4,1 per 10 kamers. Dat is lager dan 0,5 per kamer.

Voor het toepassen van de parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per hotelkamer is ook gekeken naar vergelijkbare situaties. Het NH Rijnhotel (4*) aan Onderlangs ligt in Klingelbeek, eveneens buiten het centrum en beschikt over 68 kamers. Dit hotel heeft 35 parkeerplaatsen op eigen terrein; hier is een parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer. Ook (net) buiten het centrum liggen hotel Molendal (3*) in de Cronjéstraat en design hotel Modez (3*) aan het Elly Lamakerplantsoen. Beide hotels beschikken niet over parkeren op eigen terrein en voldoen niet aan de parkeernorm.

Hotel Haarhuis (127 kamers) aan het Stationsplein, in het centrum en de binnenstad, beschikt over 16 parkeerplaatsen op eigen terrein. Hotel Old Dutch, eveneens aan het Stationsplein in het centrum, beschikt niet over parkeergelegenheid op eigen terrein voor bezoekers. Deze hotels voldoen niet aan de parkeernorm van 0,5 parkeerplaats per kamer.

Bovenstaande maakt inzichtelijk dat, ook wanneer Lombok niet als wijk rondom de binnenstad wordt gezien, er onderbouwd kan worden afgeweken van de beleidsregel. Met de beleidsregel is beoogd om voor hotels, die ver van de binnenstad zijn gelegen en daarmee vooral per auto worden bezocht, te laten beschikken over voldoende parkeergelegenheid. Lombok ligt op circa 2 km. van de Markt en minder dan 2 km van het station Arnhem Centraal. Daarmee is het lopend (<25 minuten), per fiets en met diverse bussen vanaf het station goed bereikbaar.

Een parkeernorm van 1 parkeerplaats per hotelkamer voor de hotelfunctie in de koepel betekent een verdubbeling van de parkeeropgave. Dit leidt tot inefficiënt ruimtegebruik, want volgens CROW-richtlijnen die zijn gebaseerd op onderzoek is deze norm te hoog, en het is economisch niet verantwoord om extra parkeerplaatsen ondergronds te moeten realiseren, noch stedenbouwkundig op acceptabele wijze bovengronds inpasbaar.

4 Parkeren restaurant

Het restaurant maakt onderdeel uit van het hotel. Het biedt hotelgasten de gelegenheid om 's ochtends te ontbijten en 's avonds te dineren. Bezoek aan het restaurant als niet-hotelgast is weliswaar niet uitgesloten, maar het restaurant richt zich primair op de hotelgasten.

Voor de functie restaurant is 190 m² bvo gepland. De huidige parkeernorm voor de functie restaurant is 13 parkeerplaatsen per 100 m² bvo. Voor het restaurant zijn op basis van deze norm 25 parkeerplaatsen nodig. Voor het restaurant wordt voor het parkeren rekening gehouden met het gebruik van deze functie op basis van de zogenaamde aanwezigheidspercentages. Op een weekavond is dat 90% en op een zaterdagavond 100%. Dat geeft voor het restaurant een behoefte van 22 parkeerplaatsen op weekavonden en 25 parkeerplaatsen op een zaterdagavond. Echter, het overgrote deel van de gebruikers is hotelgast. Daarbij komt het vaak voor dat hotelgasten gebruikmaken van arrangementen waarbij het diner is inbegrepen. Deze groep is al aanwezig en hiervoor zijn geen parkeerplaatsen nodig; deze parkeerplaatsen zijn inbegrepen in de hotelfunctie. Zekerheidshalve wordt voor de berekening uitgegaan van een ruim aandeel externe bezoekers aan het restaurant. Op weekavonden wordt voor het restaurant gerekend met 60% hotelgasten en 40% overige bezoekers. Op zaterdagavond wordt gerekend met 50% hotelgasten en 50% overige bezoekers. Dat geeft voor het restaurant een behoefte van 9 parkeerplaatsen op weekavonden en 12 parkeerplaatsen op een zaterdagavond.

5 Overzicht parkeren Masterplan

De parkeergelegenheid behorend bij het woonprogramma is beschreven in het Masterplan en voor de appartementen in de Wilhelminastraat aanvullend onderbouwd in hoofdstuk 2 van deze notitie. Voor de overige (niet-woon)functies is het parkeren inzichtelijk gemaakt. Er is voor de berekening van de parkeerbehoefte voor de niet-woonfuncties geen dubbelgebruik toegepast met het parkeren voor het woonprogramma. De parkeerbehoefte voor de niet-woonfuncties is bewust apart bepaald; er blijft op deze wijze enige marge in de uiteindelijk totaal gerealiseerde parkeergelegenheid.

In de voormalige koepelgevangenis komen een hotel (137 kamers) met restaurant, ruimte voor bijeenkomsten, 'escape rooms', start-up, vergaderruimte en een bakkerij/koffiehuis. Voor het parkeren wordt een parkeervoorziening met 126 parkeerplaatsen gebouwd. Voor de functies zijn, berekend naar functie en aanwezigheid, in totaal 107 parkeerplaatsen nodig op een weekdag.

In het Masterplan is voor alle functies bij elkaar voldoende parkeergelegenheid opgenomen, waarbij alleen voor de restaurantfunctie een correctie is toegepast ten opzichte van de parkeernorm. Dit is te verantwoorden, gelet op het primaire gebruik van het restaurant door hotelgasten zoals toegelicht in hoofdstuk 4.

Bijlage 1: Parkeeronderzoek augustus 2020

(Uitgevoerd door Royal HaskoningDHV)

Wilhelminastraat (tussen Zuidelijke Parallelweg - Alexanderstraat)

zondag 23-8-2020, 22.30 uur

	westzijde			Oostzijde		
	aantal pp	bezet pp	bez.graad	aantal pp	bezet pp	bez.graad
vakken haaks	41	18	44	47	27	57
parkeerterrein noord van ingang	16	2	13	-		
parkeerterrein zuid van ingang	7	5	71	-		
parkeercapaciteit (west + oost)	111	52	47			

Wilhelminastraat (tussen Zuidelijke Parallelweg - Alexanderstraat)

dinsdag 25-8-2020, 22.30 uur

	westzijde			Oostzijde		
	aantal pp	bezet pp	bez.graad	aantal pp	bezet pp	bez.graad
vakken haaks	41	15	37	47	24	51
parkeerterrein noord van ingang	16	2	13	-		
parkeerterrein zuid van ingang	7	3	43	-		
parkeercapaciteit (west + oost)	111	44	40			

Wilhelminastraat (tussen Zuidelijke Parallelweg - Alexanderstraat)

zaterdag 29-8-2020, 22.30 uur

	Westzijde			Oostzijde		
	aantal pp	bezet pp	bez.graad	aantal pp	bezet pp	bez.graad
vakken haaks	41	19	46	47	28	60
parkeerterrein noord van ingang	16	1	6	-		
parkeerterrein zuid van ingang	7	2	29	-		
parkeercapaciteit (west + oost)	111	50	45			

Bijlage 2: Parkeerdruk 2020, gecorrigeerd naar parkeerbezetting nieuwe situatie

(Situatie met 16 appartementen in de Wilhelminastraat)

Wilhelminastraat (tussen Zuidelijke Parallelweg en Alexanderstraat)
aantal pp bezet pp bez.graad (%)

Zondagavond vakken haaks	88	68	77
-----------------------------	----	----	----

Dinsdagavond vakken haaks	88	60	68
------------------------------	----	----	----

Zaterdagavond vakken haaks	88	66	75
-------------------------------	----	----	----