Bundel - Politieke Avond van 13 december 2023

Agenda bijlagen

- Raadskamerindeling PA 13 december 2023

1.RZ 18.45 uur - 20.15 uur: Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen'
Locatie: Raadzaal

- Behandeladvies 13 december 2023
- Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen' van de fracties ChristenUnie en SP
- Presentatie 'Dakloosheid in Arnhem'
- Beantwoording technische vragen van de fracties van de ChristenUnie en SP
- Schriftelijke bijdrage van mevrouw Smeekens, Inloophuizen Arnhem (buurtpastor Klarendal/St. Marten)
- Overzicht deelnemers rondetafelgesprek

2.LF 18.45 uur - 20.15 uur: Agenderingsverzoek 'Prinshendrikstraat Zuid'
Locatie: Landgoed/Festival

- Behandeladvies 13 december 2023
- Lijst met insprekers 13 december 2023
- Agenderingsverzoek "Prinshendrikstraat Zuid" van de fractie Forum voor Democratie
- Beantwoording Art. 44-vragen inzake Burgerparticipatie Prins Hendrikstraat & Parkstraat d.d. 24-01-2023
- Bijlage - Memo afspraken Spijkerkwartier 2014
- Memo Variantkeuze Prins Hendrikstraat d.d. 07-02-2023
- Bijlage - Bewonersbrief Prins Hendrikstraat Zuid d.d. 06-02-2023
- Bijlage - Ontwerp met knik
- Bespreking RWG Burgerparticipatie 8 maart 2022
- Bijlage - Protestbrief Bewoners Prins Hendrikstraat en Parkstraat
- Beantwoording Art. 44-vragen inzake Prins Hendrikstraat en het Spijkerkwartier d.d. 28-03-2023
- Schriftelijke bijdrage M. Jonker - AV Prinshendrikstraat-Zuid-Parkstraat d.d. 07-12-2023
- Bijlage - Schijnparticipatie in Arnhem (27-02-2023) - gericht aan de werkgroep Burgerparticipatie
- Bijlage - Burgerparticipatie of cliëntelisme (25-03-2023) - gericht op Duurzaam
- Eerdere bijdrage A. Saris - Participatieproces in 5 minuten d.d. 08-03-2023
- Bijlage - Burgerparticipatie en het beleid vd Gemeenteraad
- Informatie vanuit de wethouder - Foto's en toelichting van situatie voor en na herinrichting
- Informatie vanuit bewoners Prins Hendrikstraat zuid - Optie 2
- Bijdrage Mevr. Saris (gegeven op 13-12-2023)
- Presentatie Mevr. Pleumeekers (gegeven op 13-12-2023)
- Behandelresultaat 13 december 202
- Schriftelijke bijdrage dhr. Zegwaart - Te smal trottoir 2023 d.d. 19-12-2023
- Schriftelijke bijdrage mevr. Saris - Stoep maten Prins Hendrikstraat d.d. 19-12-2023
- Schriftelijke bijdrage mevr. Saris d.d. 18-01-2024

3.WG 18.45 uur - 20.15 uur: Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving
Fase: informatief
Locatie: Walburgis

- Behandeladvies 13 december 2023, informatieve behandeling
- Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving'
- Gebiedsvisie Schaapsdrift
- Bijlage Gebiedsvisie - beantwoording vragen concept gebiedsvisie (geanonimiseerd)
- Stappenplan sociaal maatwerk
- Intentieovereenkomst Gemeente en Innoforte
- Lijst deelnemers rondetafelgesprek
- Schriftelijke inbreng van K. Meijers
- Schriftelijke inspraakbijdrage van bewoners Sacre Coeur
- Schriftelijke inspraakbijdrage van F. Damen
- Schriftelijke inbreng van K. Meijers d.d. 13 december 2023
- Presentatie - Gebiedsvisie Schaapsdrift - d.d. 13 december 2023
- Schriftelijke inbreng van J.W. van der Eijk

Schriftelijke inspraakbijdrage van W. van den Bogaerdt
Schriftelijke inspraakbijdrage van bewoners van de Ernst Casimirlaan
Schriftelijke bijdrage (denkrichting) van W. van den Bogaerdt
Behandelresultaat 13 december 2023, informatieve behandeling

4 20.15 uur - 20.30 uur: Pauze

5.RZ 20.30 uur - 21.45 uur: Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen'
Locatie: Raadzaal

6.LF 20.30 uur - 21.45 uur: Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - Ontwikkelperspectief
Fase: meningsvormend (1)
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 13 december 2023, 2e meningsvormende (1) behandeling
Raadsvoorstel 'Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - Ontwikkelperspectief'
Bijlage - Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - ontwikkelperspectief
Behandelresultaat 6 december 2023, informatieve & meningsvormende (1) behandeling
Behandelresultaat 13 december 2023, 2e meningsvormende (1) behandeling

7.WG 20.30 uur - 21.45 uur: Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving
Fase: informatief/meningsvormend (1)
Locatie: Walburgis

8 21.45 uur - 22.00 uur: Pauze

9.RZ 22.00 uur - 23.15 uur: Agenderingsverzoek 'Problemen leerlingenvervoer'
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 13 december 2023
Agenderingsverzoek 'Problemen leerlingenvervoer' van de fracties ChristenUnie en SP
Schriftelijke inbreng van M. Boon-Mens - Ouders & Onderwijs
Schriftelijke inbreng van L. Jacobs
Schriftelijke inbreng van M. Tiemessen - SBO De Klaproos
Schriftelijke inbreng van I. Verdaasdonk - LBVSO
Beantwoording technische vraag van de fractie ChristenUnie, d.d. 29-11-2023
Memo van wethouder Van der Wel inzake 'Toezeggingen 1412 tm1414', d.d. 06-11-2023
Behandelresultaat 29 november 2023
Presentatie - Rondetafelgesprek leerlingenvervoer Gemeente Arnhem
Beantwoording technische vragen van de fractie SP, d.d. 05-12-2023
Programma van Eisen - EU-aanbesteding inkoop routegebonden vervoer AVAN
Behandelresultaat 13 december 2023
Beantwoording vraag inzake aanbesteding Avan d.d. 14-12-2023

10.LF 22.00 uur - 23.15 uur: Besloten vergadering (het raadsbesluit inzake 'Voorbereidingsbesluit Rijnpark' is op 21 december 2023 in de Staatscourant gepubliceerd)
Locatie: Landgoed/Festival
Op 13 december is dit voorstel in beslotenheid besproken. Op 20 december is dit voorstel in beslotenheid behandeld en vastgesteld. Op 21 december is het voorstel openbaar gemaakt.

Behandeladvies 13 december 2023, informatieve & meningsvormende (1) behandeling
Raadsvoorstel 'Voorbereidingsbesluit Rijnpark'
Bijlage 'Verbeelding gebied voorbereidingsbesluit met kenmerk
Presentatie - Voorbereidingsbesluit Rijnpark
Behandelresultaat Besloten vergadering 13 december 2023
Publicatie - 'Voorbereidingsbesluit Rijnpark'

11.WG 22.00 uur - 23.15 uur: Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid
Fase: meningsvormend (1)
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 13 december 2023, 2e meningsvormende (1) behandeling
Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid'
Bijlage 1 - Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid
Bijlage 2 - Bijlagen gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid
Bijlage 4 - Begrotingswijziging Station-Zuid-Laarkwartier nr. 23-017
Bijlage 5 - Omgevingsdossier

Inspreektekst dhr. Heerschop, d.d. 3 december 2023
Inspreekbijdrage mw. Van Es d.d. 4 december 2023
Inspreektekst dhr. Oosterveld, d.d. 5 december 2023
Behandelresultaat 6 december 2023, informatieve & meningsvormende (1) behandeling
Raadskameradvies t.b.v. de besluitvormende behandeling op 20-12-2023

Agenda Politieke Avond
13 december 2023

Raadzaal	Landgoed/Festival	Walburgis
18.45 uur - 20.15 uur (90) Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen’	18.45 uur - 20.15 uur (90) Agenderingsverzoek 'Prinshendrikstraat Zuid'	18.45 uur - 20.15 uur (90) Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving (i)
Pauze: 20.15 uur - 20.30 uur		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
20.30 uur – 21.45 uur (75) Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen’	20.30 uur – 21.45 uur (75) Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost Ontwikkelperspectief (m1)	20.30 uur – 21.45 uur (75) Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving (i)
Pauze: 21.45 uur - 22.00 uur		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
22.00 uur – 23.15 uur (75) Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’	22.00 uur – 23.15 uur (75) Besloten vergadering	22.00 uur – 23.15 uur (75) Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid (m1)

Titel/onderwerp: # Agenderingsverzoek ‘Toenemende aantallen daklozen’

Raadsadviseur: Petra Wielaard Telefoonnr: 3774836 petra.wielaard@arnhem.nl

Van:	ChristenUnie en SP	Ambtenaar:	Esther Francot
Portefeuillehouder:	Maurits van de Geijn	Telefoonnr:	377 3662
		E-mailadres:	esther.francot@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het agenderingsverzoek stelt de raadskamer in staat om zich te laten informeren en het door het college gevoerde beleid te controleren.		
Toelichting	Op 27 september stelde de fractie van de ChristenUnie de volgende mondelinge vragen aan het college over toenemende aantallen daklozen. *In de Arnhemse binnenstad is een groeiende groep dakloze mensen aanwezig, bijvoorbeeld in parken en rondom supermarkten. Dit zorgt in toenemende mate voor ongewenste situaties; voor de daklozen zelf, maar ook voor bijvoorbeeld overige park- en supermarktbezoekers.* *1. Erkent het college dat de toenemende aantallen daklozen in de binnenstad voor ongewenste situaties zorgen?* *2. Wat zijn de huidige maatregelen die de gemeente hiertegen treft, zowel op de korte als op de lange termijn?* *3. Is de gemeente bereid meer (structurele) maatregelen te nemen boven op de huidige maatregelen? Zo ja, op welke termijn en welke effecten kunnen we hiervan verwachten?* Ondanks de maatregelen die het college treft en waar ze in de beantwoording op bovenstaande vragen aan refereerde zien de initiatiefnemers nog niet dat op korte termijn het aantal daklozen in Arnhem zal afnemen. Met agendering willen zij meer duidelijkheid krijgen over de omvang en aard van de problematiek. De agendering ziet er als volgt uit: 1. Een technische presentatie. 2. Een rondetafelgesprek met maatschappelijke organisaties en ervaringsdeskundigen. 3. Een debat met het college. Naar aanleiding van schriftelijke vragen is Bureau Beke gevraagd het uit 2019 stammende onderzoeksrapport: 'Wat willen ze zelf' te actualiseren, onder andere door het bevragen van de daklozen zélf en de belangrijkste ketenpartners. Dit onderzoek vond destijds plaats op verzoek van de raad en is op 22 januari 2020 in de raad besproken naar aanleiding van een agenderingsverzoek. Naar verwachting ontvangt de raad de eerste helft van januari 2024 het geactualiseerde rapport. Een toevluchtsoord voor daklozen in het centrumgebied Bij de bespreking van de begroting heeft wethouder van de Geijn n.a.v. motie 23M120 toegezegd de mogelijkheid tot een toevluchtsoord in het centrumgebied voor daklozen samen met de al lopende onderzoeken te beoordelen in de uitwerking van de plannen rondom dakloosheid. Op basis van deze toezegging is de motie ingetrokken.		
Voorgesteld resultaat van de	Het voeren van de rondetafelgesprekken met maatschappelijke organisaties en ervaringsdeskundigen.		

bespreking	
Spreekrecht publiek	Aan het gesprek wordt deelgenomen door maatschappelijke organisaties en ervaringsdeskundigen.
Behandeladvies	**18.45 uur – 19.15 uur: technische presentatie** Mevrouw Francot, bestuursadviseur gemeente Arnhem, en mevrouw De Feijter, beleidsadviseur OGGZ, verzorgen de presentatie 'Dakloosheid in Arnhem'. **19.15 uur – 21.45 uur: rondetafelgesprek** De voorzitter zal na het openen van de vergadering aan de gesprekspartners vragen om zich kort voor te stellen. Tijdens het rondetafelgesprek willen de initiatiefnemers graag de volgende vragen stellen aan de deelnemers: 1. Welke knelpunten ervaren zij in de dagelijkse praktijk? 2. Welke concrete problemen spelen? 3. Welke mogelijke oplossingsrichtingen zien zij en hoe kan de gemeente daaraan bijdragen? 4. Hoe reflecteren de organisaties op de ondersteuning die zij vanuit de gemeente ontvangen om de opvang en ondersteuning van daklozen mogelijk te maken? De bespreking is niet gelimiteerd tot deze vragen. Naast bovenstaande vragen kunnen de initiatiefnemers en de overige raadsleden ook andere vragen over dit onderwerp stellen aan de deelnemers. Een overzicht van deelnemers wordt voorafgaand aan de vergadering met de raad en genodigden gedeeld. De wethouder is uitgenodigd om als toehoorder aanwezig te zijn.
Bijlagen	Let op: In zowel de presentatie als de beantwoording van de technische vragen ontbreken de cijfers over 2023. Deze moeten in verband met een systeemmigratie handmatig verzameld worden en zijn begin volgende week beschikbaar. Deze worden volgende week verwerkt en aan de stukken toegevoegd.

Agenderingsverzoek "Toenemende aantallen daklozen" van de fracties van de ChristenUnie en SP
Presentatie 'Dakloosheid in Arnhem'
Beantwoording technische vragen van de fracties van de ChristenUnie en SP
Schriftelijke bijdrage van mevrouw Smeekens, Inloophuizen Arnhem (buurtpastor Klarendal/St. Marten)
Overzicht deelnemers rondetafelgesprek
Raadsdossier Daklozen Arnhem

Van: Dirk Malda
Verzonden: vrijdag 6 oktober 2023

Onderwerp: Agenderingsverzoek 'Toenemende aantallen daklozen'

Geachte leden van de gemeenteraad,

Tijdens de raadsvergadering van 27 september zijn er mondelinge vragen gesteld over de toenemende aantallen daklozen in Arnhem en welke oplossingen de gemeente hiervoor biedt. Er is gevraagd welke concrete maatregelen er op de korte en langere door het college genomen zullen worden. In de beantwoording kwam naar voren dat de gemeente allerlei zaken van plan is of al doet. Toch zien wij nog niet dat de genoemde maatregelen op korte termijn de aantallen daklozen in Arnhem zullen doen afnemen. Ook zien wij de noodzaak van meer duidelijkheid over de omvang en aard van de problematiek. Hierom doen wij dan ook een agenderingsverzoek waarbij we in een commissievergadering starten met een rondetafelgesprek om een goed beeld te krijgen van de situatie. Hierbij zien we graag we een brede vertegenwoordiging van zowel maatschappelijke organisaties als ervaringsdeskundigen. Het doel van het gesprek is om de organisaties en ervaringsdeskundigen aan het woord te laten over de knelpunten die ze tegenkomen in de dagelijkse praktijk, welke concrete problemen er spelen, welke mogelijke oplossingsrichtingen zij zien en hoe de gemeente daarin volgens hen zou kunnen bijdragen. Verder vragen we feedback vanuit dezelfde organisaties over wat de gemeente nu al doet om voor hen de opvang en ondersteuning van daklozen mogelijk te maken.

Met vriendelijke groet,

Dirk Malda – ChristenUnie
Sarah Dobbe - SP

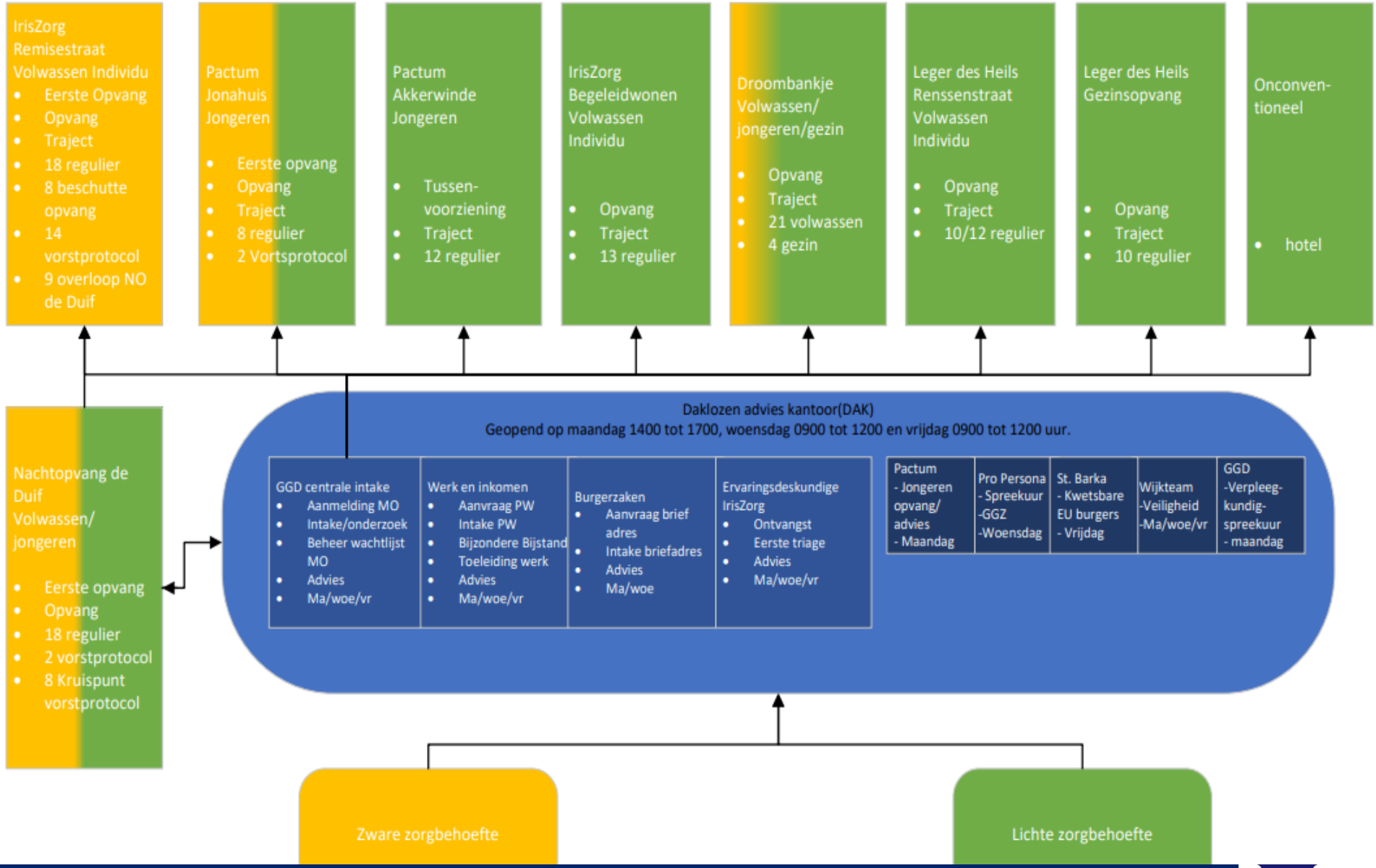
Daklоosheid in Arnhem

Agenderingsverzoek aard en omvang Daklоosheidsproblematiek Arnhem

December 2023



Arnhem GEMEENTE


IrisZorg Remisestraat Volwassen Individu
Eerste Opvang
Opvang
Traject
18 regulier
8 beschutte opvang
14 vorstprotocol
9 overloop NO de Duif
Pactum Jonahuis Jongeren
Eerste opvang
Opvang
Traject
8 regulier
2 Vortsprotocol
Pactum Akkerwinde Jongeren
Tussen-voorziening
Traject
12 regulier
IrisZorg Begeleidwonen Volwassen Individu
Opvang
Traject
13 regulier
Droombankje Volwassen/ jongeren/gezin
Opvang
Traject
21 volwassen
4 gezin
Leger des Heils Renssenstraat Volwassen Individu
Opvang
Traject
10/12 regulier
Leger des Heils Gezinsopvang
Opvang
Traject
10 regulier
Onconven-tioneel
hotel
Nachtopvang de Duif Volwassen/ jongeren
Eerste opvang
Opvang
18 regulier
2 vorstprotocol
8 Kruispunt vorstprotocol
Daklozen advies kantoor(DAK)
Geopend op maandag 1400 tot 1700, woensdag 0900 tot 1200 en vrijdag 0900 tot 1200 uur.
GGD centrale intake
Aanmelding MO
Intake/onderzoek
Beheer wachtlijst MO
Advies
Ma/woe/vr
Werk en inkomen
Aanvraag PW
Intake PW
Bijzondere Bijstand
Toeleiding werk
Advies
Ma/woe/vr
Burgerzaken
Aanvraag brief adres
Intake briefadres
Advies
Ma/woe
Ervaringsdeskundige IrisZorg
Ontvangst
Eerste triage
Advies
Ma/woe/vr
Pactum - Jongeren opvang/ advies - Maandag
Pro Persona - Spreekuur -GGZ -Woensdag
St. Barka - Kwetsbare EU burgers - Vrijdag
Wijkteam -Veiligheid -Ma/woe/vr
GGD -Verpleeg-kundig-spreekuur - maandag
Zware zorgbehoefte
Lichte zorgbehoefte

Aanmeldingen van mensen die een plek zoeken binnen de maatschappelijke opvang 2020-2023

	2020	2021	2022	2023 (t/m 12/12)
Jongeren	131	136	135	154
Volwassenen	314	309	300	297
Gezinnen	39	40	55	35

GEMEENTE Arnhem

Wie zien we in het straatbeeld?

Mensen die wachten op een plek in de opvang (verblijf bij bv nachtopvang de Duif, netwerk of elders)

Mensen die verblijven in de opvang van Iriszorg – Remisestraat

Mensen die verblijven bij Nachtopvang de Duif

Sociaal geïsoleerde ex-daklozen (met verslavingsproblematiek) die elkaar op blijven zoeken in het publieke domein die (beschermd) wonen.

Buitenslapers →

Seizoen	Aantal
2020-2021	15-20 mensen
2021-2022	15-20 mensen
2022-2023	20-25 mensen
2023-2024	30-35 mensen

Dakloze EU-burgers →

St. Barka	2020	2021	2022	2023 (Q1-Q3)
Aantal unieke personen ontmoet	61	89	119	153
Aantal personen die met ondersteuning van Barka werk vinden	5	20	12	35
Aantal terugkeerders	18	30	25	32

Interventies door de gemeente Arnhem, onder andere:

DAK
(integrale aanmelding en samenwerking)
Ontwikkeling uitbreiding inzet ervaringsdeskundigheid

Van opvang naar Wonen

Verschillende voorzieningen en uitbreiding waar nodig

Meldpunt ontruimingen

Ontwikkeling opvang-voorziening voor dakloze EU-burgers

Nachtopvang de Duif
(ook voor dakloze EU-burgers)

Kruispunt
Verpleegkundig spreekuur en sociaal spreekuur

Ontwikkeling uitbreiding personele capaciteit en investering in mechanische ventilatie.

De soepfiets (uitbreiding)

Bemoeizorg RIBW/Pro Persona

Inloop RIBW Ruiterstraat

Vorstprotocol fase 1 en fase 2

Outreachende aanpak GGD centrum

Extra inzet straatcoaches

Extra inzet Barka

Ethos telling

Beantwoording van de technische vragen in aanloop op het agenderingsverzoek van de SP en ChristenUnie.

1)Hoeveel dak- en thuislozen zijn er in Arnhem?

Het aantal aanmeldingen van mensen die een plek zoeken binnen de maatschappelijke opvang 2020-2023				
	2020	**2021**	**2022**	**2023 (t/m 12/12)**
Jongeren	131	136	135	154
Volwassenen	314	309	300	297
Gezinnen	39	40	55	35

Er zijn bij deze cijfers een aantal opmerkingen te maken:
- Het aantal aanmeldingen zijn geen unieke personen. Het kan voorkomen dat iemand zich twee keer per jaar aanmeldt.
- Niet iedereen die zich aanmeldt voor de Maatschappelijke Opvang komt ook daadwerkelijk terecht in de voorziening, door verschillende redenen.

***** Recent heeft een migratie van het cliëntvolgsysteem plaatsgevonden, waardoor we nu deze cijfers niet paraat hebben. De verwachting is dat we deze informatie wel beschikbaar hebben tijdens de presentatie van de behandeling van het agenderingsverzoek.

2)Welke definitie van dakloosheid wordt daarbij gehanteerd?
De doelgroep van Maatschappelijke Opvang staat omschreven in de Wet maatschappelijke ondersteuning (onder begrip Opvang) als “personen die, door een of meer problemen, al dan niet gedwongen de thuissituatie hebben verlaten en niet in staat zijn zich op eigen kracht te handhaven in de samenleving”. De GGD toetst op basis van de handreiking landelijke toegankelijkheid maatschappelijke opvang.
Met het Nationaal Actieplan Dakloosheid (december 2022) is de ETHOS[1] classificatie geïntroduceerd, waarbij dakloosheid wordt gezien als een gebrek aan volwaardige huisvesting. Hierdoor wordt niet alleen feitelijke dakloosheid, maar ook een potentieel zeer grote groep mensen die geen veilig eigen (t)huis hebben in beeld gebracht.

3)Hoe, hoe vaak, en door wie wordt dat geteld/bijgehouden?
De mensen die zich melden bij het Daklozen Advies Kantoor (DAK)/ de Centrale Toegang worden dagelijks door de GGD geregistreerd in een centraal registratiesysteem.

4)Hoeveel dak- en thuislozen waren er 5 jaar geleden? (Volgens zelfde telmethode)
Deze informatie komt gedeeltelijk terug in de presentatie.
Het registratiesysteem is gefaseerd tot stand gekomen. Sinds eind 2019 registreert de GGD voor alle vormen van toegang, daarvoor deden de opvangorganisaties dat zelf.

5)Hoeveel opvangplekken/ slaapplekken zijn er momenteel voor dak- en thuislozen?
We hebben 109 reguliere plekken en 13 plekken begeleid wonen. Met daarnaast de mogelijkheid om op een aantal voorzieningen waar nodig flexibel op te schalen.

6)Welke opvangplekken krijgen subsidie van de gemeente en welke niet?
Alle opvangplekken krijgen een subsidie van de gemeente, dit zijn de volgende partijen*:

[1] ETHOS staat voor 'European Typology of Homelessness and Housing Exclusion'.

- Iriszorg voor de Remisestraat (opvang volwassenen met verslaving/zware psychische problematiek en pilot beschutte opvang) en voor begeleid wonen.
- Stichting Het Droombankje voor de plekken voor dakloze personen van 18-99 jaar en enkele plekken voor gezinnen/alleenstaande ouder met kind.
- Stichting Pactum voor de reguliere en eerste opvang voor jongeren 18-27 jaar (Jonahuis) en de tussenvoorziening voor jongeren op de Akkerwindestraat
- Stichting Leger des Heils voor de gezinsopvang en de tijdelijke opvang voor Volwassenen.
- Stichting Nachtopvang De Duif voor de laagdrempelige nachtopvang van volwassenen, ook toegankelijk voor de kwetsbare dakloze EU-burgers en ongedocumenteerden.

*In bovenstaande opsomming is niet inbegrepen, de subsidiering van de inloopvoorzieningen.

7) Gelden voor deze plekken specifieke voorwaarden om er gebruik van te kunnen maken en wat zijn die voorwaarden? Als die verschillen per plek dan zouden we dat graag per plek weten.
Om gebruik te kunnen maken van de plekken geldt voor alle locaties, uitgezonderd de laagdrempelige nachtopvang De Duif, de volgende voorwaarden (toetsing door de GGD):
- De mate van de problematiek/zorgvraag van persoon is leidend in van welke voorziening gebruik gemaakt kan worden.
- Persoon is rechthebbend.

Daarnaast geldt voor alle opvangvoorzieningen, inclusief voor nachtopvang De Duif, dat er gedragsregels van toepassing zijn.

8) Hoe is de privacy geregeld per plek (bijvoorbeeld is er een eigen afgesloten slaapplek, welke voorzieningen moeten er gedeeld worden, is er plek om spullen veilig te bewaren)?
<u>Nachtopvang De Duif</u>
Slaapzaal met stapelbedden en er zijn kluisjes aanwezig.

<u>Jongerenopvang</u> (Jonahuis)
5 kamers waarvan twee eenpersoons. Op de andere kamers slapen wordt de kamer gedeeld door drie en soms door 4 jongeren. Op de kamers is een wasbak en men heeft een eigen afsluitbare kast en er zijn kluisjes die afgesloten kunnen worden. Toilet en douche is op de gang en wordt gedeeld. De kamerdeuren kunnen door de Groepsleiding worden afgesloten. Aan beide kanten zit een klink als de deur niet op slot is kan iedereen de kamer op.

<u>Tussenvoorziening voor jongeren (Akkerwindestraat)</u>
Eenpersoonskamers zonder wasbak en er is geen afsluitbare kast. De deuren kunnen afgesloten worden door de Woonbegeleiders. Aan de buitenkant zit geen klink. Als de deur dicht is kan alleen de woonbegeleider de deur openen. Douche en toilet bevinden zich op de gangen en worden gedeeld.

<u>Droombankje</u>
Iedere individuele bewoner van het Droombankje heeft een eigen ingerichte kamer. Deze kamer is af te sluiten met een sleutel die bewoners in eigen bezit hebben. Er zijn gezamenlijke douches en toiletten. Bewoners kunnen hun persoonlijke spullen op hun kamer bewaren, er is een opslag beschikbaar als dit nodig is.
Gezinnen wonen in een appartement, deze hebben een eigen toilet en badkamer.

<u>IrisZorg</u>
Op de Remisestraat slapen cliënten zoveel mogelijk op eenpersoonskamer, bij grote drukte wordt daar soms een bed bijgezet. Voor cliënten die boventallig geplaatst worden is een slaapzaal beschikbaar. Alle cliënten hebben een persoonlijke kluis die op verzoek van betreffende cliënt open en dicht kan worden gemaakt door de dienstdoende medewerker. Hier kunnen zij de persoonlijke eigendommen in bewaren. De cliënten die deelnemen aan de pilot beschutte opvang hebben een eigen kamer die op slot gaat als de cliënt de kamer verlaat. Persoonlijke eigendommen kunnen op de kamer bewaard worden. De kamers, waar de cliënten regulier gebruik van maken, gaan in de ochtend ook op slot wanneer de cliënten de kamer verlaten en wordt op verzoek weer geopend.

Leger des Heils
Opvang volwassenen (Renssenstraat)
Eenpersoonskamers, de keuken en badkamer worden gedeeld. Op de eigen kamer kunnen spullen veilig worden bewaard.
Gezinsopvang
Aan het Stationsplein en Akkerwindestraat heeft men een eigen woonruimte met voordeur met eigen keuken en badkamer, er wordt niet gedeeld.
De Vinkenstraat (opvang voor 2 gezinnen), eigen slaapkamer die afgesloten kan worden, de woonkamer/keuken/badkamer worden gedeeld.

9)Hoeveel opvangplekken / slaapplekken waren er 5 jaar geleden voor dak- en thuislozen?
In 2018 waren er in totaal 75 reguliere plekken en 16 plekken begeleid wonen.

10)Welke opvangplekken kregen 5 jaar geleden geld / subsidie van de gemeente en welke niet?
De volgende partijen waren tot vijf jaar geleden geen onderdeel van de keten Maatschappelijke Opvang en kregen om deze reden geen subsidie:
- Stichting het Droombankje.
- Stichting het Leger des Heils voor de opvang van volwassenen en gezinnen.
- Stichting Pactum voor de tijdelijke tussenvoorziening voor jongeren op de Akkerwindestraat

Zie bij de beantwoording van vraag 6, welke opvangvoorzieningen wel subsidie ontvingen van de gemeente.

11)Hoeveel geld / subsidie van de gemeente of andere overheden gaat er naar daklozenopvang in Arnhem, uitgesplitst per locatie?
Hoeveel was dit 5 jaar geleden?

Subsidies Maatschappelijke Opvang - 2022	
Organisatie	**Hoogte subsidievaststelling**
IrisZorg	€ 4.861.725
Stichting Het Droombankje	€ 282.500,-
Leger des Heils (opvang en soepfiets)	€ 387.844,- (gezinsopvang) € 212.625,- (incidenteel, tijdelijke voorziening wonen met ambulante begeleiding Renssenstraat)
Pactum	€ 1.192.608,- (Jonahuis, reguliere jongerenopvang) € 289.236,- (Akkerwindestraat, incidenteel -vanaf augustus 2022-)
Stichting De Duif “het Stoelenproject’	€ 231.900,-

Subsidies Maatschappelijke Opvang - 2018	
Organisatie	**Hoogte subsidievaststelling**
IrisZorg	€ 4.434.834,-
Pactum	€ 969.211,-(Jonahuis, reguliere jongerenopvang)
Stichting Nachtopvang De Duif	€ 213.234,-

12)Hoeveel dak- en thuislozen zijn het afgelopen jaar geholpen door de gemeente aan een huis?

Reden uitstroom Maatschappelijke opvang 2023	**Aantal**
Beschermd wonen	35 personen
Wonen met begeleiding	44 personen 4 gezinnen
Wonen zonder begeleiding	23 personen 4 gezinnen

13) Er is in juli een gebiedsverbod opgelegd voor overlastgevende dak- en thuislozen in het Musispark. Voor hoeveel mensen is dit gebiedsverbod nog steeds van kracht?
Gebiedsverboden zijn voor alle betrokkenen op 22 november 2023 afgelopen.

14)Is er een toename van signalen in Arnhem van overlast door dak- en thuislozen op andere plekken dan het Musispark nadat het gebiedsverbod van kracht ging, en zo ja wat waren / zijn die signalen (qua locatie, aard van overlast en aantal signalen)?
Ja, er is een toename van signalen op andere plekken dan het Musispark. De overlast was ook te constateren in het centrum en omliggende wijken, zoals: het Spijkerkwartier en Klarendal. Dit is ook zichtbaar in de wijkveiligheid cijfers. De voorbeelden van overlast zijn: slapen/hangen in portieken, alcohol drinken in de openbare ruimte, gebruik parkeergarage Hommelseweg als toilet. Het gebiedsverbod was overigens niet alleen voor het gebied rondom Musis, maar voor de hele centrumring.

15) Op welke plekken en op welke manier wordt er gehandhaafd op overlast?
Er wordt door BOA's en Politie gehandhaafd wanneer er sprake is van overtredingen. Dit is stadsbreed en niet alleen op specifieke plekken.
Enkele voorbeelden van situaties waarbij gehandhaafd wordt:

- Op drinken van alcohol binnen de APV zone waar een alcoholverbod en/of bedelverbod geldig is.
- Het ondersteunen van ondernemers d.m.v. uitreiken van pandontzeggingen na overlast in bijvoorbeeld winkels.
- Het bekeuren en/of vorderen te vertrekken wanneer overlast wordt veroorzaakt. Bijvoorbeeld hangen in portieken of overlast in de openbare ruimte.

Daarnaast zijn er handhavingsacties in samenwerkingsverband door politie, gemeente en de vervoersmaatschappijen op en rondom de stationsgebieden, waarbij inzet wordt gepleegd op de bekende hotspots.

16) Welke plekken voor dagopvang zijn er in Arnhem voor dak- en thuislozen, en hoeveel plekken zijn dat? Wat zijn de openingstijden en dagen per plek?
Bij de opvangplekken genoemd in de beantwoording op vraag 6, kunnen mensen die daar verblijven ook overdag binnen terecht, uitgezonderd bij Nachtopvang De Duif.

<u>De inloopvoorzieningen</u>
De volgende inloopvoorzieningen zijn toegankelijk voor de doelgroep dak- en thuisloze personen:

- Stichting Het Kruispunt
  Geopend van maandag tot en met zaterdag van 10.00 tot 13.00 uur en van 16.30 tot 19.00 uur (van 16.30 uur tot 17.30 uur alleen voor dakloze mensen) en zondag van 10.00 tot 13.00 uur.
- RIBW
  De openingstijden variëren, omdat deze georganiseerd is op verschillende plekken in de stad.
- De Eusebiusparochie/ Inloophuis Sint Marten
  De inloopochtend is geopend op dinsdag en donderdag van 10:00 tot 12:00 uur. Daarnaast kan van maandag tot en met vrijdag deelgenomen worden aan diverse activiteiten.
- De Banaan
  Geopend op de zondagmiddag.
- De Warme Kamers
  De openingstijden van deze buurthuiskamers variëren, omdat deze georganiseerd is op verschillende plekken in de stad.

Het beschikbare aantal plekken van al deze voorzieningen staat niet vast, er is sprake van een vrij inloop.

Overige initiatieven voor deze doelgroep

- De Soepkar
  Toegankelijk op de zondagmiddag in park Lauwersgracht.
- De Soepfiets van het Leger des Heils.
  Elke maandag tussen 18.00 - 21.00 uur. Start bij Rozet om 18.00 uur en daarna op andere plekken in het centrum.

17) Hoeveel dak- en thuislozen hebben GGZ nodig? Hoeveel van deze dak- en thuislozen ontvangen op dit moment GGZ? (Als mensen op een wachtlijst staan ook graag vermelden)
Deze informatie hebben wij niet beschikbaar.
Het is niet mogelijk om uit de cijfers te halen hoeveel dak- en thuislozen actief GGZ zorg ontvangen. Wel is het mogelijk een beeld te geven op basis van de zelfredzaamheidsmatrix (ZRM). Deze wordt ingevuld bij de intake maatschappelijke opvang en vervolgens doet de opvanginstelling dit per kwartaal. Bij afronding van het traject vindt altijd een eindmeting plaats. De ZRM bestaat uit verschillende leefgebieden, waaronder het leefgebied GGZ. De gradaties van dit leefgebied zien er als volgt uit:

- ZRM score 1: niet zelfredzaam, gevaar voor zichzelf of anderen;
- ZRM score 2: niet zelfredzaam, nauwelijks steunende contacten en geen behandeling;
- ZRM score 3: beperkt zelfredzaam; GGZ-problematiek, behandeltrouw is minimaal of beperking bestaat ondanks goede behandeltrouw.
- ZRM score 4: Voldoende zelfredzaam, functioneren is minimaal beperkt. Iemand is goed behandeltrouw of er geen behandeling (nodig).
- ZRM score 5: volledig zelfredzaam, geestelijk gezond en niet meer dan de dagelijkse zorgen.

In de volgende tabel is te zien hoeveel mensen niet zelfredzaam zijn (score 1 of 2):

Gebaseerd op uitstroom Maatschappelijke Opvang – leefgebied geestelijke gezondheid – NIET zelfredzaam	**2021**	**2022**	**2023**
Volwassenen	18%	14%	32%
Jongeren	26%	21%	33%
Gezinnen	10%	7%	20%

Er zijn bij deze cijfers een aantal opmerkingen te maken:

- Het betreft alleen het leefgebied GGZ, er is geen combinatie te maken met verslaving.
- De cijfers gaan over afgeronde trajecten. Dat betekent dat het niet gaat over mensen die nu in de opvang zitten of op de wachtlijst staan.
- Of iemand daadwerkelijk gebruikt maakt van behandeling is niet geregistreerd.

Vanuit de GGD en/of voorzieningen kan GGZ nodig gevonden worden, maar daar kan iemand zelf anders over denken. Dit wordt met name gezien bij de doelgroep met een complexe zorgvraag (de aan de Remisestraat, bij nachtopvang De Duif, de doelgroep die buiten slaapt, maar soms ook jongeren op het Jonahuis), hier is in veel gevallen bemoeizorg nodig. Dit zijn geen mensen die via de huisarts een verwijzing krijgen voor GGZ en vervolgens op de wachtlijst komen en behandeling ontvangen. Als er sprake is van GGZ-behandeling vindt dit voor deze groep met regelmaat in het gedwongen kader plaats, door middel van een zorgmachtiging. Er is geen algemeen beeld voor de wachtlijsten te geven. Op casusniveau kan de betrokken hulpverlener hier wel van op de hoogte zijn.

Arnhem, 7 december 2023

Dag mw. Wielaard, beste Petra,

Zoals ik je al eerder telefonisch liet weten zal ik niet bij de politieke avond van 13 mei aanwezig zijn.
Mijn collega's en ik hebben te weinig recente ervaringen met betrekking tot de situatie van dakloosheid in Arnhem. In het Inloophuis horen we wel verhalen van bezoekers over familieleden en kennissen die dakloos zijn, maar slechts heel incidenteel komen er mensen die zelf dakloos zijn.
Wel wil ik graag een ervaring delen over het daklozenloket.
Het is maar één ervaring, de waarde is dus erg beperkt, maar ik werd er niet blij van.
Tijdens de afgelopen zomermaanden was ik, via zijn moeder, betrokken bij een dakloze jongeman.
Hij verbleef al maanden bij zijn moeder, was niet ingeschreven in Arnhem, had geen inkomen en de relatie tussen moeder en zoon werd steeds slechter.
Ik had hem gewezen op het daklozenloket en hij ging daar met goede moed naartoe.
Maar na dat gesprek had hij nog steeds een boel vragen. Er zou contact met hem opgenomen worden, maar hij wist niet door wie en wanneer. Toen hij na een week of drie nog niets gehoord had ben ik met hem meegegaan naar het daklozenloket. Degene met wie we toen in gesprek waren kon niets vinden m.b.t. het eerdere gesprek dat de jongeman gehad had.
Het werd opnieuw een soort van intakegesprek waarbij veel vaag bleef over mogelijkheden voor hulp en een opvangplek (behalve de mogelijkheden van de Remise en de Duif, waar de jongeman na eerdere ervaringen geen gebruik van wilde maken) en vooral benadrukt werd dat het nog wel even kon duren voordat er ergens een plek zou zijn voor hem.
Op mijn inbreng en aandringen kwam er ook een andere mogelijkheid op tafel en werd er een wijkcoach gekoppeld aan de jongeman.
De jongeman heeft regelmatig contact gehad met de wijkcoach.
Dat hielp hem door de moeilijke periode, toen hij nog geen inkomen en geen onderdak had, heen.
Hij wist dat er gewerkt werd aan een oplossing voor zijn situatie.
Inmiddels heeft hij een goed onderdak gevonden, waar hij verder werken kan aan zijn situatie.

Ik wens jullie een heel goed overleg.

Met hartelijke groet,
Ellie Smeekens
(buurtpastor Klarendal/St. Marten)

Overzicht deelnemers rondetafelgesprek agenderingsverzoek ‘toenemende aantallen daklozen’.

Iriszorg	Wendy Bokhove
Iriszorg	Ruud Brosens
Leger des Heils	Ilonka van den Bergh
Straatzaken	Johan Hol
Straatzaken	Ab Haren
Soepkar Musispark	Leo de Waal
Nachtopvang De Duif	Edmund Boering
Nachtopvang De Duif	Linda Ledderhof
Het Kruispunt	Pieter van der Toorn
Veteranenhuis	Patrick Waijer
Stichting Barka	Ania Mikielewicz
Stichting Barka	Daria Ceplin - Duzowska
Stichting Het Droombankje	Angelique van de Berg
Stichting Het Droombankje	*naam volgt*
Pactum - Jonahuis	Juliette Bol
Pro Persona	André Scholten
Sociaal Wijkteam	Han van Burken
Sociaal Wijkteam	Thomas Ockeloen
VGGM - GGD	Thomas Hendriks
VGGM - GGD	Anne de Feijter
Gemeente Arnhem	Esther Francot
Gemeente Arnhem	Nural Çilingir
Politie	Cees van Veldhuizen
Straatcoach CSA	Johnny Driessen

Titel/onderwerp: # Agenderingsverzoek ‘Prinshendrikstraat Zuid’

Raadsadviseur: Steffan Vos Telefoonnr: 377 4775 steffan.vos@arnhem.nl

Van:	Forum voor Democratie	Ambtenaar:	Jeanette Krol
Portefeuillehouder:	Bob Roelofs	Telefoonnr:	026 - 377 4312
		E-mailadres:	jeanette.krol@arnhem.nl
Doel activiteit	Bespreking van het agenderingsverzoek, inclusief het in staat stellen van omwonenden om hun bijdrage te leveren.		
Toelichting	Dit agenderingsverzoek gaat over de herinrichting van de Prinshendrikstraat Zuid en de Parkstraat (Spijkerkwartier). Over dit dossier heeft eerder participatie plaatsgevonden, wat niet bij iedereen op instemming kon rekenen. De fractie van Forum voor Democratie heeft eerder schriftelijke vragen gesteld over dit onderwerp, deze zijn bij de vergaderstukken geplaatst. Ook is dit onderwerp besproken in de raadswerkgroep Burgerparticipatie. Vanuit deze besprekingen is het agenderingsverzoek opgesteld. Het doel is om samen met bewoners en de raadskamer een politieke duiding te geven aan de ontstane situatie en deze te evalueren. Aan het einde van de bespreking volgt geen besluit maar de raad kan wel bijsturen, bijvoorbeeld met een toezegging van de wethouder of door andere raadsinstrumenten in te zetten.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Insprekers kunnen hun bijdrage leveren, waarna de fracties onderling en met de wethouder in discussie kunnen. Er is geen vervolgbehandeling voorzien. Een eventueel vervolg hangt af van het initiatief dat een of meerdere fracties neemt.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	De bespreking van een agenderingsverzoek in de raadskamer kent twee fases: een informatieve fase en een fase voor debat tussen raadskamer en college. **Informatieve fase** Betrokkenen zijn geïnformeerd over de agendering van dit onderwerp en de mogelijkheid om deel te nemen aan het gesprek door in te spreken en vragen te beantwoorden. Deelnemers krijgen de ruimte om hun visie te geven op het agenderingsverzoek en kunnen daarna vragen uit de raadskamer beantwoorden. Op iBabs komt een afzonderlijk overzicht van de insprekers te staan, inclusief een indeling die gemaakt wordt n.a.v. de aanmeldingen. **Fase voor debat tussen de raadskamer en college** Na afloop van de informatieve fase is er ruimte voor een debat tussen de raadskamer en het college. Het debat met het college vindt plaats in twee termijnen.		
Bijlagen			

Agenderingsverzoek Prinshendrikstraat Zuid
Beantwoording Art. 44-vragen inzake Burgerparticipatie Prins Hendrikstraat & Parkstraat d.d. 24-01-2023
Bijlage - Memo afspraken Spijkerkwartier 2014
Memo Variantkeuze Prins Hendrikstraat d.d. 07-02-2023
Bijlage - Bewonersbrief Prins Hendrikstraat Zuid d.d. 06-02-2023
Bijlage - Ontwerp met knik
Bespreking RWG Burgerparticipatie 8 maart 2022
Bijlage - Protestbrief Bewoners Prins Hendrikstraat en Parkstraat
Beantwoording Art. 44-vragen inzake Prins Hendrikstraat en het Spijkerkwartier d.d. 28-03-2023

Schriftelijke bijdrage M. Jonker - AV Prinshendrikstraat-Zuid-Parkstraat d.d. 07-12-2023
Bijlage - Schijnparticipatie in Arnhem (27-02-2023) - gericht aan de werkgroep Burgerparticipatie
Bijlage - Burgerparticipatie of cliëntelisme (25-03-2023) - gericht op Duurzaam Mobiliteitsplan

Lijst met insprekers voor agenderingsverzoek 'Prinshendrikstraat Zuid' op 13 december 2023

Naam	**Als**
Mevr. E. Pleumeekers	Bewoner Prins Hendrikstraat
Mevr. E. Peek	Bewoner Prins Hendrikstraat
Mevr. A. Saris	Bewoner Prins Hendrikstraat

Agenderingsverzoek: Prinshendrikstraat Zuid

Mei 2023

Hooggeachte voorzitter van de raad,

De herinrichting van de Prinshendrikstraat Zuid en Parkstraat (Spijkerkwartier) kreeg al eerder de nodige media aandacht. Ook kent het dossier een lang en intensief participatieproces waarin niet alle deelnemende partijen even verzadigd het proces hebben verlaten. November 2022 heeft een grote meerderheid (bijna unaniem) van de bewoners zich positief uitgesproken over een bewonersvariant. Een variant die zoveel mogelijk behoud van groen, parkeergelegenheid en karakter van de straat voor zich zag. Deze variant is uiteindelijk niet geaccordeerd door de wethouder en projectgroep. Er is begin van 2023 een andere variant wél meegenomen door wethouder en projectgroep. Een variant die achteraf wrang ligt bij bewoners omdat vanwege CROW normen een reductie van parkeergelegenheid wordt gerealiseerd in de straat. Desondanks de-toen-meegenomen-variant blijkt dat bij de uitvoering er nu toch afweken wordt van de laatst aangenomen variant en qua stoepbreedte en parkeerplekken er wellicht een onwenselijke situatie aan het onstaan is in het Spijkerkwartier. Om misverstanden, wantrouwen en onwenselijke woonsituaties te voorkomen is het belangrijk tijdig met bewoners en wethouder hoor- en wederhoor te organiseren en te evalueren of politieke bijsturing noodzakelijk is.

Daarom verzoekt de fractie Forum voor Democratie de herinrichting van de Prinshendrikstraat Zuid en Parkstraat te agenderen op een Politieke Avond en daarvoor de bewoners uit te nodigen.

Het doel van de bespreking is samen met bewoners, wethouder en raad(sfracties) politieke duiding te geven aan de onstane situatie – te evalueren – en indien nodig de situatie bij te sturen via toezeggingen danwel raadsinstrumenten.

Getekend,

G.A.A. Luurssen

Fractie Forum voor Democratie

Aan de leden van de raad

Datum	: 24 januari 2023
Zaaknummer	: 1102
Contactpersoon	: Jeanette Krol
Telefoonnummer	: 026 3774312

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Burgerparticipatie Prins Hendriksraat & Parkstraat

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid G.A.A. Luurssen van de fractie Forum voor Democratie heeft ons bij brief, ingekomen 16 december 2022, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over de Burgerparticipatie Prins Hendrikstraat & Parkstraat.

Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

I. Is het college ervan op de hoogte dat bewoners in het Spijkerkwartier totaal niet te spreken zijn over de vorm en invulling van het burgerparticipatieproces in het Spijkerkwartier, dat dit zelfs leidt tot geëmotioneerd weglopen van bewoners tijdens bijeenkomsten, dat men spreekt over een vertrouwensbreuk, een toneelspel van burgerparticipatie en autoritaire bestuursstijl?

a. Hoe reflecteert het college op deze gang van zaken?
b. Hoe voorziet het college om in het vervolg dit te verbeteren?
c. Is het college met FVD eens dat deze trend (zie Schaapsdrift e.o.) schadelijk kan zijn voor de reputatie als lokale overheid?

Het is ons gebleken dat een aantal bewoners uit het Spijkerkwartier niet gelukkig is met het participatieproces rond de twee genoemde projecten en dat vinden we spijtig. Daarnaast hebben we kennis genomen van de brief gericht aan uw raad.

a. Het college hecht zeer aan burgerparticipatie en is daar ook bij deze projecten serieus mee aan de slag gegaan. We hebben input van bewoners opgehaald en hebben naar mogelijkheden gezocht om deze in te passen binnen de kaders waaraan we als gemeente gehouden zijn.

Prins Hendrikstraat
De huidige inrichting van de Prins Hendrikstraat voldoet niet meer aan de richtlijnen van nu. Met name de toegankelijkheid voor mindervaliden en de (fiets)veiligheid zijn nu onvoldoende. Om de bewoners van de Prins Hendrikstraat te betrekken bij de beoogde herinrichting, hebben we de afgelopen periode zes bewonersavonden georganiseerd. Tijdens het participatieproces gaf een deel van de bewoners aan graag de knik in de straat te behouden. Zij hebben hier zelf een schets van gemaakt, die de gemeente heeft laten uittekenen. Na de vijfde bewonersbijeenkomst bleek dat de straat met knik niet zou voldoen aan onze basiseisen voor veiligheid en toegankelijkheid. Dit maakt dat het helaas onwenselijk is om dit ontwerp te realiseren. Daarnaast hebben we een tweede ontwerp met knik uitgewerkt, dat wel voldeed aan de genoemde basiseisen. Dit zou echter ten koste gaan van een groot aantal parkeerplaatsen. Met het oog op de hoge parkeerdruk in de wijk heeft dit ontwerp evenmin draagvlak bij de bewoners.
In december 2022 hebben we aan de bewoners per brief kenbaar gemaakt dat we hadden besloten de rechte variant te gaan realiseren waarbij aan de richtlijnen wordt voldaan en waarbij het aantal parkeerplekken met vier zou afnemen. In deze brief werd tevens een bewonersavond op 17 januari aangekondigd.
Deze avond was bedoeld om de detailuitwerking van het gekozen ontwerp met de bewoners te bespreken. Naar aanleiding van de protestbrief en andere signalen uit de wijk is bij deze bijeenkomst opnieuw over verschillende varianten gesproken. De bewoners hebben deze avond ook een nieuwe variant gepresenteerd waarbij de knik behouden blijft en er 9 parkeerplaatsen minder gerealiseerd kunnen worden. Hiervoor leek bij de aanwezige bewoners wel draagvlak te zijn. Deze variant gaan we nu toetsen aan onze uitgangspunten en normen.
Op de bewonersavond heeft verantwoordelijk wethouder Roelofs aangegeven deze variant serieus in overweging te zullen nemen en binnen een maand een besluit te nemen over de te realiseren variant. Daarnaast zijn we in het kader van maatwerk in gesprek met twee inwoners met een invalideparkeerplaats.

Het college wil dat Arnhemmers prettig kunnen leven in hun eigen wijk. Het is dus belangrijk dat inwoners mee kunnen denken over hun eigen leefomgeving. Tegelijkertijd hebben we als gemeente de verantwoordelijkheid om bij herinrichtingen – waar nodig en mogelijk – de veiligheid en toegankelijkheid te verbeteren. We maken als college daarom een afweging in de wensen van de bewoners van de straat en de overige belangen en eisen, namelijk toegankelijkheid, veiligheid, leefbaarheid en vergroening, in het ontwerp van de herinrichting. Daarbij beseffen we dat de wensen, belangen en eisen soms kunnen schuren. Het is vervolgens aan het college om een afweging te maken in het algemene belang van Arnhem. We zullen de bewoners en uw raad infomeren over de gemaakte keuze.

Parkstraat
Ook met de bewoners van de Parkstraat is er sprake van een intensief participatieproces, waarbij we gekeken hebben hoe we tegemoet kunnen komen aan de wens om de bestaande bomen zo veel mogelijk te behouden. Dit lichten we verder toe in antwoord op vraag IV.

b. Het college is voortdurend bezig het participatieproces verder te verbeteren. Hiervoor hebben we het Arnhems Stappenplan Participatie (uit april 2022) ontwikkeld. Ook leren we van de opgedane ervaringen.

We zien wel dat er ruimte is voor verbetering met name in hoe we het participatieproces invullen. Daarom is dit stappenplan ook opgesteld.

c. Volgens het college is de reputatie van de gemeente erbij gebaat als er bij projecten allereerst sprake is van duidelijke communicatie over het project. Als gemeente moeten we duidelijk in beeld brengen wat de wensen van bewoners zijn, zodat we daar zo veel mogelijk rekening mee kunnen houden. Tot slot is het van belang dat er uiteindelijk een duidelijke afweging wordt gemaakt waarin alle wensen en belangen worden meegewogen. Over deze afweging moet duidelijk gecommuniceerd worden.

II. Is het college het ermee eens dat burgerparticipatiebijeenkomsten een ander doel hebben dan informatiebijeenkomsten.

a. Dat burgerparticipatie alleen zin heeft als er daadwerkelijk geluisterd wordt naar bewoners en er zo maximaal mogelijk tegemoet wordt gekomen aan hun wensen uiteraard binnen de 'wettelijke' kaders.

b. *Dat deze kaders ook vooraf duidelijk gecommuniceerd moeten worden aan bewoners zodat hierover geen onduidelijkheid kan ontstaan (normen versus aanbevelingen).*

Een informatiebijeenkomst is ook een vorm van participatie die, afhankelijk van de situatie, kan worden ingezet. Bij de genoemde projecten is zeker niet alleen sprake geweest van informatiebijeenkomsten maar zijn ook de wensen uit de wijk opgehaald. Over deze wensen zijn ook gesprekken gevoerd.

a. Burgerparticipatie heeft inderdaad alleen zin als er daadwerkelijk geluisterd wordt naar bewoners. Dat is ook zeker wat we doen. Voor de gemeente is het van cruciaal belang om kennis te nemen van de wensen van Arnhemmers zodat deze kunnen worden meegenomen in de belangenafweging in een project. Dit maakt een afweging tussen de verschillende belangen voor de hele stad beter mogelijk. Ook proberen we hier invulling aan te geven indien dat past binnen de kaders van het project.
Zo zijn er in het participatieproces voor de Prins Hendrikstraat inmiddels zes bewonersavonden geweest en zijn er acht verschillende ontwerpvarianten uitgewerkt. Ook is er individueel contact geweest met de twee bewoners die beschikken over een invalideparkeerplaats.

b. We zijn het met u eens dat vooraf zo veel mogelijk duidelijk moet zijn welke ruimte er is voor inbreng van bewoners. Het staat bewoners vrij om wensen te uiten of toe te lichten. Het is dan nog steeds aan de gemeente om deze wensen af te wegen tegen overige belangen. In het beste geval zijn de wensen van bewoners in lijn met de overige belangen in een project. Soms kunnen deze belangen schuren. Dan is het alsnog aan de gemeente om hier een afweging in te maken

III. Hoe reflecteert het college de gebrekkige aanwezigheid van wethouders op contentieuze bewonersavonden waar soms moeilijke keuzes dan wel berichtgeving wordt overgebracht?

a. *Waarom zijn de bewoners van de Parkstraat niet vooraf op de hoogte gesteld van de aanwezigheid van wethouder Roelofs op 29 november 2022.*
b. *Is het college met ons eens dat deze informatieverstrekking wel degelijk belangrijk is en wilt het college tevens toezeggen dit ook voortaan kenbaar te maken bij de genodigden*?

a. Op het moment van het opstellen van een uitnodiging is (nog) niet altijd duidelijk of een wethouder aanwezig kan/zal zijn bij de betreffende bewonersavond.

b. Het college is het met u eens dat informatie over de aanwezigheid van een wethouder relevant kan zijn. Het streven is om de komst van leden van het college van te voren aan te kondigen. Dat kan door agendatechnische redenen alleen niet altijd worden gegarandeerd. Het is voor bewoners altijd mogelijk om een afspraak met een wethouder aan te vragen als daar behoefte aan bestaat.

IV. Is het college zich bewust dat er in 2014 gesprekken zijn gevoerd met de wethouder van Burgsteden, diens woordvoerder en de projectleider van de Spijkerbuurt en dat daaruit expliciete toezeggingen zijn gedaan door de toenmalige wethouder waarover een feitelijke verslaglegging is vastgelegd waarin overeenstemming is bereikt tussen bewoners en gemeente waarop een memo naar de raad is gezonden?

a. *Als het college bekend is met de memo waarom kiest het college ervoor om deze toezeggingen te breken en hoe reflecteert het college op het breken van toezeggingen aan bewoners van de Spijkerbuurt?*
b. *Is het college op de hoogte dat de argumenten die gegeven zijn tijdens de bewoners bijeenkomsten over bijvoorbeeld ASVV en de gezondheid van bomen adviezen zijn en geen ambtelijke noodzaak?*
c. *Is het college het met ons eens dat het omwille van de adviezen dus een politieke keuze betreft? Zo ja, staat het college open voor het nakomen van toezeggingen?*
d. *Kan het college de raad informeren en inlichten over de/enig verslaglegging (dus niet de memo) van de gesprekken tussen de gemeente en de Spijkerbuurt? En deze derhalve ook de raad doen toekomen. Zo nee, waarom niet?*

Het college is bekend met het memo waarop u doelt (memo is bijgevoegd als bijlage).

a. In 2014 zijn er afspraken gemaakt met de toenmalige wethouder over het behoud van de bestaande bomen bij de rioolvervanging, als dat technisch mogelijk zou zijn. Hierin zijn onder andere de volgende punten opgenomen.
“Er wordt zo omzichtig mogelijk gewerkt bij de vervanging van de riolering, zodat de bomen behouden blijven. Daar waar alsnog een boom uitvalt en waar in het verleden in het Spijkerkwartier uitgevallen bomen in de straten nog niet zijn teruggeplaatst, worden deze in het BGB-project herplant.”

Het in 2016 uitgevoerde proefvak heeft laten zien dat het technisch mogelijk is het riool te vervangen met behoud van de bomen, maar dat de verdere aftakeling van de bomen niet kan worden gestopt. Recenter onderzoek door bomendeskundige heeft aangetoond dat een groot deel van de bomen ziek is en geen hoge levensverwachting meer heeft. Van de oorspronkelijke dubbele bomenrij (57) Robinia's zijn er anno 2022 veel bomen uitgevallen (laatste jaren gemiddeld 1 uitvaller per jaar). Er zijn nog slechts 39 bomen over (9 westelijk van de Kastanjelaan en 30 in het oostelijk deel). Volgens het boomtechnisch rapport uit 2022 zijn de bomen in hoge mate structureel verzwakt. Dit leidt tot de conclusie dat we het beste de bestaande bomen kunnen kappen om bij de herinrichting nieuwe bomen te planten die passend zijn voor de situatie en met de juiste voorzieningen om zich langjarig te kunnen ontwikkelen. Het Bomen Kwaliteitsteam Arnhem (BKA) onderschrijft deze conclusie. We begrijpen echter wel dat dit teleurstellend is voor een deel van de bewoners, die destijds gestreden hebben voor het behoud van de bomen.

Er zijn op dit moment 6 bomen zonder zichtbare aantasting en met een toekomstverwachting van minimaal 10 jaar. We gaan de komende periode bekijken in hoeverre het mogelijk is om deze zes bomen zoveel mogelijk in te passen in het ontwerp, zodat deze niet gekapt hoeven te worden. We kunnen niet garanderen dat dit voor alle zes lukt.

Nu we in de Parkstraat het riool gaan vervangen – op sommige delen voor het eerst sinds 120 jaar – hebben we de mogelijkheid om de inrichting van de straat te verbeteren. Dit is in lijn met de Kastanjelaan waar dit is gebeurd in overleg met bewoners. Met deze noodzakelijke rioolvervanging en het overige groot onderhoud is er nu de kans om de straat zo in te richten dat we hier weer jaren mee vooruit kunnen en de Parkstraat weer een straat met allure wordt.

b. We zijn ons ervan bewust dat de argumenten waarop we ons besluit baseren niet altijd een wettelijke status hebben, maar dat het gaat om richtlijnen en adviezen en opgaven die u als raad geeft, bijvoorbeeld met betrekking tot toegankelijkheid.
Er is al jaren een tendens dat auto's breder en groter worden. De ASVV-aanbevelingen (Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen) worden landelijk gebruikt voor de vormgeving van wegen. Deze aanbevelingen worden opgesteld door experts uit het vakgebied. In het geval van blikschade aan auto's door kleine parkeerplaatsen, toetsen rechters bij rechtspraak dan ook vaak of deze aanbevelingen wel zijn toegepast en zo nee, of er gemotiveerd van wordt afgeweken. Met het oog daarop zien we het als een juridisch en financieel risico om de ASVV-richtlijnen voor parkeervakken naast ons neer te leggen. Met het volgen van de ASVV-richtlijnen werken we aan een toegankelijke en toekomstbestendige stad.

c. Het gaat hier om een bestuurlijke keuze. Het college wil zijn verantwoordelijkheid nemen in het belang van de veiligheid en toegankelijkheid van deze straat.

d. Uw vraag over de verslagen van gesprekken tussen de gemeente en de Spijkerbuurt is erg breed gesteld. We zijn al meer dan 10 jaar met de wijk in gesprek rond verschillende projecten in de openbare ruimte. Als u doelt op het overleg van 2 juli 2014 dan hebben we daar geen door de gemeente opgesteld verslag van terug kunnen vinden. De afspraken zijn weergegeven in de door u genoemde raadsmemo.

V. Heeft het college enige vorm van contractuele dan wel financiële afspraken/toezeggingen of vastleggingen met partijen (b.v. bouwbedrijven, aannemers, NGOs, Provincie) over de herinrichting van de Prins Hendrikstraat en Parkstraat vóór de start van het participatieproces (1 juni 2022). Zo nee, zijn die er tot op heden wel?

Er is een raamcontract met een aannemer op basis waarvan we werkzaamheden uit kunnen laten voeren in de Prins Hendrikstraat en Parkstraat. Deze aannemer voert nu al werkzaamheden uit in het noordelijk deel van de Prins Hendrikstraat. Er is de optie om met deze aannemer verder te gaan in het zuidelijk deel. Hiervoor zijn echter nog geen verplichtingen aangegaan. Voor het zuidelijk deel Prins Hendrikstraat zijn al wel stenen en rioolbuizen ingekocht. Dit heeft te maken met levertijden die tot 6 maanden kunnen oplopen. Bovendien gaat het hier om stenen en rioolbuizen die ook in andere straten te gebruiken zijn. Het voornemen is om na de komende bewonersavond van 17 januari de aannemer Dostal opdracht te geven voor het zuidelijke deel van de Prins Hendrikstraat. Voor de Parkstraat is nog geen verplichting/ inkoop of contractvorming aangegaan met een partij.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

J.H. de Baas A. Marcouch

Bijlage:
- Memo afspraken Spijkerkwartier 2014

MEMO

GEMEENTE Arnhem

Datum : 8 juli 2014

Aan : Raadscommissie

Van : Ine van Burgsteden

Zaakno. : 2014-05-01462 en 2014-07-00439
Document : 2014.0.068.831
Kopie aan : Baar, Bouwman, Velthorst, Paris, Lagerberg

Betreft : Stand van zaken toezegging maatregelenkaart Spijkerkwartier

Bij de raadsvergadering van 19 mei en 16 juni heb ik u in het kader van de situatie van bomen en riolering in het Spijkerkwartier toegezegd

1. “Het BGB-programma en de mogelijke oplossingen kunt u mee beoordelen. Voor die tijd worden geen onomkeerbare besluiten genomen of handelingen verricht (kappen)”
2. ”Zodra de maatregelenkaart met de bewoners is besproken ,de raad nog voor de zomer te informeren.”.

Hierbij geef ik u kort de stand van zaken van deze toezeggingen aan.

Op 2 juli heb ik een overleg gehad met leden van het actiecomité, de Spijkerbrigade (bewonersoverleg) en de werkgroep openbare ruimte. Met hen zijn principe en proces-afspraken gemaakt:

- Er wordt zo omzichtig mogelijk gewerkt bij de vervanging van de riolering, zodat de bomen behouden blijven.
- Daar waar alsnog een boom uitvalt en waar in het verleden in het Spijkerkwartier uitgevallen bomen in de straten nog niet zijn teruggeplaatst, worden deze in het BGB-project herplant.
- Vervanging van de bomen zal in deze wijk niet conform het groenplan (vervanging bij 60% uitval) plaats vinden, maar zodra er van uitval sprake is.
- De riolering in de Hertogstraat/ Emmastraat, Parkstraat en Spijkerlaan/ Kastanjelaan wordt vervangen.
- Vanwege het streven om de bomen te behouden, zullen de BGB-maatregelen aan stoepen en parkeervakken in sommige gevallen niet volgens tot nu toe gehanteerde kwaliteitsnorm kunnen worden aangepakt.
- Voor de wens van de wijk om op markante plaatsen extra bomen aan te planten is vooralsnog geen geld beschikbaar. Zowel gemeente al wijk gaan op zoek naar financieringsmogelijkheden.
- De bestemming van de plantsoenen aan de Boulevard Heuvelink, zal worden aangepast zodra er weer een herziening van het Bestemmingsplan van de wijk komt. Dit aandachtspunt wordt op de signaleringslijst bestemmingsplannen gezet.
- Over de groeninrichting bij oude HBS Schoolstraat, zal de wijk contact opnemen met de ontwikkelaar.

De procesafspraken zijn:

- De Spijkerbrigade zal de afspraken zelf terugkoppelen aan de wijk. Samen met de werkgroep openbare ruimte van de wijk zijn zij verantwoordelijk voor draagvlak in de wijk.
- We gaan met de wijk meewerken aan een gezamenlijke bomenvisie.

- De bewoners zullen vroegtijdig bij de uitwerking van plannen voor de wijk worden betrokken.

Op dit moment is er nog geen concrete maatregelenkaart voorhanden. Het is voor de bewoners nu voldoende te weten waar het riool wordt vervangen en dat dit met behoud van bomen gebeurt. De uiteindelijke maatregelen kaart zal in september met de bewoners worden besproken naar verwachting kan ik u in oktober daarover informeren.

Memo

Datum : 7 februari 2023

Aan : De gemeenteraad

Van : Wethouder Bob Roelofs

Betreft : Variantkeuze Prins Hendrikstraat

Op 16 december 2022 heeft u artikel-44 vragen gesteld over de burgerparticipatie Prins Hendrikstraat en Parkstraat. Deze zijn op 24 januari 2023 door het college beantwoord. In de antwoorden staat onder meer dat de bewoners op de bewonersavond van 17 januari jl. een nieuwe variant hebben gepresenteerd, waarbij de knik in de straat behouden zou blijven. Tijdens de avond heb ik aangegeven serieus naar deze nieuwe variant te kijken en binnen een maand hier een definitief besluit over te nemen.
Zoals toegezegd in de antwoorden op de genoemde artikel44-vragen, informeer ik u hierbij over mijn besluit om te kiezen voor het laatste ontwerp van de bewoners. In de bijlage vindt u de brief die wij hierover aan de bewoners hebben gestuurd.

Aan de bewoners van
De Prins Hendrikstraat, zuidelijk deel

Datum : 6 februari 2023
Zaaknummer : 449109
Projectcode : PR202015
Contactpersoon : Arno Schuring, projectleider Spijkerbuurt
Telefoonnr. : 06 54 34 74 44

Onderwerp: Herinrichting Prins Henrikstraat

Beste bewoner,

Op 17 januari jl. vond er een bewonersavond plaats over de herinrichting van de Prins Hendrikstraat. Het oorspronkelijke doel van de avond was om met u in gesprek te gaan over de invulling van de details van het rechte ontwerp, waarvoor de gemeente had gekozen.

In de periode voorafgaand aan 17 januari bleek uit verschillende contacten met bewoners hoe zeer er wordt gehecht aan de knik in de straat. Ook namen wij kennis van de ‘Protestbrief Bewoners Parkstraat en Prins Hendrikstraat’ gericht aan de gemeenteraad, die door een deel van u is ondertekend. Deze signalen werden nogmaals bevestigd bij aanvang van de bewonersavond, toen er vanuit bewoners een nieuwe variant met knik werd gepresenteerd. Tijdens deze avond heeft verantwoordelijk wethouder Bob Roelofs toegezegd dit alternatief serieus te overwegen en binnen een maand een definitief besluit te nemen over de te realiseren variant.

Inmiddels hebben we de alternatieve variant getoetst aan onze uitgangspunten en normen. Hieruit blijkt dat dit ontwerp hier grotendeels aan voldoet. Hoewel er minder bomen terugkomen, heeft dit ontwerp wel een iets groter groenoppervlak. Daarbij is er ruimte voor fiets parkeren en voor maatwerk ten aanzien van de houders van een gehandicaptenparkeerplaats.

Aangezien een groot deel van de uitgangspunten van de gemeente van toepassing blijft en bewoners een grote voorkeur hebben voor een straat met knik, heeft de wethouder besloten om de Prins Hendrikstraat te herinrichten conform dit laatste bewonersontwerp (zie bijlage). In deze brief lichten wij toe wat dit betekent en hoe het vervolgproces eruit zal zien.

Definitieve ontwerp
In het definitieve ontwerp komen er in totaal negentien schuine parkeerplaatsen. Dat is een daling van negen parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige inrichting. Dit verlies van parkeerplaatsen is door de parkeerwerkgroep uit uw wijk als acceptabel aangemerkt. Uiteraard blijven de gehandicaptenparkeerplaatsen behouden.

De afmetingen van de parkeerplaatsen en de rijbaan voldoen in het definitieve ontwerp aan de normen die de gemeente Arnhem voor zijn straten hanteert. Dit geldt niet voor met name de noordkant van het trottoir dat 120 centimeter breed zal worden (de norm is 200 centimeter). Het trottoir aan de zuidkant wordt 195 centimeter breed. Er komen zes nieuwe bomen met een goede groeiplaats die zullen worden geplant rondom de knik. Ook de fietsnietjes worden daar gesitueerd. De ingang van de binnentuin zal zoveel mogelijk een centrale, groene uitstraling krijgen. Het totale groenoppervlakte in de straat wordt minimaal 87 vierkante meter. We zijn nog aan het onderzoeken of er aan de uiteinden van de straat extra beplanting kan worden toegevoegd, zodat de Prins Hendrikstraat een nog groener karakter krijgt.

Vervolg proces
Doordat er tijdens de bewonersavond veel tijd is besteed aan het gesprek over de variantkeuze, was er onvoldoende tijd om goed het gesprek te voeren over de uitwerking van het groen. Aangezien het planten van het nieuwe groen pas dit najaar aan de orde zal zijn, is er nog tijd om hierover met geïnteresseerden van gedachten te wisselen. Mocht u hierover mee willen denken, willen wij u verzoeken u aan te melden via gospijkerbuurt@arnhem.nl. U ontvangt dan een uitnodiging voor een bijeenkomst over dit onderwerp (medio maart 2023)

Start uitvoering
De aannemer die de herinrichting op zich neemt, is Dostal Wegenbouw. Zij zullen u in de periode van de werkzaamheden verder op de hoogte houden en voor de start praktische informatie sturen. Streven is om eind februari 2023 buiten te starten met de werkzaamheden. Als alles meezit hopen we medio juni we deze werkzaamheden af te ronden.
Mocht u vragen hebben, dan kunt u mailen naar: gospijkerbuurt@arnhem.nl .

Vriendelijke groet,

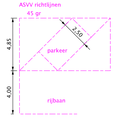


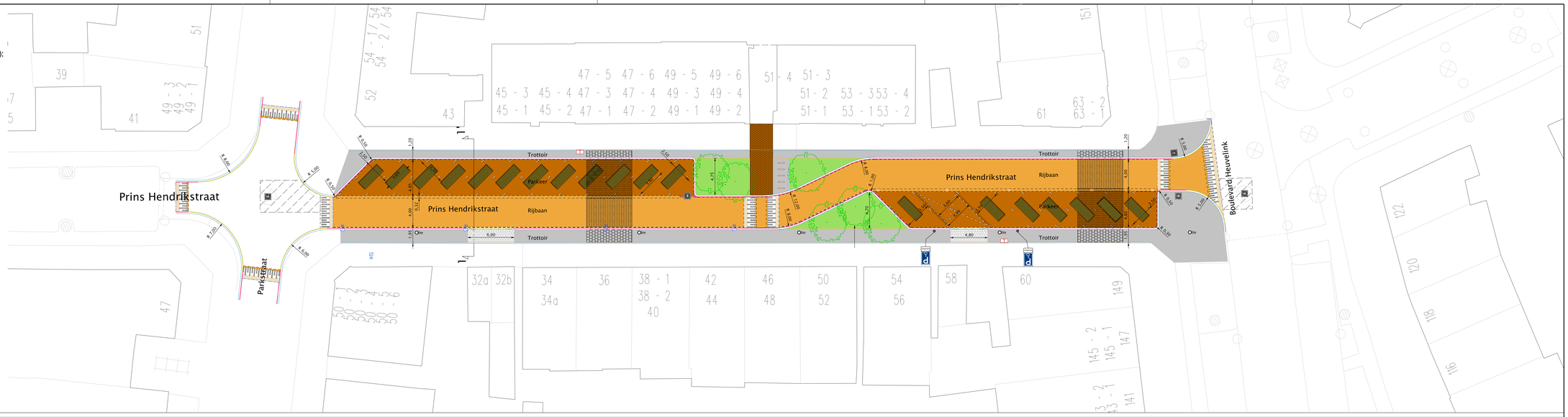
Arno Schuring,
projectleider Spijkerbuurt

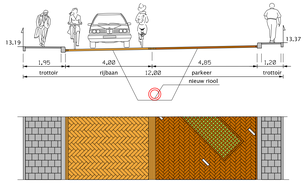
Visualisatie van Prins Hendrikstraat

Variant bewoners:

Parkeren onder een hoek 45 graden
Aantal parkeerplaatsen van 28 naar19
Afmetingen parkeren en rijbaanbreedte volgens de norm
Trottoirbreedte: 1,95 en 1,20 m niet volgens de norm(ASVVminimaal 2,0 m);
(bestaand 1,50 -1,70 m)
wegbreedte 4,0 m (ASVV minimaal)
Groen; nieuwe bomen 6 st met goede groeiplaats
groenoppervlakte minimaal 87 m2
5 x fietsnietjes
Ingang binnentuin zoveel mogelijk een centrale uitstraling gegeven







Dwarsprofiel 1=1'
Prins Hendrikstraat, nieuwe situatie
eenrichtingsweg
parkeren onder een hoek van 45
graden zonder overstek
Schaal 1:100

LEGENDA
aanbrengen

- Rijbaan
  Straatbaksteen dikformaat, geel
- Parkeer
  Straatbaksteen dikformaat, rood
- Betontegels 30x30x6, grijs
- Betontegels 30x30x8, grijs
- Trottoirband 180/200 x250 mm
- Opsluitband 100 x 200 mm
- Verlaagdeband incl. verloopband
- Groene parkeervak
- Groen
- Nieuw boom
- Fietsnietjes
- Trottoir/straatkolk
- Lichtmast
- Dwarsprofiellijn

GEMEENTE Arnhem	Eusebiusbuitensingel 53 Postbus 9200 6800 HA ARNHEM	www.arnhem.nl gemeentelijk@arnhem.nl 0900 – 1809			
Project: Onderhoud openbare ruimte Spijkerbuurt					
Onderdeel: Spijkerbuurt fase 5, Prins Hendrikstraat zuid Bovengrondse infra nieuw, variant bewoners					
Cluster: Openbare Ruimte	Afdeling: Ontwerp	Getekend: IsmaSh	Goedgekeurd: HomaMa	Datum uitgifte: 06.02.2023	Status:
Formaat: 1189 x 594 mm	Schaal: 1 : 200	Documentcode: 2022-SI-00083.dgn	Tekeningnummer: 210	Blad: 1	Aantal:

1 december 2022

Agenderingsverzoek met inspreekuitnodiging

Geachte leden van de RWG burgerparticipatie,

Gezien actuele ontwikkelingen rondom de herinrichting van het Spijkerkwartier en hier de gemoederen erg hoog oplopen tussen bewoners en gemeentelijke organisatie – ik citeer: "we hebben het idee dat we politieke tegenstanders zijn i.p.v. participanten" – lijkt het mij een goed idee om twee sprekers uit te nodigen.

De sprekers betreft de heer A. Brouwer en mevrouw A. Saris

Deels verhoogt dit de mate waarin bewoners zich betrokken voelen in de naar hun mening troebele burgerparticipatie tevens is het voor onze werkgroep een goede case-study en inhoudelijke verslaglegging van de StaVaZa rondom burgerparticipatie anno nu.

Ik zal de casus in berichtgeving aanhangen[1]

Voorstel is om deze inspreking de eerstvolgende bijeenkomst te plannen. (25 januari).

Alvast bedankt voor de consideratie.

Verblijf ik,

GAA Luurssen

[1] https://mijnspijkerkwartier.nl/berichten/gemeente-geeft-niks-om-mening-burgers

Protestbrief Bewoners Parkstraat en Prins Hendrikstraat

Gemeente Arnhem maakt burgerparticipatie onmogelijk, verbreekt eenzijdig afspraken met bewoners Parkstraat en bruuskeert bewoners Prins Hendrikstraat zuid

Geacht gemeenteraadslid,

Voor veel bewoners die de bijeenkomst op 29 november over de herinrichting van de Parkstraat hebben bijgewoond, was het een schokkende ervaring om te worden geconfronteerd met de onverhulde machtspolitiek van de gemeente Arnhem.

Een nog grotere schok was de afwijzing van de gemeente, na maar liefst 5 bewonersavonden, van het unaniem door de bewoners verkozen eigen groene plan voor de herinrichting van de Prins Hendrikstraat zuid. Dit eigen groene plan was gemaakt omdat de ontwerpen van de gemeente geen draagvlak kregen bij de bewoners. Tijdens de zogenaamde 'burgerparticipatieavonden' maakten de bewoners duidelijk dat zij de plannen van de gemeente om de Prins Hendrikstraat zuid te veranderen in een kale klinische straat met veel minder bomen en minder parkeerplaatsen niet zagen zitten.

Wij begrijpen niet dat de gemeente haar papieren werkelijkheid wil opdringen aan het in de 19e eeuw gebouwde Spijkerkwartier dat vraagt om maatwerk i.p.v. van een gemeentelijke botte bijl. Elke vorm van burgerparticipatie is door de gemeente systematisch gefrustreerd of beter geblokkeerd, want burgerparticipatie was niet de bedoeling. Dat kunnen wij nu wel zeggen. Na zes bewonersbijeenkomsten over de inrichting van beide straten heeft de gemeente Arnhem duidelijk gemaakt dat de mening van de bewoners er niet toe doet.

Minder bomen en minder parkeerplaatsen
In het noordelijke deel van de Prins Hendrikstraat werden al parkeerplaatsen onnodig weggesaneerd. De Parkstraat en de Prins Hendrikstraat zuid worden veranderd in kale straten met hier en daar een boom en minder parkeerplaatsen. Het voorlopige resultaat van de gemeentelijke bulldozer politiek is minder bomen en minder parkeerplaatsen. Voor het Spijkerkwartier betekent dit dat de bewoners te maken zullen krijgen met meer hittestress tijdens de steeds warmere zomers. De gemeente beweert dat zij het klimaat hoog in het vaandel hebben staan. Zie ook het Klimaatplan 2022 van de gemeente Arnhem. Merkwaardig genoeg geven zij hieraan invulling door het kappen van bomen en het verminderen van de hoeveelheid groen in het Spijkerkwartier. Daarnaast zal er wederom meer overlast (en dus ook meer fijnstof) ontstaan van rondrijdende auto's die een parkeerplaats zoeken.

Burgerparticipatie was niet de bedoeling; Prins hendrikstraat zuid een trieste balans
Burgerparticipatie doe je samen. Dat is alleen mogelijk als de gemeente Arnhem de wil heeft om samen te werken met de bewoners. Die wil was en is er niet. Centraal stonden voortdurend de plannen en varianten van de gemeente die met hand en tand door de gemeente werden verdedigd.

- Er is geen vooroverleg met de bewoners geweest over hun gedachten en ideeën over de inrichting van beide straten om bijv. tot een gezamenlijk inrichtingsplan te komen. De ideeën, varianten en

voorgenomen plannen van de gemeente werden voorafgaand aan bewonersbijeenkomsten niet gedeeld op de wijkwebsite MijnSpijkerkwartier.

- De bewoners kregen enkel een uitnodiging met de datum en tijd en dat het over de herinrichting van de Parkstraat of Prins Hendrikstraat zou gaan. De bewoners werden zo zonder voorafgaande kennis de bewonersbijeenkomst ingelokt. Ook na de bijeenkomsten werd het besprokene niet gedeeld op de wijkwebsite, zodat alle bewoners, ook die niet aanwezig konden zijn, kennis konden nemen van de plannen/varianten.

- Zo is het op 5 bewonersbijeenkomsten gegaan. De gemeente Arnhem gedroeg zich als pokerspeler die zijn kaarten dicht tegen de borst hield om de tegenspelers zo min mogelijk informatie te geven. Want zo werden wij als bewoners benaderd als tegenspelers en niet als participerende burgers.

- Na 3 bijeenkomsten over de Prins Hendrikstraat zuid waren de bewoners zo boos en wanhopig over het negeren van hun inbreng dat zij de wethouder bijna smeekten om burgerparticipatie. Die zegde nog 2 bewonersbijeenkomsten toe te organiseren. Maar er veranderde niets in de houding van de gemeente. Op de 4e bijeenkomst (10 oktober) ging het weer over het gemeentelijke plan om de straat helemaal te saneren, recht te trekken en hier en daar een boompje terug te planten.

Op de 5e bewonersbijeenkomst kozen de bewoners unaniem voor het eigen plan

Na 4 bijeenkomsten genegeerd te zijn, waren de bewoners het helemaal zat en besloten zelf een plan te maken met een knik in straat (ook de huidige situatie), beduidend meer groen en behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen zoals zij dat al op meerdere avonden hadden uitgesproken. Op de 5e bijeenkomst (31 oktober) presenteerde de gemeente opnieuw haar eigen plan met de recht gesaneerde straat als het plan dat het zou moeten worden. De bewoners die in grote getalen waren gekomen, hebben toen gestemd (dat had de gemeente liever niet). Unaniem kreeg het eigen plan de voorkeur van de bewoners. Daarna liet de gemeente een maand lang niets van zich horen.

Een verhulde brief

Op 9 december kregen de bewoners van de Prins Hendrikstraat een brief in de bus dat de gemeente toch haar plan dat geen draagvlak had, doorzet en het bewoners alternatief afwijst.
Een brief die bol staat van drogredenen: de straat moet weer veertig jaar meekunnen, net alsof dat met de knik in de straat niet zou kunnen. De riolering moet worden vervangen. Dat was nooit een punt van discussie. Er is volgens de papieren werkelijkheid van de gemeente onvoldoende ruimte voor fiets parkeren. De bewoners hebben meerdere malen aangegeven dat dit geen probleem is omdat er een grote af te sluiten fietsstalling aanwezig is in de straat en het overgrote merendeel van de huizen over een eigen voortuin beschikt. Het schuin parkeren zou een probleem zijn, maar wordt juist gewaardeerd in de straat. Niemand kan zich een ongeluk in de straat herinneren dat door het schuin parkeren zou zijn veroorzaakt. De mindervaliden in de straat (twee rolstoelgebruikers) hechten juist aan het schuin parkeren omdat hen dat meer ruimte geeft, maar dat wordt niet vermeld in de gemeentelijk brief. Ook wordt verhuld in de brief dat er veel minder groen in de straat terugkomt en dat nou juist het bewonersplan daar wel voor zorgt met behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen.

We voelen ons bedonderd

Daar sta je dan als participerende burger na 5 bewonersbijeenkomsten. Wij voelen ons bedonderd en voor schut gezet door de gemeente Arnhem. Had dan op de 1e bewonersavond op 1 juni gezegd dat het links- of rechtsom het gemeentelijke plan zou worden, ongeacht wat wij als bewoners er ook van zouden vinden. De gemeentelijke brief van 9 december aan de bewoners lijkt eerder geschreven als excuusbrief voor de gemeenteraad, want de bewoners weten donders goed wat er besproken is op al die avonden.

Parkstraat, de gemeente valt door de mand

De gemeente koos voor de 1e bewonersbijeenkomst voor de Parkstraat op 29 november jl. voor een andere strategie. Het werd veel bewoners direct duidelijk dat dit een door de gemeente goed voorbereide bijeenkomst was, zoals je een politieke bijeenkomst voorbereid met een bepaald gewenst doel zonder dat het merendeel van deelnemers aan de bijeenkomst zich daarvan bewust is. Zo werden in de gemeentelijke uitnodigingsbrief voor de bijeenkomst de bewoners van de Parkstraat er niet van op de hoogte gesteld dat de wethouder aanwezig zou zijn. Ook werden, net zoals bij de Prins Hendrikstraat, de plannen/varianten die de gemeente heeft met de Parkstraat niet vooraf gepubliceerd op Mijn Spijkerkwartier, zodat alleen de aanwezige bewoners er kennis van konden nemen. De rest van de bewoners van de straat weet bij het schrijven van deze protestbrief nog steeds niet wat hun boven het hoofd hangt.

De bewoners in goed vertrouwen, ook op basis van eerder gemaakte afspraken in 2014, werden ook hier dus zonder enige gemeentelijke voorinformatie de bijeenkomst ingelokt. Als een volleerd pokerspeler met de kaarten stijf tegen de borst ontvouwde de gemeente op 29 november haar strategie om haar plannen met de Parkstraat door te zetten en het verzet van de bewoners te smoren.

De gemeente legt haar kaarten op tafel

Het begon met een integere presentatie van een bomendeskundige die ons vertelde in welke staat de bomen verkeren. Volgens deze deskundige hebben veel bomen kwalen. Dat was overigens geen nieuws voor ons, dat was ons in 2014 ook al verteld. Het is ook altijd de afspraak geweest dat gevaarlijke bomen vanzelfsprekend gekapt zouden worden. De gemeente heeft er echter voor gekozen om de Parkstraat acht jaar te verwaarlozen, afgezien van het proefstuk. Overigens diezelfde boomdeskundige had ons in het wijkoverleg van 11 februari 2019 verteld dat twee derde van de bomen in de Parkstraat behouden kunnen blijven als de werkzaamheden worden uitgevoerd. Dat staat ook in de notulen van dat overleg. De boomdeskundige heeft op 29 november alleen maar bevestigd dat zich voltrekt in de bomen wat altijd al is voorspeld. De gemeente gebruikte of beter misbruikte deze integere uitleg van de boomdeskundige om de bomen allemaal te kappen, ook de nog relatief gezonde bomen. Dit betoog van de gemeente werd plotskaps ondersteund door enkele in de zaal verspreid zittende ‘toevallig’ aanwezige andere bomendeskundigen.

Machtspolitiek versus burgerparticipatie

Toen dat de bewoners niet overtuigde en zij erop wezen dat in 2014 afspraken waren gemaakt tussen de gemeente en de bewoners over het vervangen van de riolering met behoud van de bomen en geleidelijke vervanging, werd, de troefkaart, in de persoon van notabene de wethouder van participatie, Bob Roelofs (Arnhem Centraal) het woord gegeven. Die veegde in een zin de afspraken uit 2014 van tafel en gaf aan het ambtelijk advies te volgen de bomen in de Parkstraat te kappen. *(lees ook de bijlage met de persoonlijke impressie van de bewonersbijeenkomst van buurtbewoner Michiel Jonker)*

De Parkstraat is acht jaar verwaarloosd

Na acht jaar de Parkstraat te hebben verwaarloosd, afgezien van het proefstuk dat notabene bewees dat de riolering met behoud van de bomen kan worden vervangen, verbreekt de gemeente eenzijdig de gemaakte afspraken met de bewoners. Veel bewoners waren ontdaan en de emoties laaiden begrijpelijk op. De wethouder van participatie maakte in een klap een eind aan het vertrouwen in de gemeente en de burgerparticipatie, want alleen de gemeentelijke plannen in verschillende varianten bleken bespreekbaar. Daar mogen wij dan in januari en februari ja of ja tegen zeggen want die staan van tevoren al vast. Inbreng van de bewoners wordt met een glimlach aangehoord en vervolgens terzijde geschoven, desnoods middels een machtwoord van de wethouder.

De SUV-parkeervaknorm als randvoorwaarde

En wat is nu de **ware reden** dat de gemeente zo halsstarrig aan haar eigen plannen vasthoudt, bewonersplannen **blokkeert** en maatwerk onmogelijk maakt? In het begin van de brief aan de bewoners van de Prins Hendrikstraat onthult de gemeente dat het plan van de bewoners niet zou voldoen aan de randvoorwaarden van de gemeente. Dat wordt verder niet omschreven in de brief, maar zowel de bewoners van de Prins Hendrikstraat als de Parkstraat weten ondertussen dat de **nieuwe gehanteerde parkeervaknorm (2.50 meter breed en 6 meter lang)** die door de gemeente zelf is opgelegd, het schuin parkeren in de Prins Hendrikstraat ondoenlijk maakt omdat er dan zeker 10 parkeerplaatsen wegvallen. Dat is ook de achterliggende gedachte voor het volledig kaalkappen van de Parkstraat omdat de gemeente anders niet met de ruimte uitkomt om deze enorme parkeerplaatsen te realiseren. Dat is ook de reden dat in het brede deel van Parkstraat waar oorspronkelijk 54 bomen stonden (zijn er nog 40 over) er in de gemeentelijke plannen veel minder bomen terug worden geplant. Dus niks vergroening maar **verstening**. Net zoals in de Prins Hendrikstraat zuid. De huidige parkeerplaatsen in beide straten zijn nu 2 meter breed en max 5 meter lang. Deze zelfopgelegde parkeervaknorm (de SUV-norm) die niet wettelijk verplicht is, is **slechts een aanbeveling** van het kennisinstituut CROW: Aanbevelingen Stedelijke Verkeersvoorzieningen (ASVV).

Het Spijkerkwartier waar de ruimte schaars is, heeft geen behoefte aan de SUV-norm voor parkeerplaatsen van 2.50 meter breed en 6 meter lang

Over het geleidelijk vervangen van voor de omgeving gevaarlijke bomen in de Parkstraat waren wij als bewoners ons acht jaar geleden al bewust. Als de gemeente de straat niet had verwaarloosd en bomen had terug geplant, had de straat er nu al heel anders bijgestaan. Het resultaat is hoe dan ook, dat als er niets verandert, er minder bomen en minder parkeerplaatsen terugkomen in de Parkstraat.
In de Prins Hendrikstraat (zuid) wordt dat op de gemeentelijke tekening - dd. 14122022 - betreffende de herinrichting van de straat al duidelijk. Het resultaat is minder bomen en minder parkeerplaatsen. Het dogmatisch vasthouden aan die parkeervak normen van 6 meter lang in onze straten heeft alleen maar nadelen, zowel voor de parkeerders als de bomenliefhebbers. Ook de gemeente worstelt daarmee zien wij op de bewuste tekening, want daarin wijken zij zelf ook af van de 6 meter norm door 5.50 meter parkeervakken te creëren. Waarom dan niet even overleggen met de bewoners over de inrichting van de straat en waarom niet het Pr Hendrikstraat plan van de bewoners omarmen dat al die nadelen niet heeft?

Voor het creëren van een dubbel bomenrij in de Parkstraat (zoals nu het geval is) om hittestress tegen te gaan is gewoonweg geen ruimte meer als de gemeente star blijft vasthouden aan die SUV-norm. **Dit probleem doet zich niet voor als de gemeente zich in overleg met de bewoners flexibel opstelt bij de maatvoering van parkeerplaatsen en boomspiegels creëert die minimaal nodig zijn om bomen in gezonde**

conditie te houden. Het is nu eenmaal passen en meten in onze 19e-eeuwse wijk. Dan is het mogelijk om in het brede deel van de Parkstraat een mooie gesloten bomenrij met voldoende parkeerplaatsen te realiseren om daadwerkelijk hittestress tegen te gaan.

Vertrouwen geschonden

Kortom, feitelijk verbreekt de wethouder voor die nieuwe SUV-parkeervaknormen eerder gemaakte afspraken tussen bewoners van de Parkstraat en de gemeente; maakt de gemeente burgerparticipatie onmogelijk en zet de gemeente het vertrouwen van de bewoners op het spel. Hoever gaat de gemeente om zich te blameren voor een norm die geen norm is, maar een aanbeveling?

De gemeenteraad kan het geschonden blazoen van de gemeente Arnhem herstellen

Wat is er misgegaan en gaat nog steeds mis, want er komen nog 3 bewonersavonden in januari en februari (2 voor de Parkstraat en 1 voor de Prins Hendrikstraat zuid) De wethouder heeft weliswaar zijn keuze gemaakt, maar de gemeenteraad kan hem weer op het goede pad brengen door de obstructie tegen burgerparticipatie op te heffen (met name de parkeervaknorm) en maatwerk bij de herinrichting van de straten in onze 19e-eeuwse buurt samen met de bewoners mogelijk te maken.

Verontruste bewoners van de Prins Hendrikstraat en Parkstraat:

Monique Kuijpers	Sebastian Vargas	Vera van Belle
Eunice Pleumeekers	Jelske de Kraker	Dick Zegwaart
Arnold Brouwer	Berna Lohman	Janus Raaijmakers
Willibrord Keesen	Rob van Buuren	Marion Matser
Peter Verton	Joke kant	Johan van Aar
Rob Brand	Esmee van den Akker	Anja scholten
Leo Vleeshouwers	Tekla Voskamp	Jeannette Kiezenberg
Carel Lanters	Judith van den Brink	Jantine de Lange
Anett Stufkens	Henny de Monnink	Esther Peek
Manon Roozen	Freek van der Linden	Charlie Cappetti
Fred Hubers	Sanne Rijnaarts	Flavieke de Coninck
Anita Salemink	Jeroen Lutters	Hans van den Brink
Mario Kraaijenzang	Anne Elise Saris	Ineke van Chastelet

Bewoners omliggende straten Spijkerkwartier:

Peter van Eldik	Anja Stronckse	Laurens Kling
Carel Lojenga	Kevin Eikenaar	

Arnhem, Spijkerkwartier
21 december 2022

Bijlage:

Persoonlijke impressie van buurtbewoner Michiel Jonker over het verloop van de bewonersbijeenkomst herinrichting van de Parkstraat 29 november 2022

Noot: Michiel geeft aan dat zijn impressie alleen gaat over wat er gebeurde in de wisselwerking tussen de vertegenwoordigers van de gemeente en de bewoners. De inhoudelijke inbreng van bewoners en gemeentefunctionarissen heeft hij in deze impressie zoveel mogelijk buiten beschouwing gelaten.

De avond begon ermee dat de gespreksleider vertelde dat er na de inleiding van twee functionarissen (één door de gemeente ingehuurde boomdeskundige over de huidige situatie m.b.t. bomen, één gemeenteambtenaar over de overige aspecten van de plannen), ruimte zou zijn voor dialoog en overleg. Even later bevestigde de gemeenteambtenaar, na kritische vragen van bewoners, dat er ambtelijk tot dusverre alleen een advies aan de bestuurders (het College met Bob Roelofs en andere wethouders) was opgesteld, en dat er dus nog serieus overleg tussen bewoners en de gemeente mogelijk was over de plannen.

Defensieve opstelling van de gemeente
Er volgde een steeds roeriger avond, waarin een hele reeks bewoners aangaf dat ze weinig vertrouwen hadden dat de gemeente, in tegenstelling tot het verleden, deze keer wel open en eerlijk zou handelen. Sommige bewoners hadden een geschiedenis met onbetrouwbaar gedrag van de gemeente die terugging tot ver in het verleden, bijvoorbeeld tot het begin van de planvorming over de Parkstraat in 2011. De vertegenwoordigers van de gemeente gingen hier niet op in, maar schoten in het defensief. Ze gingen verdedigen dat het huidige ambtelijke plan inhoudelijk goed was en er eigenlijk geen andere oplossing was.

Een aantal bewoners trapte in de valkuil om zich mee te laten slepen in een discussie over de merites van dit nieuwe plan (kort samengevat: "alle huidige bomen weghalen en opnieuw beginnen") versus een eerdere, niet-nagekomen gemeentelijke toezegging (uit 2014, kort samengevat: "gefaseerde vervanging van de huidige bomen"). Een aantal andere bewoners constateerde dat er sprake was van een op ervaringen gebaseerd ontbreken van vertrouwen en probeerden daarover met de gemeente in gesprek te komen. Dit lukte niet. Want ook over dit onderwerp reageerden de vertegenwoordigers van de gemeente defensief.

Slechte ervaringen gebagatelliseerd
In plaats van ruiterlijk te erkennen dat de bewoners jarenlange, slechte ervaringen hebben met gemeentefunctionarissen wiens woorden en daden niet met elkaar stroken, en in plaats van te benoemen dat dat voor het overleg en de participatie op dit moment en in de toekomst relevant is, werd dat door de gemeentefunctionarissen weggewuifd met opmerkingen als "In het verleden zijn er wel eens dingen niet goed gegaan, maar nu doen we dat anders. We moeten naar de toekomst kijken." Als bewoners dan zeiden dat ze dit in het verleden ook vele malen hadden gehoord, maar dat het daarna gewoon opnieuw niet goed was gegaan, bleven de gemeentefunctionarissen herhalen dat het dit keer wel goed zou gaan, en dat de bewoners "vertrouwen moeten hebben". De bewoners voelden zich op die manier niet gehoord.

Woordbreuk gemeente Arnhem
Na elk retorisch middel dat de gemeentefunctionarissen inzetten om het onderwerp "ontbrekend vertrouwen" terzijde te kunnen schuiven, werd de sfeer in de zaal werd nog ontevredener en wantrouwiger. Uiteindelijk verwees de ambtenaar die het ambtelijke advies had gepresenteerd, naar Bob Roelofs als

wethouder die op de bijeenkomst aanwezig was. Roelofs vertelde dat hij eerlijk wilde zijn en dat er nu eenmaal een keer "knopen moeten worden doorgehakt". Hij **onthulde dat de beslissing over het plan eigenlijk al genomen was**. Hij presenteerde dat als een moedige stellingname van zijn kant. Maar voor de bewoners die naar een bijeenkomst waren gekomen waar zij verwachtten te "participeren" in de gedachtenvorming, en die een uur geleden, aan het begin van die bijeenkomst, **nog hadden gehoord dat er op dit moment alleen een "ambtelijk advies" lag**, vormde Roelofs' onthulling natuurlijk een bevestiging van hun talloze eerdere slechte ervaringen met de gemeente. Namelijk dat de gemeente haar plannen gewoon doordrukt, zonder echte burgerparticipatie, en alleen lippendienst bewijst aan "goed overleg met burgers" of aan "burgerparticipatie". Roelofs veegde de opmerkingen van omwonenden over het ontbreken van participatie van tafel door te zeggen dat "er al een lang proces aan het plan vooraf is gegaan. We zijn er al sinds 2011 mee bezig." Hij negeerde opmerkingen van bewoners over de slechte kwaliteit van juist dat proces, het langdurig niet-communiceren van de gemeente tijdens die periode en het niet nakomen van de gemeente van afspraken die in 2014 met de bewoners waren gemaakt en ook op schrift waren gesteld. Namelijk afspraken over het geleidelijk vervangen van bomen die aan het einde van hun levenscyclus zijn.

Façade

In plaats daarvan sprak Roelofs van een "unieke kans" omdat er juist op dit moment gemeentelijk budget beschikbaar is om een goed plan uit te voeren. Hij negeerde vervolgens de riposte van enkele bewoners dat het juist nu aanwezig zijn van gemeentelijke budget "geen toeval" is, en dat als de gemeente jarenlang niets heeft gedaan (dus bomen niet heeft vervangen - behalve één boom in dat proefvak), het geen wonder is dat er nu budget is "opgespaard". Het vertrouwen bij een groot deel van de aanwezigen in de zaal, inclusief mij, was nu helemaal weg. Ik roerde mijn stem één keer en stelde aan Roelofs de vraag hoe de gemeente, na alle eerdere slechte ervaringen van bewoners met niet-nagekomen toezeggingen en non-communicatie, bewoners ervan zou kunnen overtuigen dat het deze keer wèl goed zou gaan. Roelofs ging niet in op die vraag van mij. Enkele bewoners liepen walgend weg uit de zaal. Dit hadden ze al zo vaak meegemaakt: een gemeente die beweert "open te staan voor overleg en participatie", maar die achter die dunne façade van lippendienst een onaanspreekbare houding aanneemt en een eigen, bestuurlijke monoloog blijft herhalen.

Burgerparticipatie onmogelijk gemaakt

Bewoners zien zich dan geconfronteerd met een ondoordringbare bestuurlijke bubbel, waarbinnen zich een andere wereld bevindt waarin het bestuur, achter een glazen wand, vasthoudt aan een bepaald positief zelfbeeld over het eigen handelen, de eigen redelijkheid en de eigen attitude. Bewoners zien dan een bestuur dat zoekt naar handvatten om bewoners te kunnen framen en wegzetten als "onredelijk" en "moeilijk aanspreekbaar", als excuus voor het doordrukken van een bestuurlijk en ambtelijk geconcipieerd plan. Dit staat los van de vraag naar de "objectieve" kwaliteit van zo'n plan. Het plan is hoe dan ook in bestuurlijk isolement tot stand gekomen.

Bevindingen in informele gesprekken na afloop

Na afloop van het officiële programma bleven er nog enkele mensen napraten. Ik kreeg de gelegenheid even kort met Roelofs te praten en probeerde hem het verschil uit te leggen tussen het als bestuurder "een knoop doorhakken" aan het eind van een serieus participatieproces, en "een knoop doorhakken" zonder dat er serieuze, oprechte, vertrouwenwekkende participatie heeft plaatsgevonden.

Ik kwam er bij hem niet doorheen. Hij bleef verwijzen naar "het proces dat al sinds 2011 heeft plaatsgevonden", zonder te willen ingaan op de vraag wat er dan in dat "proces" eigenlijk is gebeurd. Alsof

het aantal jaren dat het proces geduurd heeft, iets zou zeggen over de mate waarin bewoners hebben kunnen participeren. Dat is niet zo. Ik vroeg Roelofs waarom de gemeente deze bijeenkomst dan niet vanaf het begin een **“informatiebijeenkomst”** had genoemd, waarin een reeds door het bestuur en ambtenaren genomen besluit aan bewoners zou worden toegelicht, met gelegenheid voor vragen maar niet voor dialoog. Nu was ons een mogelijkheid voor "burgerparticipatie" en "dialoog" voorgespiegeld, die grotendeels een wassen neus bleek te zijn. Dat is geen handig verwachtingenmanagement.

Autoritaire bestuursstijl versus burgerparticipatie
Het echte probleem is niet dat bewoners moeilijk aanspreekbaar zouden zijn, maar dat ze door gemeentefunctionarissen als moeilijk aanspreekbaar worden opgevat en geframed als ze niet gehoorzaam ja en amen zeggen tegen de wensen van gemeentefunctionarissen. Wat wij hier zien is autoritarisme in opkomst, maar dat wordt deels verhuld met retoriek over "burgerparticipatie". Steeds meer burgers prikken daardoorheen en constateren dat het gepraat over burgerparticipatie, en de opname daarvan in een nieuwe wet (de Omgevingswet) op de huidige manier een wassen neus is.

Burgerparticipatie als toneelstuk
Zolang bestuurders en ambtenaren een glazen wand om zich heen optrekken, zullen formele wetten die dialoog en burgerparticipatie voorschrijven, alleen leiden tot het opvoeren van een toneelstuk van burgerparticipatie. Dit toneelstuk kan steeds verder worden verfijnd, en er kan in een rijk land zoals Nederland steeds meer budget voor dat theatergebeuren worden vrijgemaakt. Maar uiteindelijk verandert dat niets aan het feit dat het een toneelstuk is zolang het bewustzijn bij bestuurders en ambtenaren ontbreekt over de manier waarop zij zelf een werkelijke dialoog en werkelijke participatie onmogelijk maken. Burgers die in die situatie erop wijzen dat er sprake is van een toneelstuk, maar niet van echte participatie, zullen dan worden weggezet als lastig en moeilijk aanspreekbaar - niet alleen door bestuurders en ambtenaren, maar ook door andere burgers die snelle, technische oplossingen willen en geen binding meer ervaren met een cultuur van democratische participatie.

Dit is hoe democratie in Nederland ten onder gaat, *"not with a bang, but with a whimper".* De mogelijkheid van echte burgerparticipatie wordt door het bestuur onbewust of halfbewust gesaboteerd, en vervolgens wordt het mislukken ervan aangegrepen om te impliceren dat burgerparticipatie niet realistisch is en er dus een autoritaire benadering ("knopen doorhakken") moet worden gevolgd om goede resultaten te behalen.

Je kunt een keer in de vier jaar stemmen
Tijdens het officiële gedeelte, maar vooral tijdens het informele napraten, verwees Roelofs naar het feit dat we in Nederland een "representatieve democratie" hebben met gekozen volksvertegenwoordigers, waarvoor burgers eens in de vier jaar hun stem kunnen uitbrengen. Die gekozen bestuurders moeten vervolgens "knopen doorhakken". Het was voor mij een verrassing dat hij, nota bene als wethouder met "burgerparticipatie" in zijn takenportefeuille, onder druk van de gisterenavond geuite kritiek zijn toevlucht nam tot een dergelijke, minimalistische opvatting over wat democratie is, en tot een autoritaire benadering van de zaak ("knopen doorhakken").

Vertrouwensbreuk ook in Arnhem
De hele aanleiding voor het opstellen van de Omgevingswet is nu juist dat steeds meer mensen binnen en buiten het bestuur beseffen dat eenmaal per vier jaar een hokje aanvinken op een stembiljet, niet voldoende is om te kunnen spreken van "democratie". Via formele stemprocedures krijgt het bestuur niet

voldoende feedback om bij de les te worden gehouden ter preventie van willekeur en machtsmisbruik. Het bestuur (nationaal en lokaal) heeft wel degelijk gezien dat er een vertrouwensbreuk aan het ontstaan is tussen bestuur en bevolking, die de legitimiteit van het bestuur begint aan te tasten. Het bestuur probeert die vertrouwenskloof te dichten met nieuwe bepalingen over verplichte burgerparticipatie voorafgaand aan bestuurlijke besluitvorming. Wat bestuurders en ambtenaren echter niet lijken te beseffen, is dat zulke nieuwe bepalingen alleen het beoogde effect zullen hebben als bestuurders en ambtenaren zich psychisch bewust worden van wat participatie en dialoog werkelijk inhouden en van hen vergen.

Over dit laatste valt nog veel meer te zeggen, maar het is waarschijnlijk vruchtbaarder om dat in een meer besloten setting te doen.

Michiel Jonker

GEMEENTE Arnhem

Aan de leden van de raad

Datum : 28 maart 2023
Zaaknummer : 95987 en 102902
Contactpersoon : Jeanette Krol
Telefoonnummer : 026 3774312

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Prins Hendriksraat en het Spijkerkwartier

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid G.A.A. Luurssen van de fractie Forum voor Democratie heeft ons op 31 januari en 7 februari 2023, schriftelijke vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over de Prins Hendriksraat en het Spijkerkwartier. Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

Vragen gesteld op 31 januari jl.

I. *Welke objectieve, feitelijke onderbouwing kan het college geven voor de verwachting van de wethouder dat er sprake zou zijn van een extra aansprakelijkheidsrisico in geval van parkeervakken van (iets) minder dan 2.50 meter breed?*

Dat risico ontstaat als de gemeente afwijkt van de CROW normen (waaronder ASVV: Aanbevelingen voor Stedelijke Verkeersvoorzieningen). Wij zien geen argumenten om van deze normen af te wijken. Aangezien we, net als andere gemeenten, uitgaan van de CROW normen is niet te verwachten dat zich een extra aansprakelijkheidsrisico zal voordoen.

II. *Kan het college aangeven hoe vaak de gemeente Arnhem aansprakelijk is gesteld (sinds 2017, gespecificeerd per kalenderjaar) voor schade aan geparkeerde auto's:*
   a. *in het algemeen in Arnhem,*
   b. *specifiek in de Pr Hendrikstraat zuid?*
   c. *In welke van die aansprakelijkheidszaken speelde de breedte van een parkeervak een rol?*
      i. *Hoeveel van die aansprakelijkheidszaken zijn ontvankelijk verklaard?*
      ii. *Hoeveel van die aansprakelijkheidszaken heeft de gemeente verloren c.q. gewonnen?*

a) Er zijn geen casussen bekend waarbij de gemeente aansprakelijk is gesteld vanwege de breedte van parkeervakken. De parkeergarages en parkeervelden voldoen ook aan de CROW/NEN maatvoering.
b) De gemeente is niet aansprakelijk gesteld voor parkeerschades in de Pr. Hendrikstraat.
c) Niet van toepassing.

Vragen gesteld op 7 februari jl.

I. *Is de wethouder het eens dat met het voorgenomen beleid in het centrumgebied minder parkeermogelijkheden zullen ontstaan?*

De genoemde aantallen te vervallen parkeerplekken voor de Parkstraat zijn niet juist. Het ontwerp laat een terugloop zien van 118 parkeerplaatsen naar 115 parkeerplaatsen.
Er is nu nog niets te zeggen over wat de consequenties zijn van “voorgenomen beleid”. Het komend halfjaar wordt er nieuw parkeerbeleid gemaakt. Dit in samenhang met het Duurzaam Mobiliteitsplan. Voor het hierbij te volgen proces ligt een Startnotitie Participatie voor bij de raad.

II. *Is de wethouder op de hoogte en eens dat een natuurlijke reactie van mensen is om elders te parkeren in de stad zoals bijvoorbeeld het Spijkerkwartier?*

Over het algemeen zien we dat mensen proberen om zo dicht mogelijk bij de bestemming te parkeren. We zien vaak extra parkeerdruk net buiten het betaald en/of gereguleerd parkeren-gebied. Dat heeft ook te maken met (de hoogte van) parkeerkosten. In het Spijkerkwartier is sprake van vergunning-parkeren en betaald parkeren. Het effect dat bezoekers van het centrum voor parkeren uitwijken naar het Spijkerkwartier is daarom niet waarschijnlijk.

III. *Is de wethouder het eens dat met in achtneming van punt 2 – en het feit dat er niet minder mensen zullen gaan wonen in het Spijkerkwartier – een vermindering van parkeerplaatsen druk legt op de beschikbaarheid van parkeerplekken en daarmee het parkeerbelang van bewoners?*

We weten niet of het aantal bewoners in het Spijkerkwartier toe zal nemen. De algemene tendens is dat er steeds minder mensen per woning zijn, een afname zou dus ook kunnen. Daarnaast gaat het om het aantal bewoners dat in het bezit is van een auto. We vinden het acceptabel dat het aantal parkeerplaatsen beperkt vermindert (zie ook punt IV)

IV. *Kan, met dien verstande, de wethouder toezeggen en/of de raad informeren over hoe de verloren parkeerplekken opgevangen gaan worden in het Spijkerkwartier?*

Er is niet de intentie om verloren parkeerplaatsen te compenseren. Met het door de raad vastgesteld parkeerplan voor het Spijkerkwartier (2017) is aangegeven dat beoogd wordt het aantal parkeervergunningen en parkeerplaatsen op straat in een periode van 5 tot 10 jaar terug te dringen. Met als doel om de kwaliteit te verbeteren door ruimte te scheppen voor groen, voetgangers, fietsers en spelende kinderen.
Zoals aangegeven bij het antwoord op punt I is nieuw parkeerbeleid voor de stad in voorbereiding.

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

de secretaris,	de burgemeester,
J.H. de Baas	A. Marcouch

Aan: Gemeenteraad van Arnhem
Van: Michiel Jonker
Datum: 7 december 2023
Onderwerp: **Inbreng bespreking agenderingsverzoek Parkstraat en Prinshendrikstraat Zuid**

> *"Onverschilligheid is de meest essentiële eigenschap om succes te kunnen hebben in de politiek."*
>
> François Mitterrand
> (president van Frankrijk)

Geachte gemeenteraadsleden en geacht College van B&W,

Voor uw 'Politieke Avond' op 13 december aanstaande heeft uw raad op initiatief van de fractie van de partij Forum voor Democratie (FvD) een bespreking geagendeerd van de gang van zaken in 2022/2023 bij de voorbereiding van ruimtelijke maatregelen in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid. Doel van het agenderingsvoorstel is een evaluatie van wat er gebeurd is, en 'indien nodig' een besluit tot maatregelen om bepaalde zaken te corrigeren. Graag wil ik daarvoor schriftelijke inbreng leveren.

Inhoudsopgave

1 Samenvatting van het gemeentelijke schijnparticipatiebeleid

2 Wat ging er mis bij de participatie in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid?

3 De oorzaak van het probleem: houding en bewustzijn van gemeentefunctionarissen

4 Een nieuwe processtructuur (zoals het "burgerberaad") biedt geen oplossing

5 Concrete maatregelen voor herstel

* * *

1 Samenvatting van het gemeentelijke schijnparticipatiebeleid

Autoritair. Als het bestuur van de gemeente Arnhem er openlijk voor zou uitkomen dat het kiest voor een autoritaire, regenteske, ondemocratische manier van besturen, dan zou de wijze van besluitvorming over de maatregelen in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid geen enkel probleem zijn geweest, en zou de bespreking ervan op deze "Politieke Avond" niet nodig zijn.

In dat geval zou het gemeentebestuur top-down een aantal beslissingen hebben genomen over de toekomstige ruimtelijke inrichting van de straten. Eventuele bezwaren van de bewoners zouden conform het gemeentelijke beleid zijn genegeerd. Een ambtelijke projectleider zou opdracht hebben verleend aan de aannemers, die de genomen besluiten omzetten in fysieke feiten in de betreffende straten. Daarmee zou de klus geklaard zijn. En daarmee zou de kous af zijn geweest.

Het probleem is ontstaan doordat het Arnhemse gemeentebestuur, gesteund door het overgrote deel van uw gemeenteraad, enerzijds probeert de schijn te wekken dat serieuze, betekenisvolle burgerparticipatie door u wordt gewenst, terwijl datzelfde gemeentebestuur anderzijds op alle belangrijke punten zelf wil blijven bepalen wat de uitkomst is van zo'n participatieproces.

Dat kan niet allebei tegelijk. Je kunt aan burgers geen serieuze invloed geven op besluitvorming als je die invloed tegelijkertijd niet uit handen wilt geven. Om politieke redenen en omdat er nationaal (met de Omgevingswet) een verplichting tot het organiseren van participatie is geschapen, doet de gemeente Arnhem nu alsof zij participatie organiseert, en heeft dit ook op papier gezet als "beleid", terwijl het gemeentebestuur en een meerderheid van uw raad dat eigenlijk niet echt lijken te willen. Alleen wilt u zich er niet bewust van zijn dat u dat eigenlijk niet wilt. U wilt graag van u zelf geloven dat u oprecht streeft naar serieuze burgerparticipatie.

De gemeente Arnhem probeert deze ***spagaat tussen schijn en werkelijkheid*** op te lossen met behulp van verschillende instrumenten waarmee ***schijnparticipatie*** wordt gerealiseerd:

- Het gemeentebestuur heeft ***"participatiebeleid"*** op papier gezet - dus mooie woorden, die door uw raad zijn goedgekeurd en bekrachtigd.
- Het gemeentebestuur heeft in dat beleid de nadruk gelegd op het creëren van ingewikkelde ***processtructuren***. Door de processtappen van deze structuren formeel en ritueel te volgen, probeert het gemeentebestuur een illusie te scheppen (en daar ook in te geloven) dat er "participatie" zou hebben plaatsgevonden;
- Tegelijk wordt deze processtructuur zo ingericht, dat de bewoners geen werkelijke invloed krijgen op de uitkomst van het proces, maar ***"gecoacht", gemanipuleerd en getrechterd*** worden om in te stemmen met een door het gemeentebestuur gewenste uitkomst.
- Om dit te maskeren, krijgen bewoners wel de mogelijkheid om keuzes te maken met betrekking tot kleine details, als een soort ***strooigoed*** waarmee het gemeentebestuur hun de illusie verschaft dat ze echte invloed hebben op de uitkomst.
- De nieuwste processtructuur (het zogeheten "burgerberaad" waarmee uw raad recent heeft ingestemd - zie verderop in paragraaf 4) is zo ingericht dat kritische burgers kunnen worden ***buitengesloten*** **en gemarginaliseerd**.
- Als het proces desondanks niet naar de wens van het gemeentebestuur verloopt, wordt de ***processtructuur op bepaalde momenten in de praktijk genegeerd*** (er wordt op ambtelijk of soms wethouderlijk niveau van afgeweken), en vervolgens wordt er ontkend en/of genegeerd dat ervan is afgeweken.
- Binnen stadswijken worden er met behulp van gemeentelijke subsidies ***cliëntelistische netwerken*** opgezet (ik heb die eerder "wijkelitegroepjes" genoemd). De sleutelpersonen in deze netwerken zijn wijkbewoners die drie ***belangenverstrengelde rollen*** vervullen:
  -- Ze worden geacht ***"de stem van de wijk"*** te vertegenwoordigen en het gemeente-bestuur op die manier informeel te kunnen adviseren hoe weerstand tegen de wensen van het gemeentebestuur binnen de wijk kan worden weggenomen;
  -- Ze hebben grote invloed op de ***verdeling van het gemeentelijke subsidiegeld***, dat dan ook met name naar hun eigen projecten en activiteiten stroomt;
  -- Ze bepalen de ***agenda en de toonzetting van onderlinge overleggen*** van bewoners, waardoor ze de opinie van bewoners kunnen masseren. Ook bepalen ze de teneur en de tegen het politieke aanleunende inhoud van ***wijkkrantjes*** die bewoners gratis in de brievenbus of de mailbox krijgen. Die bevatten steeds meer "nudging".

2 Wat ging er mis bij de participatie in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid?

Feedback achteraf genegeerd

Wat er mis ging bij de door de gemeente Arnhem in naam nagestreefde "participatie" over de maatregelen in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid, heb ik beschreven in twee notities:

- *Schijnparticipatie in Arnhem* (27 februari 2023, gericht aan de werkgroep Burgerparticipatie van uw raad). Hierin deed ik verslag van drie mislukte participatieprocessen, waaronder die van de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid;

- *Burgerparticipatie of cliëntelisme?* (25 maart 2023, gericht aan uw raad). Hierin gaf ik, conform de gemeentelijke procedure, mijn zienswijze op de door het gemeentebestuur opgestelde Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid.

Ik was door bewoners van beide straten uitgenodigd om als relatieve buitenstaander het laatste deel van het participatieproces te observeren, omdat er in het eerste deel al het één en ander was misgegaan. In deze documenten heb ik een aantal observaties beschreven.

Beide documenten zijn opgenomen in het gemeentelijke bestuursinformatiesysteem, maar vanwege het feit dat dat systeem niet altijd even laagdrempelig is, voeg ik ze voorzorgshalve opnieuw hierbij, zodat u niet hoeft te zoeken.

Elk van beide documenten bevat een serieuze, met feiten onderbouwde analyse van hoe de gemeente Arnhem in werkelijkheid met participatie omgaat, en ook adviezen ter verbetering. Van uw gemeenteraad als geheel en van het gemeentebestuur kreeg ik ***geen enkele reactie***, en naar ik heb begrepen, zijn die analyses van mij ***in uw raad ook niet besproken***. Wat denkt u dat een dergelijke ***onverschilligheid*** van uw kant doet met mijn indruk over de vraag of het überhaupt zinvol is om als burger te participeren?

Uw raad en het gemeentebestuur hebben op dit punt elke geloofwaardigheid verloren.

Wel kreeg ik van één politieke partij, namelijk FvD, een korte reactie, en nadien het bericht dat FvD de gang van zaken rond de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid alsnog had geagendeerd voor bespreking in uw raad. Uit respect voor deze handelwijze van FvD, die kennelijk als enige partij burgerparticipatie en substantiële democratie serieus nam, stuur ik nu mijn huidige inbreng aan uw raad toe, ten behoeve van die bespreking. Als FvD er niet was geweest, zou ik het zinloos hebben gevonden. Uw raad kijkt er toch niet naar. U gaat geen dialoog aan met mij als burger, ondanks alle moeite die ik heb gedaan, en ondanks de kwaliteit van mijn bijdragen.

Voor de duidelijkheid het volgende. Op nationaal niveau verschil ik met FvD sterk van mening over bepaalde onderwerpen, bijvoorbeeld onze omgang met het milieu en de omgang van Nederland met ons verleden als kolonisator. Maar hier op lokaal niveau in Arnhem, waar het gaat om burger-participatie in deze concrete casussen, heb ik als burger alleen bij FvD een betrokken en actieve houding gezien. Al die andere partijen die zich "democratisch", "rechtsstatelijk" en "sociaal" noemen, en die vaak forse kritiek op FvD hebben, lieten het toen puntje bij paaltje kwam, afweten.

Participatie tijdens de rit gesaboteerd

Kort samengevat ging er het volgende mis tijdens de participatietrajecten met betrekking tot de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid:

Inhoudelijke belangen. In beide straten ging het om een afweging tussen de volgende belangen:

- vernieuwing riolering, incl. grondwerkzaamheden (door ieder erkend als noodzakelijk);
- herinrichting van de straat (wens van het gemeentebestuur);
- behoud van het aanzien en de sfeer van de straat (wens van bewoners);
- behoud en/of herplant van bomen (wens van bewoners);
- behoud van zoveel mogelijk parkeerplaatsen (wens van bewoners);
- vermindering van parkeerplaatsen (aanvankelijk onder de radar gehouden wens van het gemeentebetuur, later door bewoners ontdekt en onthuld).

Parkstraat. Aan het einde van een participatiebijeenkomst gaf de gemeentelijke participatie-wethouder (Bob Roelofs) aan dat de gemeente eigenlijk al voorafgaand aan die bijeenkomst een besluit had genomen. De wethouder verdedigde deze gang van zaken als een vorm van "eerlijkheid" van de gemeente. Hiermee verloren hij en het gemeentebestuur dat hij vertegen-woordigde, elke geloofwaardigheid bij de bewoners. Voorafgaand had de gemeente zich over deze vorm van misleidende communicatie laten adviseren door het met het gemeentebestuur vernetwerkte, cliëntelistische wijkelitegroepje "de Spijkerbrigade". De leiding van dat groepje had kennelijk geadviseerd dat de gemeente minder weerstand bij de bewoners zou wekken als de gemeente de bewoners tijdens de bijeenkomst in de waan zou laten dat ze konden participeren.

Prinshendrikstraat Zuid. Na een participatieproces dat door bewoners niet als "vrij", maar als door de gemeente gemanipuleerd werd ervaren, stemde de gemeente in met nieuwe bijeenkomsten. In november 2022 kwamen bewoners met een door hen zeer breed gedragen, optimaal voorstel voor de inrichting van de straat. De participatie-wethouder (Roelofs) veegde dit voorstel van tafel omdat het volgens de regels niet zou kunnen, hetgeen niet waar bleek te zijn (het ging niet om regels maar om een CROW-advies dat soms ook door de gemeente zelf niet werd gevolgd).

In een volgende bijeenkomst (17 januari 2023) die alleen over nadere uitwerking van het door de gemeente afgekondigde plan zou gaan, werden bewoners in aanwezigheid van gemeenteraads-leden overvallen met een op het allerlaatste moment door één bewoner en een lid van een wijkelitegroepje (die een bekend voorstander is van vermindering parkeerplaatssen) in elkaar gezet voorstel, dat leidde tot een sterke vermindering van parkeerplaatsen èn een sterke vermindering van bomen. Er was voor bewoners (aanwezig of afwezig) geen gelegenheid daarover te participeren. Na afloop van de bijeenkomst drukte de wethouder "participatie" dit door en beweerde dat dit "de wens van de bewoners" zou zijn geweest. Vervolgens bracht een gemeente-ambtenaar zonder enig overleg met bewoners nog een verandering aan in het plan, als gevolg waarvan de stoep aan één kant van de straat (de kant met huurwoningen, niet koopwoningen) zodanig werd versmald dat dit tot ernstige gebruikshinder zou leiden.

Bewoners trokken hierover aan de bel bij de gemeente, maar kregen nul op rekest, waarbij de gemeente (wethouder en ambtenaren) zonder enige grond bleef beweren dat het eenzijdig afgekondigde en vervolgens nogmaals door de gemeente gewijzigde plan "conform de wens van de bewoners" zou zijn. Na uitvoering van het plan bleek het de straat een zielloos aanzien te geven. Onnodig brede parkeerplaatsen, minder parkeerplaatsen, minder bomen, strakke, kale lijnen.

3 De oorzaak van het probleem: houding en bewustzijn van gemeentefunctionarissen

Het probleem is tweeledig: (1) de gemeente weigert bewoners serieus te laten participeren en luistert niet werkelijk naar hun inbreng; (2) dit leidt tot kwalitatief nodeloos slechte resultaten.

De gemeente zoekt de oplossing voor dit probleem in:

a) mooie woorden (beleidsvoornemens, procesbeschrijvingen); en
b) ingewikkelde processtructuren (zie bijv. mijn eerder genoemde zienswijze over de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid; maar ook het door de gemeente medio 2023 opgestarte "burgerberaad", waarover straks meer).

Hiermee is de oorzaak van het probleem echter niet weggenomen, waardoor deze maatregelen ook niet tot goede oplossingen van bewoners zullen leiden.

De werkelijke oorzaak van het probleem zit in bewustzijn, houding en communicatie van de volgende gemeentelijke functionarissen: wethouders, ambtenaren, gemeenteraadsleden.

Bewustzijn. Zodra ze in hun rol als gemeentefunctionaris stappen, lijken veel wethouders, ambtenaren en gemeenteraadsleden hun inlevingsvermogen in de leefwereld van bewoners (niet zijnde henzelf) te verliezen. Ze lijken dan alleen nog naar bewoners te kunnen kijken door een soort vernauwde, politiek-ambtelijke bril, waardoor ze heel veel relevante aspecten van zaken niet meer kunnen zien. Dit was in de Prinshendrikstraat Zuid goed merkbaar in de manier waarop gemeente-ambtenaren en de "participatie-"wethouder reageerden op inbreng van bewoners. De essentie van wat bewoners naar voren brachten, was dat ze hielden van hun straat en die liefde wilden zien terugkomen in de herinrichting ervan, naast enkele praktische randvoorwaarden (voldoende parkeerplaatsen).

Ik zag de gemeentefunctionarissen helemaal geen contact maken met deze wens. De gemeente-functionarissen dachten schematisch, in termen van cijfers: aantallen parkeerplaatsen, aantallen bomen, afmetingen van parkeerplaatsen, afmetingen van stoepen. Alsof het ging om niet meer dan een soort legpuzzel van Jumbo of Ravensburger. Op die manier maakten de gemeente-functionarissen mentaal ***geen contact*** met datgene wat voor de bewoners van waarde was.

Wat de gemeentefunctionarissen dan nog wel merkten en registreerden, was ***politieke druk***, wanneer die tot uiting kwam in de vorm van verontwaardiging of woede van de bewoners die zich niet door ambtenaren liet wegmasseren. Het kwam erop neer dat de gemeentefunctionarissen de positieve emoties van bewoners (waarde hechten aan zaken) hooguit formeel waarnamen en dan met woorden probeerden te bezweren ("Ja, ik begrijp en respecteer dat u daar waarde aan hecht" - als onderdeel van het retorisch masseren dat ten aanzien van de bewoners werd gepleegd).

Maar de negatieve emoties van bewoners kwamen wel door de "bewustzijnsfilters" van de gemeentefunctionarissen heen en werden dus in hogere mate waargenomen - met als gevolg dat de gemeentefunctionarissen de indruk hadden dat er "veel negativiteit" was onder de bewoners. Dat dit vooral te maken had met hun eigen beperkte waarneming en dus vooringenomenheid, daar leken ze zich niet van bewust te zijn.

Houding. In reactie op hun eigen selectieve, eenzijdige waarneming namen de gemeente-functionarissen vaak een houding aan waarin ze die negatieve emoties van bewoners probeerden te ***beheersen en te managen***. Dus eigenlijk te neutraliseren. Daarbij zochten ze hun toevlucht tot manipulatieve technieken waarvan ze zichzelf niet bewust waren.

Bijvoorbeeld door met (soms subtiele) suggesties een sfeer te creëren waarin bepaalde kritiek als ongepast werd ervaren en degenen die hem uitten, als lastig en minder "constructief". Als die bewoners dan boos werden omdat ze zo in een hoek werden gezet, dan werd dat opgevat en aangegrepen als een bevestiging dat de suggestie over hun lastigheid klopte. Ook heb ik in allerlei door de gemeente geregisseerde processen gezien dat er aan eenzijdige, onvolledige verslaglegging werd gedaan, waarbij dan achteraf werd gedaan alsof (en m.b.v. wensdenken ook geloofd dat) het een goede weergave was van wat er op een participatiebijeenkomst was uitgewisseld.

Omdat er in de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid relatief veel bewuste, ontwikkelde en mondige bewoners zijn die zich minder makkelijk door manipulatieve, retorische dynamieken in de luren laten leggen, lukte het de gemeentefunctionarissen in deze gevallen niet om het waarnemingsvermogen en de verontwaardiging van bewoners weg te masseren.

En toen kwam de aap uit de mouw: de basishouding van het gemeentebestuur is dat als het niet goedschiks lukt, dan maar kwaadschiks. Dan wordt er door het bestuur gewoon een autoritaire beslissing genomen waarmee er over de bewoners heen wordt gewalst.

"Participatie-"wethouder Bob Roelofs noemt dat: "Het nemen van bestuurlijke verantwoordelijkheid", maar het is juist het omgekeerde. Het bestuur neemt dan géén verantwoordelijkheid meer voor het mogelijk maken van echte burgerparticipatie, maar oefent simpelweg macht uit.

Communicatie. Zowel tijdens de pogingen om participatie te regisseren en te manipuleren (waardoor die participatie verandert in schijnparticipatie) als wanneer het gemeenbestuur autoritair beslissingen neemt en uitvoert, communiceren gemeentefunctionarissen (in dit geval: wethouders en ambtenaren) vaak niet recht door zee.

Zowel in de casus Parkstraat als in de casus Prinshendrikstraat Zuid hebben we dat kunnen zien. De bewering achteraf van wethouder Roelofs en zijn ambtenaren dat de door de gemeente doorgedrukte "oplossing" is wat de bewoners zelf wilden, is kenmerkend daarvoor. In feite is er dan sprake van een monoloog van de kant van de gemeente ("Zo is het, zo moet het worden gezien!") waarmee over zowel de beleving van bewoners als over de waarheid wordt heengewalst.

Conclusie. Tegen een dergelijk gebrek aan bewustzijn, houding en gedrag van gemeentelijke functionarissen kan geen enkel beleidsvoornemen en geen enkele processtructuur bewoners bescherming bieden. Elke beleidstekst en elk protocol zal door onbewuste gemeentefunctionarissen gebruikt worden om hun eigen wensen door te drukken en quasi te rechtvaardigen.

De enige manier om dat te verbeteren, is een langdurig traject van bewustzijnsontwikkeling en daarmee cultuurverandering in de gemeentelijke organisatie. Dat is een zaak van lange adem - veel langer dan de vier jaar tussen twee verkiezingen. Alleen een burgemeester die langer aanblijft en wèl beschikt over het vereiste bewustzijn, zou zo'n traject wellicht kansrijk kunnen leiden.

4 Een nieuwe processtructuur (zoals het "burgerberaad") biedt geen oplossing

Ik begrijp dat het voor uw raad niet prettig zal zijn om te horen, maar toch moet het worden gezegd. Een voorbeeld van een processtructuur die in de huidige Arnhemse situatie niet goed, maar juist slecht is voor participatie, is de invoering van het "burgerberaad", waarmee u als gemeenteraad dit najaar heeft ingestemd.

Het idee voor een "burgerberaad" is mede afkomstig van de Belgische historicus David van Reybrouck (bekend van het boek "Kongo") en komt deels voort uit de terechte constatering dat de "representatieve democratie" met parlementen, politieke partijen en volksvertegenwoordigers vaak niet functioneert als een echte democratie, maar veel mensen buitensluit uit het werkelijke besluitvormingsproces.

Momenteel is het "burgerberaad" als besluitvormingsmodel hevig in de mode onder Nederlandse bestuurders,[1] maar deels om verkeerde redenen, namelijk bestuurlijk opportunisme.

Bestuurders hebben gezien (of althans "geroken") dat de structuur van een burgerberaad ook gebruikt kan worden om lastige critici van bestuurlijk handelen buiten te sluiten en te marginaliseren. Een burgerberaad kan namelijk ook misbruikt worden als instrument voor schijnparticipatie, dat wil zeggen als een manier om onwelgevallige èchte participatie minder legitiem te laten lijken en op die manier te kunnen negeren en terzijde schuiven.

Het persbericht waardoor ik geattendeerd werd op de Arnhemse plannen voor een burgerberaad, was van 6 juli 2023:

> # Eerste Arnhemse burgerberaad gaat over afval
>
> In Arnhem wordt in 2024 een eerste burgerberaad georganiseerd. Het burgerberaad zal gaan over afval. Dit voorstel heeft het college aan de gemeenteraad gedaan. Een burgerberaad is een manier om een breed maatschappelijk advies te krijgen over een onderwerp waarvoor nieuwe oplossingen gezocht worden.
>
> Bob Roelofs (burgerparticipatie): ‘In onze democratie mogen Arnhemmers elke vier jaar stemmen voor de gemeenteraad. Dat is een groot goed. Maar we kunnen Arnhemmers ook op andere manieren laten meepraten over belangrijke onderwerpen. Een burgerberaad is een manier van democratisch meedoen die ik zie als mooie aanvulling op het stemmen.’
>
> Onderwerpen die geschikt zijn voor burgerberaden zijn onderwerpen die breed leven in de stad, waar grote keuzes over moeten worden gemaakt, en waar Arnhemmers nieuwe oplossingen voor aan kunnen dragen. Roelofs: ‘We willen de goede ideeën van Arnhemmers waar mogelijk gebruiken, daar is een burgerberaad een goed middel voor. We nemen onze bewoners op deze manier heel serieus. Wij leggen niet een oplossing voor, we vragen echt advies’.

1 https://www.bureauburgerberaad.nl/

Loting

Volgens het voorstel van het college zal het burgerberaad onder enkele voorwaarden worden georganiseerd. Deze voorwaarden zorgen ervoor dat het advies vanuit het burgerberaad zo representatief mogelijk is voor de gehele Arnhemse samenleving. Het burgerberaad zal bestaan uit ongeveer 150 deelnemers. Deze worden geselecteerd door middel van een dubbele loting. Een loting levert de meest willekeurige en daarmee meest representatieve samenstelling op.

Dat wil zeggen dat het burgerberaad een mix is van verschillende, nog te bepalen demografische kenmerken zoals leeftijd en woonwijk. Daarnaast wordt ook geselecteerd op verschillende perspectieven en denkbeelden over het onderwerp, zodat deze ook zo goed mogelijk zijn vertegenwoordigd en het gesprek niet eenzijdig wordt gevoerd. Roelofs: 'Iedere Arnhemmer maakt evenveel kans om geselecteerd te worden voor het beraad. Zo wordt elke soort stem in Arnhem in het beraad ook echt gehoord.'

Het beraad zal vier keer bijeenkomen. Over de bijeenkomsten wordt uitgebreid verslag gedaan. De bijeenkomsten zijn besloten, om iedere deelnemer een veilige situatie te bieden waarin vrijuit, zonder druk van buitenaf, gepraat kan worden. Per sessie mogen twee raadsleden het beraad waarnemen. Zij nemen geen deel aan de gesprekken zelf.

Advies over afval

Afval is een onderwerp dat iedere Arnhemmer aangaat. Het is de ambitie van het college om de hoeveelheid afval van Arnhemmers, instellingen en bedrijven tot een minimum te beperken. Deze ambitie stelt het college dan ook voor als hoofdvraag voor het beraad. Een belangrijke achtergrond daarbij is dat Arnhem streeft naar een afvalproductie per Arnhemmer in 2025 van gemiddeld 30 kilo per inwoner. Daarbij wil Arnhem in 2050 volledig circulair zijn.

Als de raad akkoord gaat met de opzet van het burgerberaad kan de gemeente de bijeenkomsten gaan plannen en organiseren zodat deze in de eerste helft van 2024 gehouden worden. De oplossingen en maatregelen die het burgerberaad die adviseert, worden getoetst op praktische, juridische haalbaarheid en financiële aspecten. Na die toetsing zal het advies in de vorm van nieuw afvalbeleid verzonden worden naar de raad.[2]

In de huidige Arnhemse situatie zal een dergelijk burgerberaad ***niet*** bevorderlijk zijn voor burgerparticipatie, omdat de Arnhemse bestuurscultuur en de ambtelijke cultuur niet voldoende volwassen zijn om te voorkomen dat het burgerberaad zal worden misbruikt om kritische burgers buiten te sluiten en te marginaliseren. Die onvolwassenheid heb ik beschreven in mijn eerder genoemde notities "Schijnparticipatie in Arnhem" en "Burgerparticipatie of cliëntelisme?".

De bestuurscultuur is zelfs zo onvolwassen dat het bestuur van zichzelf niet doorheeft op dit punt onvoldoende bekwaam te zijn (in management-trainingsjargon: "onbewust onbekwaam") - of dit althans niet wil erkennen en niet tot uiting laat komen in het eigen plan voor een "burgerberaad".

2 https://www.arnhem.nl/actueel/Persberichten/Eerste_Arnhemse_burgerberaad_gaat_over_afval?utm_source=Laposta&utm_campaign=ArnhemMail+6+juli+2023++%28kopie%29&utm_medium=email (gedownload: 6 juli 2023)

De door het Arnhemse gemeentebestuur voorgestelde nieuwe methode is als volgt. Het ***gemeentebestuur selecteert zelf op basis van niet-transparante en per onderwerp veranderbare criteria***, gecombineerd met een "dubbele" loting, ***150 inwoners***, die ***anoniem en in beslotenheid met gemeenteambtenaren*** (en wethouders?) overleggen. Op die manier worden deze 150 inwoners in een soort "achterkamer" geloodst, waar ze gemakkelijker door of in opdracht van het gemeentebestuur kunnen worden beïnvloed en geregisseerd.

Daarvan wordt door of in ***opdracht van het gemeentebestuur zelf verslag gedaan***, zodat het bestuur er een eigen draai aan kan geven of dingen weg kan laten (zoals ik bij gemeentelijke verslaglegging van participatiebijeenkomsten al vaker heb zien gebeuren).

Per bijeenkomst van het "burgerberaad" mogen van het bestuur slechts twee gemeenteraadsleden komen luisteren (andere raadsleden worden kennelijk niet toegelaten). Op die manier wordt de ***informatiepositie van de vertegenwoordigers van de reprsentatieve democratie verder verzwakt***, en daarmee ook de informatiepositie van al die burgers die ***niet*** zijn ingeloot in de achterkamer. Maar liefst 99,9% van de Arnhemmers mogen niet eens zien wat er in die achterkamer onder regie van het gemeentebestuur gebeurt.

Ondanks dit verregaande gebrek aan representativiteit en transparantie wil het gemeentebestuur de adviezen van dat "burgerberaad" straks, blijkens het persbericht, wel gaan gebruiken als argument waarom deze adviezen "representatief" zouden zijn voor de hele bevolking, terwijl die voor 99,9% buiten spel is gezet in het proces. Het gaat hier dus om ***schijnrepresentativiteit***. Dit als verdere hindernis in aanvulling op de reeds gebruikelijke ***schijnparticipatie***, waaraan tenminste nog iedere inwoner kon deelnemen.

Volgens wethouder Roelofs wordt op deze manier "elke soort stem" in het beraad ook echt gehoord. Dat is onjuist. In werkelijkheid gaat het niet om "elke soort", maar om ***"elke soort die door het zittende gemeentebestuur wordt waargenomen, geaccepteerd en geselecteerd"***

Op grond van welke "kenmerken" en "denkbeelden" zou ik door het gemeentebestuur worden ingedeeld bij de "dubbele loting"? Hoe dan ook, als ik niet ingeloot word, dan wordt mijn soort stem zeker **niet** gehoord. Er is per besluitvormingstraject of per burgerberaadsgroep ca. 1 (één) promille kans dat mijn stem wordt gehoord. De stem van elke inwoner van Arnhem is namelijk uniek en niet reduceerbaar tot een door het bestuur samengesteld "segment Arnhemmers". Onder het mom van bevordering van participatie, wordt politiek en bestuurlijk betekenisvolle participatie op deze manier juist vernauwd en onderworpen aan meer regie van het gemeente-bestuur. Met andere woorden: onder het mom van meer participatie is dit juist een poging om de mogelijkheid van vrije, niet door het bestuur beheerste participatie nog verder te verminderen.

Symbolisch genoeg is het eerste doel waarvoor het gemeentebestuur deze ondemocratische methode wil gebruiken, een heroverweging van de uitslag van het ècht democratische referendum over de afsluiting van afvalcontainers (2021). Die uitslag beviel het gemeentebestuur niet.

Het is mij een raadsel hoe een meerderheid van uw raad er voorstander van kan zijn om uzelf op deze wijze buiten spel te (laten) zetten. Ik vind milieubescherming zeer urgent, maar kan me niet herkennen in partijen die kennelijk vinden dat onze toch al precaire democratische rechtsstaat omwille van een beleidsdoel functioneel nog verder ondermijnd moet worden.

5 Concrete maatregelen voor herstel

De omgang van de gemeente met participatie zou natuurlijk in dienst moeten staan van concrete, inhoudelijke doelen. Ik weet niet hoe het op dit moment, driekwart tot een heel jaar na de mislukte participatietrajecten, staat met de beleving en de wensen van de bewoners van de Parkstraat en de Prinshendrikstraat Zuid.

Wel weet ik dat er afgelopen zomer in de Prinshendrikstraat Zuid door bewoners een straatdiner werd georganiseerd (thema: Italië), mede in een poging om de straat na de door de gemeente aangerichte kaalslag weer "eigen" te maken.

Blijft natuurlijk het probleem van de smalle stoep waar twee mensen elkaar niet kunnen passeren en waar minder valide mensen (bijvoorbeeld met een rollator) risico's lopen of zelfs niet verder kunnen wanneer een grote SUV of andere auto zijn neus over de stoeprand drukt (de vroegere varkensruggen zijn niet teruggekeerd). Het gemeentebestuur, onder leiding van een "milieu"-partij, heeft hier een vreemde voorkeur aan de dag gelegd voor het vergroten van de ruimte per auto en het verkleinen van de ruimte per voetganger. Je zou dit de "gentrification" (veryupping) van een politieke partij kunnen noemen. Het herstel van een voldoende brede stoep aan die kant van de straat ligt voor de hand.

Ik woon daar zelf niet, maar zie verschillende mogelijkheden voor het alsnog bijplanten van een aantal bomen. Bijvoorbeeld ter plekke van het zeer ruim uitgevallen, betegelde veld waar de stoep van de Hendrikstraat (westzijde, de "brede stoep" sinds de herinrichting) overgaat in die van de Boulevard Heuvelink. Daar is ruimte voor een grote, monumentale boom, bijvoorbeeld een eik, die dan te zien zou zijn vanaf de Bouleverard Heuvelink (in beide richtingen), de Prinshendrikstraat Zuid en de tegenovergelegen Van de Spieghelstraat.

Veel bewoners zouden waarschijnlijk ook voorstander zijn van een versmalling van de nodeloos verbrede parkeerplaatsen in de Hendrikstraat Zuid, waardoor er ruimte kan ontstaan voor een groen tussenperkje of een uitbreiding van trottoir, waar dan weer een boom kan worden geplant.

In de Parkstraat zijn bomen gerooid en daar vinden op dit moment graafwerkzaamheden plaats, waardoor de uiteindelijke inrichting nog niet te zien is. Wellicht vallen hier vergelijkbare aanpassingen aan het plan te maken die de leef- en groenkwaliteit verhogen.

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

Bijlagen:

- *Schijnparticipatie in Arnhem* (27 februari 2023, gericht aan de werkgroep Burgerparticipatie van uw raad);
- *Burgerparticipatie of cliëntelisme?* (25 maart 2023, gericht aan uw raad; zienswijze op de door het gemeentebestuur opgestelde Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid).

Notitie voor de werkgroep ”burgerparticipatie” van de gemeenteraad van Arnhem

Schijnparticipatie in Arnhem

27 februari 2023

Geachte raadswerkgroep Burgerparticipatie,

Inleiding

U heeft eind vorig jaar Anne Elise Saris, bewoner van de wijk Spijkerkwartier, uitgenodigd om samen met een andere bewoner, Arnold Brouwer, in te spreken op de eerstvolgende bijeenkomst van uw werkgroep over het onderwerp ”burgerparticipatie in Arnhem”.

In januari 2023 heeft Anne Elise mij gevraagd namens haar in te spreken. Ik heb daar toen mee ingestemd. De bijeenkomst stond toen nog gepland voor 25 januari 2023. Later is de bijeenkomst uitgesteld tot 8 maart 2023. Ik ben dan verhinderd. Van Anne Elise heb ik begrepen dat zij nu alsnog zelf wil inspreken.

Zij heeft mij gevraagd of zij enkele teksten van mij als ”onderlegger” aan u mag toesturen, ter voorbereiding van die bijeenkomst. Het betreft impressies, een analyse en conclusies over hoe burgerparticipatie in Arnhem in de praktijk nu werkelijk (dis)functioneert. Ik heb deze teksten al eerder gedeeld met Bob Roelofs, de wethouder met het onderwerp ”burgerparticipatie” in zijn portefeuille, tevens wijkwethouder van het Spijkerkwartier. Mogelijk neemt hij deel aan uw werkgroep.

Inhoudsopgave:

1 **Conclusies** n.a.v. mijn waarnemingen van gepretendeerde ”burgerparticipatie” in drie recente trajecten in het Spijkerkwartier/Statenkwartier (Statenlaan, Parkstraat, Prins Hendrikstraat Zuid), alsmede een korte mailwisseling naar aanleiding daarvan met wethouder Roelofs over het vraagstuk **”bestuurlijke verantwoordelijkheid”** **Pag. 2**

2 Gespreksverslag 2 nov. 2022 overleg Roelofs met drie bewoners - het **overslaan van participatie** m.b.t. Statenlaan; samenvatting v.d. daaruit voortvloeiende rechtszaak **Pag. 8**

3 Impressie **participatiebijeenkomst op 29 november 2022** m.b.t. Parkstraat. Beslissing bleek al te zijn genomen. Een deel van deze impressie was als bijlage gevoegd bij de protestbrief van bewoners aan de gemeenteraad, d.d. 21 december 2022 **Pag. 19**

4 Impressie **participatiebijeenkomst op 17 januari 2023** m.b.t. Prins Hendrikstr. Zuid **Pag. 26**

5 Analyse over**”trechteren” en ”micro-keuzes”** in participatietrajecten **Pag. 36**

6 Nawoord ter verantwoording **Pag. 40**

Ik ben benieuwd of uw werkgroep een manier vindt om **in de praktijk te bewerkstelligen** dat de gemeente Arnhem stopt met het organiseren van pseudo-participatie (schijnparticipatie) en alsnog overgaat, mede met het oog op de Omgevingswet, tot het realiseren van echte burgerparticipatie.

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

1 Conclusies m.b.t. Arnhemse pretentie van burgerparticipatie

Van: Michiel Jonker
Aan: Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>
Cc: [zes actieve bewoners]
Datum: 29-01-2023 11:31 EET
Onderwerp: Conclusies tav Arnhemse pretentie burgerparticipatie

Hallo Bob,

Aanleiding voor dit bericht zijn de antwoorden d.d. 24 januari 2023 die het Arnhemse College van Burgermeesters en Wethouders heeft gegeven op de schriftelijke vragen van het gemeenteraadslid G.A.A. Luurssen, mede naar aanleiding van de protestbrief d.d. 21 december 2022 van bewoners van de Parkstraat en de Prins Hendrikstraat.

Ik heb de antwoorden van het College gelezen. Die komen op mij over als een muur van woorden, waarmee het College de geuite kritiek over het ontbreken van werkelijke participatie onder het vloerkleed probeert te vegen. In de kern zendt het College hiermee de boodschap uit dat de gemeente het op het gebied van burgerparticipatie best goed doet en ook goede bedoelingen heeft, maar alleen grenzen moet stellen aan wensen van burgers die volgens het College niet gehonoreerd "kunnen" worden. Impliciet worden de burgers hiermee weggezet als onredelijk, alhoewel dit door het College ongetwijfeld ook weer zal worden ontkend.

Jij bent de wethouder in dit College die gaat over het onderwerp "burgerparticipatie". De afgelopen maanden heb ik vier substantiële gesprekken met je mogen voeren, en twee korte nagesprekjes aan het eind van de bijeenkomsten op 29 november 2022 (over Parkstraat) en 17 januari 2023 (over Prins Hendrikstraat). Daarnaast heb ik met enkele van jouw ambtenaren nagesprekjes gevoerd. Ik heb kunnen volgen hoe jij als wethouder "burgerparticipatie" omgaat met drie trajecten op het gebied van ruimtelijke ordening in de wijk waar ik woon: Statenlaan, Parkstraat en Prins Hendrikstraat.

Op grond van die ervaringen is het voor mij nu mogelijk om bepaalde conclusies te trekken. Daarnaast is het voor mij ook **nodig** om op dit punt conclusies te trekken, omdat het van mij als burger tijd en energie vergt om deze trajecten te volgen en er gedachten over te formuleren en te delen met gemeentefunctionarissen (bijvoorbeeld de impressies van de twee bewonersbijeenkomsten die ik jou heb toegestuurd). Ik moet mijn eigen tijd en energie voldoende beschermen en proberen die niet te veel te verspillen aan zinloze of zelfs contraproductieve activiteiten.

Ik heb de volgende conclusies getrokken:

--- Attitude en benadering van de kant van de gemeente ---

(1) Jij als wethouder "burgerparticipatie" stelt jezelf niet in dienst van de bevordering van echte burgerparticipatie. In plaats daarvan stel je jezelf met prioriteit in dienst van de bevordering van een **toneelstuk** van burgerparticipatie en het **verdedigen en doorzetten van de wensen van jouw ambtenaren**. Je gaat geen werkelijke dialoog aan met burgers zoals ik. Je probeert burgers te verleiden met mooie woorden, maar je gaat niet in op bepaalde vragen, je verschuilt je achter diezelfde mooie woorden en je gebruikt je ambtenaren als buffer tussen jezelf en kritische groepen burgers op bijeenkomsten. Je richt je op het scheppen van een prettige sfeer. Zodra dat niet lukt komt de aap uit

de mouw en trek je één lijn met ambtenaren die tegenover burgers een autocratische houding aannemen.

(2) Omdat er in Arnhem, zoals bij zoveel lokale, regionale en nationale overheden, geen sprake is van werkelijke democratie (waarin "volksvertegenwoordigers" conform de Grondwet zonder last of ruggespraak hun vertegenwoordigende rol vervullen), maar van coalitiepartijen die het zittende bewind hoe dan ook steunen zolang er niet tijdelijk een iets te groot schandaal plaatsvindt, is er geen realistisch uitzicht dat jij of het College tijdens jouw wethouderschap op dit punt door de gemeenteraad effectief zou worden gecorrigeerd.

(3) Dit maakt de kans dat het in Arnhem onder jouw wethouderschap tot werkelijke burgerparticipatie zal komen, heel klein. Ik twijfel er niet aan dat je het **toneelstuk** van burgerparticipatie verder zult vormgeven, en daarbij ook gebruik zult maken van het materiaal dat ik jou daarvoor met mijn gespreksimpressies ongewild heb aangeleverd. In voorkomend geval zullen de antwoorden van het College op kritische vragen nog uitgebreider en wolliger worden, voor elk punt van kritiek zal een **rhetorisch afweermiddel** worden bedacht waarmee dat punt **politiek zal worden geneutraliseerd**, in plaats van werkelijk geadresseerd.

--- Inhoudelijke zaken waarover de gemeente weigert in dialoog te gaan ---

(4) Een kernelement van de boodschap van het College aan de raadsleden is dat burgers mogen participeren, maar wel **binnen de "kaders"** die de gemeente stelt. In concreto ging dat bijvoorbeeld over de door de gemeente gekozen "norm" (lees: wens) om parkeerplaatsen voor auto's groter te maken dan ze in de uitgangssituatie waren (door bewoners de "SUV-norm" genoemd). Door politiek zulke "kaders" te stellen, maar tegelijk **te verdoezelen dat dat politieke keuzes zijn**, maakt de gemeente het onmogelijk om tot een dialoog met bewoners te komen over de vermeende nut en noodzaak van deze politieke keuzes, en daardoor ook om tot een door bewoners breed gedragen oplossing tekomen.

(5) Op de achtergrond lijkt hier een wens van het College mee te spelen om het aantal auto's in de wijk te verminderen door auto's "weg te drukken" door middel van een stapsgewijze vermindering van het aantal parkeerplaatsen in de wijk. Het gaat hier om zogeheten **"nudging" - met andere woorden: manipulatie van de kant van de gemeente om bewoners te dwingen tot een andere levensstijl**. Over de consequenties van deze wens en dit deels ongeschreven beleid communiceert het College niet open met de bewoners. Met andere woorden, over twee wezenlijke zaken weigert de gemeente een dialoog aan te gaan met bewoners:
- nut en noodzaak van bepaalde "kaders";
- de werkelijke agenda van de gemeente die tot zulke "kaders" leidt.

(6) De gevolgen van deze houding en aanpak van het College voor andere straten dan de Parkstraat en de Prins Hendrikstraat (namelijk verplaatsing van parkeerdruk naar omliggende straten) wordt **al helemaal niet besproken met bewoners van die omliggende straten**. In mijn eigen straat heb ik gezien dat de parkeerdruk sinds de invoering van het vergunningstelsel geleidelijk aan weer steeds verder toeneemt, terwijl dat stelsel juist expliciet bedoeld was om aan een te grote parkeerdruk een eind te maken. Dat was de kern van de rechtvaardiging daarvan. Ik heb zelf geen auto (mede omwille van het milieu), maar heb wel last van verkeersbewegingen door mijn straat. Wat de gemeente met de ene hand heeft gegeven bij de invoering van het vergunningstelsel (in ruil voor hoge parkeertarieven), neemt de gemeente met de andere hand nu stilletjes en geleidelijk weer weg. Maar het gratis parkeren geeft de gemeente **niet** terug aan de bewoners.

(7) Een vergelijkbare weigering van de gemeente om een echte dialoog aan te gaan, doet zich ook voor met betrekking tot afwegingen ten aanzien van het behoud of kappen van bomen en de aanplant van nieuwe bomen. Ook daar stelt de gemeente "kaders" of "normen" zonder over die door de gemeente gekozen kaders of normen in discussie te willen gaan, terwijl die kaders en normen ondertussen wel de door burgers meest gewenste oplossingen uitsluiten.

--- Hoe verhoud ik me als burger tot een autocratisch gemeentelijk regime ---

(8) Als bewoners hebben we dus te maken met een gemeente die autocratisch opereert, maar tegelijk voorwendt dat er sprake zou zijn van "democratie" (dat wordt opgevat als één keer in de vier jaar een stemhokje mogen aanvinken - net zoals dat in het Rusland onder Poetin ook mag) en van "burgerparticipatie". In een land als Nederland wordt het aan burgers **niet verboden om te roepen** dat dit geen echte democratie en geen echte burgerparticipatie is. Burgers mogen dit roepen, maar de inhoud van wat zij roepen, wordt door het overheidsapparaat normaliter eenvoudigweg **genegeerd**. Als burgers zichzelf en voldoende oppositionele gemeenteraadsleden weten te mobiliseren, wordt de inhoud van de kritiek weggedrukt met behulp van een **muur van woorden**, waarmee het gemeentebestuur zichzelf meent te rechtvaardigen.

(9) Het politieke en bestuurlijke circuit van een gemeente als Arnhem continueert deze autocratische houding en werkwijze door middel van **coöptatie** van nieuwe ambtenaren en politici die er **dezelfde mentaliteit** op na houden. Wie deze mentaliteit niet heeft, komt namelijk in een heel akelige omgeving terecht. Er is mij bijvoorbeeld herhaaldelijk gevraagd waarom ik met mijn inzichten niet de gemeentepolitiek in ga. Mijn antwoord is steeds dat ik mij doodongelukkig en gestresst zou gaan voelen als ik dagelijks met een grote meerderheid van mensen zou moeten omgaan die vasthouden aan hun geloof in hun eigen fantasieën en in hun eigen voortreffelijkheid, en die zich niet bewust wensen te zijn van hoe zij met hun gedrag veel bewoners van Arnhem schade toebrengen. Er bestaat slechts een kleine minderheid van politici die, althans wanneer zij in de oppositie zijn, bereid zijn de luis in de pels te zijn van die autocratische machine.

(10) In de meeste gevallen zal het gemeentebestuur goed wegkomen met deze benadering. Veel bewoners zullen, na deelname aan een door de gemeente opgezet toneelstuk met in de hoofdrollen een "wethouder burgerparticipatie" en "Teams Leefomgeving", het gevoel hebben dat ze "gehoord" zijn en dat er een redelijk compromis is uitgekomen. Dat is namelijk de functie van het toneelstuk en de reden waarom er veel belastinggeld aan wordt gespendeerd.

(11) Jij voelt je prima thuis in deze autocratische machine. Je hebt in ons gesprek op 20 oktober 2022, in het toenmalige café Metropole, tegenover mij aangegeven dat je geen volgende termijn als wethouder ambieert en dus **ontspannen en onafhankelijk** kunt omgaan met de problematiek die je als wethouder "burgerparticipatie" tegenkomt. Ik heb onderzocht of dat echt zo is. Mijn conclusie is dat je **inderdaad relatief ontspannen** met de materie omgaat, waarbij je vertrouwt op je jarenlang geoefende vaardigheid met woorden en sociale vriendelijkheid. Maar je wilt **niet onafhankelijk** met de materie omgaan, en je wilt zelfs niet weten wat echte onafhankelijkheid is (dat zou maar tot cognitieve dissonantie leiden en dus jouw leven minder prettig maken). Je hebt je verbonden met een autocratisch bestuursapparaat en je houd je aan de ongeschreven spelregels daarvan. Dit is comfortabel voor jou. Je gedijt goed in de biotoop van het gemeentebestuur.

(12) Voor mij als burger betekent jouw opstelling dat ik, met het oog op zowel mijn persoonlijke belang als het collectieve belang van bewoners, er goed aan doe bestuurders zoals jij **zo min mogelijk te**

voeden, zodat ik zelf zo min mogelijk door jullie leeggezogen word, en jij zo min mogelijk brandstof krijgt voor het opvoeren van jouw toneelstuk. Dit is deels vergelijkbaar met de manier waarop mensen het beste met psychopaten kunnen omgaan (zie bijv. Jan Storms - *Destructieve relaties op de schop*). Er is in feite sprake van een vorm van bestuurlijke sociopathie. Op 2 december 2022, in ons laatste uitgebreide gesprek, vroeg jij aan de door mij meegebrachte vertrouwenspersoon, die de hele tijd rustig had zitten te luisteren, om meer te vertellen over haar achtergrond. Zij antwoordde dat zij in het verleden wel eens actief was geweest om dingen voor bewoners te bereiken, maar dat zij op een gegeven moment had gekozen om verder zo min mogelijk met de gemeente te maken te hebben, omdat zij zo min mogelijk energie wilde verliezen aan zinloze interactie met de gemeente. Alleen omdat ik haar had meegevraagd als vertrouwenspersoon, was ze gekomen.

(13) Dus terwijl jij verder gaat met het optuigen van een toneelstuk van burgerparticipatie en het onder het vloerkleed vegen van mensen die erop wijzen dat de keizer geen kleren aan heeft, zal ik zorgvuldig proberen te kiezen waar ik wel en geen energie aan besteed. Ik zal doorgaan met de jou bekende, lopende rechtszaak met betrekking tot mijn eigen straat. In dat kader zal ik blijven wijzen op het ontbreken van burgerparticipatie. Maar voor een los daarvan staand, meer algemeen gericht, minnelijk traject zie ik op dit moment **geen realistisch perspectief.** Ik had wat ideeën over hoe ik de gemeente Arnhem zou kunnen helpen om tot kwalitatief goede burgerparticipatie te komen. Maar die ideeën ga ik nu niet met jou delen, omdat dat zinloos en zelfs contraproductief zou zijn. Gezien jouw attitude en mentaliteit, zou je ze alleen aangrijpen om je eigen toneelstuk te perfectioneren en je positieve beeld over je eigen handelen en jezelf verder op te poetsen. Dat is niet bevorderlijk voor werkelijke burgerparticipatie. Pas als ik in Arnhem tekenen zie van een realistische voedingsbodem voor de mogelijke groei van echte burgerparticipatie, zal ik opnieuw kijken of ik daarbij kan helpen.

(14) Ik zal deze tekst, net als mijn impressies van de twee "participatiebijeenkomsten", **delen** met andere bewoners van de wijk waar ik woon (niet "mijn" wijk, want het is duidelijk dat die niet in handen is van bewoners, maar van het gemeentebestuur van Arnhem). Mogelijk zullen die bewoners het weer delen met sommige gemeenteraadsleden. Ieder kan er dan desgewenst zijn voordeel mee doen.

--- Slotconclusie ---

(15) Mocht je je op enig moment in de toekomst afvragen waarom zoveel burgers zijn "afgehaakt" van "het democratische proces" of van "de samenleving", dan kun je het antwoord vinden in de spiegel.

Mochten er op enig moment ergens in Nederland gewelddadige protesten ontstaan, vergelijkbaar met de protesten afgelopen jaar m.b.t. de Stikstofcrisis, en mocht je je dan afvragen waar al die volkswoede vandaan komt, dan kun je het antwoord daarop eveneens in de spiegel vinden.

Ik vind de manier waarop jij bestuurt, kortzichtig en onverantwoord.

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

Op 29-01-2023 12:36 EET schreef Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>:

Michiel, heldere taal, dankjewel! Waardeer de moeite die je neemt op jouw betrokkenheid met mij te delen! Ik mis in jouw analyse de blik op bestuurlijke verantwoordelijkheid. Dat hoeft ook niet, in ieder geval ben en blijf ik bereid met jou hierover in gesprek te gaan!

Groet, Bob

Van: Michiel Jonker
Aan: Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>
Cc: [zes actieve bewoners]
Datum: 29-01-2023 12:47 EET
Onderwerp: Re: Conclusies tav Arnhemse pretentie burgerparticipatie

Bob,

Het laatste woord in mijn bericht is "onverantwoord". Dat gaat over bestuurlijke verantwoordelijkheid. Een bestuur dat zich achter de coulissen en decorstukken van een toneelopvoering isoleert van de werkelijkheid waarin bewoners leven, neemt geen bestuurlijke verantwoordelijkheid voor wat er in ***die*** werkelijkheid gebeurt.

Groet, Michiel

Van: MJ: Michiel Jonker
Aan: Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>
Cc: [zes actieve bewoners]
Datum: 30-01-2023 00:20 EET
Onderwerp: Re: Conclusies tav Arnhemse pretentie burgerparticipatie

Hallo Bob,

In aanvulling op mijn onderstaande mailtje eerder vandaag, nog het volgende. De manier waarop jij reageert op mijn conclusies van vanochtend, illustreert het probleem. Je doet in die mail, naast het uitspreken van waardering, twee dingen:
(1) Je verklaart dat je iets "mist" in mijn analyse, namelijk een visie op "bestuurlijke verantwoordelijkheid";
(2) Je verklaart je "bereid" om over het onderwerp opnieuw met mij in gesprek te gaan.

Je doet hiermee twee keer dezelfde twee dingen, namelijk geen verantwoordelijkheid nemen en geen initiatief nemen. Beide keren leg je de bal terug bij mij, in plaats van die zelf op te pakken.

Ad (1): Waarom geef je niet zelf jouw visie op wat "bestuurlijke verantwoordelijkheid" in dit geval volgens jou inhoudt, en waarom die kennelijk **niet** inhoudt dat je met bewoners in dialoog gaat over de door de gemeente gekozen "kaders" en de achterliggende gemeentelijke agenda - of dat je een andere wethouder krachtig verzoekt om hierover met bewoners in een echte dialoog te gaan?

Ad (2): Waarom geef je niet zelf aan dat jij met mij hierover in gesprek WILT gaan, en waarom vraag je me niet wat je kunt doen om dat voor mij alsnog weer zinvol te maken? In plaats daarvan leun je achterover, maar je schuift wel de verantwoordelijkheid om opnieuw in gesprek te komen, van je af. Jij hebt je immers "bereid" verklaard, en dan hoef je in jouw eigen ogen niets meer te doen. Dan moet Michiel maar weer moeite gaan doen en jou tactvol verzoeken of jij zo goedgunstig wilt zijn om in te stemmen met een concrete afspraak voor een nieuw gesprek.

Dit zijn voorbeelden van de eerder door mij genoemde "micro-keuzes" die ik ambtenaren en bestuurders in zg. "participatie-" of andere overlegprocessen telkens zie maken. Op die manier creëren mensen zoals jij voor burgers geen mogelijkheid tot participatie, maar een uitputtingsslag als ze proberen om ECHT met je in gesprek te komen en zich niet te laten afschepen met wat franje en lieve, vrijblijvende, vage woordjes.

Kortom:
(1) Ik mis in jouw reactie een analyse van jouw bestuurlijke verantwoordelijkheid en die van het College in relatie tot de betreffende casussen (Statenlaan, Parkstraat, Prins Hendrikstraat Zuid). Ik doel op een analyse waarin je de door mij geleverde inbreng betrekt en adresseert (d.w.z. erop ingaat).

(2) Uiteraard ben ik ook "bereid" om met jou hierover in gesprek te gaan, in ieder geval als je op enige wijze aannemelijk kunt maken dat dat zinvol is - niet alleen voor jou, maar ook voor mij. Ik zou zeggen, zet eens wat op papier! Ik zal het met aandacht lezen. Of als het voor jou makkelijker is, spreek eens een MP4'tje in en stuur het me over de mail. Dan zal ik daarnaar luisteren en kijken of ik er wat zinnigs over kan zeggen.

Mijn advies aan jou is: wacht niet op mij als je opnieuw met me in gesprek wilt komen. Het is effectiever als je zelf iets doet om dat te realiseren.

Met afwachtende maar oprechte belangstelling,
Groet,
Michiel

2 Verslag gesprek met wethouder over perceel Statenlaan 6-8 door Michiel jonker

woensdag 2 november 2022, 14:00-15:00 uur, Stadhuis gemeente Arnhem

Aanwezig:
Dick van Aken, Michiel Jonker, Yolanda Kluen (omwonenden);
Bob Roelofs (wethouder burgerparticipatie); Arno Tiernego (Team Leefomgeving gem. Arnhem).

Aanleiding voor het gesprek was een door Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA) gemaakte ontwerpbeschikking, strekkende tot een vergunning voor projectontwikkelaar Schipper Bosch om af te wijken van het bestemmingsplan voor het perceel Statenlaan 6-8. Naar aanleiding hiervan hadden verschillende omwonenden zienswijzen ingediend. Ook hadden zij verzocht om een gesprek met de wethouder om zo alsnog te komen tot burgerparticipatie over de plannen voordat er een definitief besluit zou worden genomen. Enkele dagen voorafgaand aan het gesprek, op 28 oktober, ontvingen de indieners van zienswijzen echter een brief van ODRA met de aankondiging dat er inmiddels definitief besluit was genomen (op 27 oktober).

Naar aanleiding hiervan had de afgelopen dagen een mailwisseling tussen Jonker en wethouder Roelofs plaatsgevonden (zie bijlage), waarin Jonker had aangegeven dat omwonenden zich op deze manier natuurlijk niet serieus voelden genomen. ”Burgerparticipatie” die pas plaatsvindt als er al een besluit is genomen, is geen serieuze participatie. Jonker had ook verzocht om intrekking van het besluit om alsnog ruimte te maken voor echte burgerparticipatie

* * *

Direct voorafgaand aan het gesprek, wanneer men is gaan zitten, merkt **Roelofs** tegen Jonker op dat het feit dat ODRA juist nu een definitief besluit heeft genomen, niets te maken heeft met zijn eerdere gesprek met Jonker. ”Het is een samenloop van omstandigheden.” Hij hoopt dat Jonker hem op dat punt vertrouwt.

Roelofs start het gesprek met de opmerking dat hij dit ziet als een gesprek waar hij van wil leren. Hij geeft aan dat de gemeente de afgelopen jaren stappen heeft gezet om burgerparticipatie meer substantie te geven. In het verleden zijn er wel eens dingen niet goed gegaan. Er worden soms fouten gemaakt. ”Het is jammer voor jullie dat jullie zaak al in 2015 begon, toen waren we nog niet zo ver. Voor jullie is het te laat.”

Kluen: ”Ik wil het graag over meer hebben dan alleen hoe het in de toekomst beter kan met burgerparticipatie in het algemeen. Wij komen hier vanwege de toekomst van onze eigen woonomgeving. Op deze manier voelen we ons niet serieus genomen.”

Van Aken beaamt dat: ”Na het ontwerpbesluit hebben wij drie wethouders benaderd met wat in essentie een hulpvraag is. Er gaat iets niet goed, graag overleg voordat er een definitief besluit wordt genomen. Maar nu is er al een definitief besluit genomen.”

Roelofs geeft naar aanleiding daarvan aan: ”Ik moet het gewoon eerlijk zeggen zoals het is. Het is [mij] niet gelukt. Deels vanwege de vakantieperiode afgelopen zomer. De begroting kreeg alle

aandacht. Er zijn moties, amendementen. Maar ik wil wethouder Van der Wel (die over ODRA gaat) met alle plezier adviseren nog eens met jullie te praten."

Kluen toont zich sceptisch: "Maar het besluit is al genomen."

Roelofs bevestigt dat gedane zaken geen keer nemen.

Jonker geeft aan dat het niet zo hoeft te zijn. Als de gemeente wil, kan de gemeente nog wel iets doen, namelijk het besluit intrekken. Het besluit is nog niet onherroepelijk en nog niet in werking.

Roelofs zegt dat dat juridisch niet kan.

Jonker zegt, verwijzend naar een email van Roelofs, dat dat is wat ambtenaren van ODRA aan Roelofs hebben verteld. De gemeente kan, als zij dat maar wil, wel degelijk naar juridische middelen zoeken. De ambtenaren van ODRA hebben wel vaker dingen verteld die niet klopten of eenzijdig waren. "Bijvoorbeeld de ons welbekende heer Sherwin Zandwijken."

Kluen: "Die heeft ons vaker met een kluitje in het riet gestuurd."

Van Aken geeft een voorbeeld: "De ChristenUnie heeft over de zaak schriftelijke vragen gesteld aan het College. Het college heeft geantwoord dat er een mediatietraject is geweest en dat is afgerond. Dat is niet waar. Het is plotseling afgebroken en er is daarna door de gemeente niet meer gecommuniceerd. Maar ODRA presenteert het dan als iets dat er is geweest, en dus is alles goed. Vinkje erachter en klaar is kees."

Tiernego (Team Leefomgeving; TL) vertelt dat de wethouder die in 2015 over burgerparticipatie ging, destijds uitspraken heeft gedaan over participatiebelied. "Er is toen een besluit genomen en daarmee is een proces in gang gezet. Er zijn toen Teams Leefomgeving opgericht. Toen het Team Leefomgeving bij de zaak m.b.t. perceel Statenlaan 6-8 werd betrokken, was er al het één en ander misgegaan. "Er is toen [in 2018] een mediatietraject geweest, dat heeft toen ook veel geld gekost, maar het leverde niets op. De conclusie van TL was dat er niks van te bakken viel. Daarom heeft TL geadviseerd: neem de vergunningaanvraag [van de projectontwikkelaar] maar in behandeling en zorg dat die juridisch klopt. Verdere participatie heeft geen zin."

Jonker zegt: "Het is goed dat je hier ook aanwezig bent, want nu kan ik je vragen: waarom heb je na het plotselinge afbreken van het mediatietraject niets meer van je laten horen, ook niet na twee mails van mij, waarin ik vroeg of de gemeente het mediatietraject wilde voortzetten met een nieuwe onafhankelijke mediator of niet? Het was radiostilte. Waarom reageerde je drie jaar lang niet?"

Tiernego: "Omdat er met jou niet te praten valt."

Na een stilte zegt **Jonker:** "We moeten het hier nu misschien niet te uitvoerig over hebben, gezien het doel van dit gesprek."

Tiernego: "Nee. Ik wil er best een keer een boom met je over opzetten."

Jonker: ”Maar toch één vraag. Waarom heb je destijds helemaal niet gereageerd. Als je dacht dat er met mij niet te praten viel, waarom heb je dat dan niet aan mij of de andere omwonenden verteld? Nu hebben de omwonenden helemaal niets meer gehoord van het Team Leefomgeving, dat er voor hen heette te zijn.”

Tiernego: ”Reageren op jouw mails heeft geen zin. We komen er niet uit. Dat was de conclusie van ons team.”

Roelofs: ”Als het vertrouwen weg is, valt het niet terug te halen. We verwachten van ODRA niet dat die participatie mogelijk maakt. Ik heb verkend of het besluit uit te stellen viel. Daar is ambtelijk geen draagvlak voor.”

Jonker: ”Maar het is toch het College van B&W dat de beslissingen neemt?”

Roelofs: ”We varen op de kennis en ervaring van de ambtenaren. Die zitten er al jaren. Dat is ook een realiteit waar we vanuit moeten gaan. Daarom heb ik zelf wel gereageerd op jullie mails. Maar inhoudelijk is het mijn portefeuille niet. De wethouder die over de inhoud gaat, maakt een afweging, gevoed door zijn ambtenaren.”

Van Aken: ”Maar het College zei [tegen de ChristenUnie]: er is een participatieproces geweest, en dat is afgerond. Dat klopt niet. Bewoners hebben niks meer gehoord.”

Tiernego: ”Intern [binnen de gemeentelijke organisatie] is er wel degelijk over gecommuniceerd.”

Van Aken: ”Ik wil wel benadruken dat Michiel [Jonker] hierin niet alleen staat. Hij heeft verwoord wat we als omwonenden allemaal hebben ervaren. We hebben allemaal een gebrek aan communicatie van de gemeente ervaren.”

Jonker: ”Het dilemma waar ik in contact met gemeenteambtenaren telkens voor kom te staan, is dat ik moet kiezen tussen ofwel dingen duidelijk benoemen, en dan vinden gemeenteambtenaren dat er met mij niet te praten valt, ofwel ik benoem die dingen niet, en dan wordt er door die ambtenaren over ons heen gewalst.”

Roelofs: ”Het is goed dat je dingen juist wel benoemt. Anders verlies je ook het gevoel dat je zelf ergens voor staat. Ik kan wethouder Van der Wel adviseren om nog eens met jullie te praten. Hij gaat over ODRA. Maar helpt dat?”

Kluen brengt naar voren dat de gemeente het steeds aan de bewoners en de projectontwikkelaar heeft overgelaten om er zelf met elkaar uit te komen. De projectontwikkelaar heeft geprobeerd de bewoners tegen elkaar uit te spelen. Volgens Kluen heeft de gemeente een taak om bewoners te beschermen. In plaats daarvan werden bewoners tegen elkaar uitgespeeld en dat heeft tussen de bewoners tot grote spanningen geleid en de sfeer verziekt. Verschillende bewoners zijn zelfs om die reden wegverhuisd. ”Op een gegeven moment geven bijna alle bewoners het op, ze denken: dit hou ik niet vol, dan maar een parkeerplaats tegenover mijn huis...”

Kluen wijst erop dat het terrein werd aangekocht onder het motto dat het twee particuliere kunstenaars waren die er zelf wilden wonen en daar iets wilden doen in overeenstemming met de

maatschappelijke bestemming van het terrein, ”samen met de buurt”. Maar een jaar later was het terrein doorverkocht aan een commerciële projectontwikkelaar die eigendom was van de vader van die particuliere kunstenaar. Een grote projectontwikkelaar met veel invloed binnen de gemeente. Nu leest Kluen dat de functie van de gymzaal wordt omgezet naar wonen, evenals de conciërgewoning. Ze geeft aan dat ze beseft dat wat er feitelijk is gedaan en wat nu met dit definitieve besluit na acht jaar overtreding door de gemeente wordt gelegaliseerd, door de bewoners niet meer teruggedraaid kan worden.

Van Aken: ”We hadden graag gezien dat het terrein ontwikkeld was in overeenstemming met de maatschappelijke doelstelling ervan, zoals die in het bestemmingsplan staat.”

Roelofs: ”Het betrekken van de buurt bij [de voorbereiding van] een bouwbesluit is nu gemeentelijk beleid, vooruitlopend op de Omgevingswet. Dat wil zeggen: participatie vooraf, en goede verslaglegging daarvan. Maar ja, daar hebben jullie niets aan.”

Tiernego: ”In het begin [van het participatiebeleid met de Teams Leefomgeving] zijn dingen echt niet goed gegaan, nu gaat het anders. Bijvoorbeeld het traject met het ROC aan de Thorbeckstraat. Een projectontwikkelaar moet aangeven waarom hij iets wel of niet doet. In jullie geval gingen er in het begin al dingen fout. Wij [Team Leefomgeving] kwamen er pas later bij. Toen waren er al moeilijkheden en was het vertrouwen al weg.”

Jonker: Hoe zit het dan met [het traject met het schoolgebouw aan] de Schoolstraat 35?

Tiernego: Dat is geen goed voorbeeld. Dat begon ook al in 2015, net als bij jullie. Tegenwoordig gaat het anders. Je kunt beter kijken naar het ROC of naar de kerk aan de Willem Barendszstraat.

Jonker: ”Wat er [aan de Statenlaan] in het begin fout ging, was dat de projectontwikkelaar zich niet aan de regels hield en feitelijke veranderingen aanbracht op het terrein, zonder overleg met omwonenden. Dat was de oorzaak. Wij verzochten om handhaving en eerst gaf ODRA daar ook gehoor aan. Maar na een aantal maanden veranderde er bij ODRA opeens iets - het is me nog steeds niet duidelijk waarom - en wilden ze opeens niet meer handhaven. Toen ging ODRA zelf de regels overtreden, met illegale verlengingen van de begunstigingstermijn, het ambtshalve verminderen van een [door de projectontwikkelaar] verbeurde dwangsom met 90%, weigeren om te handhaven enzovoort. Ik weet nog steeds niet wat de reden was voor die omslag in de benadering van ODRA.

Roelofs en Tiernego geven aan dat ook niet te weten.

Tiernego: ”De wethouder die over ODRA gaat, die neemt de beslissing.”

Jonker: ”De gemeente kent toch collegiaal bestuur? Het is toch het College van B&W dat de beslissingen neemt?”

Roelofs: ”Dat is formeel zo. Maar ik het red het niet in 24 uur, ik weet dingen niet in detail. Je gaat pas terug naar elkaar in het College als er reuring is, bijvoorbeeld media of omwonenden. Voor de rest doet een wethouder het alleen. Je gaat dan af op de kennis van je ambtenaren.”

Tiernego: ”Tegenwoordig is het beleid dat er altijd met een projectontwikkelaar wordt afgesproken dat die de bewoners moet informeren.”

Roelofs: (tegen Tiernego) ”Kan Team Leefomgeving aan projectontwikkelaar Schipper Bosch doorgeven dat die de omwonenden even moet informeren over de huidige stand van zaken? Wanneer heeft Schipper Bosch de omwonenden eigenlijk voor het laatst geïnformeerd?”

Jonker: ”Dat was tijdens het mediatietraject... In 2018. Dat is dus vier jaar geleden. Sindsdien hoorden we helemaal niets, niet van de projectontwikkelaar en niet van de gemeente.”

Van Aken: ”Alleen via [de automatische attenderingsmails van] Mijnoverheid.nl. Als er een formeel besluit werd genomen, bijvoorbeeld dat ontwerpbesluit.”

Jonker: ”Ik check consequent elk bericht [m.b.t. mijn buurt] van Mijnoverheid.nl, omdat ik weet dat ik niet kan vertrouwen op de gemeente. Hoeveel tijd dat bij elkaar kost...”

Kluen: ”Ik heb weinig fiducie in de communicatie met Schipper Bosch. Die hebben hun eigen doelen en hun eigen plannen. Ze laten zo min mogelijk los tegenover ons, ze vertellen alleen iets als ze er niet onderuit kunnen. We moeten beschermd worden door de gemeente. Er waren plannen voor nieuwbouw op het achterterrein . Die plannen zijn er stilzwijgend nog steeds. Dat heeft te maken met het verdienmodel van een commerciële projectontwikkelaar, het is hun core business, zo zijn projectontwikkelaars nu eenmaal.”

Van Aken: ”De vraag is: wat geeft de gemeente bij verkoop van een perceel als waarden mee, en als voorwaarden? Bijvoorbeeld de betekenis van groen voor het klimaat. Dat is een maatschappelijke waarde.”

Tiernego: ”Als jullie zaak in 2020 was begonnen in plaats van 2015, dan was het anders gegaan. De speelruimte voor ontwikkelaars is nu kleiner.”

Van Aken: ”Het gaat erom wat er gebeurt als een projectontwikkelaar iets nieuws wil. Het oude bestemmingsplan bood bescherming. Die is nu [met het definitieve besluit tot verlening omgevingsvergunning tot afwijken van het bestemmingsplan] overboord gegooid.

Tiernego: ”Het plan van de ontwikkelaar lijkt geen erge gevolgen te hebben. Het besluit legaliseert alleen wat de ontwikkelaar al heeft gedaan.”

Jonker: ”Ik heb het definitieve besluit inmiddels gelezen. Er zit op een paar punten vooruitgang in, in reactie op mijn zienswijze. Er is nu bijvoorbeeld een voorschrift opgenomen dat er buiten geen horecaterras mag zijn. En dat ze de omschrijving 'horeca A' vervangen door 'ondergeschikte horeca'. Dat is op zich goed. Maar ik lees bij een plan of een besluit niet alleen wat er wel in staat, maar ook wat er niet in staat. Dit besluit biedt ruimte voor allerlei verdere plannen, terwijl we weten dat we te maken hebben met een projectontwikkelaar die de juridische grenzen opzoekt. Het is niet duidelijk wat er na de vergunningverlening gehandhaafd kan worden.”

Roelofs: ”ODRA heeft meer budget voor handhaving gekregen. Het is nu een andere situatie dan vroeger.”

Jonker: ”Het gaat ook om de vraag of ODRA eigenlijk wil handhaven. Soms wil ODRA de regels niet handhaven. Denk bijvoorbeeld aan het 'kruimelgevallenbeleid' van de gemeente. Dat wordt dan weer aangegrepen om bij kleine overtredingen niet te handhaven. En wat is 'klein'? Het is allemaal boterzacht. De rechter biedt in veel gevallen geen soelaas.”

Roelofs: ”Je moet jezelf niet onderschatten. Kijk ook naar je succesjes. Je hebt in de loop der tijd best wat dingen bereikt. Bijvoorbeeld dat jouw zienswijze wordt opgepakt. Geen horecaterras meer tegenover jullie woningen. Dat is toch heel wat!”

Van Aken: ”Wat er eigenlijk nodig is, en waar wij ook op hoopten met onze brief aan de wethouders, is dat we met een schone lei kunnen beginnen. Een moment nul. Wij zouden een 'envelop' willen rond het huidige bouwvolume, zodat de projectontwikkelaar straks, als hij mag afwijken van het bestemmingsplan, niet opeens hoge nieuwbouw mag neerzetten.”

Tiernego: ”Stel even dat de projectontwikkelaar een flat van twaalf verdiepingen wil neerzetten...”

Van Aken: ”Dat mag hij niet... maar vijf verdiepingen zou straks wel kunnen...”

Tiernego: ”Maar stel nu even... ik zet het expres even heel sterk neer... Dan kunnen jullie alsnog bezwaar maken.”

Jonker: ”Het is juist onze ervaring dat we dan geen gehoor vinden, onze belangen worden niet meegewogen en de gemeente vindt dat juridisch ook niet nodig. Een ruimtelijke toets [die door een gemeentelijke afdeling wordt uitgevoerd] vindt de gemeente voldoende.”

Tiernego: ”De gemeente wil de rechten van bewoners beter beschermen.”

Kluen: ”Wat kunnen we in de praktijk nog doen nu de gemeente afwijking van het bestemmings-plan toestaat? We kunnen juridisch dimdammen... Maar inderdaad: wat staat er niet in het besluit waar het wel ruimte voor biedt? Onze ervaring is dat de projectontwikkelaar de grenzen opzoekt. Wij willen die ellende niet. We willen een prettige, veilige woonomgeving. Hoe krijgen we daar zekerheid over?”

Tiernego: ”Daar krijgen jullie geen juridische zekerheid over. We kunnen wel aan Schipper Bosch vragen wat hun plannen zijn voor de toekomst.”

Van Aken: ”Daar gaat Schipper Bosch niet open over communiceren. Ze zeggen telkens: ' Daar willen we het niet over hebben.' Dat hebben we zo vaak van ze gehoord.”

Tiernego: ”We kunnen als gemeente vragen. Zo van: we hebben al vier jaar niks gehoord, hoe staat het ermee? Het besluit [de definitieve vergunningverlening] is nu eenmaal genomen. Daarom moet je goed kijken: wat kan er nu nog wel [door de bewoners worden bereikt]?”

Van Aken: ”De formulering van het besluit is heel algemeen. De projectontwikkelaar mag nu heel veel. Ik zou willen vragen: wat mag er nu binnen dit bestemmingsplan, met deze vergunning om ervan af te wijken, en waarvoor zou een wijziging van het bestemmingsplan nodig zijn?”

Tiernego: ”Afhankelijk van de grootte [van een beoogd project] zijn er verschillende participatietrajecten.”

Van Aken: ”Wie bepaalt de grootte? Wat zijn de criteria?”

Tiernego: ”Dat wordt beoordeeld door ODRA.”

Roelofs: ”ODRA is eigenlijk alleen de uitvoerder. Zo willen we dat eigenlijk zien. ODRA is niet verantwoordelijk voor participatie, maar alleen voor uitvoering. Dat is de wethouder die over ODRA gaat.”

Jonker: ”Maar wie neemt er dan verantwoordelijkheid voor de beslissingen? Dat zou dan toch het College van B&W moeten zijn?”

Van Aken: ”Mijn vraag is: zal er bij nieuwe plannen van de projectontwikkelaar naar de buurt gegaan moeten worden?”

Roelofs en Tiernego antwoorden dat de projectontwikkelaar in dat geval in ieder geval door de gemeente verplicht zal worden om met de buurt te gaan ”praten”.

Roelofs wijst op de beperkte tijd en vat samen dat hij drie toezeggingen doet:

(1) Roelofs zal aan wethouder Marco van der Wel adviseren (deze week) om in gesprek te gaan met de omwonenden;

(2) Tiernego zal aan zijn opvolger bij Team Leefomgeving, Bram Bos, vragen om aan projectontwikkelaar Schipper Bosch te vragen om met de omwonenden te gaan communiceren over de actuele stand van zaken m.b.t. (de plannen voor) het perceel Statenlaan 6-8;

(3) Roelofs zal nagaan welke juridische bescherming omwonenden na het definitieve besluit nog hebben als er nieuwe plannen van Schipper Bosch komen voor het terrein, en dat aan Van Aken, Jonker en Kluen laten weten.

Roelofs kondigt een laatste ronde aan voor Van Aken, Jonker en Kluen. ”Hoe kijken jullie naar dit gesprek? Is er in jullie ogen gezegd wat er gezegd moest worden? Is er een dialoog geweest?”

Kluen geeft aan dat er iets is uitgewisseld. Roelofs is de enige van de drie aangeschreven wethouders die überhaupt heeft gereageerd. Maar hij gaat als wethouder burgerparticipatie niet over de inhoud. In ieder geval heeft Roelofs snel op de mails van omwonenden gereageerd.

Roelofs: Dat lijkt me normaal.

Kluen: Dit is in al die jaren de enige keer dat dit is gebeurd.

Roelofs: Als ik dit hoor, ben ik wel even stil. Daar krijg ik bijna een traan van in mijn oog...

Kluen vraagt zich af welke veiligheid er voor de omwonenden nog is nu het definitieve besluit zonder overleg met omwonenden is genomen. Ze vindt dat de gemeente alsnog het voortouw moet nemen bij de bescherming van de woon- en leefomgeving van bewoners.

Roelofs antwoordt dat hij dit aan wethouder Van der Wel zal zeggen.

Tiernego geeft aan dat het erom gaat welke juridische stappen er gezet kunnen worden. ”Ze mogen niet zomaar nieuwbouw zetten. Daar zou nog weer een nieuwe vergunning voor nodig zijn.”

Van Aken: ”Het gaat telkens in stappen. Als de functie van het terrein eenmaal gewijzigd is van maatschappelijke doelen naar kantoren/wonen, kunnen ze vervolgens dingen doen die de gemeente en ODRA dan weer bereidwillig gaan legaliseren of vergunnen.”

Jonker: ”Misschien gaat ODRA dan weer opnieuw zeggen dat als het bestemmingsplan het toelaat, ODRA verplicht is daarvoor vergunning te verlenen.” Jonker zegt dat hij in het gesprek een eerste begin van een dialoog heeft ervaren, maar niet meer dan dat. Aan het gesprek houdt hij de indruk over dat de cultuur van het gemeentelijke apparaat, zowel wethouders als ambtenaren, er één is waarin het bewustzijn en de wil ontbreken om bewoners echt te beschermen. In dit geval lijken de wensen van de projectontwikkelaar steeds het uitgangspunt en het richtsnoer voor het gemeentelijke handelen te hebben gevormd, niet het algemeen belang. Op basis van zijn langjarige ervaring met het gedragspatroon van gemeentefunctionarissen vermoedt Jonker dat dit heel diep in de bestuurlijke en ambtelijke cultuur zit.

Roelofs antwoordt dat er stapsgewijs vooruitgang wordt geboekt en dat hij daar optimistisch over is. ”Als ik niet optimistisch ben, kan ik niet verder in deze functie als wethouder.”

Jonker vraagt nog naar reactie van Roelofs en Tiernego ten aanzien van de mogelijkheid dat Jonker eventueel bij de rechtbank in beroep zou gaan tegen het definitieve besluit. Op grond van zijn ervaringen met Nederlandse rechtspraak beseft hij dat de kans beperkt is dat een rechter een eventueel beroep gegrond zou verklaren. Maar hij wil graag weten hoe zij daar tegenover staan.

Roelofs geeft aan dat hij vindt dat Jonker zich zeker vrij moet voelen om in beroep te gaan. ”Je mag dit van mij opschrijven: Als er niet geprocedeerd wordt, denkt een bestuurder dat hij het goed gedaan heeft...”

Van Aken: ”Nog een laatste vraag: als we dit gesprek drie weken eerder hadden gehad [voorafgaand aan het definitieve besluit van de gemeente], had het dan een andere impact gehad? Heeft dit gesprek impact op u?”

Roelofs: ”Ja. Dit soort gesprekken hoor je ook te voeren. Dan voel je wat er in een straat wordt ervaren.”□

Gevolg van het ontbreken van burgerparticipatie: alweer een nieuwe juridische procedure

[Excerpt uit beroepschrift in traject-Statenlaan, ingediend door Jonker nadat de wethouder ”burgerparticipatie” er niet voor had gezorgd dat het besluit na jaren stilzitten nog enkele weken werd uitgesteld, zodat er burgerparticipatie had kunnen plaatsvinden]

Arnhem, 6 december 2022

Rechtbank Gelderland
Team Bestuursrecht
Postbus 9030
6800 EM ARNHEM

Onderwerp: beroepschrift inzake besluit verlening omgevingsvergunning voor functiewijziging in afwijking van het bestemmingsplan voor perceel Statenlaan 6-8 te Arnhem

Edelachtbare,

Op 27 oktober 2022 heeft de gemeente Arnhem, via een mandaat aan de Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA), besloten een definitieve omgevingsvergunning te verlenen aan project-ontwikkelaar Schipper Bosch, de eigenaar van het perceel Statenlaan 6-8. Tegen dit besluit stel ik bij dezen beroep in bij uw rechtbank. Mijn zienswijze d.d. 1 juni 2022 (zie bijlage) moet geacht worden deel uit te maken van dit beroepschrift.

Inhoudsopgave van dit beroepschrift pag.

1	Inleiding en samenvatting van het beroep		2
2	Uitgangspunt: een bestemmingsplan dat bescherming biedt		
	2.1	Samenvatting	4
	2.2	Redenen voor mijn uitgangspunt dat het bestemmingsplan bescherming biedt	4
	2.3	Redenen waarom ik twijfel of mijn uitgangspunt eigenlijk wel klopt	8
3	Ontbrekende informatie		11
4	Belangenafweging		12
	4.1	Ontbrekende noodzaak voor afwijken van het bestemmingsplan	13
	4.2	Ontbrekende inventarisatie van belangen van omwonenden	16
	4.3	Ontbrekend onderzoek naar alternatieven	19
	4.4	Bestemming ”maatschappelijke doelen” vergt transparantie over o.a. financiën	23
5	Ontbrekende burgerparticipatie voorafgaand aan het besluit		
	5.1	Burgerparticipatie	25
	5.2	Ontbrekende burgerparticipatie in de huidige casus	27
	5.3	Een structureel gedragspatroon in strijd met basisbeginselen van behoorlijk bestuur	32
6	Verzoek aan de rechtbank		33

1 Inleiding en samenvatting van dit beroep

Het door mij in dit beroep bestreden besluit van 27 oktober 2022 strekt ertoe dat Schipper Bosch mag afwijken van de bepalingen van het huidige, geldende bestemmingsplan ”Statenlaan 2012”. Met name strekt het besluit tot een vergunning voor wijzigingen en commerciële activiteiten die in strijd zijn met de bestemming van het terrein voor ”maatschappelijke doelen”.

In mijn zienswijze van 1 juni 2022 (zie bijlage) over het ontwerpbesluit van 12 april 2022 dat voorafging aan het definitieve besluit van 27 oktober 2022, heb ik een aantal bezwaren aangevoerd tegen het toen voorgenomen besluit. Op één punt (begrenzing van de horeca) is de gemeente hieraan tegemoetgekomen in het definitieve besluit, maar op andere, cruciale punten niet. Ook gaat de gemeente in het definitieve besluit ten onrechte voorbij aan de in mijn zienswijze geuite bezwaren tegen het ontbreken van wezenlijke informatie.

De projectontwikkelaar overtreedt al sinds 2015 het bestemmingsplan, door het terrein en de twee panden daarop te gebruiken voor commerciële doelen (kantoren, wonen). Op verschillende manieren brengt dat schade toe aan de leefomgeving van de bewoners. Het karakter van onze buurt is veranderd doordat het terrein op dit moment feitelijk geen maatschappelijke invulling meer heeft en de eigenaar anderen dan zijn commerciële huurders op willekeurige momenten de toegang tot het terrein ontzegt. De onzekerheid over de toekomst van het terrein (nieuwbouw? Toename autoverkeer?) legt al jaren druk op het leefklimaat van directe omwonenden.

Met dit besluit legaliseert de gemeente de jarenlange overtredingen, in plaats van het bestemmingsplan te handhaven. Omwonenden, onder wie ik, verzoeken al sinds 2015 om handhaving van het bestemmingsplan. Zelf heb ik op 23 januari 2015 een handhavingsverzoek ingediend. Aanvankelijk was de gemeente, bij monde van Omgevingsdienst Regio Arnhem (ODRA), ook bereid om te handhaven, hetgeen resulteerde in een handhavingsbesluit d.d. 30 juli 2015.

Maar kort daarna veranderde de houding van de gemeente, inclusief ODRA, opeens om onduidelijke redenen. Sindsdien stelt de gemeente alles in het werk om het bestemmingsplan juist niet te handhaven. Hierbij negeert de gemeente ook zoveel mogelijk de uitspraken van uw rechtbank n.a.v. rechtszaken die door mij en andere omwonenden zijn gevoerd.

Het nu bestreden besluit is door de gemeente (ODRA) getroffen:
- zonder voldoende informatie te verschaffen;
- zonder aangetoonde noodzaak voor het afwijken van het bestemmingsplan;
- zonder een adequate belangenafweging of een afweging van (compromis-)alternatieven;
- zonder dat belanghebbende burgers de mogelijkheid hebben gekregen in de planvorming of de voorbereiding van het besluit te participeren (in strijd met mededelingen en toezeggingen die de gemeente hierover keer op keer heeft gedaan, en die deels ook zijn vastgelegd in beleid; de beweringen van de gemeente over burgerparticipatie blijken keer op keer een wassen neus te zijn).

Met het oog hierop verzoek ik uw rechtbank het besluit te vernietigen en de gemeente opdracht te geven tot een heroverweging waarbij belanghebbende omwonenden alsnog de gelegenheid krijgen om in de planvorming m.b.t. het terrein en onze woonomgeving te participeren.

Chronologisch overzicht (zeer beknopt samengevat, indicatief) sinds 2004[1]

Tijdstip /periode	**Gebeurtenis**
2004-2005	Vertrek gymnasium wordt bekend; bewoners beginnen de zaak te volgen.
2006	(mei) infobijeenkomst: gepland bouwvolume onthuld; omwonenden mobiliseren zich.
2008	Proj. ontwikkelaars Bouwfonds (vh. Rabo), Westerbeek stellen nieuwe projectleiders aan.
2009	Wethouder Roeland Kreeft (PvdA) drukt plannen door zonder draagvlak omwonenden.
2010	Proj. ontwikkelaars trekken zich terug; woningcorporatie Habion komt en gaat. SLAK komt.
2012	Geheim overleg gemeente en nieuwe proj. ontwikkelaar lekt uit. Openbare biedprocedure.
2013 jan-aug	Initiatief v. huurders/bewoners door gemeente uitgekozen, vier maanden later verworpen
2013 nov.	Onderhandse biedprocedure lekt uit. Gemeente verkoopt perceel aan kunstenaar F. Schoonderbeek. Weth. Elfrink (SP): ”Bestemmingsplan is de waarborg voor omwonenden.”
2014/2015	Schoonderbeek verkoopt perceel aan eigen bedrijf: proj. ontw. Schipper Bosch (SB). Begin commerciële activiteiten op perceel in strijd met ”maatsch. doelen” in bestemmingsplan.
2015	(jan.) Eerste handhavingsverzoek (door Jonker); (juli) handhavingsbesluit door ODRA; (sep-dec.) onrechtmatige verlenging begunstigingstermijnen; Jonker vraagt voorl. voorz.; voorzieningenrechter doet uitspraak; (31 dec.) ontwerpbesluit ODRA vergunning afwijken bestemmingsplan (functiewijziging terrein van maatsch. doelen naar wonen/bedrijven).
2016	(jan-feb.) SB weigert mediation; (mei) bewonersbijeenkomst - bouwvolume, toezegging ODRA; (juni) def. besluit; (juli) beroep Jonker; (okt) rechter wijst voorl. voor toe aan Jonker; SB probeert Jonker in klankbordgroep te isoleren; (dec.) oprichting bewonersgroep Statengroen; eerste kennismaking met Team Leefomgeving (TL) v.d. gemeente.
2017	(voorjaar) SB zaait verdeeldheid over locatie parkeerplaatsen; SB sloopt grote vijver; eerste bewoners verhuizen weg vanwege de spanningen. Jonker richt eigen bewonersgroep op en start diverse juridische procedures; (najaar) gemeente stel mediation voor, afhankelijk v. uitkomst rechtszaak; Jonker maakt kennis met beoogde mediator en stemt in.
2018	(jan.) rechtbank stelt Jonker e.a. in het gelijk in bodemprocedure. Vanaf nu houdt SB zich rustig op het perceel. Start voorbereiding mediation; bewoners komen weer iets nader tot elkaar; (feb.) ODRA zet bewoners onder tijdsdruk; (mrt.) Jonker herinnert gemeente en ODRA aan handhavingsplicht; (apr-aug.) voorbereiding mediation: TL komt toezeggingen niet of niet tijdig na; ”onafhankelijke” expert blijkt advocaat gemeente; (nov.) eerste mediationbijeenkomst; (dec.) onafh. mediator trekt zich terug met schr. toelichting.
2019	ODRA verleent in strijd met eerdere toezegging vergunning voor slagbomen. Jonker begint bezwaarprocedure. Jonker vraagt periodiek info over voortgang voorbereiding nieuw ontwerpbesluit; (juli) ODRA antwoordt: aanvullende documenten aanvraag ingekomen; (okt.) ODRA antwoordt: nog niet bekend wanneer ontwerpbesluit wordt genomen. (dec.) bezwaarschrift Jonker stilzitten gemeente mbt handhaving bestemmingsplan.
2020	voortzetting jur. procedures m.b.t de slagbomen (beroep, hoger beroep).
2021	(feb.) beroepschr. Jonker tegen stilzitten gemeente mbt handhaving bestemmingsplan; (aug.) rechtbank draagt gemeente op besluit te nemen en legt last onder dwangsom op; (sep, okt, dec.) Jonker zoekt contact met gemeente, krijgt in okt. één email v. jurist terug.
2022	(feb.-mrt.) Jonker vraagt om betaling dwangsom, gemeente stemt in en betaalt maar handhaaft nog steeds niet; (apr.) Jonker in beroep; gemeente neemt ontwerpbesluit; (juni) zienswijzen Jonker e.a.; (juli) omwonenden vragen wethouders om overleg; (okt) gemeente/ODRA neemt def. besluit kort voorafgaand aan overleg met omwonenden.

[1] Voor meer gedetailleerde overzichten, zie beroepschriften 29-7-2016 en 1-4-2022, opgenomen in bijlage 2.

3 Impressie van participatiebijeenkomst op 29 november 2022 over de Parkstraat

Van: Michiel Jonker
Verzonden: woensdag 30 november 2022 10:49
Aan: Bob Roelofs
Onderwerp: Verwachtingen over gesprek op 2 december as

Hallo Bob,

Ter voorbereiding van ons gesprek met ambtenaar Arno Tiernego (Team Leefomgeving) en mijn vertrouwenspersoon op 2 december a.s. wil ik je op de hoogte stellen van een verandering in mijn verwachtingen ten aanzien van ons komende gesprek.

Gisterenavond (29 november) was ik, zoals je weet, aanwezig op de bijeenkomst in buurthuis/wijkcentrum de Lommerd over de plannen van de gemeente voor de Parkstraat (riool, bomen, parkeren). Ik was door enkele mensen gevraagd om "mee te kijken" naar het proces. Ik zat daar mede omdat de parkeerproblematiek ook effecten kan hebben op omliggende straten, waaronder mijn straat (als het aantal parkeerplaatsen in de Parkstraat en bijv. de Hendrikstraat vermindert, kan dit ook leiden tot een hogere parkeerdruk in mijn straat). Maar persoonlijk zat ik er niet in de eerste plaats voor de inhoud van het onderwerp, maar vooral om te zien hoe een proces van "burgerparticipatie" of "dialoog tussen bestuur en burgers" op dit moment in de praktijk verloopt. Is er, zoals Arno Tiernego in ons vorige gesprek (op 2 november jl.) naar voren bracht, op dit moment sprake van een andere omgang van de gemeente met burgerparticipatie dan bijv. vijf of tien jaar geleden?

Naar aanleiding van wat ik gisteren heb waargenomen en meegemaakt, heb ik geconcludeerd dat in essentie weinig veranderd is. Ik heb mijn verwachtingen over ons gesprek op 2 december a.s. daarom bijgesteld. Aan het einde van deze email zal ik daar meer over zeggen. Eerst wil ik je een impressie geven van wat ik gisterenavond heb waargenomen en meegemaakt.

-- Verloop van bijeenkomst 29 november over Parkstraat

De avond begon ermee dat de gespreksleider vertelde dat er na de inleiding van twee functionarissen (één door de gemeente ingehuurde boomdeskundige over de huidige situatie m.b.t. bomen, één gemeenteambtenaar over de overige aspecten van de plannen), ruimte zou zijn voor dialoog en overleg. Even later bevestigde de gemeenteambtenaar [Arno Schuring], na kritische vragen van bewoners, dat er ambtelijk tot dusverre alleen aan advies aan de bestuurders (het College met jou en andere wethouders) was opgesteld, en dat er dus nog serieus overleg tussen bewoners en de gemeente mogelijk was over de plannen.

Er volgde een steeds roeriger avond, waarin een hele reeks bewoners aangaf dat ze weinig vertrouwen hadden dat de gemeente, in tegenstelling tot het verleden, deze keer wel open en eerlijk zou handelen. Sommige bewoners hadden een geschiedenis met onbetrouwbaar gedrag van de gemeente die terugging tot ver in het verleden, bijvoorbeeld tot het begin van de planvorming over de Parkstraat in 2011.

De vertegenwoordigers van de gemeente gingen hier niet op in, maar schoten in het defensief. Ze gingen verdedigen dat het huidige ambtelijke plan inhoudelijk goed was en er eigenlijk geen andere oplossing was. Een aantal bewoners trapte in de valkuil om zich mee te laten slepen in een discussie over de merites van dit nieuwe plan (kort samengevat: "alle huidige bomen weghalen en opnieuw beginnen") versus een eerdere, niet-nagekomen gemeentelijke toezegging (uit 2014, kort samengevat: "gefaseerde vervanging van de huidige bomen").

Een aantal andere bewoners constateerde dat er sprake was van een op ervaringen gebaseerd ontbreken van vertrouwen en probeerden daarover met de gemeente in gesprek te komen. Dit lukte niet. Want ook over dit onderwerp reageerden de vertegenwoordigers van de gemeente defensief. In plaats van ruiterlijk te erkennen dat de bewoners jarenlange, slechte ervaringen hebben met gemeentefunctionarissen wiens woorden en daden niet met elkaar stroken, en in plaats van te benoemen dat dat voor het overleg en de participatie op dit moment en in de toekomst relevant is, werd dat door de gemeentefunctionarissen weggewuifd met opmerkingen als "In het verleden zijn er wel eens dingen niet goed gegaan, maar nu doen we dat anders. We moeten naar de toekomst kijken."

Als bewoners dan zeiden dat ze dit in het verleden ook vele malen hadden gehoord, maar dat het daarna gewoon opnieuw niet goed was gegaan, bleven de gemeentefunctionarissen herhalen dat het dit keer wel goed zou gaan, en dat de bewoners "vertrouwen moeten hebben". De bewoners voelden zich op die manier niet gehoord. Na elk retorisch middel dat de gemeentefunctionarissen inzetten om het onderwerp "ontbrekend vertrouwen" terzijde te kunnen schuiven, werd de sfeer in de zaal werd nog ontevredener en wantrouwiger.

Uiteindelijk verwees de ambtenaar die het ambtelijke advies had gepresenteerd, naar jou als wethouder die op de bijeenkomst aanwezig was. Jij vertelde dat je eerlijk wilde zijn en dat er nu eenmaal een keer "knopen moeten worden doorgehakt". Je onthulde dat de beslissing over het plan eigenlijk al genomen was. Je presenteerde dat als een moedige stellingname van jouw kant. Maar voor de bewoners die naar een bijeenkomst waren gekomen waar zij verwachtten te "participeren" in de gedachtenvorming, en die een uur geleden, aan het begin van die bijeenkomst, nog hadden gehoord dat er op dit moment alleen een "ambtelijk advies" lag, vormde jouw onthulling natuurlijk een bevestiging van hun talloze eerdere slechte ervaringen met de gemeente. Namelijk dat de gemeente haar plannen gewoon doordrukt, zonder echte burgerparticipatie, en alleen lippendienst bewijst aan "goed overleg met burgers" of aan "burgerparticipatie".

Jij veegde de opmerkingen van omwonenden over het ontbreken van participatie van tafel door te zeggen dat "er al een lang proces aan het plan vooraf is gegaan. We zijn er al sinds 2011 mee bezig."

Je negeerde opmerkingen van bewoners over de slechte kwaliteit van juist dat proces, het langdurig niet-communiceren van de gemeente tijdens die periode en het niet nakomen van de gemeente van afspraken die in 2014 met de bewoners waren gemaakt en ook op schrift waren gesteld. Namelijk afspraken over het geleidelijk vervangen van bomen die aan het einde van hun levenscyclus zijn.

In plaats daarvan sprak je van een "unieke kans" omdat er juist op dit moment gemeentelijk budget beschikbaar is om een goed plan uit te voeren. Je negeerde vervolgens de riposte van enkele bewoners dat het juist nu aanwezig zijn van gemeentelijke budget "geen toeval" is, en dat als de gemeente jarenlang niets heeft gedaan (dus bomen niet heeft vervangen - behalve één boom in dat proefvak), het geen wonder is dat er nu budget is "opgespaard".

Het vertrouwen bij een groot deel van de aanwezigen in de zaal, inclusief mij, was nu helemaal weg. Ik roerde mijn stem één keer en stelde aan jou de vraag hoe de gemeente, na alle eerdere slechte ervaringen van bewoners met niet-nagekomen toezegggingen en non-communicatie, bewoners ervan zou kunnen overtuigen dat het deze keer wèl goed zou gaan.

Je ging niet in op die vraag van mij.

Enkele bewoners liepen walgend weg uit de zaal. Dit hadden ze al zo vaak meegemaakt: een gemeente die beweert "open te staan voor overleg en participatie", maar die achter die dunne facade van lippendienst een onaanspreekbare houding aanneemt en een eigen, bestuurlijke monoloog blijft herhalen. En die daarin, zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau (jij als wethouder) niet alleen vasthoudt aan die monoloog, maar ook vasthoudt aan jullie eigen geloof dat wat jullie in die monoloog zeggen, klopt. Bewoners zien zich dan geconfronteerd met een ondoordringbare bestuurlijke bubbel, waarbinnen zich een andere wereld bevindt waarin het bestuur, achter een glazen wand, vasthoudt aan een bepaald positief zelfbeeld over het eigen handelen, de eigen redelijkheid en de eigen attitude.

Bewoners zien dan een bestuur dat zoekt naar handvatten om bewoners te kunnen framen en wegzetten als "onredelijk" en "moeilijk aanspreekbaar", als excuus voor het doordrukken van een bestuurlijk en ambtelijk geconcipieerd plan. Dit staat los van de vraag naar de "objectieve" kwaliteit van zo'n plan. Het plan is hoe dan ook in bestuurlijk isolement tot stand gekomen.

-- Bevindingen in informele gesprekken na afloop

Na afloop van het officiële programma bleven er nog enkele mensen napraten. Ik kreeg de gelegenheid even kort met jou te praten en probeerde je het verschil uit te leggen tussen het als bestuurder "een knoop doorhakken" **aan het eind** van een serieus participatieproces, en "een knoop doorhakken" **zonder** dat er serieuze, oprechte, vertrouwenwekkende participatie heeft plaatsgevonden. Ik kwam er bij jou niet doorheen. Je bleef verwijzen naar "het proces dat al sinds 2011 heeft plaatsgevonden", zonder te willen ingaan op de vraag wat er dan in *dat* "proces" eigenlijk is gebeurd. Alsof het aantal jaren dat het proces geduurd heeft, iets zou zeggen over de mate waarin bewoners hebben kunnen participeren. Dat is niet zo.

Ik vroeg je waarom de gemeente deze bijeenkomst dan niet vanaf het begin een "informatiebijeenkomst" had genoemd, waarin een reeds door het bestuur en ambtenaren genomen besluit aan bewoners zou worden toegelicht, met gelegenheid voor vragen maar niet voor dialoog. Nu was ons een mogelijkheid voor "burgerparticipatie" en "dialoog" voorgespiegeld, die grotendeels een wassen neus bleek te zijn. Dat is geen handig verwachtingenmanagement. Op deze vraag kreeg ik van jou geen antwoord, behalve iets in de trant van dat het nu al beter gaat dan een aantal jaren geleden.

Even later sprak ik ook nog even met een ambtenaar die jou begeleidde (een vrouw in een lange witte jurk, ze heette geloof ik Jeanette). Zij vertelde me dat jullie aanvankelijk inderdaad aan het begin van de bijeenkomst hadden willen zeggen dat het besluit al genomen was, maar dat dit jullie was afgeraden door de Spijkerbrigade. De Spijkerbrigade had geadviseerd het wat "zachter in te steken" om zo bij de bewoners minder weerstand op te roepen.

Ik vertelde die ambtenaar dat veel wijkbewoners met gemengde gevoelens naar die Spijkerbrigade kijken. Die "brigade" is een select groepje van wijkbewoners met een netwerk binnen het gemeentelijke apparaat, die zich al lobbiënd in een positie hebben gemanoeuvreerd waarin de gemeente hen opvat als vertegenwoordigers van "de wijk", en waarin deze "brigade" veel invloed heeft op hoe het wijkbudget wordt besteed. Delen van het wijkbudget gaan als gevolg daarvan soms ook naar mensen (ondernemers) met goede relaties met de kern van de Spijkerbrigade.

Ik zag hoe onaangenaam de ambtenaar deze uitleg van mij vond. Ze straalde uit dat ze dit pijnlijk vond en eigenlijk niet wilde horen. Ze reageerde: "Maar wil je dan dat wij niet met de Spijkerbrigade praten?" Ik legde uit dat de gemeente natuurlijk ook met de Spijkerbrigade mag en kan praten, maar dat er niet het misverstand zou moeten bestaan dat de Spijkerbrigade alle wijkbewoners vertegenwoordigt. Ik zei dat de gemeente (bestuurders en ambtenaren) zelf kunnen kiezen om meteen eerlijk te zijn tegen bewoners, en dus voorafgaand aan, of uiterlijk aan het begin van zo'n bijeenkomst als gisteren duidelijkheid kunnen geven dat er al een besluit is genomen, zodat de bewoners zich tijdens die bijeenkomst niet of minder om de tuin geleid voelen.

Maar ook in mijn gesprekje met deze gemeenteambtenaar merkte ik dat ik niet door de glazen wand heen kwam die zij om zichzelf heen had opgetrokken. De weerstand tegen wat ik vertelde, viel van haar gezicht af te lezen.

- Mijn bijgestelde verwachtingen over ons gesprek van 2 december a.s.

Uit het verloop van zowel het officiële gedeelte als mijn informele nagesprekjes met jou en de ambtenaar die jou begeleidde, heb ik helaas moeten opmaken dat jullie wel graag het zelfbeeld in stand houden dat jullie "in dialoog" (willen) zijn met bewoners, maar dat jullie op dit moment niet kunnen of willen zien dat jullie vooralsnog een glazen wand tussen jullie zelf en bewoners in stand houden die een werkelijke dialoog onmogelijk maakt.

In die bubbel leggen jullie impliciet (zonder het hardop te zeggen) de schuld bij bewoners dat die lastig zijn en moeilijk aanspreekbaar, terwijl jullie dat als bestuurders en ambtenaren eigenlijk zelf juist zijn - zonder julllie daarvan bewust te (willen) zijn.

Dit is een psychische bubbel, een vorm van "in ontkenning zijn", waar ik als bewoner naar verwachting niet doorheen zal komen, ook niet in het gesprek van 2 december a.s. met jou en Arno Tiernego.

Aanleiding voor dat gesprek is dat in het eerdere gesprek van 2 november jl. ambtenaar Arno Tiernego zonder enige ironie zei dat de reden dat hij in een andere casus drie jaar lang niet had gecommuniceerd met mij of andere omwonenden, was dat er met mij "niet te praten" zou vallen. Wat ik dan zie, is dat iemand, om zich niet bewust te hoeven zijn van zijn eigen gedrag van onaanspreekbaarheid, dit gedrag projecteert op een ander.

Psychologen hebben dat soort projectie al talloze malen beschreven.

- Aard van het probleem met burgerparticipatie

Het echte probleem is niet dat bewoners moeilijk aanspreekbaar zouden zijn, maar dat ze door gemeentefunctionarissen als moeilijk aanspreekbaar worden **opgevat** en **geframed** als ze niet gehoorzaam ja en amen zeggen tegen de wensen van gemeentefunctionarissen.

Tijdens de bijeenkomst gisterenavond (29 november) zei één bewoner die pas kort in de wijk woonde, dat dit soort bijeenkomsten met veel mensen geen zin heeft. Volgens hem was er een "leider" nodig die knopen doorhakt. Hij wilde graag dat de gemeente zo snel mogelijk een beslissing nam en wat hem betreft mochten alle bomen weg.

Het gaat mij hier niet om de inhoud van de mening van die bewoner over de omgang met bomen, maar om zijn idee dat een dialoog van het gemeentebestuur met een flink aantal omwonenden geen zin heeft, en dat alleen een "leider" die "knopen doorhakt" soelaas kan bieden. Je ziet hier in een notendop de reden waarom er in veel zogeheten democratische rechtsstaten "rechts-populistische" politieke partijen in opkomst zijn. Die "populistische" partijen zijn op een bepaalde manier namelijk eerlijker over hun wens om tot een meer autoritaire bestuursstijl te komen dan traditionele partijen zoals VVD, D66, CDA, PvdA en dergelijke. Ook in die traditionele partijen is autoritarisme in opkomst, maar daar wordt dat deels verhuld met retoriek over "burgerparticipatie". Steeds meer burgers prikken daardoorheen en constateren dat het gepraat over burgerparticipatie, en de opname daarvan in komende nieuwe wetten (Omgevingswet, Participatiewet) op de huidige manier een wassen neus is.

Sommigen van hen hebben nog liever een politicus die er relatief openlijk voor uitkomt autoritair te zijn, dan een politicus die praat over dialoog en participatie, maar ondertussen precies even autoritair handelt.

Zolang bestuurders en ambtenaren de eerder genoemde psychologische glazen wand om zich heen optrekken, zullen formele wetten die dialoog en burgerparticipatie voorschrijven, alleen leiden tot het opvoeren van een toneelstuk van burgerparticipatie. Dit toneelstuk kan steeds verder worden verfijnd, en er kan in een rijk land zoals Nederland steeds meer budget voor dat theatergebeuren worden vrijgemaakt. Maar uiteindelijk verandert dat niets aan het feit dat het een toneelstuk is zolang het bewustzijn bij bestuurders en ambtenaren ontbreekt over de manier waarop zij zelf een werkelijke dialoog en werkelijke participatie onmogelijk maken.

Burgers die in die situatie erop wijzen dat er sprake is van een toneelstuk, maar niet van echte participatie, zullen dan worden weggezet als lastig en moeilijk aanspreekbaar - niet alleen door bestuurders en ambtenaren, maar ook door andere burgers die snelle, technische oplossingen willen en geen binding meer ervaren met een cultuur van democratische participatie.

Dit is hoe democratie in Nederland ten onder gaat, "not with a bang, but with a whimper". De mogelijkheid van echte burgerparticipatie wordt door het bestuur onbewust of halfbewust gesaboteerd, en vervolgens wordt het mislukken ervan aangegrepen om te impliceren dat

burgerparticipatie niet realistisch is en er dus een autoritaire benadering ("knopen doorhakken") moet worden gevolgd om goede resultaten te behalen.

- Representatieve democratie versus "repressieve democratie"

Tijdens het officiële gedeelte, maar vooral tijdens het informele napraten, verwees jij naar het feit dat we in Nederland een "representatieve democratie" hebben met gekozen volksvertegenwoordigers, waarvoor burgers eens in de vier jaar hun stem kunnen uitbrengen. Die gekozen bestuurders moeten vervolgens "knopen doorhakken".

Het was voor mij een verrassing dat jij, nota bene als wethouder met "burgerparticipatie" in jouw takenportefeuille, onder druk van de gisterenavond geuite kritiek je toevlucht nam tot een dergelijke, minimalistische opvatting over wat democratie is, en tot een autoritaire benadering van de zaak ("knopen doorhakken").

De hele aanleiding voor het opstellen van de Omgevingswet en de Participatiewet is nu juist dat steeds meer mensen binnen en buiten het bestuur beseffen dat eenmaal per vier jaar een hokje aanvinken op een stembiljet, niet voldoende is om te kunnen spreken van "democratie". Via formele stemprocedures krijgt het bestuur niet voldoende feedback om bij de les te worden gehouden ter preventie van willekeur en machtsmisbruik.

Het bestuur (nationaal en lokaal) heeft wel degelijk gezien dat er een vertrouwensbreuk aan het ontstaan is tussen bestuur en bevolking, die de legitimiteit van het bestuur begint aan te tasten. Het bestuur probeert die vertrouwenskloof te dichten met nieuwe bepalingen over verplichte burgerparticipatie voorafgaand aan bestuurlijke besluitvorming. Wat bestuurders en ambtenaren echter niet lijken te beseffen, is dat zulke nieuwe bepalingen alleen het beoogde effect zullen hebben als bestuurders en ambtenaren zich psychisch bewust worden van wat participatie en dialoog werkelijk inhouden en van hen vergen. De interactie zoals die gisterenavond plaatsvond tussen jou als wethouder en de bewoners, maakt duidelijk dat het bij jou als bestuurder op dit moment nog aan dat bewustzijn ontbreekt - in ieder geval op het moment dat er kritiek op jou afkomt, afkomstig van bewoners. Je schiet dan in het defensief en in het rechtvaardigen van een autoritaire benadering.

Dit vind je waarschijnlijk niet leuk om te horen. Maar ik moet het je zeggen, omdat ik anders iets voor je zou verbergen in de aanloop naar ons gesprek van 2 december a.s. Ik wil op transparante wijze dat gesprek ingaan.

- Kwetsbaarheid

Mijn eigen ervaring is dat mijn bewustzijn van het verschil tussen echte dialoog en pseudo-dialoog me extra kwetsbaar maakt, zowel in werksituaties als privé. Voor iemand in de positie van een wethouder, zoals jij, zal dat denk ik nog sterker gelden.

De groei van iemands bewustzijn maakt diegene bijna altijd enerzijds sterker, maar anderzijds ook kwetsbaarder.

De onbewuste angst om kwetsbaarder te worden, roept bij veel mensen (ongeacht welke functie ze precies vervullen) weerstand op, die leidt tot een reactie waarbij het bewustzijn juist krimpt, zich afsluit, en problemen projecteert op externe factoren en personen. Dit was wat ik gisterenavond bij jou (bestuurder) en enkele ambtenaren zag gebeuren.

Het resultaat was dat jullie het vertrouwen van de meeste burgers niet wonnen, maar juist hun wantrouwen en gevoelens van wanhoop en desillusie opnieuw bevestigden.

Doordat ik gisterenavond heb gezien hoe jij je eigen bewustzijn afsloot voor bepaalde input en bepaalde uitnodigingen van anderen, zijn mijn verwachtingen over ons komende gesprek van 2 december a.s. verminderd. Ik acht de kans groot dat jij daarin een vergelijkbare houding zult aannemen als gisterenavond.

- Hoe om te gaan met het komende gesprek van 2 december a.s.

Hoewel mijn verwachtingen ten aanzien van ons komende gesprek zijn verminderd, wil ik dat gesprek wel laten doorgaan. Ik acht een kans aanwezig dat door de kleinschaligheid van dat gesprek (vier deelnemers) jij en Arno Tiernego minder (onbewuste) angst en daardoor meer ruimte zullen voelen voor een werkelijke ontmoeting met een burger zoals ik.

Tot dan!

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

4 Impressie buurtbijeenkomst inzake Prins Hendrikstraat Zuid op 17 januari 2023

Van: Michiel Jonker
Aan: Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>
Cc: (drie bewoners)
Datum: 18-01-2023 15:47 EET
Onderwerp: Burgerparticipatie - impressie gesprek Pr. Hendrikstr. Zuid 17 januari 2023

Hallo Bob,

Gisterenavond (17 januari 2023) hebben we elkaar gezien op de extra bijeenkomst in wijkcentrum De Lommerd over de inrichting van de Prins Hendrikstraat Zuid. Door enkele bewoners was me gevraagd mee te kijken, net als bij de sessie op 29 november vorig jaar over de Parkstraat. Ik heb gisteren tijdens het officiële gedeelte geen inbreng geleverd, maar alleen geluisterd. Aan de informele nagesprekken in het zaaltje in De Lommerd heb ik wel deelgenomen. Ik heb deze keer geen schriftelijke aantekeningen gemaakt, en schrijf dit vanuit mijn persoonlijke herinnering (mentale notities) gisteren.

Tijdens ons korte nagesprekje vroeg je me gisterenavond of ik weer, net als vorige keer, een lijvige "impressie" van de bijeenkomst naar je zou sturen, en ik antwoordde van niet. Maar bij nader inzien lijkt me dat toch de moeite waard, gezien het licht dat de dynamiek van gisterenavond werpt op problemen die zich bij burgerparticipatie-trajecten kunnen voordoen.

Dit keer bevat mijn impressie niet alleen kritiek op jou en de gemeente, maar ook op sommige bewoners. Ik stuur deze impressie cc. naar onder andere die bewoners, want ik vind het belangrijk om tegenover hen even open te zijn als ik tegenover jou ben.

Inleiding: twee werelden die apart bleven

In het algemeen wil ik zeggen dat ik me herken in wat bewoner Leo tijdens de bijeenkomst gisteren naar voren bracht, namelijk dat er ook tijdens deze zesde bijeenkomst inzake de Pr. Hendrikstr. Zuid twee werelden apart van elkaar bleven voortbestaan. Ten eerste de wereld van gemeentebestuurders en ambtenaren die de straat anders willen inrichten en die zich daarbij beroepen op abstracte normen die zij zelf gekozen hebben en die zij gebruiken als criteria welke grenzen er zijn aan de manier waarop de straat ingericht mag worden.

Ten tweede de wereld van de bewoners van de straat zelf. Zij zijn in essentie tevreden met de huidige situatie en vragen de gemeente om in de gemeentelijke planvorming niet te redeneren vanuit abstracte, door de gemeente gestelde normen, maar vanuit de behoefte van de bewoners van de straat zelf. Zij hadden die behoeften ook vertaald in een eigen plan voor de straat, dat zij op 31 oktober 2022 in de vijfde participatiebijeenkomst aan de gemeente presenteerden en waar zij zich in die bijeenkomst unaniem achter schaarden (via een stemming ter plekke). In de bijeenkomst gisteren (17 januari 2023) werd dit verzoek door de vertegenwoordigers van gemeente niet gehonoreerd en zelfs niet besproken. Het plan van de bewoners zelf werd ook buiten de presentatie van scenario's gelaten. De eigen bestuurlijke normen werden door de gemeente voorop gesteld en de concrete wereld van bewoners raakte tijdens de bijeenkomst opnieuw (net als in bijeenkomsten 1 t/m 4) ondergesneeuwd.

Reconstructie van het participatie(?)-proces

Omdat ik zelf tot gisteren niet bij de beoogde burgerparticipatie m.b.t. de Pr. Hendrikstraat Zuid betrokken was geweest, kan ik het voorafgaande proces alleen grofweg reconstrueren op basis van informatie die ik informeel tot me heb genomen. Mede vanwege tijdgebrek kan ik niet alles checken. Voor een adequate analyse van wat er op de bijeenkomst gisteren gebeurde, is een dergelijke reconstructie wel nodig.

-- De huidige situatie in de Pr. Hendrikstraat Zuid is dat er halverwege een knik in de rijbaan zit met twee verkeersdrempels ("varkensruggen") die de snelheid van auto´s en daarmee ook sluipverkeer effectief tegengaan. Bovendien biedt deze "knik" ruimte voor aaneengesloten groen naast de rijbaan, en voor schuine parkeerplaatsen (60 graden t.o.v. de rijbaan voor en na de knik). De rijbaan is volgens metingen van bewoners nu vier meter breed (de gemeente hanteerde gisteren grotere afmetingen), de stoepen aan beide kanten zijn ca. 150-170 cm. breed. Het schuine parkeren biedt ook ruimte voor twee speciale parkeerplaatsen voor twee gehandicapte bewoners van de straat. Zij zijn tevreden met de huidige situatie. Het aaneengesloten groen draagt bij aan het aanzien en de ingang van de binnentuin halverwege de straat, bij de knik. Dit vinden veel straatbewoners belangrijk.

-- Werkzaamheden aan het riool zijn noodzakelijk, daarover bestaat geen verschil van mening. De gemeente wil deze werkzaamheden echter combineren met een verandering van de inrichting van de straat (dus niet alleen een vervanging van oude bestrating, bomen, lantaarnpalen). Bewoners zien de noodzaak daarvan niet in, en ook de wenselijkheid niet.

-- In de eerste helft van vorig jaar (2022) hield de gemeente drie participatie-bijeenkomsten over de toekomstige inrichting van de straat. Hierover heb ik gisterenavond twee heel verschillende dingen gehoord. Volgens de gemeentelijke projectleider, ambtenaar Arno Schuring, ontstond er tijdens die bijeenkomsten, in een open sfeer, een consensus onder de aanwezige bewoners dat het gemeentelijke plan om een rechte rijbaan aan te leggen met minder bomen èn minder parkeerplaatsen dan in de huidige situatie, een goed idee was. Volgens bewoners die ik gisteren sprak, ontstond er tijdens die bijeenkomsten echter een gevoel onder bewoners dat ze gemanipuleerd werden en dat hun visie ondergesneeuwd raakte onder een door de gemeente op dominante wijze gepresenteerd plan, dat volgens de gemeente in essentie "alternatiefloos" was. Op de mogelijke oorzaken van deze discrepantie zal ik later in deze impressie terugkomen.

-- Na afloop van de derde bijeenkomst namen twee bewoners (ik meen: Anne-Elise en Vera of Eunice) contact op met de gemeente en gaven aan dat er op deze manier iets niet goed ging. In reactie daarop ging de gemeente ermee akkoord om in het najaar nog twee extra participatie-bijeenkomsten te organiseren (nummers 4 en 5).

-- Op de vierde bijeenkomst ervoeren bewoners echter opnieuw dat de gemeente haar eigen plan (verwijdering van de knik, minder bomen en minder parkeerplaatsen) op dominante wijze voorop stelde. In naam was er participatie, maar bewoners ervoeren geen echte dialoog. De gemeente presenteerde een tweede plan, opnieuw met een rechte straat, waarin het verlies aan parkeerplaatsen wat minder groot was dan in het eerste plan, maar nog steeds aanzienlijk.

-- In reactie daarop stelden bewoners een eigen plan (ontwerp) op, dat zij op de vijfde bijeenkomst (31 oktober 2022) aan de gemeente presenteerden. In dit plan bleef de knik in de rijbaan behouden, bleef er meer groen behouden en werd het verlies aan parkeerplaatsen beperkt tot 4. Dit plan was voor de bewoners in alle opzichten beter dan de twee voorliggende gemeentelijke ontwerpen. Straatbewoners kwamen voor het eerst in grote getale (ca. 40 mensen) naar de bijeenkomst. Ondanks tegensputteren van de vertegenwoordigers van de gemeente, hielden de bewoners onder aanvoering van bewoner Arnold (een ex-politicus die zich door de gemeente niet onderste boven liet praten) ter plekke een stemming en schaarden zich unaniem achter het door henzelf gepresenteerde plan.

-- Op 29 november vond er een participatiebijeenkomst plaats over de inrichting van een andere, aangrenzende straat, de Parkstraat. In die bijeenkomst kondigde jij (wethouder Bob Roelofs, met zowel de wijk als het onderwerp "burgerparticipatie" in jouw portefeuille) aan dat er in die casus eigenlijk helemaal geen burgerparticipatie zou zijn omdat de gemeente intern al een besluit had genomen. Dit veroorzaakte grote verontwaardiging bij bijna alle aanwezige buurtbewoners (zie mijn impressie van die bijeenkomst), waarvan sommigen afkomstig waren uit de Pr. Hendrikstr. Zuid. Het vertrouwen dat de gemeente "burgerparticipatie" ook maar enigszins serieus nam, was weg. Dit voorspelde ook weinig goeds hoe de gemeente met de inbreng van bewoners van de Pr. Hendrikstraat Zuid zou omgaan.

-- Begin december vond er een bijeenkomst plaats tussen jou (wethouder Bob Roelofs, met zowel de wijk als het onderwerp "burgerparticipatie" in jouw portefeuille) en twee vertegenwoordigers van bewoners van de Pr. Hendrikstr. Zuid, Anne Elise en Vera. In die bijeenkomst gaf jij aan dat je een besluit had genomen en het plan van de bewoners zelf afwees. Je hield vast aan het gemeentelijke plan voor een rechte rijbaan zonder knik, een vermindering van het aantal bomen (van 20 naar 12 of 13) en een vermindering van het aantal parkeerplaatsen. Je verwees daarbij naar dwingende regels waaraan de gemeente zich volgens jou moet houden. Je wekte de indruk dat er, met jouw besluit, sprake was van een voldongen feit, een "gelopen race".

-- Als gevolg daarvan legde Anne Elise zich tijdens dat overleg met jou neer bij jouw besluit, vertelde zij mij achteraf. Wel hoopte ze nog mee te denken over de keuze van bomen en planten. Hiermee versterkte zij bij jou de indruk dat bewoners zouden berusten in het gemeentelijke plan om de "knik" en het aaneengesloten groen uit de straat weg te halen. Achteraf, in gesprek met o.a. bewoner Arnold en met mij (na onze nadere kennismaking na afloop van de bijeenkomst op 29 november), kwam zij tot de conclusie dat zij voorbarig had meebewogen met jou als wethouder, omdat ze niet aan de mogelijkheid had gedacht dat wij nog via leden van de gemeenteraad invloed zouden kunnen uitoefenen. Dit was een begrijpelijke vergissing. Lang niet alle inwoners van Arnhem zijn geverseerd in gemeentepolitiek of in de juridische aspecten daarvan.

-- Als uitkomst van onderlinge gesprekken van straatbewoners, en nadat ik mijn impressie van de bijeenkomst van 29 november 2022 met enkelen van hen had gedeeld, stelden bewoners van de Parkstraat en de Pr. Hendrikstr. Zuid een protestbrief op, die op 21 december 2022 werd verstuurd aan alle gemeenteraadsleden. In samenhang hiermee werd er door enkele bewoners persoonlijk contact opgenomen met gemeenteraadsleden ("lobbiën"). Hiermee werd het belang van de bewoners van de Pr. Hendrikstr. Zuid, nadat jij het als wethouder grotendeels onder het vloerkleed had geveegd, alsnog weer politiek en dus bestuurlijk "op de kaart gezet".

-- In de eerste helft van januari 2023 leek de cohesie tussen de acties van verschillende bewoners echter te verminderen, evenals de onderlinge communicatie. Hoewel ik de zaak niet actief volgde (ik had heel andere dingen aan mijn hoofd), ving ik af en toe een glimp op van vragen die bij enkele bewoners leefden over de stand van zaken en/of de voortgang. Op een gegeven moment hoorde ik dat er in overleg tussen bewoner Arnold en jou een bijeenkomst op 17 januari (gisteren) was gepland, die geleid zou worden door jou en waarin je n.a.v. de protestbrief alsnog met bewoners in dialoog zou gaan. Ik begreep dat ook verschillende gemeenteraadsleden hadden aangegeven bij deze bijeenkomst aanwezig te willen zijn.

-- Ik hoorde vaag iets over een compromisvariant, opgesteld door de gemeente zelf, waarin de knik in de rijbaan behouden bleef en het verlies aan parkeerplaatsen beperkt bleef tot -7. Deze variant zou aan jou als wethouder worden voorgelegd. Mijn indruk was dat bewoner Arnold ondertussen intensief bij gemeenteraadsleden aan het lobbiën was, maar andere bewoners niet altijd even nauwkeurig van (de voortgang van) zijn initiatieven op de hoogte hield. Er leek een gebrek aan transparantie tussen Arnold en andere actieve bewoners te ontstaan. Ik sondeerde e.e.a. voorzichtig (d.w.z. zonder mijn zorg uit te spreken) in een gesprek met Arnold, waarna ik me deels gerustgesteld voelde. Ondanks mijn zorgelijke voorgevoel over de effecten die de kennelijk nogal rommelige /deels ontbrekende onderlinge communicatie tussen bewoners zou kunnen hebben op het succes van de "burgerparticipatie", zag ik het niet als mijn rol om te interveniëren. Ik woon zelf immers niet in de Pr. Hendrikstr. Zuid. Er was mij alleen gevraagd af en toe "mee te kijken".

-- Kort voor 17 januari verwierp de gemeente ook de door haarzelf opgestelde compromisvariant "-7" met verwijzing naar de door de gemeente gehanteerde "normen" (”kaders”). In plaats daarvan stelde de gemeente een variant voor met behoud van de "knik", maar met verlies van 14 parkeerplaatsen (variant "-14"). Uiteraard was de gemeente zich ervan bewust dat dit voor bewoners een uitermate onaantrekkelijke, en eigenlijk onverteerbare optie was. Dit leek een poging om, via een soort indirecte chantage, alsnog en in strijd met de wens van bewoners, te komen tot een variant met een volledig rechte rijbaan. "Willen jullie voldoende parkeerplaatsen houden, dan moeten jullie instemmen met een rechte rijbaan."

-- Vervolgens gebeurden er op 17 januari (gisteren) een aantal dingen vlak na elkaar.

1. Zonder overleg met andere bewoners zette bewoner Arnold een alternatief plan voor de Pr. Hendrikstr. Zuid in elkaar, samen met de invloedrijke buurtbewoner Willem van Gent, voorzitter van de buurtwerkgroep "Verkeer" van het Spijkerkwartier. In dit voorstel zou de "knik" behouden blijven, maar zouden er 9 parkeerplaatsen verloren gaan (variant "-9"). Willem van Gent heeft talrijke contacten binnen het gemeentelijke apparaat en lijkt gecommitteerd te zijn aan (deels ongeschreven) beleid van het huidige gemeentebestuur om het aantal parkeerplaatsen in het Spijkerkwartier te verminderen om op die manier autobezit en autogebruik te ontmoedigen (zogeheten "nudging" - d.w.z. manipulatie zonder rechtsstatelijke en zonder voldoende democratische legitimering - in de richting van de bevolking. Ik zeg dit overigens als iemand die zelf geen auto bezit en die op zichzelf voorstander is van vermindering van autogebruik. Alleen heiligt zo'n doel in mijn ogen niet dergelijke middelen).

Vermoedelijk hoopte Arnold hiermee, na de verwerping van compromisvariant "-7" door de gemeente, alsnog de mogelijkheid op tafel te houden dat het gemeentebestuur, onder druk van een meerderheid van raadsleden (die hij had opgetrommeld voor de bijeenkomst op 17 januari),

zou besluiten tot een plan met behoud van de "knik" in de rijbaan en een minder groot verlies aan parkeerplaatsen dan in de door de gemeente schijnbaar serieus genomen variant "-14". Dit leek van de kant van Arnold een stukje "realpolitik" om, rekening houdend met het machtsvertoon van het gemeentebestuur dat al verschillende varianten zonder dialoog had verworpen, toch nog zoveel mogelijk het bewonersbelang gerealiseerd te krijgen.

Maar wat Arnold in zijn ijver leek te vergeten, was dat hij gaandeweg steeds meer solo was gaan opereren in relatie tot de bewoners van de Pr. Hendrikstraat Zuid. Net zoals de gemeente bewoners niet werkelijk "meeneemt" in de zogeheten burgerparticipatie, zo nam Arnold de bewoners niet werkelijk mee in zijn politieke inspanningen om hun belangen te verdedigen. Waren het eigenlijk nog wel *hun* belangen die hij verdedigde, of was het behalen van een politiek succes in de praktijk voor hem een doel op zichzelf geworden?

2. Arnold bedong bij jou als wethouder dat de bewoners tijdens de bijeenkomst een "pauze" van een kwartier zouden krijgen om onderling met elkaar te overleggen of ze bereid waren hun eigen plan op te geven ten gunste van variant "-9".

3. Als wethouder veranderde jij zonder overleg met bewoners de opzet van de bijeenkomst. Je vertelde aan Arnold dat je de gespreksleiding had gedelegeerd aan Arno Schuring. Die kwam daarmee in een dubbelrol terecht, namelijk enerzijds projectleider die tijd en energie had geïnvesteerd om, samen met andere gemeenteambtenaren uit diverse afdelingen, te komen tot een plan met een rechte rijbaan, en anderzijds "neutrale" gespreksleider. Hiermee creëerde jij voor jezelf de mogelijkheid om achterin de zaal plaats te nemen, beschermd door de buffer van jouw projectleider die dan de kolen voor jou uit het vuur moest halen, waarna jij in de laatste fase naar voren kon treden, bijvoorbeeld als brenger van een "oplossing" of anders als "boven de partijen staande, redelijke bestuurder".

4. Pas enkele minuten voorafgaand aan het begin van de bijeenkomst hoorde projectleider Arno Schuring dat er door Arnold en Willem van Gent een nieuwe compromisvariant was opgesteld (variant "-9").

5. Pas enkele minuten voorafgaand aan het begin van de bijeenkomst hoorden de bewoners van de Prins Hendrikstr. Zuid dat er door Arnold en Willem van Gent een nieuwe compromisvariant was opgesteld (variant "-9").

-- Toen begon de bijeenkomst (17 januari om 19:30 uur).

Impressie van de bijeenkomst op 17 januari 2023

De onduidelijkheid over de functie van deze bijeenkomst leidde ertoe dat die functie van te voren ook niet eenduidig of krachtig was gecommuniceerd naar de bewoners van de Pr. Hendrikstr. Zuid. Het gevolg daarvan was dat de opkomst laag was: slechts ongeveer vijftien tot twintig bewoners waren aanwezig. Dit bleef uiteraard bij de wel in grote getale aanwezige gemeenteraadsleden niet onopgemerkt. Resultaat: de bewoners stonden meteen al aan het begin op 0-1 achterstand.

Aan het begin van de bijeenkomst werd aangekondigd dat niet wethouder Bob Roelofs, maar ambtelijk projectleider Arno Schuring het gesprek zou leiden, terwijl Roelofs achterin de zaal plaats

nam en afwachtte. Hiermee kwam Arno Schuring in een dubbelrol terecht, die ik hem in het gesprek ook een aantal keren effectief zag gebruiken. Achteraf, tijdens een nagesprekje, gaf hij tegenover mij ook toe dat dit een bewuste keuze was geweest en dat hij de mogelijkheden van die dubbelrol ook had benut. Resultaat: de bewoners stonden op 0-2 achterstand.

Daarnaast vervulde bomenambtenaar Marjolein twee keer een ondergeschikte rol in de vorm van twee "technische" toelichtingen die zij gaf: één over de feiten met betrekking tot "de" drie voorliggende planvarianten (twee varianten met rechte rijbaan (als ik me goed herinner "-4" met verlies van veel groen, en "-14"), alsmede de kersverse, enkele uren eerder opgestelde variant met behoud van de knik (variant "-9"). De eerdere compromisvariant "-7" werd niet getoond, en ook niet het plan van de bewoners zelf (variant "met knik, -4"). Het kon dus geen open, onpartijdige presentatie worden genoemd. Het door de bewoners ingebrachte alternatief was door de gemeente alweer afgevoerd voordat het serieus vergeleken kon worden met de door de gemeente acceptabel geachte alternatieven. Resultaat: de bewoners stonden op 0-3 achterstand.

De gemeentelijke gespreksleider gaf aan bewoner Arnold aanvankelijk veel ruimte om een toelichting te geven. Arnold vertelde, in bijzijn van jou als wethouder en van ongeveer acht aanwezige gemeenteraadsleden uit een groot aantal verschillende partijen (in ieder geval BBA, CU, D66, FvD, GL, PvdA) over de door hem en Willem van Gent zojuist opgestelde planvariant "-9". Hij werkte in zijn toelichting duidelijk toe naar het bewegen van de bewoners tot instemming met deze compromisvariant en het loslaten van hun eigen plan. Hij deed dit in bijzijn van de gemeenteraadsleden die de politieke basis konden vormen voor steun aan een plan dat door de bewoners echt gedragen werd. Daarmee verzwakte hij de politieke positie van de bewoners, en dwong de bewoners om (ook voorafgaand aan eventuele formele, verbale reacties) stelling te nemen in termen van de sfeer die op de vergadering ontstond en die door de gemeenteraadsleden natuurlijk aandachtig opgesnoven zou worden. De sfeer die Arnold daarmee onder auspiciën van wethouder Bob Roelofs creëerde, was er één van verwarring onder de bewoners. Dit bleef bij de gemeenteraadsleden niet onopgemerkt. Resultaat: de bewoners stonden op 0-4 achterstand.

Enkele bewoners, waaronder Leo (zie begin van deze impressie), probeerden alsnog het samengevoel en de moed onder de bewoners te herstellen door een aantal zaken te benoemen. Maar dat kon het tij niet meer keren. De bewoners waren hun saamhorigheid, hun kracht en het stukje regie dat die had opgeleverd, kwijt.

Weliswaar had Arnold bij jou bedongen dat bewoners een "pauze" van een kwartiertje zouden krijgen waarin ze onderling over compromisvariant "-9" zouden kunnen overleggen, maar dat was volstrekt niet realistisch. Voor goed onderling overleg is namelijk nodig dat bewoners tijdens zulk overleg niet onder tijdsdruk staan, en ook dat ze beschikken over een werkelijk afgezonderde, fysieke ruimte waar ze niet omringd worden door wethouders, gemeenteambtenaren en gemeenteraadsleden. Er was nu geen focus en geen mogelijkheid om als bewoners te komen tot gedeeld commitment aan een bereikte consensus.Resultaat: de bewoners stonden op 0-5 achterstand.

Arnold wilde ook dat de aanwezige bewoners na de "pauze" zouden kunnen stemmen of ze bereid waren van hun eigen plan ("met knik -4") af te zien ten gunste van variant "-9". Maar op een rommelige manier, waarbij gespreksleider Arno Schuring aan Arnold spreekbeperkingen oplegde, kwam het daar niet van - wat misschien maar beter was ook.

De aanwezige bewoners uitten een soort gemompelde consensus dat zij in ieder geval de voorkeur gaven aan een planvariant met knik in de rijbaan. Eén bewoner, Anne Elise, gaf met enige emotie aan dat zij zich daar niet in kon vinden als dat tot gevolg zou hebben dat er maar liefst negen parkeerplaatsen verloren zouden gaan. Ik dacht: *"Operatie geslaagd, patiënt overleden"*. Iedereen, d.w.z. de wethouder, de ambtenaren en de raadsleden van zowel coalitiepartijen als oppositiepartijen, hadden nu kunnen zien dat omwonenden niet langer een eenheid vormden, maar potentieel verdeeld waren geraakt en in ieder geval niet langer in hun kracht stonden. Resultaat: de bewoners stonden op 0-6 achterstand.

Aan het eind van de bijeenkomst kwam jij als verantwoordelijke wethouder eindelijk naar voren. Je zei iets in de geest van dat je het een waardevolle bijeenkomst had gevonden en dat je alles wat was ingebracht zou meenemen in de uiteindelijke besluitvorming van de gemeente. Je zei niets over nader overleg met de bewoners over welke van de drie gepresenteerde planvarianten (laat staan de twee niet gepresenteerde varianten) er uiteindelijk zou worden gekozen. Resultaat: de bewoners stonden op 0-7 achterstand

Kortom, de uitkomst van het formele gedeelte van de bijeenkomst op 17 januari 2023 was dat jij als wethouder je handen vrij had gekregen om een willekeurig besluit te nemen. Precies het resultaat dat voor een bestuurder zoals jij comfortabel is. Pseudo-burgerparticipatie geslaagd, bewoners afgevoerd. Jij had projectleider Arno Schuring en bewoner Arnold de ruimte gegeven om de eenheid en kracht van bewoners te breken, terwijl jij zelf in de coulissen rustig toekeek alvorens het resultaat van dit proces kalm in ontvangst te nemen.

In het oog springende fouten in het proces van burgerparticipatie

De vraag is nu of jij, als wijkwethouder en als wethouder burgerparticipatie, deze uitschakeling van de empowerment van bewoners als een succes beschouwt, of juist als een nederlaag.

Als ik er nu even van uitga dat jij in je hart voorstander bent van werkelijke burgerparticipatie, en niet van dit soort pseudo-participatietrajecten (zoals ik er in de afgelopen jaren al zoveel voorbij heb zien komen), dan constateer ik dat er, met het oog op werkelijke participatie, onder andere de volgende fouten zijn gemaakt.

(1) De gemeente is geen werkelijke dialoog met bewoners aangegaan over het door de bewoners zelf op 31 oktober 2022 gepresenteerde plan ("met knik - 4"), waarover onder de bewoners consensus bestond en waarschijnlijk nog steeds bestaat. De gemeente heeft het slechts van tafel geveegd met dubieuze argumenten (zie de protestbrief van bewoners van 21 december).

(2) Jij als wethouder èn Arnold als bewoner hadden allebei moeten eisen (ook van elkaar) dat de bewoners eerst de gelegenheid zouden krijgen om in een aparte bijeenkomst, zonder aanwezigheid van gemeentefunctionarissen, samen hun mening te bepalen over compromisvariant "-9" in relatie tot zowel de gemeentelijke varianten met rechte rijbaan als de bewonersvariant "met knik -4". Als jij echt geïnteresseerd was geweest in het realiseren van serieuze burgerparticipatie, dan had je gewild en geëist dat Arnold eerst bij bewoners ging toetsen of die zich achter dit compromisvoorstel konden schaderen. Door dat niet te doen, heb je een zwakte in Arnolds eigen buurtvertegenwoordigende kwaliteiten gebruikt om de eensgezindheid,

en daarmee de kracht van de bewoners te ondermijnen. Dat levert jou op korte termijn waarschijnlijk politiek en bestuurlijk gemak op. Maar voor de bewonersparticipatie is het slecht.

Zelfs Arno Schuring had, vanuit het perspectief van een integere en professionele projectleider die het gemeentelijk beleid inzake burgerparticipatie echt tot uitvoering wil brengen, moeten zeggen dat hij, met het oog op draagvlak voor een uiteindelijk gekozen oplossing, een bespreking van variant "-9"op dit moment niet werkbaar achtte. Immers, die variant was pas enkele minuten voorafgaand aan de bijeenkomst onder ogen gekomen van hemzelf en van de bewoners. Kunnen projectleiders tegenwoordig niet meer projectmatig denken, of willen ze dat niet? De basale processtappen van burgerparticipatie zijn op deze wijze opnieuw niet gevolgd.

Zoals het nu gegaan is, zijn de bewoners door jou, bewoner Arnold en de ambtelijke projectleider Arno Schuring in een situatie "gerommeld" waarin ze hun stem over de inrichting van hun straat wellicht tijdelijk, wellicht definitief verloren zijn. Dit is geen burgerparticipatie.

(3) Het verwachtingenmanagement over de bijeenkomst van 17 januari 2023 was non-existent, en om die reden uitermate slecht. Er was geen transparantie van de kant van de gemeente richting bewoners, en ook te weinig transparantie van de kant van bewoner Arnold.

Fundamentele problematiek zoals zichtbaar in deze casus

De hamvraag bij zogeheten participatietrajecten is uiteindelijk of gemeentelijke beslissers (wethouders, projectleiders, ambtenaren met specialismen, in sommige gevallen ook gemeenteraadsleden) bereid zijn een deel van hun macht en invloed werkelijk af te staan aan bewoners (burgers). Het is een illusie om te denken dat burgers kunnen en willen participeren in een situatie waarin ze, als puntje bij paaltje komt, niet werkelijk iets te vertellen hebben.

Als die bereidheid tot machtsdeling er niet werkelijk is, kan er ook geen werkelijke burgerparticipatie ontstaan.

In dit specifieke geval (Pr. Hendrikstraat Zuid) drong jij als wethouder de burgers begin december 2022 in het nauw door te stellen dat jij al een besluit had genomen. Dit noodzaakte de bewoners zich politiek te mobiliseren en de gemeenteraad te benaderen. Dat ging uiteindelijk ten koste van de regie van de meeste bewoners over het proces, en leidde tot een *alleingang* van bewoner Arnold die goed bij de gemeente kon lobbiën, mede dankzij zijn verleden als gemeentepoliticus. De bewoners van de Pr. Hendrikstraat, in hun hoedanigheid van "participanten", hebben op deze manier het nakijken.

Deze casus toont ook opnieuw een voorbeeld van een ontwikkeling die ik in onze wijk vaker heb gezien, namelijk de ontwikkeling van een actieve bewoner die opkomt voor bewonersbelangen, in de richting van een regelaar of regent die geleidelijk aan, tijdens het proces, meer affiniteit krijgt met het bestuurlijke netwerk waarmee hij zaken probeert te doen, dan met diegenen die hij oorspronkelijk vertegenwoordigde.

Eerder heb ik dit bijvoorbeeld zien gebeuren met de Spijkerbrigade, en met verschillende werkgroepen in de buurt (Spijkerenergie, Verkeerswerkgroep). Hieruit zijn inmiddels verschillende kleine "wijkelitegroepjes" ontstaan, die elk voor zich speciale betrekkingen onderhouden met het

gemeentelijke bestuursapparaat, waardoor hun agenda mede wordt beïnvloed. In sommige gevallen ontlenen deze "wijkelitegroepjes" niet alleen immateriële, maar ook materiële voordelen aan hun relatie met het gemeentelijke bestuursapparaat (denk bijvoorbeeld aan de gemeentelijke budgetten die het Bewonersoverleg en de Verkeerswerkgroep mogen aanwenden).

Dit soort elitevorming in het Spijkerkwartier, ten koste van werkelijke burgerparticipatie, kan heel in de verte worden vergeleken met klassieke processen van machtsvorming, zoals die van:
(1) een volksleider die eerst functioneert als bevrijder maar zich, nadat hij invloed of macht heeft gekregen, ontwikkelt tot een ritselaar, een potentaat of een dictator;
(2) een vakbondsactivist die zich ontwikkelt tot insider-bestuurder (denk aan Wim Kok of Paul Rosenmüller);
(3) de elite van een economisch gekoloniseerd land, die in de praktijk steeds meer gaat functioneren als netwerk van onderaannemers van buitenlandse "donoren" van financiële en andere "hulp", ten koste van de vrijheid en zeggenschap (empowerment) van de eigen bevolking.

Hoe nu verder? Advies: beschouw het als een oefening

De vraag is wat jij als wethouder (zowel met het oog op de wijk als met het oog op burgerparticipatie) nu wilt met betrekking tot deze specifieke casus. Politiek-bestuurlijk heb je nu gewonnen, maar als voorbeeld van geslaagde burgerparticipatie is dit traject vooralsnog ook weer mislukt.

Als ik ervan uitga dat jij burgerparticipatie echt belangrijk vindt, en wilt laten zien dat die mogelijk is, dan zou mijn advies aan jou zijn om de casus van de Prins Hendrikstraat Zuid te gebruiken als een *oefening* voor de gemeente om, ook nadat er dingen mis zijn gegaan, de draad **alsnog weer op te pakken** en in de praktijk echte burgerparticipatie te realiseren. Dus om het nu niet op te geven, maar een nieuwe ronde in te lassen.

Hiermee zou je ook aan jouw eigen ambtenaren laten zien dat het belangrijk is om burgerparticipatie serieus te nemen en niet slechts te beschouwen als een soort "hoepel waar linksom of rechtsom even doorheen gesprongen moet worden".

Ik heb verschillende malen tijdens mislukte participatietrajecten te horen gekregen dat een bepaalde ambtenaar of wethouder *"op een rijdende trein was gestapt"* en daarom de fouten die in het verleden waren gemaakt, niet meer ongedaan kon maken en dus ook in het vervolg van datzelfde traject maar geen rekening meer ging houden met bepaalde belangen van bewoners. Dit is een gemakzuchtige, funeste houding. Op die manier zullen Arnhemse gemeenteambtenaren *nooit leren* om adequate burgerparticipatie te entameren.

Ik adviseer jou om als wethouder verantwoordelijkheid te nemen en de moed te vinden om, samen met je collega-bestuurders, jouw ambtenaren top-down zodanig aan te sturen dat het lonend voor ze wordt om echte bottom-up-burgerparticipatie van de grond te krijgen.

Dit begint bij bewustwording wat burgerparticipatie eigenlijk is. Die bewustwording kan vanaf alle kanten groeien: top-down, bottom-up, lateraal. Deze impressie is een voorbeeld van een poging bottom-up of lateraal iets bij te dragen.

De vraag is of het jouw doel is om van burgerparcipatie op instrumentele wijze een *kosmetisch succes* te maken, m.a.w. een toneelopvoering, een Potemkin-dorp, een schijndialoog die "echt" overkomt in de gemeentelijke archieven of om in een rechtszaal groen licht te krijgen, of dat het jouw intrinsieke doel is om *echt in dialoog* te gaan met burgers.

Ik hoop dat de raadsleden die gisteren op 17 januari aanwezig waren bij de bijeenkomst, het belang van echte burgerparticipatie onderschrijven.

Tot slot

Ik begrijp dat ik mij met deze impressie mogelijk niet bij alle bewoners geliefd zal maken. Maar dat risico hoort erbij. Als ik jou als wethouder durf te bekritiseren, moet ik ook mijn mede-bewoners durven te bekritiseren. Door de manier waarop "democratische rechtsstaten" zich momenteel in Europa en elders ontwikkelen, wordt het steeds duidelijker dat de formele arrangementen om democratie en participatie te bewerkstelligen, op zichzelf niet langer voldoen. Het is nodig om de persoonlijke houding van diegenen die de democratie vorm geven, te betrekken bij het nadenken over het ontstane democratische tekort.

Met andere woorden, de formele democratie kan alleen haar betekenis behouden als we ook onze informele democratie redden. Voor dat laatste is het vereist dat we bereid zijn naar onze eigen en elkaars informele houding te kijken, en dus ook naar onze psyche. Het is nodig om wat we daar waarnemen, onder woorden te brengen en zo bespreekbaar te maken, ook als dat pijnlijk is voor onszelf en anderen.

Voor mij zit de pijn in het sociale risico dat ik neem door dit te schrijven. Voor anderen kan de pijn zitten in de scherpte van de hier door mij geuite kritiek.

Dat doet niets af aan de constructieve bedoeling waarmee ik deze impressie heb geschreven.

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

5 De werking van ”trechteren” en ”micro-keuzes” in participatieprocessen

Van: Michiel Jonker
Aan: Bob Roelofs <bob.roelofs@arnhem.nl>
Cc: (enkele bewoners)
Datum: 19-01-2023 15:55 EET
Onderwerp: Aanvulling over burgerparticipatie, trechteren, microkeuzes en beëindiging machtsstrijd

Hallo Bob,

In mijn impressie van 18 januari jl. over de bewonersbijeenkomst op 17 januari jl. over de Pr. Hendrikstraat Zuid heb ik één ding vergeten te noemen. Het gaat over dit onderdeel ervan:

"-- In de eerste helft van vorig jaar (2022) hield de gemeente drie participatie-bijeenkomsten over de toekomstige inrichting van de straat. Hierover heb ik gisterenavond twee heel verschillende dingen gehoord. Volgens de gemeentelijke projectleider, ambtenaar Arno Schuring, ontstond er tijdens die bijeenkomsten, in een open sfeer, een consensus onder de aanwezige bewoners dat het gemeentelijke plan om een rechte rijbaan aan te leggen met minder bomen èn minder parkeerplaatsen dan in de huidige situatie, een goed idee was. Volgens bewoners die ik gisteren sprak, ontstond er tijdens die bijeenkomsten echter een gevoel onder bewoners dat ze gemanipuleerd werden en dat hun visie ondergesneeuwd raakte onder een door de gemeente op dominante wijze gepresenteerd plan, dat volgens de gemeente in essentie "alternatiefloos" was. Op de mogelijke oorzaken van deze discrepantie zal ik later in deze impressie terugkomen."

Mede door tijdsdruk ben ik gisteren vergeten daarop later in de tekst terug te komen. Daarom nu alsnog.

Hoe kan het dat de ambtelijke projectleider en de bewoners zulke verschillende herinneringen hadden aan die eerste drie participatie-bijeenkomsten? Ik denk dat het antwoord te maken heeft met de manier waarop ambtenaren gewend zijn inspraak- en "participatie"-processen te "trechteren".

De methodiek van het trechteren

Het basisidee van de methodiek van "trechteren" is dat er in een zoekproces van een groep naar een optimale oplossing voor een bepaald probleem, geleidelijk aan minder optimale oplossingsrichtingen en oplossingen worden weggestreept, zodat de groep zich, met behoud van consensus, steeds meer kan concentreren op veelbelovende oplossingen. Zo wordt er toegewerkt naar een uiteindelijke, beste oplossing waarover binnen de groep dan consensus bestaat, of in ieder geval ruim voldoende "draagvlak".

Op zichzelf hoeft er niets mis te zijn met deze methodiek. Maar het hangt er wel van af hoe gemeenteambtenaren deze methodiek toepassen. Er zijn namelijk verschillende manieren waarop "trechteren" kan worden toegepast.

Eén manier - en dit is hoe het zou moeten - is dat er in de groep als geheel, dus inclusief zowel de ambtenaren als de bewoners, een authentiek, oprecht zoekproces plaatsvindt, waarbij de ambtenaren die het proces leiden en/of begeleiden, werkelijk luisteren naar de groep. Dat wil zeggen niet alleen "instrumenteel luisteren", maar echt.

Wat ik Arnhemse gemeenteambtenaren -en bestuurders echter keer op keer heb zien doen, is dat ze het groepsproces proberen in te zetten als een **instrument** om bij de bewoners **op manipulatieve wijze een consensus te creëren ten gunste van een reeds vooraf door de gemeente gemaakt plan**, dat wil zeggen een consensus met als inhoud dat een vooraf door het gemeentebestuur reeds bepaald doel, agenda of oplossingsrichting de beste is en dus gerealiseerd moet worden. Er is dan alleen ruimte voor marginale aanpassingen (franje, strooigoed, spiegeltjes en kraaltjes om bepaalde bewoners tevreden te stellen, het gevoel te geven dat ze serieus genomen worden, en hun ego te strelen).

Deze aanpak "werkt" in veel gevallen ook, in die zin dat veel bewoners zich inderdaad op die manier laten manipuleren, om diverse redenen. Een paar van zulke manipulatieve technieken zijn bijvoorbeeld:
-- een sessie waarin "geeltjes" (gele plakvelletjes) vrijelijk door bewoners mogen worden beschreven en op een bord geplakt, waarna ambtenaren die gaan ordenen in door de ambtenaren bepaalde categorieën, waarbij de ambtenaren die ordening zo maken dat er al een beetje wordt gestuurd naar een bepaalde oplossingsrichting;
-- het interpreteren van inbreng van bewoners zodat die lijkt overeen te komen met bepaalde categorieën, waarvan sommige duidelijk suboptimaal zijn zodat daarmee ook de inbreng van de betreffende bewoners alvast terzijde kan worden geschoven;
-- het toezeggen dat er over bepaalde zaken in een latere bijeenkomst nog meer informatie zal worden gegeven, en deze toezegging dan vergeten.

Het gaat hier om subtiel sturende **microkeuzes** van ambtenaren tijdens het overlegproces

Ontbrekend bewustzijn over het eigen manipulatieve gedrag

Gemeenteambtenaren zijn zich er vaak niet van bewust dat ze op deze manier manipulatief bezig zijn. Het is voor hun een handelingsstijl geworden waaraan ze gewend zijn en die ze vanzelfsprekend vinden en ervaren als gewoon een onderdeel van hun "professionaliteit". Ze vinden het dus professioneel om bewoners op een instrumentele, niet-transparante manier te manipuleren, en zien daar geen kwaad in.

In de jaren dat ik als bewoner inmiddels met gemeentelijke overlegtrajecten op het gebied van ruimtelijke ordening te maken heb, zie ik dit telkens gebeuren. Dankzij bepaalde werk- en andere ervaring ben ik hier persoonlijk alert op, en kan dit daarom ook benoemen en mijn waarnemingen ook schriftelijk vastleggen - bijvoorbeeld in "impressies" of analyses zoals de drie die ik jou als wethouder recentelijk heb toegestuurd (over ons overleg op 2 november 2022 m.b.t. Statenlaan, de bijeenkomst van 29 november 2022 m.b.t. Parkstraat, en die van 17 januari 2023 m.b.t. Prins Hendrikstraat Zuid).

In overlegprocessen tussen gemeente en bewoners waaraan ik heb deelgenomen, zag ik hoe de procesmatige microkeuzes van ambtenaren bepalen in welke richting het proces gaat en welke

inhoudelijke uitkomst het proces krijgt. Als die uitkomst niet in het belang van bewoners was, benoemde ik de door ambtenaren gemaakte microkeuzes, omdat er geen andere manier was om die keuzes bespreekbaar te maken en zo tot bijsturing van het proces te komen.

Dit werd mij door de betreffende ambtenaren en hun bestuurders echter nooit in dank afgenomen. Sterker nog, het wekte bij hen grote onvrede. Zozeer zelfs, dat in een andere, jou welbekende casus een groep ambtenaren besloot überhaupt niet meer met mij of andere bewoners te communiceren. Dat hielden die ambtenaren jarenlang vol.

Alleen door buitengewoon volhardend te zijn, hield ik het in die casus vol om mijn steeds moeiere hoofd niet in de schoot te leggen, en met communicatieve en juridische middelen zichtbaar te blijven maken wat er gebeurde. Verreweg de meeste burgers hebben niet de tijd, de energie of de juridische kennis om dat vol te houden. En dus komen de gemeentelijke ambtenaren en hun bestuurders bijna altijd goed weg met zulk manipulatief gedrag. Dat "resultaat" versterkt vervolgens weer hun idee dat dit gedrag normaal en prima is. Maar dat is het niet. Het is niet integer.

Effect van het manipulatieve gedrag op bewoners

Mensen zijn niet alleen cognitieve wezens, maar vooral ook sociale wezens. Verreweg de meeste mensen passen hun cognitie aan om bij sociale groepen te kunnen blijven horen. Dit verschijnsel doet zich ook voor in zogeheten "inspraaktrajecten" of "burgerparticipatietrajecten".

De gemeentelijke ambtenaren of een door de gemeente ingehuurde "gespreksleider" of "begeleider" voor zulke trajecten kunnen een sociale omgeving creëren waarin de deelnemende bewoners zich (meestal onbewust) genoodzaakt voelen om hun gedachten en uitlatingen aan te passen om niet buiten de groep te gaan vallen. Vervolgens kunnen de ambtenaren de gehoorzame uitlatingen van bewoners dan weer op "face value" gaan interpreteren (wel zo makkelijk), en daarbij gemakshalve de mogelijkheid "vergeten" dat er sprake kan zijn van sociaal-wenselijke aanpassing van de kant van de bewoners.

In de praktijk wordt zulke sociale en cognitieve aanpassing door de ambtenaren juist gewenst. Dat is immers een onmisbare schakel in hun methodiek om bewoners zover te krijgen dat ze in een schijnbaar vrijwillige "consensus" gaan instemmen met een reeds door de gemeente gemaakt plan of een reeds door de gemeente bepaalde agenda.

Daarom zullen zulke ambtenaren aannemen dat hun beeld van bewoners die instemmen met de richting die het bestuur op wil, gewoon klopt. Eventuele signalen van afwijkende meningen zullen ze, zolang die signalen niet hinderlijk worden, gladstrijken of negeren en vervolgens vergeten. Zo ontstaat er bij de gemeenteambtenaren een selectieve herinnering aan hoe het inspraak- of participatieproces is verlopen.

Verklaring voor verschillende herinneringen aan de eerste drie bijeenkomsten

Het bovenstaande biedt een mogelijke verklaring voor het verschil in de herinnering van projectleider Arno Schuring aan de eerste drie bijeenkomsten over de Prins Hendrikstraat Zuid, en de herinnering van (sommige) deelnemende bewoners.

Die bewoners ervoeren binnen de procesmatige en sociale omgeving die met het "participatietraject" werd gecreëerd, sturing van de kant van de gemeente en onvoldoende sociale ruimte om hun bezwaren krachtig en duidelijk naar voren te brengen.

In deze specifieke casus hebben twee bewoners (ik meen: Anne Elise en Vera) na de derde bijeenkomst gereflecteerd op wat er was gebeurd, en vervolgens actie ondernomen door de gemeente aan te spreken, waardoor hun onvrede met de gang van zaken alsnog op tafel kwam te liggen.

Ik was er niet bij, maar de daaropvolgende reactie en inschatting van de gemeente lijkt geweest te zijn, dat er kennelijk nog wat extra bijeenkomsten nodig waren om de bedenkingen van deze bewoners weg te masseren - m.a.w. "weg te trechteren". Toen de bewoners tijdens de vierde bijeenkomst merkten dat de gemeentelijke methodiek in essentie niet was veranderd, hebben ze de koppen bij elkaar gestoken en op de vijfde bijeenkomst (die door de gemeente was gepland als laatste bijeenkomst) een eigen planversie gepresenteerd en daarover in grote getale ook ter plekke gestemd, zodat de gemeente het moeilijk kon negeren.

Vervolgens heb jij als wethouder geprobeerd die door de bewoners breed gedragen planversie alsnog van tafel te krijgen door simpelweg te besluiten die versie van tafel te vegen en dat mee te delen aan twee betrokken bewoners (Anne Elise en Vera).

Hierdoor zagen bewoners zich genoodzaakt de zaak verder te escaleren, d.m.v. de protestbrief van 21 december, gericht aan alle leden van de gemeenteraad. Dit leidde weer tot de bijeenkomst op 17 januari waar mijn impressie over gaat.

Wat er van jou als wethouder burgerparticipatie vereist is

Wat de hierdoor ontstane situatie van jou als wethouder met "burgerparticipatie" in je takenportefeuille nu vereist, is dat je om te beginnen eerlijk erkent dat je hebt deelgenomen aan een **machtsstrijd** tussen het gemeentelijke apparaat en de bewoners van de Prins Hendrikstraat Zuid, waarbij jij aan de kant van het gemeentelijke apparaat meevocht, ten koste van de mogelijkheid voor echte burgerparticipatie.

Alleen door die machtsstrijd duidelijk te benoemen en het bestaan ervan te erkennen, kan die bewust en bespreekbaar worden gemaakt en vervolgens ook worden beëindigd.

Daarmee kan dan alsnog ruimte voor echte burgerparticipatie ontstaan.

Zoals ik gisteren in mijn impressie ook al aan jou adviseerde, lijkt het me goed om de casus Prins Hendrikstraat Zuid te benutten als een oefening in het alsnog mogelijk maken van echte burgerparticipatie.

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker

6 Nawoord ter verantwoording

De tekst van deze notitie (t/m hoofdstuk 5) heb ik op 12 februari 2023 naar Anne Elise Saris gestuurd, met de vraag of zij deze bruikbaar vond als achtergrondinformatie (onderlegger) ten behoeve van haar inspraak bij uw werkgroep op de geplande bijeenkomst van 8 maart 2023. Zij reageerde aanvankelijk enthousiast over het deel t/m pagina 24 (in hoofdstuk 3). Op 25 februari belde ik haar met de vraag of zij tevreden was met de onderlegger als geheel. Zij vertelde dat zij toch wat bedenkingen had.

Hoewel zij nog steeds volledig achter de inhoud kon staan, wilde zij bepaalde onderdelen toch schrappen alvorens het document aan uw werkgroep voor te leggen. Zij dacht hierbij met name (ook?) aan het laatste stuk van mijn correspondentie met wethouder Bob Roelofs op 29 januari 2023, dat te lezen valt op pp. 6-7 van deze notitie.

Ik vroeg waarom ze dit stuk tekst wilde schrappen. Zij gaf (zoals ik het analyseer) vier redenen:

1. Het past niet bij haar stijl;
2. Zij wil Bob Roelofs niet persoonlijk aanvallen;
3. Zij wil haar relatie met de gemeente niet onnodig belasten of schaden;
4. Zij wil haar mogelijkheid behouden om invloed ten goede uit te oefenen, en ze schatte in dat het op deze wijze inbrengen van zaken juist afbreuk kan doen aan haar mogelijkheden om invloed uit te oefenen.

Ik heb hier als volgt op gereageerd:

Ad 1: Ik gaf aan dat het uiteraard aan ieder mens zelf is om zijn eigen stijl te kiezen. Ik wees Anne Elise er wel op dat dit om een tekst van mij gaat, die op zichzelf niets zegt over haar stijl. Zij biedt dit slechts ter informatie aan aan uw werkgroep. Maar iets ruimer opgevat, kan het begrip ”stijl” natuurlijk ook keuzes omvatten welke informatie je aan een werkgroep burgerparticipatie aanbiedt, en welke informatie je die werkgroep liever bespaart - bijvoorbeeld om het voor iedereen (jezelf en die werkgroep) makkelijker te maken. Daarin is iedereen vrij.

Ad 2: Ik gaf aan dat het betreffende stuk tekst (pp. 6-7) correspondentie betrof die gevoerd was met Bob Roelofs in diens hoedanigheid als wethouder, dus als bestuurder. Wanneer kritiek op iemands handelen als bestuurder opgevat wordt als een persoonlijke aanval, wordt het onmogelijk om bepaalde zaken die misgaan in het bestuur, duidelijk te benoemen. Dit maakt het ook onmogelijk om bepaalde problemen of misstanden doeltreffend aan te pakken.

In dit geval heeft Bob Roelofs, in zijn hoedanigheid van bestuurder, zelf steeds consequent aangegeven dat hij kritische teksten van mij waardeerde. Op mijn laatste bericht op 29 januari 2023 heeft hij niet meer gereageerd. Dat wil echter niet zeggen dat hij dat als een persoonlijke aanval zou hebben opgevat, maar alleen dat hij het niet nodig achtte daarop te reageren.

Ad 3: Vanuit mijn eigen ervaringen met de gemeente Arnhem, begrijp ik deze zorg van Anne Elise volkomen. Want in de praktijk wordt zakelijke kritiek op bestuurlijk of ambtelijk handelen door functionarissen van de gemeente inderdaad vaak opgevat als een persoonlijke aanval. Dit is één van de cruciale problemen die zich voordoen bij de Arnhemse pogingen om burgerparticipatie te realiseren. Ik heb deze vicieuze cirkel in mijn correspondentie met Bob Roelofs nadrukkelijk aan de orde gesteld (zie hoofdstukken 1, 2 en 5 van deze notitie).

Zoals ik heb aangegeven, stellen gemeentefunctionarissen (bestuurders en ambtenaren) vaak ***impliciet*** de eis dat bepaalde kritiek niet wordt geleverd, op straffe van verlies van een goede relatie en daarmee van elke mogelijkheid om te participeren of invloed uit te oefenen.

Als dit cruciale onderdeel van de problematiek van burgerparticipatie niet aanschouwelijk gemaakt mag worden, zelfs niet voor de raadswerkgroep burgerparticipatie zelf, door middel van het delen van een ***concreet voorbeeld*** van correspondentie die met een bestuurder is gevoerd, dan zou er geen realistisch uitzicht meer bestaan op zelfs maar een gedeeltelijke oplossing van dit essentiële onderdeel van de problematiek.

Dit is des te relevanter omdat Bob Roelofs op dit punt zeker niet de slechtste bestuurder is. Hij was bijvoorbeeld de enige van drie aangeschreven wethouders die überhaupt reageerde op een urgente brief namens bewoners (zie hoofdstuk 2 van deze notitie). In zijn correspondentie met mij heeft hij mij ook aangemoedigd me te blijven uitspreken. Hij heeft mij op die manier een opening geboden om bepaalde dingen zichtbaar te maken door ze in correspondentie met de gemeente (in casu hemzelf) te beschrijven.

Alleen heeft Bob in zijn eigen psyche ook een soort Chinese muur gebouwd tussen zijn verbale en sociale toegankelijkheid en zijn (verantwoordelijkheid voor) bestuurlijk handelen, waardoor hij als wethouder ”burgerparticipatie” een ideale buffer vormt om andere wethouders uit de wind te houden. Er is hier een informele taakverdeling ontstaan, waarbij communicatie tussen enerzijds burgers en anderzijds wethouders die wèl beslissingen nemen, in de praktijk wordt verhinderd, terwijl de bestuurlijke verantwoordelijkheid voor die verhindering ook nog eens zoek wordt gemaakt in het gat tussen de wethouder burgerparticipatie (die wel met de burgers communiceert) en de andere wethouders (die zo min mogelijk met de burgers communiceren).

Als dit mechanisme niet zichtbaar en bespreekbaar wordt gemaakt, is er geen hoop op de realisatie van werkelijke, effectieve burgerparticipatie met oprechte medewerking van de kant van de gemeente. Burgers hebben dan alleen de mogelijkheid om enige extra schijn van burgerparticipatie af te dwingen door zich te mobiliseren en politieke druk uit te oefenen, waardoor de gemeente zich gedwongen voelt wat extra schijn van burgerparticipatie te wekken. In deze notitie wordt dat zichtbaar in de beschrijving van activiteiten van Arnold Brouwer (casus Hendrikstraat, hoofdstuk 4) en mij (casus Statenlaan, hoofdstuk 2).

Ad 4: Ik gaf tegenover Anne Elise aan dat ik begrijp dat zij haar mogelijkheden om door middel van het opbouwen van goede relaties met gemeentefunctionarissen invloed uit te oefenen, niet wil schaden. Maar ik wees er ook op dat allerlei verworvenheden, bijvoorbeeld vrouwenkiesrecht of de vijfdaagse werkweek, alleen tot stand zijn gekomen doordat mensen hun nek hebben uitgestoken en rechtstreeks kritiek hebben geuit op het ontbreken van die verworvenheden en de oorzaken daarvan, ook als dit hun hun ”goede relatie” met de autoriteiten of machthebbers kostte, en daarmee hun positie, hun loopbaan, hun vrijheid of zelfs hun leven.

Het is een bekend gezegde dat ”de revolutie haar eigen kinderen verslindt”. Minder bekend is dat ook ***evolutie*** haar eigen kinderen verslindt. Ik ben zo'n kind. Al meer dan twintig jaar geleden, in 2000/2001, daagde het mij dat ik om verschillende redenen nooit in aanmerking zou komen voor een bestuurlijke functie waarin ik reële invloed zou kunnen uitoefenen. Voor mij bleef alleen een rol als criticus over. Dat deed ik bij mijn toenmalige werkgever met verve, zowel in mijn eigen afdeling als in het personeelsblad. Ca. 2005 waarschuwde mijn toenmalige afdelingshoofd me dat juist de ***schwung*** van mijn teksten in het personeelsblad ertoe zou

leiden dat men niet meer naar de inhoud zou kijken, maar mij als een soort clown zou gaan zien. Hij wilde graag dat ik een beetje zou gaan dimmen. Medio 2006 werd het me, tijdens een zomervakantie, duidelijk dat er voor mij ook als criticus geen geaccepteerde rol was weggelegd binnen de organisatie, en dat ik me op een doodlopend spoor bevond.

Dit gevoel dat ik geen enkel inspirerend loopbaanperspectief meer had, heeft er, achteraf gezien, waarschijnlijk aan bijgedragen dat ik er in 2007 voor koos een misstand te melden, waardoor ik vervolgens in de rol van klokkenluider terecht kwam. Later ben ik opgekomen voor privacy-bescherming, in rechtszaken en ook in de publiciteit. Op die manier heb ik talrijke ervaringen opgedaan met bestuurlijke, sociale en quasi-juridische mechanismen waarmee critici worden uitgestoten uit groepen om ze monddood te kunnen maken en om ervoor te zorgen dat ze niet of nauwelijks invloed kunnen uitoefenen. Ik begrijp dus volkomen de zorg van Anne Elise dat iets dergelijks haar in relatie tot de gemeente Arnhem zou kunnen overkomen als ze het zou wagen mijn notitie ter informatie aan uw werkgroep voor te leggen.

Naar aanleiding van de mededeling van Anne Elise dat ze stukken van de tekst geschrapt wilde zien, heb ik hierover nagedacht. Als het om een ondergeschikt punt was gegaan, was ik daar waarschijnlijk in meegegaan. Maar dit gaat om één van de kernpunten in de problematiek van burgerparticipatie, namelijk dat persoonlijke micro-keuzes van mensen in hun handelen als bestuurder, ambtenaar of politicus, bepalend zijn voor het slagen of falen van processen van burgerparticipatie.

De stukken tekst die Anne Elise wil schrappen, laten enkele belangrijke micro-keuzes van wethouder Roelofs zien, in zijn hoedanigheid als bestuurder. De keuze om die stukken tekst te willen schrappen, is zelf ook weer zo'n micro-keuze, maar dan van de kant van een burger die vreest haar toegang tot het bestuur anders te verliezen. De zorg van Anne Elise in haar hoedanigheid als burger, laat precies zien hoe het systeem in de praktijk werkt. Heel kort en indicatief samengevat: *”Burgers mogen van de overheid participeren als ze zichzelf en elkaar censureren. Burgers houden daar rekening mee.”*

Om bovengenoemde redenen kon ik niet akkoord gaan met Anne Elise's verzoek om mijn notitie een beetje te zelfcensureren. Er moest een andere oplossing worden gevonden.

De oplossing die ik Anne Elise heb voorgesteld, is drievoudig:

1. Door middel van het toevoegen van dit nawoord aan de notitie, wordt in de notitie zelf extra duidelijk gemaakt dat Anne Elise zich niet committeert aan de inhoud ervan. Zij biedt dit slechts ter informatie aan uw werkgroep aan. Deze notitie geeft dus de visie weer van ***een andere burger,*** maar wel een visie die door Anne Elise voldoende de moeite waard wordt gevonden om u ervan ***in kennis te stellen*** dat die bestaat.
2. Het is aan Anne Elise om tijdens de inspraak op 8 maart a.s. haar eigen standpunten en/of inzichten met u te delen en toe te lichten. Het kan heel goed zijn dat zij over sommige aspecten anders denkt dan ik, of bepaalde zaken anders zou willen formuleren.
3 Ik heb Anne Elise voor de keuze gesteld om ofwel deze hele notitie ongecensureerd met u te delen, ofwel hem ***in het geheel niet*** met u te delen. Als zij stukken tekst wil schrappen, geef ik haar geen toestemming deze tekst überhaupt met u te delen. Ik begrijp dat dit een lastige afweging voor haar kan zijn, maar het is aan haar om die te maken. Zij kan desgewenst zelf kiezen om, door het ***niet*** voorleggen van mijn notitie aan u, de ongemakkelijkheid van bepaalde waarheden op afstand te houden om het gesprek voor u en haar makkelijker te maken.

Op het moment van dit schrijven weet ik niet welke keuze Anne Elise gaat maken. In ieder geval wens ik u als werkgroep burgerparticipatie en Anne Elise als insprekende burger een mooi gesprek toe! □

Aan: Gemeenteraad van Arnhem
Van: Michiel Jonker (inwoner van Arnhem)
Datum: 25 maart 2023
Onderwerp: Zienswijze over Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid

Burgerparticipatie of cliëntelisme?

Geachte raadsleden,

Met deze zienswijze wil ik u verzoeken om in uw komende besluitvormende vergadering over de *Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid*, deze notitie ***niet*** vast te stellen, maar van het College van B&W te verlangen dat die de notitie op verschillende punten aanpast.

De gemeente berichtte mij op 15 maart 2023 dat de besluitvorming hoogstwaarschijnlijk in uw vergadering van 29 maart 2022 zou plaatsvinden en dat de agenda van die vergadering op 24 maart 2023 zou worden gepubliceerd op de gemeentelijke website. Ik stuurde, ondanks tijdnood van mijn kant, de eerste versie van deze zienswijze op 23 maart 2023 in. De volgende dag, op 24 maart bleek dit onderwerp echter niet op de gepubliceerde agenda te staan.

Daarom stuur ik nu, op 25 maart, een gecompleteerde versie in. Deze bevat geen inhoudelijke wijzigingen, maar wel enkele verbeteringen van typefouten en enkele aanvullingen, met name paragraaf 2.4 ("Sociale drukmiddelen in het participatieproces"). Ook heb ik als bijlage mijn inspraaknotitie van 4 december 2017 toegevoegd, over het door de gemeente onmogelijk maken van participatie m.b.t. het toenmalige parkeerbeleid in de wijk Spijkerkwartier. Uit de thans voorliggende *"Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid"* blijkt dat de gemeente in de tussenliggende vijf jaar helaas weinig heeft geleerd.

Voorzorgshalve stuur ik deze nieuwe versie van mijn zienswijze zowel naar de medewerker die uw betreffende raadsvergadering voorbereidt, als rechtstreeks naar uzelf en uw fractievolgers, met cc. aan de griffie.

Inhoudsopgave van deze zienswijze:

		Pag.
1	Inleiding	2
2	De Startnotitie participatie Duurzame Mobiliteit en Parkeerbeleid	3
2.1	Doelen van het beoogde participatieproces - een top-down-benadering	4
2.2	Procesbeschrijving - ingewikkeldheid gaat ten koste van transparantie	8
2.3	Het belang van gemeentelijke attitudes en micro-keuzes	22
2.4	Sociale drukmiddelen in het participatieproces	28
3	Conclusie	31
4	Overzicht wijzigingsvoorstellen voor de Startnotitie	32

Bijlage : Inspraak 4 december 2017: *Wat te doen met parkeervoorstel zonder participatie?* 35

1 Inleiding

Binnenkort staat uw besluitvormende vergadering gepland over de *Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid*. Hierover wil ik graag mijn zienswijze naar voren brengen - in het besef dat dit aan uw besluitvorming hoogstwaarschijnlijk niets gaat veranderen. "Informatieve" en "meningsvormende" rondes van uw raad hebben al eerder plaatsgevonden, onder andere op 25 januari 2023 (inspreekmogelijkheid voor burgers) en daarna.

Ik raakte als burger pas op 14 en 15 maart stapsgewijs op de hoogte van uw naderende besluitvorming over dit onderwerp. Dit ondanks het feit dat ik in de periode september 2022 t/m februari 2023 maar liefst zes gesprekken had met de wethouder Burgerparticipatie, Bob Roelofs, over participatie en parkeerbeleid in mijn eigen wijk. In al deze gesprekken, en in de daaromheen plaatsvindende schriftelijke communicatie, heeft de heer Roelofs kennelijk geen aanleiding gezien mij op de hoogte te stellen van deze komende startnotitie, ondanks de grote relevantie daarvan voor de onderwerpen waar wij over spraken.

Ik betreur dat. Op deze wijze voel ik mij als burger door de wethouder "burgerparticipatie" onvoldoende serieus genomen.

Ook andere wijkbewoners die probeerden te participeren in de totstandkoming van het parkeerbeleid van de gemeente met betrekking tot onze wijk, en die in dat kader ook contact hadden met de werkgroep Burgerparticipatie van uw gemeenteraad, waren niet op de hoogte dat er ondertussen een traject liep met betrekking tot deze startnotitie.

Een en ander wekt bij mij de indruk dat relevante gemeentelijke actoren (in het College en wellicht in delen van de gemeenteraad en het gemeentelijke ambtenarenapparaat):

-- ofwel de totstandkoming van de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid het liefst wilden laten plaatsvinden ***zonder*** onze participatie, omdat wij als te kritisch en daarom als verstorend werden beschouwd voor het door College en raad gewenste inspraakproces (m.a.w: een ***ontbrekende wil*** tot bevordering van participatie);

-- ofwel ***niet*** zelf op de gedachte kwamen dat de intensieve communicatie en pogingen tot participatie van wijkbewoners over parkeerbeleid in onze wijk iets te maken zouden kunnen hebben met... gemeentelijk parkeerbeleid en participatie
(m.a.w: een ***ontbrekende competentie*** m.b.t. het bevorderen van participatie).

-- ofwel een combinatie van beide factoren
(m.a.w. ontbrekende wil èn ontbrekende competentie).

Dit belooft natuurlijk weinig goeds voor de toekomstige, beoogde "participatie" die het onderwerp vormt van de Startnotitie waarover u op 29 maart gaat beslissen, die op haar beurt het onderwerp vormt van deze zienswijze. Mijn zienswijze kan daarom beschouwd worden als een attendering dat de gemeente bezig lijkt te zijn met het optuigen van (opnieuw) een proces van ***schijnparticipatie***.

Ik heb zulke processen van schijnparticipatie beschreven en geanalyseerd in mijn notitie ***Schijnparticipatie in Arnhem*** (27 februari 2023), aan de hand van drie recente casussen in en rond de wijk Spijkerkwartier. De betreffende notitie is door een andere Arnhemse burger reeds voorgelegd aan uw ***raadswerkgroep Burgerparticipatie***, in het kader van haar inspraak bij die

werkgroep op 8 maart jl. U kunt de notitie dus opvragen bij uw collega-raadsleden die hebben deelgenomen of nog steeds deelnemen aan die werkgroep. Ik twijfel er niet aan dat ook de wethouder Burgerparticipatie (de heer Roelofs) al bekend is met de inhoud van die notitie, die deels bestaat uit door mij aan hem toegestuurde verslaglegging en met hem gevoerde correspondentie.

In de thans voorliggende zienswijze hoop ik voor u inzichtelijk te kunnen maken waarom de aan de gemeenteraad voorgelegde Startnotitie:

-- een groot risico met zich meebrengt dat zij misbruikt zal worden voor het organiseren van schijnparticipatie en cliëntelisme ten aanzien van duurzame mobiliteit en parkeerbeleid;
-- geen waarborgen of zelfs maar adequate handvatten bevat om schijnparticipatie en cliëntelisme tegen te gaan.

Als de gemeenteraad instemt met deze Startnotitie, geeft de raad daarmee eigenlijk groen licht voor een uitgebreid en daardoor ook kostbaar proces van schijnparticipatie.

Ik wil de gemeente verzoeken om ***ofwel echte participatie te organiseren en te waarborgen, ofwel af te zien van een hoogstwaarschijnlijk disfunctioneel, geldverspillend traject*** dat vooral voor politici substantiële toegevoegde waarde heeft, namelijk kosmetische waarde, maar nauwelijks voor Arnhemse burgers zonder speciale connecties. Het gaat dan om zogeheten ***"participatie-washing"*** (analoog aan termen als "greenwashing"), m.a.w. schijnparticipatie.

In mijn bespreking van de Startnotitie zal ik ook (deels impliciet) een eerdere gemeentelijke notitie betrekken, namelijk het *Arnhems Stappenplan Participatie - leidraad voor het inrichten van burgerparticipatieprocessen bij beleid, plannen en projecten* (april 2022).

2 De Startnotitie participatie Duurzame Mobiliteit en Parkeerbeleid

De Startnotitie, gezien in samenhang met het Arnhems Stappenplan Participatie, behelst in de kern drie zaken:

-- Een beschrijving van de doelen van het beoogde participatieproces;
-- Een procesbeschrijving (in essentie een stroomschema van processtappen);
-- Een beschrijving van de (open) houding die gemeentelijke functionarissen tijdens het proces zouden moeten aannemen - zoals verwoord in het Stappenplan van april 2022.

Ik zal deze drie elementen achtereenvolgens bespreken in paragrafen 2.1 t/m 2.3. Daarna zal ik in paragraaf 2.4 bespreken hoe deze aspecten samenkomen in de problematiek van sociale drukmiddelen die door de gemeente in het participatieproces kunnen, en ook zullen worden aangewend, tenzij de gemeente bewust kiest om dat niet te doen, en voor dat laatste ook waarborgen schept.

2.1 Doelen van het beoogde participatieproces - een top-down-benadering

De doelen van het participatieproces worden op pag. 5 van de Startnotitie als volgt omschreven:

> - - - - - - - - - - - - - -
> ***3.1 Doel van de participatie***
> Het realiseren van de mobiliteitstransitie is een flinke opgave die veel van de stad vraagt. De transitie kan dan ook alleen worden gemaakt als het plan om er te komen met inbreng van alle betrokkenen tot stand komt. Met de participatie hebben we een aantal doelen voor ogen:
> • Inzicht
> • Bewustwording
> • Kwaliteit
> • Begrip
>
> **Inzicht**
> We willen graag inzicht in de belangen en wensen van betrokkenen; wat zijn de zaken waar we bij het opstellen van ons beleid rekening mee moeten houden?
>
> **Bewustwording**
> Door te communiceren en in gesprek te gaan worden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden zich bewust van de wijziging in het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid en de afwegingen die daarbij een rol spelen.
>
> **Kwaliteit**
> Met de inbreng van belanghebbenden wordt het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid beter.
>
> **Begrip**
> Door samen in gesprek te gaan krijgen diverse groepen begrip voor elkaars belangen en voor de keuzes die gemaakt worden. Dat zorgt voor legitimiteit bij besluitvorming.
> - - - - - - - - - - - - - - -

Wat hier opvalt, is dat in de doelbepaling van de participatie volledig is geredeneerd vanuit het perspectief van het Arnhemse gemeentebestuur zelf (het College van B&W), en niet vanuit het perspectief van Arnhemse burgers.

Het gaat hier om:

-- Het vergroten van het "inzicht" van het Arnhemse gemeentebestuur (ophalen van info);
-- "Bewustwording" (lees: "bewustmaking" of indoctrinatie) van burgers over een reeds door het gemeentebestuur besloten "wijziging", over de wensen en afwegingen van het Arnhemse gemeentebestuur en over welke afwegingen het Arnhemse gemeentebestuur daarbij als relevant wenst te beschouwen;
-- Kwaliteitsverbetering, d.w.z. zoals beoordeeld door het Arnhemse gemeentebestuur;
-- Legitimiteit bij besluitvorming door het kweken van "begrip" bij verschillende, soms cliëntelistische belangengroepen voor de keuzes van het Arnhemse gemeentebestuur.

Dit is een zeer patriarchale benadering van een participatieproces. Dat is des te opmerkelijker omdat een grote meerderheid van Arnhemse politieke partijen zegt *genderdiversiteit* belangrijk te vinden. Gaat het dan misschien om genderdiversiteit onder een patriarchaal opgestoken paraplu?

Relatie tussen participatiedoelen en bestuurscultuur

De cultuurverandering die de partij GroenLinks in recente jaren heeft doorgemaakt, wordt hier ook zichtbaar. Ooit begonnen als een partij van idealistische, milieubewuste, op gelijkwaardigheid, "samen delen" en "vrijzinnigheid" gerichte mensen, heeft deze partij zich inmiddels, iets maar niet veel later dan D66, ontwikkeld tot een machtspartij die bepaalde milieu-oplossingen van bovenaf probeert op te leggen aan de bevolking. Maar voor wie zijn het "oplossingen"?

De manier waarop de doelen van het beoogde participatieproces in de Startnotitie zijn geformuleerd, doet vermoeden dat het gemeentebestuur het participatieproces vooral wil inzetten als een instrument om de meningsvorming van Arnhemse burgers te beïnvloeden, en niet als een manier om zich door Arnhemse burgers te ***laten*** beïnvloeden.

De tekst onder het vierde genoemde doel, "begrip", doet vermoeden dat het Arnhemse gemeentebestuur het participatieproces mede wil gebruiken om verschillende Arnhemse belangengroepen tegen elkaar uit te spelen, en wel ***voorafgaand*** aan de fase dat het Duurzame Mobiliteitsplan en het parkeerbeleid aan de gemeenteraad worden voorgelegd. Dat zou de democratische functie van de gemeenteraad verzwakken. Voor oppositiepartijen is het moeilijker om met actieve burgers tijdig, vrijelijk en effectief te overleggen als die ondertussen al in beslag worden genomen door een uitgebreid en ingewikkeld (gemaakt) participatieproces, dat door het gemeentebestuur wordt georganiseerd en gekanaliseerd. Zie ook paragr. 2.4 van deze zienswijze.

Begrijp me goed, ik ben me zeer bewust van de ernst van klimaatverandering en de milieusituatie, en ben ook voorstander van een snelle omschakeling naar meer duurzame mobiliteit. In die zin vind ik veel doelen van GroenLinks en andere milieubewuste politieke partijen lofwaardig. Maar dit mag in mijn ogen niet ten koste gaan van werkelijke, functionerende democratie, of ten koste van respect voor de grondrechten en daarmee ook de vrijheden van mensen, d.w.z. niet alleen grondrechten en vrijheden formeel op papier (in theorie), maar vooral ook in de praktijk.

Door de overheid georganiseerde "participatieprocessen" mogen niet worden misbruikt om democratische besluitvormingsprocessen *"pre-emptively"* te omzeilen of minder relevant te maken.

Dialoog als onontbeerlijk onderdeel van burgerparticipatie

Ik mis bij de in de Startnotitie genoemde doelstellingen enkele ***cruciale doelen***, namelijk:

-- Het voeren van een dialoog tussen gemeentebestuur en bewoners op voet van ***gelijkwaardigheid***;
-- Een dialoog tussen gemeentebestuur en bewoners over wat alle betrokkenen als "kwaliteit" ervaren en welke waarde zij hechten aan verschillende eigenschappen en functionaliteiten van de stad - m.a.w. een dialoog over ***te eerbiedigen en na te streven waarden***;
-- Een dialoog tussen gemeentebestuur en bewoners over de met het Duurzame Mobiliteitsbeleid en het parkeerbeleid ***na te streven doelen, in het licht van zulke waarden***.

Het voeren van een dialoog is iets heel anders dan:

-- het ophalen van informatie;
-- het uitwisselen van standpunten of stellen van een kader ("alleen hierover praten wij"); of
-- het doen van een emotioneel (en vaak manipulatief) beroep op bewoners om meer "begrip" te tonen voor plannen of maatregelen van het gemeentebestuur.

Een dialoog vereist dat het gemeentebestuur en het gemeentelijke apparaat, dat wil zeggen wethouders en ambtenaren, zich daadwerkelijk openen voor de gezichtspunten van bewoners. Dit vereist een heel andere houding dan die van een "procesmanager".

Het vereist een houding van intrinsieke belangstelling, niet van instrumentele belangstelling.

>>> In de Startnotitie zou een doel moeten worden toegevoegd aan de genoemde, met participatie na te streven doelen, namelijk het doel van een open dialoog tussen gemeentebestuur en andere deelnemers aan het participatieproces over de voor het mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid relevante waarden, en de vanuit die waarden na te streven doelen.

Zonder open cultuur kan er geen echte dialoog zijn

Zijn gemeentefunctionarissen tot zo'n houding bereid en in staat? In mijn contacten met Arnhemse wethouders (ik herinner me er zes met wie ik gesprekken heb gevoerd) en ambtenaren gedurende de afgelopen twintig jaar, is mijn ervaring telkens geweest dat zij, zo gauw er sprake is van een (al dan niet vermeende) belangentegenstelling, niet bereid of in staat zijn tot een open dialoog. Zij nemen dan telkens ofwel een manipulatieve (soms charmerende), ofwel een defensieve, ofwel (in enkele gevallen) een dreigende of chanterende houding aan.

Dit lijkt diep in de Arnhemse bestuurlijke en ambtelijke cultuur te zitten. Het rapport-Frissen (2017) over de Arnhemse bestuurscultuur heeft daarin geen merkbare verandering gebracht. Ik lees bijvoorbeeld:

> Bijna vier jaar na het verstrekken van de onderzoeksopdracht aan het NSOB is er weinig gedaan met de 'handreikingen' en aanbevelingen uit het rapport van Frissen. Volgens meerdere Arnhem-kenners is het structureel mis in de Arnhemse politiek. Eind februari 2021 konden twee wethouders ternauwernood voorkomen dat ze moesten aftreden nadat bleek dat de gemeente discrimineerde in het personeelsbeleid en ambtenaren besloten hadden het rapport hierover van de Universiteit van Tilburg jarenlang verborgen te houden.[1]

Op het rapport-Frissen zal ik verderop nog terugkomen. Waar het me hier om gaat, is om aan te geven dat verbaal gestelde doelen die met een "participatieproces" worden nagestreefd, zoals die in de thans aan de orde zijnde *Startnotitie participatie Duurzame Mobiliteit en Parkeerbeleid*, in de praktijk zullen sneuvelen als de bestuurscultuur niet in overeenstemming is met die doelen.

Als er bijvoorbeeld sprake is van een bestuurlijke vechtcultuur, van een autoritaire bestuurscultuur of van een cliëntelistische cultuur, dan zal dat doorwerken in elk "participatieproces" dat door het betreffende bestuur in gang wordt gezet. De Startnotitie besteedt hier ten onrechte geen enkele aandacht aan.

Zelf heb ik meegemaakt dat een groep Arnhemse ambtenaren (bij Team Leefomgeving, de Omgevingsdienst Regio Arnhem en de afdeling Juridische Zaken) in onderling overleg besloten om ***niet meer met bewoners over een bepaalde zaak te communiceren***, nadat deze bewoners zich in een bemiddelingstraject kritisch bleven tonen over bepaalde zaken. ***Dit besluit werd aan de bewoners niet verteld***. De betreffende ambtenaren hielden dit stilzwijgen jarenlang vol.[2] In een

1 https://arnhemspeil.nl/docs/2021-05-12-arnhemspeil-samenvatting-rapport-nsob-paul-frissen-patronen-van-politiek-de-arnhemse-bestuurscultuur-in-meervoud.pdf

2 Zie o.a. mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem*, hoofdstuk 2.

cultuur waarin iets dergelijks min of meer "normaal" wordt gevonden, en waarin aan zulk ambtelijk gedrag door de wethouder Burgerparticipatie geen enkele consequentie wordt verbonden, is er heel weinig ruimte voor echte dialoog of burgerparticipatie, ongeacht welke doelen er worden gesteld op papier. Papier is geduldig, met name ook in Arnhem.

2.2 Procesbeschrijving - ingewikkeldheid gaat ten koste van transparantie

In de Startnotitie wordt het gewenste participatieproces vanuit vier invalshoeken beschreven:
-- Uitgangspunten bij de participatie (paragraaf 3.2 van de Startnotitie)
-- Wie het gemeentebestuur bij het participatieproces wil "betrekken" (paragrafen 3.3 en 4)
-- "Niveaus" van participatie, met verwijzing naar de "participatieladder" (paragraaf 3.4)
-- Hoe het gemeentebestuur met de resultaten van het proces wil omgaan (paragraaf 3.5).

Ik zal deze vier onderdelen hieronder bespreken. Maar voordat ik daarmee begin, wil ik eerst opmerken dat er één onderdeel van het participatieproces op deze manier buiten beschouwing blijft, namelijk op welke wijze en door wie er **verslag wordt gedaan** van het proces.

Ontbrekende waarborgen op het gebied van verslaglegging

Verslaglegging is een zeer belangrijk onderdeel van elk serieus participatieproces. Bij de verslaglegging kunnen namelijk heel verschillende doelen worden nagestreefd:
a) Het achteraf inzichtelijk maken van hoe het proces is verlopen;
b) Tijdens het proces voor de deelnemers overzichtelijk maken waar men zich op enig moment in het proces bevindt (hulp bij oriëntatie);
c) Het legitimeren (rechtvaardigen) achteraf van de resultaten van het proces;
d) Het herschrijven van de geschiedenis van het procesverloop achteraf, ter ondersteuning van doel c), op een zodanige wijze dat dit de politieke positie van het gemeentebestuur versterkt ten opzichte van zowel burgers als raadsleden;
e) Het manipuleren van deelnemers tijdens het proces om op die manier toe te werken naar een door het gemeentebestuur gewenste uitkomst.

Ik heb zelf tijdens beoogde participatieprocessen bij de gemeente Arnhem herhaaldelijk meegemaakt dat gemeentefunctionarissen belangrijke zaken uit verslaglegging weglieten en onaangenaam verrast reageerden als ik verzocht die zaken alsnog in een verslag op te nemen. Het ging dan om door de gemeente gegeven informatie, door de gemeente gedane toezeggingen en om inbreng die bewoners hadden gegeven.

Daarnaast was de formulering van dingen die wèl waren gezegd, in de verslaglegging vaak deels onjuist, en dan altijd in het nadeel van bewoners. Gemeentelijke toezeggingen werden in verslagen vaak afgezwakt, terwijl inbreng van bewoners vaak ofwel heel vaag werd omschreven, ofwel in een verslag werd gepresenteerd als heel extreem of ongenuanceerd en daardoor onredelijk.

>>> Daarom zou er in de Startnotitie nadrukkelijk moeten worden genoemd dat er van de overleggen in het participatieproces verslag wordt gedaan door een onafhankelijke verslaglegger met wie alle deelnemers van te voren op goed geïnformeerde wijzen hebben kunnen instemmen. Daarnaast zou in de Startnotitie moeten worden opgenomen dat deelnemers aan overleggen het recht hebben om na afloop van elk overleg:
-- meteen het (concept-)verslag daarvan toegestuurd te krijgen (proactief door de gemeente);
-- daarover binnen een redelijke termijn opmerkingen in te sturen die als bijlage aangehecht worden aan het definitieve verslag (en opgenomen in elektronische documenten met het verslag, in hetzelfde pdf-document als het verslag);
-- schriftelijk aan te geven of zij zich in het (definitieve) verslag kunnen vinden of niet, waarna dit eveneens in het uiteindelijke verslagdocument zelf wordt opgenomen.

Alleen zo kan in de praktijk enigszins gewaarborgd worden dat de gemeente niet sjoemelt met de verslaglegging. Dit zeg ik als ervaringsdeskundige en ik kan hiervan desgewenst concrete voorbeelden geven. Het maken van tendentieuze verslagen, vermoedelijk met het oog op de hierboven genoemde doelen d) en e), lijkt helaas een praktijk te zijn die diep is geworteld in de Arnhemse ambtelijke cultuur.[3] Dit brengt grote risico's voor participatieprocessen met zich mee. Er staat in de Startnotitie nu alleen heel algemeen dat er dingen "worden vastgelegd".

Uitgangspunten bij de participatie

In paragraaf 3.2 (pagina 5) van de Startnotitie noemt het gemeentebestuur zes procesmatige "uitgangspunten" bij de participatie, die ik hieronder zal bespreken:

- - - - - - - - - - - - - -

3.2 Uitgangspunten bij de participatie

We gaan voor participatie en hanteren daarbij de volgende uitgangspunten:

-- We volgen de participatieladder en geven expliciet aan op welke trede van de participatieladder we werken.
-- We zijn eerlijk en duidelijk over de kaders waarbinnen de participatie mogelijk is: dus over datgene waar wel en geen invloed op mogelijk is.
-- We zijn duidelijk over wat we gaan doen en gedaan hebben met de opbrengst van de participatie. Als we zaken niet kunnen overnemen koppelen we dat ook terug.

De participatie is wat ons betreft geslaagd als:

-- De inwoners van en ondernemers en organisaties in Arnhem het proces goed hebben kunnen volgen.
-- De deelnemers aangeven dat ze gezien en gehoord zijn.
-- Er daadwerkelijk input is gekomen vanuit inwoners, ondernemers en organisaties.

- - - - - - - - - - - - - - -

Participatieladder - een moeilijk hanteerbaar stelsel van "treden" of "niveaus"

Het eerstgenoemde uitgangspunt betreft de "participatieladder". Deze wordt in de Startnotitie schematisch aangegeven (in paragraaf 3.4). In de begeleidende tekst wordt gesproken van "twee niveaus" waarop wordt geparticipeerd (namelijk "het raadplegen van belanghebbende participanten" en "Adviseren", waarbij het gemeentebestuur toelicht: *"Adviseren houdt in dat we in gesprek gaan met de belanghebbenden en kijken we of de aangedragen punten/oplossingen kunnen verwerken."*

Tegelijkertijd hanteert de gemeente ook een indeling in (vermoedelijk zes) "tredes" op de participatieladder, waartussen op grond van verschillende criteria heen en weer wordt gestapt. Het gaat dan om de tredes "faciliteren", "samenwerken", "(mee)beslissen", "adviseren", "raadplegen" en "informeren". Het lijkt erop dat er met "niveaus" hetzelfde bedoeld wordt als met "treden". De terminologie van de Startnotitie zou op dat punt om te beginnen eenduidig moeten worden.

3 Ik heb zelf beroepshalve ervaring met het opstellen en corrigeren van verschillende soorten verslagen, waaronder ook verslagen van politieke bijeenkomsten. Ik kan daarom goed inschatten of bepaalde omissies of tendentieuze formuleringen een (semi-)bewuste keuze zijn.

Uitsluiting van participatie op een goed niveau

Wat vervolgens opvalt, is het ***lage niveau*** (of: de lage trede) waarop de gemeente de participatie wil laten plaatsvinden. De gemeente kiest bijvoorbeeld *niet* voor het niveau/de trede van "samenwerken", die in het Stappenplan participatie (april 2022) als volgt wordt omschreven:

> - - - - - - - - - - - - - - -
> Deze participatievorm noemen wij *samenwerken.* Bij samenwerken ontwikkelen wij samen met inwoners een plan of zoeken wij samen naar oplossingen met inachtneming van vooraf meegegeven kaders. De gemeente verbindt zich aan deze oplossingen in de besluitvorming. Gemeente en betrokkenen bepalen samen de agenda en zoeken samen naar oplossingen. De rol van de participant is samenwerkingspartner. De betrokkenen zitten zelf aan tafel om over uitgangspunten, een plan of ontwerp mee te denken. Vaak al in een vroeg stadium om ook het proces mede vorm te geven.
> - - - - - - - - - - - - -

>>> In de Startnotitie wordt in het geheel ***niet gemotiveerd*** waarom het gemeentebestuur aan bewoners ***niet de mogelijkheid wil geven*** om op het niveau van "samenwerken" te participeren. Dat zou wel moeten.

Op deze manier lijkt de Startnotitie er vooral op gericht om participatie op een goed niveau juist bij voorbaat uit te sluiten en daarmee onmogelijk te maken. Dit valt samen met het door mij eerder genoemde ontbreken van "dialoog" als participatiedoel (zie paragraaf 2.1 van deze zienswijze). Het lijkt of de gemeente de participanten eerst in een klein hok wil opsluiten, en vervolgens alleen met ze wil communiceren door een klein, getralied luikje in de deur, dat ze "raadplegen" of "adviseren" noemt.

Het criterium dat de gemeente in de "participatieladder" noemt voor "samenwerken " als geschikte participatievorm, is het volgende:

> - - - - - - - - - - -
> Kan je vanuit gelijkwaardigheid met participanten iets realiseren?
> - - - - - - - - - - -

Kennelijk is het College van mening dat het Duurzaam Mobiliteitsbeleid en het parkeerbeleid van de gemeente niet op basis van "gelijkwaardigheid" met de burgers vorm kan krijgen. Nou, dan weten wij nu ook weer hoe het gemeentebestuur over ons als burgers denkt - namelijk als ***niet-gelijkwaardige*** deelnemers aan de meningsvorming over mobiliteit en parkeerbeleid. Er is bij het gemeentebestuur op dit punt dus sprake van een autoritaire en in essentie minachtende houding, niet van een democratische houding. Eerder gebruikte ik in dit verband al het woord "patriarchaal".

Let wel, het gaat hier om geheel nieuw beleid dat betrekking heeft op de hele stad. Een deugdelijk participatieproces zou beginnen met een openbare gedachtenwisseling op basis van volstrekte gelijkwaardigheid voor alle deelnemers. Met andere woorden: een echte dialoog. Pas daarna zou het gemeentebestuur op basis van de inbreng van burgers en andere betrokkenen, een eerste, gemotiveerde schets van een door het bestuur gesuggereerde of gewenste oplossingsrichting aangeven, met de mogelijkheid aan burgers om daar commentaar op te leveren.

Participatie over parkeerbeleid is op de huidige manier een lege huls

Als het gaat om het onderdeel "parkeerbeleid", wil het College van B&W zelfs het participatieniveau (de trede) "adviseren" ***niet*** toegankelijk maken voor deelnemers aan het participatieproces. Het criterium voor dit niveau is:

> - - - - - - - - - - -
> Kan je in gesprek met participanten? Kan je oplossingen horen met de intentie die te verwerken?
> - - - - - - - - - - -

Kennelijk meent het gemeentebestuur ***niet in gesprek te "kunnen"*** met participanten over parkeerbeleid. Kennelijk heeft de gemeente ***niet de intentie*** om door bewoners in het komende participatieproces aangedragen oplossingen op dat onderdeel waar mogelijk te verwerken.

Hoe kan er in dat geval in hemelsnaam gesproken worden over "participatie" van burgers in het gemeentelijke plannings- en besluitvormingsproces? Dat is geen participatie. Als het gaat om parkeerbeleid, had de "Startnotitie" beter een "Stopnotitie", een "Zwijgnotitie", een "Njet-notitie" of een "Afsluitnotitie" genoemd kunnen worden.

Vroeger, in het Osmaanse Rijk of in het Chinese Keizerrijk, mochten burgers in beginsel petities bij de overheid indienen, als ze dat heel eerbiedig deden, bijvoorbeeld door zich ter aarde te werpen en met hun hoofd de grond aan te raken terwijl ze smeekten om gehoord te worden. Vervolgens moesten ze afwachten of het een bevoegde ambtenaar of zelfs de Sultan of de Keizer wellicht behaagde om van zo'n petitie (of van een vermelding van het bestaan daarvan) kennis te nemen. Het hielp soms als er al bepaalde relaties gelegd waren met invloedrijke ambtenaren - en er waren verschillende manieren om dergelijke relaties te leggen. Je kunt van alles vinden van een dergelijke, cliëntelistische vorm van contact tussen overheid en onderdanen, maar één ding is zeker: **het was geen *"burgerparticipatie"***.

>>> Als de gemeenteraad vindt dat burgers bij de planvorming over toekomstig, stadsbreed, langjarig parkeerbeleid ***überhaupt moeten kunnen participeren***, dan zou de gemeenteraad van het College moeten eisen dat de "participatie" bij deze planvorming op zijn minst opgetild wordt naar het niveau van de trede "adviseren" op de participatieladder. Want dit is eerder nog niet gebeurd.

Maar zoals ik eerder al aangaf, zou er allereerst een open dialoog moeten plaatsvinden over waarden en doelen m.b.t. beide onderdelen ("duurzame mobiliteit" en "parkeerbeleid") voordat er op de participatieladder wordt afgedaald naar het beperkt gedefinieerde niveau "adviseren".

Een formele procesbeschrijving waarborgt geen daadwerkelijke participatie

Om drie redenen waarborgt deze formele procesbeschrijving zoals samengevat in de participatieladder geen daadwerkelijke participatie:

(1) De ingewikkeldheid van de procesbeschrijving maakt het voor burgers moeilijker om te participeren, niet makkelijker, en maakt het voor bestuurders en ambtenaren makkelijker om te manipuleren, niet moeilijker;
(2) De ingewikkeldheid van het proces bevordert cliëntelisme;
(3) De focus op een formele structuur leidt de aandacht af van cruciale voorwaarden voor werkelijke participatie, namelijk: integriteit, een open houding, communicatieve vaardigheden.

Ad (1) In de participatieladder definieert het gemeentebestuur verschillende gradaties van haar eigen bereidheid tot het aangaan van contact met burgers. Met andere woorden, de participatieladder is in feite een verzameling definities die door de gemeente, die de leiding heeft over het proces, gebruikt kunnen worden als excuses om bepaalde gespreksonderwerpen op bepaalde tijdstippen eenzijdig taboe te verklaren.

Ik heb dat zelf meermalen meegemaakt, onder andere bij de totstandkoming van het parkeerbeleid (de invoering van een vergunningenstelsel) voor de wijk Spijkerkwartier in 2017. Eerst werd er aan bewoners te kennen gegeven dat het nog te vroeg was voor bepaalde inbreng, en vervolgens werd er aangegeven dat ze al te laat waren met die inbreng, waarbij er door het College en verschillende raadsleden als argument werd aangevoerd dat er al "hard gewerkt was" door een select werkgroepje van bewoners in nauw overleg met gemeenteambtenaren.[4] In 2022 gebeurde met betrekking tot participatie over parkeerbeleid in essentie weer hetzelfde. Later meer daarover.

Ad (2) Hoe ingewikkelder een proces is vormgegeven, hoe meer dat aan ingewijden, bijvoorbeeld burgers die al een relatie met gemeenteambtenaren hebben opgebouwd, een informatie-voorsprong geeft op burgers die niet beschikken over dergelijk speciale relaties. De ingewikkeldheid van de formele structuur van het participatieproces ***vermindert*** de transparantie en overzichtelijkheid, en ***bevordert*** op die manier cliëntelisme.

Het hiervoor onder Ad (1) genoemde voorbeeld illustreert ook het risico van cliëntelisme. Een ander voorbeeld van de achterstelling van burgers met minder gemeentelijke connecties was de verwarring die ontstond in het participatieproces rond de herinrichting van Hendrikstraat Zuid (parkeren en groen), zoals beschreven in mijn eerder genoemde notitie "Schijnparticipatie in Arnhem".[5]

Ad (3) De focus op de beschrijving van een formele processtructuur levert het risico op dat een gemeentebestuur en raadsleden (met name die van coalitiepartijen) het doorlopen van die structuur opvatten als het gebeuren van participatie. Dat zijn echter twee geheel verschillende dingen. Kenmerkend hiervoor was de opmerking van de huidige wethouder Burgerparticipatie Bob Roelofs tegen mij op 29 november 2022 (bijeenkomst over de herinrichting van de Parkstraat) dat er voldoende participatie was geweest ***omdat*** het traject al in 2011 begonnen was - alsof de lengte in termen van kalenderjaren een waarborg vormde dat er in die jaren ook daadwerkelijk participatie had plaatsgevonden.[6]

De opdeling in "doelgroepen" verzwakt de positie van Arnhemse burgers

In paragraaf 4 van de Startnotitie presenteert het College een globale planning van het participatieproces. Hierbij valt op dat de gemeente de deelnemers aan het proces opdeelt in vier "doelgroepen", te weten: "samenwerkingspartners", "georganiseerde stakeholders", "individuen" en "raadsleden". Het zal bij u als gemeenteraadsleden misschien vreemd overkomen dat het College u behandelt als zijnde een "doelgroep", en niet als hoogste orgaan van de gemeente waaraan het College *verantwoording* moet afleggen. Dat zijn namelijk twee heel verschillende

4 Zoals beschreeven in mijn inspraaknotitie voor uw raadsvergadering op 4 december 2017 (politieke maandag, informatieve ronde), getiteld: *Wat te doen met parkeervoorstel zonder participatie?* Zie bijlage bij deze zienswijze.

5 Michiel Jonker, *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 4.

6 Zie: Michiel Jonker, *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 3.

dingen. Een doelgroep is een object dat men wil beïnvloeden met inzet van bepaalde middelen. Het College zou ten aanzien van uw raad niet een dergelijke, instrumentalistische benadering moeten volgen, maar meer intrinsiek respect voor u en uw functie moeten hebben.

Ook ten aanzien van burgers zou het College niet een dergelijke, instrumentalistische benadering moeten volgen. In dit verband vallen de volgende zaken op:

(1) Het College onderscheidt een doelgroep "samenwerkingspartners", bestaande uit collega-overheden (andere gemeenten, stadsregio, provincie), vervoerbedrijven (bus en spoor) en "hulpdiensten" (ik neem aan: brandweer en ambulancediensten). Dit roept de vraag op of deze partners in het participatieproces in de praktijk werkelijk alleen mogen "adviseren" of worden "geraadpleegd", zoals in paragraaf 3 van de Startnotitie vermeld, of dat zij door de gemeente stiekem toch op een hogere trede van de "participatieladder" worden gezet, namelijk die van "Samenwerken" - alleen niet in bijzijn van andere "doelgroepen". Dat zou betekenen dat de gemeente de door haarzelf opgestelde systematiek van de Participatieladder niet consequent volgt, maar in plaats daarvan het credo hanteert: *"All animals are equal, but some animals are more equal than others"*[7]

>>> Als het College zo omgaat met de inbreng van "samenwerkingspartners", dan zou dit in de Startnotitie expliciet moeten worden benoemd. Immers, in paragraaf 3.2 van de notitie geeft het gemeentebestuur aan: *"We zijn eerlijk en duidelijk over de kaders waarbinnen de participatie mogelijk is: dus over datgene waar wel en geen invloed op mogelijk is."*

(2) Wat ook opvalt, is sommige burgers een speciale behandeling krijgen, namelijk diegenen die zich verenigen als "georganiseerde stakeholders", bijvoorbeeld "bewonersplatformen" of "werkgroepen verkeer" (wij hebben zo'n werkgroep in het Spijkerkwartier, die is voortgekomen uit de werkgroep die een bevoorrechte behandeling kreeg bij de totstandkoming van het parkeerplan in 2017). Zulke burgers worden in aparte overleggen gehoord, terwijl de overige bewoners alleen in aanmerking komen voor overleg met de doelgroep "individuen".

Ook dit is weer een arrangement dat cliëntelisme in de hand werkt. In het Spijkerkwartier bestaan verschillende groepjes burgers die ik in mijn notitie *Schijnparticipatie in Arnhem* heb aangeduid als "wijkelitegroepjes". Bijvoorbeeld de Spijkerbrigade, de Werkgroep Verkeer en de werkgroep Spijkerenergie. Deze werkgroepen ontvangen en distribueren in sommige gevallen ook subsidie van de gemeente, waardoor zij niet geacht kunnen worden onafhankelijk te participeren. Kernleden van deze groepen hebben vaak al relaties opgebouwd met relevante ambtenaren in het gemeentelijke apparaat.

Dit wringt nog meer omdat sommige andere groepen die zich in de loop der tijd hebben georganiseerd, door de gemeente minder worden geraadpleegd. Denk bijvoorbeeld aan groepen zoals in de Parkstraat en Hendrikstraat, die in 2022 veel moeite moesten doen om door de gemeente überhaupt gehoord te worden, maar aan wie geen ruimte werd geboden voor adequate participatie over o.a. (de implementatie van) parkeerbeleid.[8]

7 Ontleend aan George Orwell, *Animal Farm.*

8 Zie mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem*, casussen beschreven in hoofdstukken 2, 3 en 4.

>>> De Startnotitie zou duidelijkheid moeten bieden wat voor soort georganiseerde groepen burgers toegang krijgen tot de overleggen met de "doelgroep georganiseerde stakeholders", en wat de criteria zijn voor toegang tot die overleggen. Dit zou kunnen stimuleren dat bewoners zich op straatniveau organiseren om meer doeltreffend te kunnen participeren.

>>> Ook zou het College helderheid en laagdrempelige openbaarheid moeten verschaffen over welke subsidiestromen er in de afgelopen vijf jaar van de gemeente of met medewerking van de gemeente naar alle bekende "georganiseerde stakeholders" zijn gevloeid, zodat burgers kunnen constateren of er in het participatieproces met betrekking tot duurzame mobiliteit en parkeerbeleid vormen van belangenverstrengeling dreigen op te treden.

Dit ter voorkoming van verhuld cliëntelisme.[9] Cliëntelisme, en met name verhuld cliëntelisme, kunnen in veel gevallen worden gezien als een vorm van netwerkcorruptie.[10]

---

9 **[In het Engels:] Clientelism** involves an asymmetric relationship between groups of political actors described as *patrons, brokers*, and *clients*. In client politics, an organized minority or interest group benefits at the expense of the public. Client politics may have a strong interaction with the dynamics of identity politics. This is particularly common in a pluralist system, such as in the United States, where minorities can have considerable power shaping public policy. The opposite of client politics is 'entrepreneurial' politics, or conviction politics.

Although many definitions for clientelism have been proposed, according to the political scientist Allen Hicken, it is generally thought that there are four key elements of clientelistic relationships:

- Dyadic relationships: Simply, these are two-way relationships.
- Contingency: Delivery of a service to a citizen by a politician or broker is *contingent* on the citizen's actions on behalf of the politician or party through which they are receiving services.
- Hierarchy: The politician or party is in a higher position of power than the citizen.
- Iteration: The relationship is not a one-off exchange, but rather, ongoing.

Contingency and iteration are the two components shared across most definitions of clientelism.

Bron: https://en.wikipedia.org/wiki/Clientelism, gedownload 23 maart 2023.

[In het Nederlands:] De Nederlandse versie van Wikipedia bevat opmerkelijk genoeg geen trefwoord "cliëntelisme", maar alleen een trefwoord **"patronage"**. Dit in tegenstelling tot Wikipedia in 25 andere talen, waaronder Engels, Frans, Duits, Italiaans, Noors, Fins, Catalaans, Chinees, Russisch, Hebreeuws en Koreaans.

De omschrijving van politieke "patronage" in de Nederlandse Wikipedia noemt geen Nederlandse voorbeelden, maar alleen een Engels voorbeeld. De tekst is als volgt:

In de politiek was en is de patronage een belangrijk instrument. Opvallend is de patronage van de Britse premier. Deze leider van de grootste partij in het Lagerhuis heeft de koninklijke patronage overgenomen. Tot in de 18e eeuw verbleef men aan het hof omdat daar de banen en eervolle titels zoals lidmaatschap van de ridderorden werden verdeeld. De Britse premier heeft deze rol overgenomen. Hij beschikt over honderden mogelijkheden voor patronage in de vorm van verheffing in het Hogerhuis, banen in de partij-organisatie, lucratieve contracten voor adviseurs en consultants, bevorderingen, ambten en onderscheidingen.

Bron: https://nl.wikipedia.org/wiki/Patronage, gedownload 23 maart 2023.

10 **Netwerkcorruptie** is een term geintroduceerd door Willeke Slingerland in haar proefschrift *Network corruption: When social capital becomes corrupted* (2018). Het gaat om een vorm van corruptie waarbij een actor (het individu of de instelling) geen direct voordeel geniet, geldelijk of anderszins, maar andere actoren in het netwerk allicht wel, op lange termijn resulterend in indirecte voordelen voor de actor. Het is te onderscheiden van corrupte netwerken, waar willens en wetens directe voordelen worden genoten of gunsten worden geruild. (Bron: Wikipedia.)

Ontbrekende voorziening voor preventie van ontsporing van het participatieproces

Eerder heb ik het risico genoemd dat de indeling van de participatieladder in niveaus en de op papier gezette criteria voor aangaan of toestaan van participatie op die niveaus, door Arnhemse bestuurders en ambtenaren in de praktijk kunnen worden gebruikt om excuses te verzinnen om participatie op bepaalde onderwerpen juist onmogelijk te maken of taboe te verklaren.

Hier moet nog aan worden toegevoegd dat ik uit ervaring kan bevestigen dat Arnhemse ambtenaren soms ook kiezen om ***zichzelf niet aan vooraf aangekondigde spelregels te houden***. Hoe ingewikkelder die spelregels zijn, hoe groter de verleiding voor ambtenaren zal zijn om zich er in voorkomende gevallen niet aan te houden, als dat een kortere weg lijkt te zijn naar het realiseren van bestuurlijke of ambtelijke doelen. Bijvoorbeeld door op bijeenkomsten burgers het zwijgen op te leggen of hen met retorische middelen in een hoek te zetten - wat ik herhaaldelijk heb zien gebeuren. Of door kritiek op verslaglegging terzijde te schuiven.

In de Startnotitie wordt ten onrechte ***niets vermeld*** over hoe bewaakt gaat worden dat de ambtenaren die participatieprocessen leiden, zich werkelijk aan de participatieladder gaan houden. Bij wie kunnen burgers terecht als ambtenaren ervan afwijken - naar de letter of naar de geest?

Ook in het *Stappenplan participatie* (april 2022) vind ik hier niets over terug. In paragraaf 2.3 daarvan zegt de gemeente op zichzelf terecht:

> - - - - - - - - - - - - -
> **2.3 Houding en gedrag van alle deelnemers**
>
> Voor een succesvol participatietraject heb je niet alleen een goed ontworpen proces nodig, met heldere kaders, maar participatie vraagt ook wat van houding en gedrag van alle deelnemers (samenleving, raad, college en organisatie). Inwoners geven bijvoorbeeld aan dat de gemeente niet echt luistert, hen niet als serieuze gesprekspartner benadert en geen terugkoppeling geeft. Daarom hebben we een aantal kaders opgesteld, geinspireerd door de Edese participatie aanpak.
>
> Een gelijkwaardig gesprekspodium: We bieden deelnemers in het participatietraject een gelijkwaardig gesprekspodium. Dat betekent dat belanghebbenden in gelijke mate de ruimte krijgen om hun input te geven en dat de inbreng van alle deelnemers wordt meegenomen. Denk aan: wanneer een deel van de belanghebbenden een rechtstreeks contact heeft met raad of bestuur, moeten ook andere belanghebbenden die mogelijkheid hebben.
> - - - - - - - - - - - - - -

Dat is mooi, maar wat kunnen burgers doen als ambtenaren ***tijdens het participatieproces*** niet (langer) een dergelijke houding aannemen, en hun gedrag bijvoorbeeld wijzigt naar aanleiding van belangentegenstellingen die tijdens het participatieproces aan het licht komen en die een hindernis lijken te vormen voor het realiseren van bepaalde bestuurlijke of ambtelijke doelen?

In het *Stappenplan participatie* (april 2022) wordt in alleen de mogelijkheid genoemd van een ***evaluatie achteraf***, in paragraaf 2.2 onder "Werkafspraak 5":

> - - - - - - - - - - - - - - - -

Evalueren
De laatste stap gaat in op de afronding van het participatieproces en de reflectie daarop met alle betrokkenen. Hoe vindt evaluatie van de burgerparticipatie plaats? Gebruik hiervoor het formulier evaluatie burgerparticipatie.

Evaluatie, feedback en terugkoppeling komen structureel aan bod, omdat de methodieken en processen voor participatie constant in ontwikkeling zijn. Dit sluit aan bij de motiveringsplicht van de Omgevingswet, die voorschrijft om aan te geven hoe er geparticipeerd is en wat met die uitkomsten is gedaan.

Samen willen we leren. Daarvoor vragen we dat je het evaluatieformulier in te vullen.
- - - - - - - - - - - - - -

Maar het ***achteraf invullen van een formulier*** is niet hetzelfde als een werkelijke evaluatie, en het is al helemaal niet hetzelfde als het tijdig bijsturen van een particpatieproces wanneer de ambtenaren die het proces leiden of begeleiden, de spelregels niet werkelijk volgen. Zulke formulieren hebben, zeker in de gemeente Arnhem, de neiging om in een diepe la terecht te komen. Ik spreek uit ervaring, omdat feedback over slecht verlopen processen die ik de gemeente wel eens heb aangeleverd, in zo'n diepe la terecht kwam.[11]

>>> De Startnotitie zou daarom moeten voorzien in een mogelijkheid voor deelnemers om op elk moment tijdens het participatieproces te escaleren, desnoods tot op bestuurlijk niveau, als het proces huns inziens niet in overeenstemming met de spelregels verloopt.

Juist de onwenselijkheid dat bestuurders tijdens een participatieproces belast worden met onnodige perikelen, kan voor de ambtenaren die het proces leiden, een stimulans vormen om deelnemers aan participatieprocessen op een integere en intrinsiek-respectvolle manier te benaderen en te behandelen.

"Duidelijkheid" - maar waarover en wanneer?

Na het uitgangspunt dat de "participatieladder" zal worden gevolgd, noemt het College in de Startnotitie twee uitgangspunten met betrekking tot "duidelijkheid". Ten eerste "eerlijkheid en duidelijkheid" over zaken waar het bestuur van de gemeente Arnhem haar eigen burgers wel of ***juist geen invloed*** op geeft. Dit soort "duidelijkheid" doet mij onmiddellijk denken aan het stripalbum *De gemaskerde augurk*, waarin de augurk, nadat hij anderen niet heeft kunnen overhalen in te stemmen met zijn wensen, zichzelf herpositioneert als machthebber en op die

11 Ik heb bijvoorbeeld nooit antwoord gekregen op feedback en vragen die ik naar aanleiding van het jarenlang verdwijnen van een door mij ingediend bezwaarschrift had gesteld aan de Algemene bezwaarschriftencommissie van de gemeente Arnhem - ook niet nadat de gemeente Arnhem mij mede als gevolg daarvan in 2022 een dwangsom van 15.000 euro moest betalen. De evaluatiebereidheid van de gemeente Arnhem is in de praktijk vaak zeer gering.

Deze geringe evaluatiebereidheid lijkt overigens een breder kenmerk te zijn van de Nederlandse bestuurscultuur. Denk bijvoorbeeld aan de weigering van de regering-Rutte om zelf de coronamaatregelen (2020-2022) adequaat te evalueren. Of aan het feit dat het bijna zeventig jaar duurde voordat de Nederlandse regering in 2017 opdracht gaf om de in 1945-1949 uitgevoerde "politionele acties" van Nederland in Indonesië te evalueren (namelijk in een studie van het NIOD, KITLV en MIMH, gepubliceerd in 2022). Bronnen: https://ind45-50.nl/resultaten; https://www.aup.nl/en/book/9789463726382/over-de-grens

Op het onderwerp "bestuurscultuur" zal ik terugkomen in paragraaf 2.3 van deze zienswijze.

manier probeert om "duidelijkheid" te verschaffen. Hij zet een imponerende militaire pet op, gaat op een bordes staan en spreekt de anderen dreigend toe:

> "Julllie willen vrijheid om te denken? Nou, denk dan! Dat is jullie recht. Denk zoveel je wilt! En nog meer! We zullen zelfs een universiteit oprichten zodat jullie fatsoenlijk leren denken. Het enige wat ik in ruil daarvoor vraag, is dat jullie een beetje warm water naar mijn bad pompen. Dus denk zo veel je wilt, maar **pomp!** Zo niet, en dat zeg ik heel eerlijk... dan wordt het een harde winter!"

De reactie van de anderen is dat ze tomaten in zijn gezicht gooien.[12]

In de gemeente Arnhem hebben we gezien hoe dergelijke autoritaire "duidelijkheid" werkte bij de door de gemeente in 2014 van bovenaf aan burgers opgelegde "afvalpas". Dit leidde na veel gedoe in 2021 tot een referendum (op initiatief van een partij die een gestileerde tomaat in haar logo heeft). In dit referendum stemde een duidelijke meerderheid van de bevolking tegen deze afvalpas. Inmiddels, nog geen twee jaar later, lijkt het gemeentebestuur de uitkomst van dit referendum echter alweer terzijde te willen schuiven. Dit is typerend voor de Arnhemse bestuurs-cultuur, waarin "duidelijkheid" vaak alleen duidelijk gevonden wordt is als het gaat om duidelijkheid die in lijn is met bestuurlijke wensen.

De tweede vorm van "duidelijkheid" die de gemeente als uitgangspunt noemt, is duidelijkheid over wat de gemeente wel en niet doet met de opbrengst van het participatieproces. Op zich is zulke duidelijkheid natuurlijk prima.

Maar als participatie door de gemeente in de praktijk onmogelijk wordt gemaakt of achteraf inhoudelijk genegeerd, dan moet de "duidelijkheid" waarmee dat gebeurt, door de gemeente niet als excuus worden aangevoerd voor het terzijde schuiven van de wensen van bewoners - zoals de Arnhemse wethouder Burgerparticipatie recentelijk nog deed, op 29 november 2022 op een bijeenkomst over parkeerbeleid en groenbeleid in de Parkstraat.[13]

Een botte weigering om burgers serieus te nemen, maakt van schijnparticipatie nog geen "echte" participatie.

Het "kunnen volgen" van participatie vs. het "kunnen volgen" van formele processtappen

Het vierde uitgangspunt dat in de Startnotie wordt genoemd, is dat het gemeentebestuur de participatie als een succes beschouwd wanneer inwoners, ondernemers en organisaties "het proces goed hebben kunnen volgen".

De vraag is wat het College hier bedoeld met "het proces". In de Startnotitie worden summier enkele formele processtappen genoemd (de participatieladder). Maar wat inwoners natuurlijk willen, is het werkelijke proces kunnen volgen. Dat wordt moeilijk als je als inwoner wordt uitgesloten van bijeenkomsten met ten minste twee van de vier genoemde "doelgroepen" (namelijk: samenwerkingspartners en georganiseerde stakeholders), en wanneer je ook niet aanwezig bent in de wandelgangen van een derde doelgroep, die van de raadsleden.

12 Mandryka, *Den maskerte Agurk - Hvordan blir man verdens hersker?*, Nordisk Forlag AS. Oorspronkelijke titel: *Le Concombre masqué*, Dargaud Editeur Paris, 1980, d'après Mandryka.

13 Zie mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 3.

De enige manier om dit te verhelpen, is door middel van het bieden van werkelijke transparantie. Maar daar is de gemeente Arnhem tot op heden juist uitermate slecht in. Er wordt weliswaar lippendienst bewezen aan transparantie, maar er is tot nu toe geen teken van een intrinsieke wil tot transparantie. Denk bijvoorbeeld aan de weigering van twee van de drie wethouders om met een groep burgers te communiceren die na een jarenlang proces waarin van alles was misgegaan, drie wethouders hadden aangeschreven. De enige wethouder die wel reageerde, was de wethouder Burgerparticipatie, maar die gaf meteen ook aan zelf nergens over te kunnen beslissen en niet in de *black box* van de andere wethouders te kunnen kijken die wèl beslissingsbevoegd waren. Er was dus geen transparantie. Er waren wel door de gemeente gecreëerde voldongen feiten.[14]

Dit gebrek aan werkelijke transparantie heeft, opnieuw, te maken met de Arnhemse bestuurscultuur en ambtelijke cultuur, waarover meer in paragraaf 2.3 van deze zienswijze.

>>> De Startnotitie zou duidelijk moeten maken hoe het gemeentebestuur van Arnhem gaat werken aan haar eigen bestuurs- en ambtelijke cultuur om deze meer transparant en open te maken, als voorwaarde om te komen tot een adequate burgerparticipatie met betrekking tot duurzame mobiliteit en parkeerbeleid.

M.b.t. parkeerbeleid wisten we zelfs niet van eerdere, formele processtappen

Het gebrek aan echte "duidelijkheid" wordt nog duidelijker als we kijken naar hoe het gemeentebestuur wil omgaan met participatie ten aanzien van het nog te formuleren parkeerbeleid. In paragraaf 4 van de Startnotitie schrijft het College hierover:

> - - - - - - - - - - - - - - -
> **Participatieaanpak en planning parkeerbeleid**
> Zoals vermeld loopt de participatie van het duurzame mobiliteitsplan en het parkeerbeleid grotendeels gelijk op. Een belangrijk verschil is de fase '1. Visievorming' uit de tabel hierboven. Die fase is voor het parkeerbeleid al doorlopen. Tijdens drie (digitale) bijeenkomsten met belanghebbenden opgehaald wat voor ideeën verschillende belanghebbenden in de stad hebben in het kader van parkeerbeleid. De drie bijeenkomsten waren met:
> 1. Binnenstad: ondernemers en bewoners
> 2. Ontwikkelaars & ondernemers
> 3. Bewoners
>
> De opbrengst hiervan is zoals gezegd vastgelegd. Dat vormt dan ook mede input voor het beschrijven van de visie op het parkeren. Daarmee sluiten we aan bij de stap 2 van de participatieaanpak 'Vastlegging beleid'. In deze stap worden de resultaten de eerste stap vertaald naar beleidsvoorstellen. De beleidsvoorstellen worden vervolgens voorgelegd aan verschillende belanghebbenden tijdens een viertal momenten.
> - - - - - - - - - - - - - - -

Maar toen ik najaar 2022 door bewoners van de Parkstraat en Hendrikstraat gevraagd werd om mee te kijken met hun pogingen tot participatie over parkeerbeleid in hun eigen straten, waren zij niet op de hoogte van die ene, onder 3. genoemde "digitale" bijeenkomst, waarvan nu in de Startnotitie gezegd wordt dat zij daaraan hadden kunnen deelnemen.

14 Zie mijn eerdergenoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 2.

Is één digitale bijeenkomst voldoende om adequaat te participeren in de planvorming over meerjarenbeleid voor de hele stad? Nee, dat is ***geen*** serieuze participatie.

Wanneer heeft deze ene digitale bijeenkomst plaatsgevonden? De Startnotitie vermeldt het ***niet***.

Hoeveel inwoners van Arnhem hebben aan die bijeenkomst deelgenomen? De Startnotitie maakt dat ***niet*** duidelijk.

>>> Wat was het resultaat van die ene bijeenkomst? Waar valt het verslag daarvan te vinden? Ook dat maakt de Startnotitie ***niet duidelijk***. Dat zou alsnog in de Startnotitie moeten worden vermeld.

Noch de wethouder burgerparticipatie, ***noch*** de ambtelijke projectleider heeft de bewoners van de Parkstraat en de Hendrikstraat tijdens de participatiebijeenkomsten in 2022 en januari 2023 geattendeerd op (het mogelijke belang van) die ene digitale bijeenkomst, de mogelijke relevantie van de uitkomst daarvan voor de manier waarop de gemeente met de Parkstraat en Hendrikstraat omging, of enige evaluatie van die bijeenkomst.

Wat de wethouder wèl deed, was het opvoeren van (aanvankelijk als "wettelijk" gepresenteerde, maar later lokaal-politiek gebleken) normen voor de grootte van parkeerplaatsen, ***zonder*** daarbij echter naar het bestuursakkoord of naar eerdere bewonersparticipatie te verwijzen. Pas in februari 2023 hoorde ik als burger via-via dat de toen reeds gepleegde besluitvorming mogelijk te maken had met het bestuursakkoord tussen coalitiepartijen, en dus niet primair met die adviesnormen.

Ziedaar een voorbeeld van Arnhemse bestuurlijke en ambtelijke "duidelijkheid", die in veel gevallen een eufemisme lijkt te zijn voor "misleiding".

Bovendien probeert het gemeentebestuur op deze manier in de Startnotitie te verhullen dat het gemeentebestuur op het gebied van parkeerbeleid:

- kennelijk voor vele inwoners ***niet "duidelijk" heeft gecommuniceerd*** over eerdere mogelijkheden tot participatie over dit stadsbrede beleid;
- in ieder geval ***geen serieuze bewonersparticipatie wenst*** over parkeerbeleid, maar zich ervan af wil maken met een onduidelijke verwijzing naar één enkele, obscure digitale bijeenkomst die ooit kennelijk is gehouden.

Dit is onaanvaardbaar.

>>> De Startnotitie zou op zijn minst zodanig gewijzigd moeten worden dat inwoners in ieder geval in de gelegenheid worden gesteld om ook op het gebied van parkeerbeleid te participeren op het niveau "adviseren" van de participatieladder.

Wat betekent het als deelnemers "aangeven dat ze gezien en gehoord zijn"?

Op grond van het voorafgaande, kan ik als burger nu al aangeven dat als de Startnotitie in zijn huidige vorm door uw raad aangenomen wordt, ik me niet gezien of gehoord zal voelen voor wat betreft het onderwerp parkeerbeleid. Ik heb niet de mogelijkheid gekregen op dit punt serieus te participeren. Maar ja, dat is dan mosterd na de maaltijd die ik achteraf op een gemeentelijk evaluatieformulier mag invullen dat vervolgens in een archief wordt gestopt.

Dit gaat over het vijfde in de Startnotitie genoemde uitgangspunt bij de voorgenomen participatie. Dit uitgangspunt is dat de participatie als een succes beschouwd wordt als de deelnemers aangeven zich "gezien en gehoord" te voelen. Maar wat houdt dat in de praktijk in?

Verreweg de meeste inwoners van Arnhem zijn geen vergadertijgers. Zij volgen niet actief de bewegingen van het gemeentebestuur en de raad, zolang die geen concrete consequenties hebben voor hun directe woonomgeving (straat, eventueel buurt). En zelfs als het gaat om de toekomst van hun eigen straat, is het notoir moeilijk bewoners te mobiliseren - dat kan ik op basis van achttien jaar ervaring bevestigen met betrekking tot mijn eigen straat. Veel bewoners ervaren in hun dagelijkse leven al zorgen en een zware belasting. Ze zien op tegen een vaak stressvolle, pijnlijke en vermoeiende aanraking met de wereld van politiek, bestuur en ambtenarij. De houding van veel mensen is vaak: "Wat niet weet, wat niet deert. Ik leef vandaag. Morgen is er weer een dag en we zien wel wat er dan gebeurt."

Als de gemeente mensen niet te veel stress bezorgt, maar ze af en toe wel een beetje verwent met opgewekte, "positieve" berichtjes en geurige kopjes koffie op een gezellige bijeenkomst met een beetje peptalk, dan voelen veel mensen zich al gauw "gezien en gehoord".

Op die manier komt er echter geen serieuze burgerparticipatie tot stand over onderwerpen als "duurzame mobiliteit" of stadsbreed parkeerbeleid.

Het risico is groot dat veel bewoners zich pas bewust worden van de implicaties van het geformuleerde beleid wanneer dat beleid reeds geïmplementeerd wordt in hun eigen straat.

>>> In de Startnotitie ontbreekt enig plan hoe de gemeente haar eigen inwoners bij deze onderwerpen ***daadwerkelijk en op tijd gaat betrekken.*** Dit zou alsnog moeten worden opgenomen in de notitie, voordat die een geloofwaardige "startnotitie" kan zijn. Nu lijkt het in dit opzicht eerder op een *la-maar-waaien-we-gaan-uit-de-losse-pols-wel-wat-aanmodderen-notitie*.

Input is geen geschikt succescriterium als het gaat om echte participatie

Het zesde en laatste in de Startnotitie genoemde uitgangpunt is dat het voor de participatie een succescriterium is of "er daadwerkelijk input is gekomen vanuit inwoners, ondernemers en organisaties".

Dit is een dubieus criterium. Met betrekking tot de Parkstraat hebben we najaar 2022 bijvoorbeeld gezien dat een grote hoeveelheid input van bewoners door de gemeente vlot terzijde werd geschoven. Het zou volkomen onterecht zijn als de gemeente de hoeveelheid input achteraf zou presenteren als een indicatie dat de participatie succesvol zou zijn geweest.[15] Iets dergelijks gebeurde toen het College in antwoord op vragen van de ChristenUnie over de gang van zaken bij de Statenlaan, te kennen gaf dat er een "mediatietraject was afgerond", terwijl er in werkelijkheid een mediatietraject plotseling was afgebroken na één enkele mediatiebijeenkomst, waarna de gemeente niet meer met de bewoners communiceerde.[16]

15 Zie mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem*, hoofdstuk 3.
16 Zie mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem*, hoofdstuk 2.

De mate van succes van participatie moet worden geëvalueerd aan hoeveel er met input is ***gedaan.*** Als er met weinig input veel is gedaan, is dat een groter succes dan als er met veel input weinig is gedaan.

Door de hoeveelheid input als zelfstandig succescriterium op te nemen, zegt de gemeente eigenlijk dat zij het als een succes beschouwt als zij bewoners ***weet te verleiden*** tot het geven van veel input. Dit is echter alleen een succesindicator wanneer je een participatietraject beschouwt als een soort toneelvoorstelling waar je het publiek uitnodigt om mee te doen op het podium (de "bühne"). Als dat lukt, is het een succes, los van wat er buiten de schouwburg wel of niet gebeurt.

De hoeveelheid input is daarmee als criterium geschikt om het ***succes van schijnparticipatie*** (d.w.z. een participatietoneelstuk) te meten, maar niet om het succes van echte participatie te meten.

Vergelijk het met een bedrijf dat beschikt over een afdeling research en productontwikkeling, een marketing-afdeling alsmede een afdeling klantonderzoek. Stel dat een creatieve visionair prachtige ideeën aan de research-afdeling voorlegt ***(input)***, maar de research-afdeling weet die niet om te zetten in aansprekende producten of diensten ***(output)***, dan heeft het bedrijf er weinig aan.

Stel dat de researchafdeling wèl met aansprekende producten en diensten komt waarmee de marketing-afdeling aan de slag kan ***(input)***, maar de marketing-afdeling slaagt er niet in hiervoor een markt te vinden of te creëren ***(output)***, dan is er evenmin sprake van een succes.

Stel nu dat de afdeling klantonderzoek bij de bedrijfsleiding met een rapport komt dat er in de markt een grote vraag is naar een bepaald, nog te ontwikkelen product of dienst ***(input)***, maar de marketing-afdeling veegt dat rapport van tafel en wint het pleit bij de directie, waardoor het product of de dienst niet wordt gerealiseerd ***(output)***, dan is er ook geen sprake van een succes.

En stel nu, dat burgers bij de helpdesk van de klantenservice (die gekoppeld is aan de afdeling klantonderzoek) herhaaldelijk melden dat er behoefte is aan een bepaalde dienst ***(input)***, maar dat het bedrijf daar om welke reden dan ook niets mee doet ***(output)***, dan is er net zo min sprake van een succes.

Dit laat zien dat niet input, maar ***output*** het juiste criterium is om het succes van echte burgerparticpatie te evalueren.

>>> De Startnotitie zou daarom zodanig moeten worden aangepast, dat het succescriterium "input" wordt vervangen door het succescriterium ***"output"*** - met andere woorden: wat en hoeveel er door de gemeente wordt gedaan met de inbreng van burgers, ongeacht hoe omvangrijk die inbreng is. Dit strookt ook beter met de volgende tekst in paragraaf 3.5 van de Startnotitie:

> - - - - - - - - - - -
> ***3.5 Omgang met resultaten***
> We nemen de participatie rondom het duurzaam mobiliteitsplan en parkeerbeleid serieus. (...) Belangrijk is voortdurend helder te zijn in wat er met de resultaten wordt gedaan. We willen expliciet en duidelijk zijn over wat we met de inbreng van de resultaten doen. (...)
> - - - - - - - - - - - -

2.3 Het belang van gemeentelijke attitudes en micro-keuzes

In paragraaf 2.1 van deze zienswijze heb ik naar voren gebracht dat het College bij het formuleren van de doelen van de beoogde participatie een eenzijdige, deels verhulde ***top-down-benadering*** volgt die de kans op succesvolle participatie vermindert.

In paragraaf 2.2 heb ik laten zien dat een ***formele processtructuur*** (bijvoorbeeld met een "participatieladder") geen waarborgen biedt dat er echte participatie zal plaatsvinden en ook, door de aandacht af te leiden, het risico vergroot dat de belangen van gewone burgers ondergesneeuwd raken in het participatieproces.

Nu, in paragraaf 2.3, wil ik kort ingaan op de samenhang daarvan met de bestuurlijke en ambtelijke cultuur bij de gemeente Arnhem. Een organisatiecultuur heeft invloed op de houdingen die individuele medewerkers (bestuurders en ambtenaren) aannemen, op de micro-keuzes die zij op talloze momenten maken met betrekking tot hun professionele handelen, en op de groepsdynamieken die mede als gevolg daarvan binnen de organisatie ontstaan.

Het Stappenplan participatie - een januskop

Om te beginnen moet erop worden gewezen dat in het Stappenplan participatie (april 2022, opgesteld onder verantwoordelijkheid van wethouder Burgerparticipatie Bob Roelofs) in zoverre aandacht wordt besteed aan deze problematiek, dat het belang van houding en gedrag in ieder geval als zodanig wordt benoemd:

> - - - - - - - - - - - - -
> **2.3 Houding en gedrag van alle deelnemers**
> Voor een succesvol participatietraject heb je niet alleen een goed ontworpen proces nodig, met heldere kaders, maar participatie vraagt ook wat van houding en gedrag van alle deelnemers (samenleving, raad, college en organisatie). Inwoners geven bijvoorbeeld aan dat de gemeente niet echt luistert, hen niet als serieuze gesprekspartner benadert en geen terugkoppeling geeft. Daarom hebben we een aantal kaders opgesteld, geinspireerd door de Edese participatie aanpak.
>
> **Een gelijkwaardig gesprekspodium:**
> We bieden deelnemers in het participatietraject een gelijkwaardig gesprekspodium. Dat betekent dat belanghebbenden in gelijke mate de ruimte krijgen om hun input te geven en dat de inbreng van alle deelnemers wordt meegenomen. Denk aan: wanneer een deel van de belanghebbenden een rechtstreeks contact heeft met raad of bestuur, moeten ook andere belanghebbenden die mogelijkheid hebben.
>
> **Rolvastheid:**
> We hebben elk onze eigen rol, lichten deze toe en zijn er op aanspreekbaar. Dat betekent bijvoorbeeld dat wanneer we verantwoordelijkheid nemen voor het proces van participatie (vaak is dat de gemeente, maar dat kan ook een initiatiefnemer zijn, zie kernvraag c) op blz. 10) we ook aanspreekbaar zijn op de kwaliteit van dat proces. Of wanneer een bewonersgroep aangeeft te kunnen adviseren over deelnemers aan een participatieproces, zij aanspreekbaar zijn op dat advies.
>
> **Open over proces en verwachtingsmanagement:**
> We zijn open naar elkaar over het proces en wat we van elkaar verwachten. Dat betekent dat we met elkaar delen welke stappen we in het participatieproces zetten, met wie en wanneer

(bijvoorbeeld wie uiteindelijk besluit en wat we met de inbreng van inwoners gaan doen). We spreken uit wat we van elkaar verwachten, zodat we ook verwachtingen aan elkaar kunnen bijstellen als dat nodig is. Kortom, we zeggen wat we doen en we doen wat we zeggen. Deelnemers in een traject informeren elkaar over hun eigen acties (bijvoorbeeld wanneer zij actief medestanders gaan werven) maar ook dat we ons houden aan de afspraken die we binnen het participatietraject met elkaar maken (bijvoorbeeld de afspraak dat deelnemers - en dus ook gemeente - elkaar infomeren voordat ze naar de media gaan).
- - - - - - - - - - - - - -

Wat aan deze tekst om te beginnen opvalt, is dat hij wel een probleemstelling bevat, alsmede een handreiking in termen van kaders en rollen, maar geen handreiking ten aanzien van bewustwording over de eigen houding of het eigen gedrag waar het verder gaat dan het zich schijnbaar conformeren aan die kaders en rollen.

Met andere woorden, in deze tekst wordt er stilzwijgend vanuitgegaan dat het met "houding en gedrag" wel goed zal komen als men zich uitwendig aan de kaders en rollen houdt.

Mijn jarenlange ervaring met Arnhemse bestuurders en ambtenaren heeft echter aangetoond dat dat niet het geval is. De bestuurs- en organisatiecultuur lijkt zodanig te zijn, dat sociaal onveilig en niet-integer gedrag in de richting van burgers door een flink aantal ambtenaren en bestuurders niet eens wordt opgemerkt, omdat het als vanzelfsprekend en "professioneel" wordt ervaren.

Ik heb ambtenaren hier vele malen op geattendeerd, maar dat werd mij niet in dank afgenomen. In één gesprek, op 2 december 2022 in bijzijn van wethouder Roelofs en een ambtenaar, ontstond er een kleine opening. Bepaald ambtelijk gedrag was weliswaar nog niet echt bespreekbaar, maar werd wel achteraf summier benoembaar - mits er niet over werd doorgepraat. De ambtenaar benoemde een feit en zei tegen mij: *"Ik zeg niet dat het goed is, maar zo is het gegaan."*

Dat dit door een enkele ambtenaar in aanwezigheid van de wethouder werd benoemd, was op zichzelf een stap vooruit, en had een positief effect op de sfeer van het gesprek. Maar zo'n kleine, individuele, incidentele stap is volstrekt onvoldoende om uitzicht te bieden op een goede ambtelijke omgang met een stadsbreed participatieproces.

Het eerst benoemen van het thema "houding en gedrag", zoals in de tekst van het Stappenplan participatie gebeurt, maar het vervolgens alleen uitwerken aan de hand van "kaders en rollen", brengt het risico met zich mee dat de illusie wordt gewekt dat het op papier zetten van die kaders en rollen voldoende zou zijn om een goede houding en goed gedrag te bewerkstelligen. Dat zou een misvatting zijn. Om die reden noem ik het Stappenplan participatie een "januskop". Het wijst twee richtingen tegelijk uit: (1) erkenning van het belang van houding en gedrag en dat hier mogelijk sprake is van een probleem; (2) de onjuiste suggestie dat dit probleem zonder indringend traject van zelfontwikkeling en organisatie-ontwikkeling kan worden opgelost.

Cultuur en taakopvatting in relatie tot individuele houding

In het eerder genoemde, in 2017 uitgebracht rapport-Frissen over de Arnhemse bestuurscultuur, wordt in de samenvatting iets geschreven dat laat zien hoe verweven een organisatiecultuur is met taakopvattingen en individuele houdingen:

- - - - - - - - - - - - -

7. De stad als project

Vele gemeentebesturen vatten de stad, de gemeente op als hun project. Op basis van een collegeakkoord, berustend op een coalitie, wordt via stevige afspraken en de daarvoor benodigde coalitie- en fractiediscipline getracht een agenda van projecten te realiseren in het belang van de stad. Niet langer zijn collegeakkoorden de verbinding van ideologische verschillen, maar veeleer de verdeling van plannen en projecten over de samenwerkende partijen in een coalitie. Het besturen van steden is tegenwoordig vooral het maken van plannen en het realiseren van projecten.

Dit patroon bestaat erin dat bestuurders bij toenemende weerstand niet kiezen voor stoppen, maar voor doorgaan. In het belang van de stad fietsen ze tegen de wind in, nemen ze weerstand, kritieken en verwijten op de koop toe en blijven ze zich inzetten voor realisatie van het project. Ze zien de alternatieven, horen de tegenwerpingen en gaan toch door. In het belang van de stad. Risico's worden van beheersingsmaatregelen voorzien en (politieke) tegenstanders met toezeggingen meegenomen. Tegelijkertijd vragen tegenstanders zich af waarom de bestuurder niet wil luisteren, zien ze een bestuurder die welhaast 'autistisch' doorgaat of een bestuurder die de stijl van een 'straatvechter' hanteert. Er is onbegrip over het dogmatisch karakter van gedrag: de bestuurder die alle argumenten behalve de zijne direct van tafel veegt en eigenlijk het gesprek niet meer echt wil voeren.[17]

- - - - - - - - - - - - - - - -

Wat deze tekst goed laat zien, is hoe een cultuur kan leiden tot een individuele houding die echte burgerparticipatie bijna onmogelijk maakt. Immers, bestuurders die de stad opvatten als een project, vatten ook burgerparticipatie op als een project, dat gemanaged moet worden. Kritische burgers worden dan, als ze bezwaren uiten, al snel als een belemmering ervaren voor het behalen van de doelen van het project. Samen met hun ambtenaren zoeken bestuurders dan naar middelen om die belemmeringen weg te nemen.

Linksom of rechtsom. Het beoogde resultaat wordt belangrijker gevonden dan de weg ernaartoe.

Dit is wat ook wel een "instrumentalistische" houding wordt genoemd, leidend tot gedrag waarbij burgers ofwel als middelen (instrumenten), ofwel als obstakels worden opgevat. Het is in de kern dus een dehumaniserende houding.

Effect van de relatie tussen bestuurders en ambtenaren

Het is mij niet precies duidelijk wat het oorzakelijke verband is tussen de houdingen die ik in de loop der jaren bij Arnhemse bestuurders en bij Arnhemse ambtenaren heb ervaren. Bestuurders beïnvloeden hun ambtenaren, maar bestuurders kunnen niet functioneren zonder steun van hun ambtenaren. In het rapport-Frissen is de aandacht vooral gericht op de bestuurscultuur van Arnhem, maar er wordt voorzichtig ook iets gezegd over de invloed daarvan op het ambtelijke apparaat:

17 https://arnhemspeil.nl/docs/2021-05-12-arnhemspeil-samenvatting-rapport-nsob-paul-frissen-patronen-van-politiek-de-arnhemse-bestuurscultuur-in-meervoud.pdf

- - - - - - - - - - - -

10. Ambtelijk apparaat

De dominantie van het college uit zich ook in relatie tot het ambtelijk apparaat. Uit onze gesprekken komt naar voren dat ambtenaren in de beleidsuitvoering veel vrijheid genieten en zich kunnen verheugen over een college dat op afstand betrokken is, maar dat het college in de beleidsvoorbereiding zeer bepalend is. Onafhankelijk ambtelijk advies wordt gewaardeerd zolang dat uiteindelijk maar past bij de besluiten in het college. Wij hebben gehoord over ambtenaren, die in niet mis te verstane bewoordingen is opgedragen een advies aan te passen, die in het college spreekwoordelijk in de hoek werden gezet, zelfs door wethouders die in de voorbereiding betrokken waren en het betreffende stuk in het college hadden ingebracht.[18]

- - - - - - - - - - - - - - - -

Mijn eigen ervaringen met Arnhemse ambtenaren doen me vermoeden dat zij bestuurders indirect laten merken dat als die bepaalde ambtelijke gewoontes proberen te doorbreken, dit risico's zou meebrengen voor de mate van ambtelijke steun die ze kunnen verwachten. Ik heb dit van een Arnhemse *ex-bestuurder* ook wel eens expliciet gehoord.

Er is dus sprake van een delicaat machtsevenwicht tussen enerzijds bestuurders en anderzijds ambtenaren vanaf ongeveer het niveau van beleidsadviseur, senior-jurist of senior-handhaver. Maar dit straalt uit naar de hele organisatie en de hele organisatiecultuur. Want ambtenaren werken met elkaar samen en zijn van elkaar afhankelijk.

Toch zal het, om adequate burgerparticipatie te realiseren, nodig zijn om bepaalde gewoontes van een substantieel aantal Arnhemse ambtenaren te doorbreken. Als het College daar serieuze pogingen toe onderneemt, zou de gemeenteraad het College daarbij moeten steunen in het belang van de stad. En wel op een manier die boven partijpolitiek uitstijgt. Anders gaat het namelijk niet lukken.

Gewoontes van Arnhemse ambtenaren - micro-keuzes

Burgers maken kennis met ambtenaren via contacten over specifieke zaken, waarover overleg gepleegd moeten worden. Zoals in elke menselijke communicatie, worden er in die contacten over en weer ook heel veel non-verbale boodschappen gegeven. Dit kan via mimiek, maar ook via het zwijgen over bepaalde zaken. In de communicatie vinden voortdurend *micro-keuzes* plaats: wat zeg ik wel, wat zeg ik niet, en hoe zeg ik het? Toon ik begrip en probeer ik de ander zo mee te krijgen, of toon ik onvrede om de ander onder druk te zetten?

Ook buiten de communicatie vinden dat soort keuzes plaats. Een ambtenaar kan kiezen: ga ik deze toezegging op tijd nakomen, of wacht ik nog even, of ga ik er maar even niet aan denken, tenzij de burger piept?

Ik zal een recente voorbeeld geven van micro-keuzes die een ambtenaar ten aanzien van mij als burger maakte. Het speelt zich af begin dit jaar en betreft een emailwisseling over mijn komende bezoek aan een hoorzitting van de Arnhemse bezwarencommissie. Dat ging zo:

18 Ibid.

- - - - - - - - - - - -
Geachte heer Jonker,

Uw aanvullend bezwaar is voorgelegd aan de secretaris van de bezwaarschriftencommissie.

Kunt u mij informeren of u ter zitting aanwezig zult zijn?

Met vriendelijke groet,
[naam ambtenaar]
- - - - - - - - - - - - - - - -

Geachte heer [naam ambtenaar],

Ja, ik ben voornemens ter zitting aanwezig te zijn.

Kunt u mij informeren wie er van de kant van de gemeente (in haar hoedanigheid van het zich verwerende bestuursorgaan) aanwezig zullen zijn?

Met vriendelijke groet,
Michiel Jonker
- - - - - - - - - - - - - - - -

Geachte heer Jonker,

U ontvangt hierover tijdig bericht.

Met vriendelijke groet,
[naam ambtenaar]
- - - - - - - - - - - - - - - -

Geachte heer [naam ambtenaar],

Morgenochtend is de zitting.
Dus dit is wat u "tijdig" noemt. U bedoelt gewoon dat ik helemaal geen bericht krijg, en dat vindt u "tijdig" genoeg.
Waarom zou ik uw berichten nog snel en adequaat beantwoorden, als u dat omgekeerd kennelijk niet de moeite waard vindt?
Omdat u op dat ambtelijke pluche zit?

Typisch ambtenarengedrag. Ik zie u waarschijnlijk morgenochtend.
Welterusten en tot dan.

Michiel Jonker
- - - - - - - - - - - - - - - -

De volgende ochtend bleek de gemeente zich alleen te laten vertegenwoordigen door juist deze ambtenaar - een academisch gestudeerde jurist. Hij liet mij mondeling blijken dat hij zich door mij zeer onheus bejegend voelde. Anderzijds vond hij dat er op zijn eigen gedrag niets viel aan te merken. We zien hier twee dingen: micro-keuzes in de omgang, voortkomend uit een houding.[19]

19 Zie m.b.t. micro-keuzes ook mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 5.

Als ambtenaren zich tijdens een participatieproces zo opstellen, dat wil zeggen: in hun houding en gedrag dergelijke micro-keuzes maken, dan kunnen burgers twee dingen doen. Ze kunnen zich erin schikken en, om er zo min mogelijk last van te hebben, het min of meer "normaal" vinden dat ze door ambtenaren suboptimaal worden bejegend. Er ontstaat dan een vertikale relatie tussen burger en ambtenaar, met de ambtenaar in een hiërarchisch gezien hogere positie. Of burgers kunnen voor zichzelf opkomen en (non-verbaal en verbaal) gaan staan voor een verhouding van gelijkwaardigheid.

Ik kies meestal (maar niet altijd) voor dat laatste, omdat ik gemerkt heb dat het eerste er niet toe leidt dat ik coulant of zelfs maar fair behandeld wordt. Wel vriendelijker, maar inhoudelijk niet coulanter of redelijker. Terwijl ik als burger wel inhoudelijke doelen nastreef. Ik ben niet primair uit op schouderklopjes van ambtenaren.

Dit wordt door sommige Arnhemse ambtenaren als confronterend en ongewenst ervaren. Zij wensen een minder kritische, meer gedweeë burger. Het emotioneert hen als ze niet in staat zijn het contact met een burger naar hun hand te zetten. Zij ervaren dat als unfair.

Er is dus bij sommige Arnhemse ambtenaren in relatie tot gewone burgers sprake van iets wat de Amerikanen *"entitlement"* noemen. De betreffende ambtenaren voelen zich bijvoorbeeld vrij burgers met schijnbaar duidelijke, maar uiteindelijk toch vage toezeggingen of vergezichten te manipuleren, of om te doen voorkomen alsof politieke keuzes wettelijke regels zijn, of nog een hele reeks andere truken uit de grote trukendoos.

Deze truken zijn waarschijnlijk heel geschikt om schijnparticipatie (participatie-toneelstukken) te realiseren, maar ze zijn schadelijk voor echte participatie - en al helemaal als burgers in de gaten krijgen wat er (elke keer weer) gebeurt, en daardoor hun vertrouwen in de gemeente als overheid verliezen.

Dat er dan bepaalde op papier vastgelegde processtappen formeel gevolgd worden, of dat er achteraf d.m.v. gemeentelijke verslaglegging een indruk wordt gewekt dat deze processtappen correct gevolgd zijn, zal het vertrouwen van burgers in het proces dan niet kunnen terugbrengen.

Hoe te komen tot cultuurverandering bij de gemeente?

Participatie wordt pas spannend als er sprake is van belangentegenstellingen. Hoe daarmee wordt omgegaan, is de echte toets of er sprake is van kwalitatief goede participatie.

Om tot echte, functionele participatie te komen, is er bij de gemeente een cultuurverandering nodig, op bestuurlijk maar zeker ook op ambtelijk niveau. In mijn ogen valt zo'n cultuurverandering alleen te bereiken door middel van oefenen in de praktijk, maar wel met feedback van trainers die begrijpen wat er nodig is en die ambtenaren zowel kunnen inspireren als uitdagen.

>>> Daarom zou in de Startnotitie moeten worden opgenomen dat er training wordt georganiseerd voor de ambtenaren die betrokken zijn bij het beoogde participatietraject. Ik ben bereid met de gemeente na te denken over de invulling van zulke training - tegen een bescheiden vergoeding per uur. Deze zienswijze krijgt u van mij gratis, bij wijze van kennismaking.

2.4 Sociale drukmiddelen tijdens het praticipatieproces

Ik heb in het voorafgaande mijn zorg uitgesproken dat de in de Startnotitie summier geschetste stappen en randvoorwaarden om tot participatie te komen, in de praktijk aan ambtenaren en bestuurders ruimte bieden voor het organiseren van schijnparticipatie, en dat zij deze ruimte, mede gezien de heersende bestuurs- en ambtelijke cultuur, ook daarvoor zullen gebruiken. In paragraaf 2.1 van deze zienswijze heb ik gewezen op de verhulde top-down-benadering die het College hanteert. In paragraaf 2.2. heb ik gewezen op een aantal procesmatige aspecten. En in paragraaf 2.3 ben ik ingegaan op het aspect m.b.t. bestuurlijke en ambtelijke cultuur.

Hier wil ingaan op een procesmatig risico dat in de Startnotitie niet wordt genoemd, maar dat bij goede lezing van het Stappenplan participatie (april 2022) blijkt. In paragraaf 2.3 van dat Stappenplan staat onder andere het volgende vermeld:

> - - - - - - - - - - - -
> **Open over proces en verwachtingsmanagement:**
>
> We zijn open naar elkaar over het proces en wat we van elkaar verwachten. Dat betekent dat we met elkaar delen welke stappen we in het participatieproces zetten, met wie en wanneer (bijvoorbeeld wie uiteindelijk besluit en wat we met de inbreng van inwoners gaan doen). We spreken uit wat we van elkaar verwachten, zodat we ook verwachtingen aan elkaar kunnen bijstellen als dat nodig is. Kortom, we zeggen wat we doen en we doen wat we zeggen.
>
> Deelnemers in een traject informeren elkaar over hun eigen acties (bijvoorbeeld wanneer zij actief medestanders gaan werven) maar ook dat we ons houden aan de afspraken die we binnen het participatietraject met elkaar maken (bijvoorbeeld de afspraak dat deelnemers - en dus ook gemeente - elkaar infomeren voordat ze naar de media gaan).
>
> Het kan bijdragen aan het onderling vertrouwen in een participatietraject om samen met deelnemers spelregels op te stellen. Bovenstaande kaders kunnen dan als inspiratie dienen.
> - - - - - - - - - - - -

Op het eerste gezicht lijkt dit een onschuldige tekst, maar dat is het niet, om twee redenen:

(1) Het creëert een risico dat de uitingsvrijheid en communicatievrijheid van deelnemers aan het participatieproces hun in de praktijk ontnomen wordt;

(2) Het creëert een risico dat de deelnemers aan het participatieproces op subtiele wijze afgesplitst raken van andere burgers en door de gemeente worden gecoöpteerd als een nieuw "wijkelitegroepje".

Ad (1): Beperking uitingsvrijheid van deelnemers aan een participatieproces

Aan het begin van een participatietraject dat door de gemeente op een verhulde wijze op een top-down, patriarchale wijze wordt ingestoken, kan de ambtelijke gespreksleider van een bijeenkomst (of een digitaal overleg) gebruik maken van zijn of haar positie en het daaraan ontleende overwicht om vriendelijk maar ook met een uitstraling van ervaring en gezag aan te geven dat het *"natuurlijk belangrijk is om met elkaar in een sfeer van vertrouwen te kunnen praten, en dat het daarom nuttig is om met elkaar bepaalde spelregels af te spreken"*. Er kan dan tijdens de

bijeenkomst sociale druk ontstaan op de deelnemers om zich te conformeren aan de ideeën van de gemeentelijke gespreksleider daarover.

Onder het mom van het creëren van onderling vertrouwen kan op deze manier de uitingsvrijheid van de deelnemers worden beperkt. Er kan bijvoorbeeld worden afgesproken, precies zoals in de tekst van het Stappenplan Participatie wordt vermeld, dat ze andere deelnemers op de hoogte ***moeten*** stellen voordat ze naar de media stappen, of zelfs voordat ze met andere invloedrijke personen praten. Dit kan voor burgers een drempelverhogende werking hebben.

Stel bijvoorbeeld dat ambtenaren of bestuurders zich tijdens het participatietraject niet aan bepaalde afspraken of gewekte verwachtingen houden, of deze gewekte verwachtingen tijdens de rit anders gaan "interpreteren" zonder te willen toegeven dat hun interpretatie is veranderd, dan kunnen dergelijke informele *non-disclosure agreements* (NDA's) druk op burgers leggen om zich zulke praktijken zwijgend te laten welgevallen, ten koste van de behartiging van hun legitieme belangen.

Ik heb zelf in dergelijke processen herhaaldelijk meegemaakt dat gemeentefunctionarissen zich op dergelijke manieren gedroegen. In één van die gevallen, waarin de betreffende gemeente-functionaris een wethouder was, werd ik vervolgens benaderd door dagblad De Gelderlander, omdat journalisten bij De Gelderlander dankzij eerdere communicatie van mijn kant ***wisten*** dat ik een centrale figuur was geweest, en misschien nog steeds was, in het contact tussen bewoners en gemeente. Het daaropvolgende nieuwsberichtje in De Gelderlander vergrootte de druk op de wethouder in kwestie om contact met mij als vertegenwoordiger van bewoners daarna niet langer af te houden.

In de praktijk behelzen participatietrajecten altijd ook een element van onderhandeling. Daarom is het belangrijk, vooral ook gezien de zeer scheve machtsverhouding tussen gemeente-functionarissen en inwoners, dat de deelnemende inwoners hun communicatieve handelings-vrijheid tijdens het participatieproces behouden - niet alleen formeel, maar vooral ook informeel.

De in het Stappenplan Participatie gegeven "inspiratie voor spelregels" kan, via de interventies van dominante ambtelijke of bestuurlijke gespreksleiders, ook leiden tot het informeel (sociaal) buitensluiten van mondige deelnemers die de moed hebben om openlijk te zeggen dat ze niet akkoord gaan met dergelijke afspraken. Het kan daarbij zowel gaan om uitsluiting van de groep met wie gemeenteambtenaren bereid zijn welwillend te overleggen,[20] als om uitsluiting uit de sociale groep van participerende inwoners. Er kan geprobeerd worden om degene die de moed heeft om zich te verzetten tegen dergelijke, beperkende afspraken, te framen als "lastig" of "onredelijke", waarbij wordt ingespeeld op het verlangen van andere deelnemers naar een goede, harmonische, minder stressvolle sfeer - ook als dat indirect ten koste van hun eigen inhoudelijke belangen gaat.

Met andere woorden, het gemeentebestuur kan dergelijke "spelregels" misbruiken om inwoners tegen elkaar uit te spelen. Dat moet worden voorkomen.

Een extra risico dat wordt veroorzaakt door (informele of formele) inperking van de communica-tieve vrijheid van bewoners die deelnemen aan het beoogde participatieproces, is dat zij zich minder vrij gaan voelen om buiten het participatieproces om met leden van de gemeenteraad te

20 Voor een voorbeeld hiervan, zie mijn eerder genoemde notitie *Schijnparticipatier in Arnhem,* hoofdstuk 2.

communiceren. Dit kan ertoe leiden dat leden van uw raad die ten tijde van het participatieproces tot de oppositie behoren, minder goed worden geïnformeerd dan raadsleden die tot de coalitiepartijen behoren. Op die manier zou de controlerende functie van de gemeenteraad worden verzwakt - zoals ik in paragraaf 2.1 van deze zienswijze al opmerkte.

>>> Daarom zou in de Startnotitie expliciet moeten worden vermeld dat het bewoners die deelnemen aan het participatieproces, te allen tijde vrij staat om met wie dan ook over zowel het proces als de inhoudelijke problematiek te communiceren.

Ad (2): Risico van sociale splitsing en elitevorming

In paragraaf 2.2 van deze zienswijze heb ik onder het kopje *'De opdeling in "doelgroepen" verzwakt de positie van Arnhemse burgers'* al gewezen op het ontstaan van speciale, met het gemeentebestuur vernetwerkte groepjes burgers die ik "wijkelitegroepjes" noemde. In de bijlage bij deze zienswijze komt dit ook naar voren in de context van de invoering van nieuw parkeerbeleid voor de wijk Spijkerkwartier in 2017. Ook in mijn notitie *Schijnparticipatie in* Arnhem heb ik hierop gewezen.[21]

Een participatieproces is voor de deelnemers altijd ook een sociaal proces. De deelnemende bewoners socialiseren met vertegenwoordigers van de gemeente. Daar is op zichzelf niets mis mee, sterker nog, het is een essentiële karakteristiek van participatie. Juist door elkaar beter te leren kennen, te leren waarderen en te leren respecteren, kunnen er mogelijkheden ontstaan voor oplossingen die anders in de praktijk niet haalbaar zouden zijn geweest, vanwege:
-- het ontbreken van ambtelijk en bestuurlijk draagvlak;
--het ontbreken van ambtelijk en bestuurlijk respect voor (de belangen van) inwoners;
-- het ontbreken van draagvlak bij inwoners voor doelen van het gemeentebestuur.

Zodra echter de sociale integratie tussen enerzijds inwoners die aan een participatieproces deelnemen en anderzijds gemeenteambtenaren en -bestuurders gepaard gaat met een informele inperking van de vrijheid van deelnemende bewoners om buiten het participatietraject om met andere actoren te communiceren, ontstaat er een groot risico dat de betreffende inwoners voor wat betreft het onderwerp waarover de participatie gaat, worden losgeweekt van hun natuurlijke achterban.

Door veel te communiceren met functionarissen van het zittende gemeentebestuur en minder met hun eigen buurtgenoten of met oppositionele politici, gaan ze zich in toenemende mate ook ***identificeren*** met de gezichtspunten van het zittende gemeentebestuur.

Zo kan er een nieuw, met het gemeentebestuur verbonden elitegroepje ontstaan, dat in naam nog representatief is voor "de straat", "de wijk" of "de inwoners van de stad", maar in feite gecoöpteerd en ingekapseld wordt door het gemeentelijke bestuursapparaat.

Er is dan geen sprake meer van burgerparticipatie, maar van ***selectieve burgercoöptatie,*** die de weg vrijmaakt voor ***structureel cliëntelisme***. De in 2016/2017 ad hoc ontstane Werkgroep Verkeer in het Spijkerkwartier is daar een voorbeeld van. Die werkgroep is nooit meer opgeheven en is in belangrijke mate de functie gaan vervullen van uitvoerder, facilitator en communicator van gemeentelijk beleid ten aanzien van de wijk, met aanwending van subsidiegeld.

21 Michiel Jonker, *Schijnparticipatie in Arnhem,* hoofdstuk 4, pp. 33-34.

Dergelijke wijkelitegroepjes worden door het gemeentebestuur vaak opgevat als vertolkers van "de stem van de wijk", terwijl ze in feite in belangrijke mate de stem van het gemeentebestuur zelf vertolken. Dat is vanuit bestuurlijk oogpunt gezien wellicht heel handig, maar het doet afbreuk aan werkelijke burgerparticipatie.

Deze gang van zaken moet beschouwd worden als een vorm van netwerkcorruptie zodra het gepaard gaat met:

-- de pretentie dat dergelijke groepjes *"de"* wijk of *"de"* bewoners zouden vertegenwoordigen;
-- het verhullen van relevante, gemeentelijke geldstromen waarover deze groepjes van de gemeente invloed krijgen toebedeeld;
-- het bieden van speciale beïnvloedingsmogelijkheden aan deze groepjes, zoals de gemeente in de Startnotitie doet door ze aan te merken als "georganiseerde stakeholders" en ze in een aparte "doelgroep" onder te brengen met wie in het participatieproces apart wordt overlegd.

>>> Daarom zou er in de Startnotitie niet alleen transparantie moeten worden gegeven over deze groepjes en de daarmee verbonden geldstromen (zie pag. 14), maar zouden alle "georganiseerde stakeholders" die primair of in essentie bestaan uit inwoners van Arnhem, in het participatieproces op dezelfde manier moeten worden behandeld als andere inwoners van Arnhem, en dus niet langer in een aparte "doelgroep" moeten worden ondergebracht.

3 Conclusie

Om tot adequate burgerparticipatie te komen, zijn een aantal dingen nodig:

- Er is een houdingsverandering en een cultuurverandering van het gemeentebestuur nodig, zowel bij bestuurders als bij ambtenaren.
- Het is nodig dat het gemeentebestuur in participatieprocessen niet langer een (al dan niet verhulde) top-down-benadering volgt, maar het participatieproces gaat erkennen als intrinsiek waardevol, ook als dit leidt tot wijziging van de doelen die het gemeentebestuur zichzelf aanvankelijk had gesteld. Met andere woorden, het participatieproces is dan niet langer een instrument om (vooraf gestelde) gemeentelijke doelen te verwezenlijken, maar een manier waarop het gemeentebestuur de eigen benadering en de eigen doelen toetst aan de hand van interactie met de inwoners van de stad. Op deze manier wordt aan de slogan van het gemeentebestuur, *"Met de stad"*, alsnog inhoud gegeven.
- In de thans voorliggende Startnotitie moeten waarborgen voor echte participatie worden opgenomen, alsmede richtsnoeren voor goede participatie. Het uitsluitend verwijzen naar het Stappenplan Participatie uit 2022 is op deze punten niet voldoende en brengt op sommige punten zelfs de participatie in gevaar.

Als de gemeente dit niet doet, zal het komende "participatietraject" vervallen tot schijnparticipatie zodra er (al dan niet vermeende) belangentegenstellingen optreden. Als de gemeente legitieme besluitvorming wil, is er geen weg terug. Het enige alternatief voor echte participatie is namelijk een terugval in schijnparticipatie, ter verhulling van autoritair bestuur en cliëntelisme.

4 Overzicht wijzigingsvoorstellen voor de Startnotitie

In deze zienswijze heb ik betoogd dat de *Startnotitie participatie Duurzame Mobiliteit en Parkeerbeleid* op een aantal punten zou moeten worden aangepast, voordat u als gemeenteraad de notitie vaststelt. Hieronder heb ik de door mij gedane wijzigingsvoorstellen geciteerd en bij elkaar gezet, voor het overzicht van uw raad. U kunt als raadsleden uw mening bepalen over elk van deze voorstellen en het overzicht daarbij gebruiken als checklist.

>>> In de Startnotitie zou een doel moeten worden toegevoegd aan de genoemde, met participatie na te streven doelen, namelijk het doel van een open dialoog tussen gemeentebestuur en andere deelnemers aan het participatieproces over de voor het mobiliteitsbeleid en parkeerbeleid relevante waarden, en de vanuit die waarden na te streven doelen.
(pag. 6)

>>> Daarom zou er in de Startnotitie nadrukkelijk moeten worden genoemd dat er van de overleggen in het participatieproces verslag wordt gedaan door een onafhankelijke verslaglegger met wie alle deelnemers van te voren op goed geïnformeerde wijzen hebben kunnen instemmen. Daarnaast zou in de Startnotitie moeten worden opgenomen dat deelnemers aan overleggen het recht hebben om na afloop van elk overleg:

-- meteen het (concept-)verslag daarvan toegestuurd te krijgen (proactief door de gemeente);
-- daarover binnen een redelijke termijn opmerkingen in te sturen die als bijlage aangehecht worden aan het definitieve verslag (en opgenomen in elektronische documenten met het verslag, in hetzelfde pdf-document als het verslag);
-- schriftelijk aan te geven of zij zich in het (definitieve) verslag kunnen vinden of niet, waarna dit eveneens in het uiteindelijke verslagdocument zelf wordt opgenomen.

(pag. 8)

>>> In de Startnotitie wordt in het geheel ***niet gemotiveerd*** waarom het gemeentebestuur aan bewoners ***niet de mogelijkheid wil geven*** om op het niveau van "samenwerken" te participeren. Dat zou wel moeten.
(pag- 10)

>>> Als de gemeenteraad vindt dat burgers bij de planvorming over toekomstig, stadsbreed, langjarig parkeerbeleid ***überhaupt moeten kunnen participeren***, dan zou de gemeenteraad van het College moeten eisen dat de "participatie" bij deze planvorming op zijn minst opgetild wordt naar het niveau van de trede "adviseren" op de participatieladder. Want dit is eerder nog niet gebeurd.
(pag. 11) - zie ook verderop, pag. 19.

>>> Als het College zo omgaat met de inbreng van "samenwerkingspartners", dan zou dit in de Startnotitie expliciet moeten worden benoemd. Immers, in paragraaf 3.2 van de notitie geeft het gemeentebestuur aan: *"We zijn eerlijk en duidelijk over de kaders waarbinnen de participatie mogelijk is: dus over datgene waar wel en geen invloed op mogelijk is."*
(pag. 13)

>>> De Startnotitie zou duidelijkheid moeten bieden wat voor soort georganiseerde groepen burgers toegang krijgen tot de overleggen met de "doelgroep georganiseerde stakeholders", en wat de criteria zijn voor toegang tot die overleggen. Dit zou kunnen stimuleren dat bewoners zich op straatniveau organiseren om meer doeltreffend te kunnen participeren.
(pag. 14) - zie ook verderop, pag.

>>> Ook zou het College helderheid en laagdrempelige openbaarheid moeten verschaffen over welke subsidiestromen er in de afgelopen vijf jaar van de gemeente of met medewerking van de gemeente naar alle bekende "georganiseerde stakeholders" zijn gevloeid, zodat burgers kunnen constateren of er in het participatieproces met betrekking tot duurzame mobiliteit en parkeerbeleid vormen van belangenverstrengeling dreigen op te treden.
(pag. 14)

>>> De Startnotitie zou daarom moeten voorzien in een mogelijkheid voor deelnemers om op elk moment tijdens het participatieproces te escaleren, desnoods tot op bestuurlijk niveau, als het proces huns inziens niet in overeenstemming met de spelregels verloopt.
(pag. 16)

>>> De Startnotitie zou duidelijk moeten maken hoe het gemeentebestuur van Arnhem gaat werken aan haar eigen bestuurs- en ambtelijke cultuur om deze meer transparant en open te maken, als voorwaarde om te komen tot een adequate burgerparticipatie met betrekking tot duurzame mobiliteit en parkeerbeleid.
(pag. 18)

>>> De Startnotitie zou op zijn minst zodanig gewijzigd moeten worden dat inwoners in ieder geval in de gelegenheid worden gesteld om ook op het gebied van parkeerbeleid te participeren op het niveau "adviseren" van de participatieladder.
(pag. 19) - zie ook hierboven, pag. 11

>>> In de Startnotitie ontbreekt enig plan hoe de gemeente haar eigen inwoners bij deze onderwerpen ***daadwerkelijk en op tijd gaat betrekken.*** Dit zou alsnog moeten worden opgenomen in de notitie, voordat die een geloofwaardige "startnotitie" kan zijn. Nu lijkt het in dit opzicht eerder op een *la-maar-waaien-we-gaan-uit-de-losse-pols-wel-wat-aanmodderen-notitie*.
(pag. 20)

>>> De Startnotitie zou daarom zodanig moeten worden aangepast, dat het succescriterium "input" wordt vervangen door het succescriterium ***"output"*** - met andere woorden: wat en hoeveel er door de gemeente wordt gedaan met de inbreng van burgers, ongeacht hoe omvangrijk die inbreng is.
(pag. 21)

>>> Daarom zou in de Startnotitie moeten worden opgenomen dat er training wordt georganiseerd voor de ambtenaren die betrokken zijn bij het beoogde participatietraject. Ik ben bereid met de gemeente na te denken over de invulling van zulke training - tegen een bescheiden vergoeding per uur. Deze zienswijze krijgt u van mij gratis, bij wijze van kennismaking.
(pag. 27)

>>> Daarom zou in de Startnotitie expliciet moeten worden vermeld dat het bewoners die deelnemen aan het participatieproces, te allen tijde vrij staat om met wie dan ook over zowel het proces als de inhoudelijke problematiek te communiceren.
(pag. 30)

>>> Daarom zou er in de Startnotitie niet alleen transparantie moeten worden gegeven over deze groepjes en de daarmee verbonden geldstromen (zie pag. 14), maar zouden alle "georganiseerde stakeholders" die primair of in essentie bestaan uit inwoners van Arnhem, in het participatieproces op dezelfde manier moeten worden behandeld als andere inwoners van Arnhem, en dus niet langer in een aparte "doelgroep" moeten worden ondergebracht.
(pag. 31)

Bijlage bij zienswijze "Burgerparticipatie of cliëntelisme?" d.d. 25 maart 2023

Politieke Maandag 4 december 2017 (informatieve ronde) gemeenteraad Arnhem

Inspraak door Michiel Jonker

Wat te doen met parkeervoorstel zonder participatie?

Voorzitter, geachte raadsleden,

1 Inleiding en samenvatting

Wat voor u ligt, is in essentie een **voorstel voor belastingverhoging met als excuus een voorstel voor een parkeerplan**. Dit zogenoemde "parkeerplan" is opgesteld door een werkgroep van een aantal wijkbewoners, onder begeleiding van gemeenteambtenaren en in opdracht van het college van B&W. Voor de duidelijkheid zal ik dit "plan A" noemen, om het te onderscheiden van de door mij als wijkbewoner ingediende aanzet voor een "plan B".

Al eerder heb ik aangegeven dat de werkgroep en de betreffende gemeente-ambtenaren ten onrechte beweren dat er "wijkbreed draagvlak" voor "plan A" zou zijn. Het verspreiden van een flyer, gevolgd door twee "informatie-bijeenkomsten" waar bezwaren tegen het plan werden weggewuifd, is **niet hetzelfde als "participatie"**. Ook het feit dat 133 bewoners iets positiefs hebben opgemerkt over één of meer aspecten van het plan, zegt weinig. In het plangebied wonen meer dan 5.000 mensen. Dat een gemeenteambtenaar beweert dat er "aan alle professionele criteria voor participatie is voldaan",[22] maakt vooral duidelijk dat er op dat punt ambtelijk helaas sprake is geweest van een laag professioneel niveau.

Inhoudelijk **ontbreekt er bij "plan A" een deugdelijke probleemanalyse**. Wat is nu echt het probleem, door welke mensen wordt het als probleem ervaren en wat zou door diezelfde mensen èn door de overige wijkbewoners als een geschikte oplossing worden ervaren? Het **eigenlijke probleem** lijkt bij het college van B&W te liggen: een groot tekort aan geld als gevolg van uit de hand gelopen projecten die niks met parkeren te maken hebben. Het parkeerplan dient voor schuldreductie door de invoering van overal betaald parkeren.

Dat **de "meeropbrengst" zogenaamd terug zou gaan naar "de wijk"**, is om verschillende redenen niet waar. Dit parkeerplan dient vooral als onderdeel van een oplossing voor een budgettair probleem van het college, niet als oplossing voor de wijk.

Toen mij duidelijk werd dat er geen ruimte was voor echte participatie, maar alleen voor jaknikken en schijnparticipatie, heb ik een aanzet voor een **alternatief plan** ("plan B") ingediend bij het college. Daarmee heb ik duidelijk proberen te maken dat het wel degelijk mogelijk is om de **behoeften van de wijkbewoners voorop te stellen**, en met die behoeften als uitgangspunt te

22 Projectleider BGB (Buitengewoon Beter) Anton de Klein, op 27 november 2017 tijdens presentatie "plan A" aan raadsleden.

kijken welke problemen en geschikte oplossingen er zijn. Ik ben steeds bereid geweest **het gesprek** met de ambtelijk begeleide werkgroep aan te gaan, en te kijken naar mogelijkheden om elementen van beide plannen te combineren tot een "plan C". Helaas heeft de werkgroep dat gesprek tot dusverre afgehouden, lijnrecht in tegenspraak met het zogenaamde streven naar "participatie" en "draagvlakverwerving".

In een andere wijk, Sonsbeek Sint Marten, is vorige week (30 november) een bijeenkomst gehouden over parkeren in de wijk. Tijdens die bijeenkomst was er een levendige discussie en zijn er verschillende werkgroepen van wijkbewoners geformeerd die verschillende aspecten van de problematiek gaan bekijken. Daar is **echte participatie dus wel mogelijk**. **Waarom in het Spijkerkwartier dan niet?** Hoe kan het dat de planontwikkeling en de communicatie over parkeren in het Spijkerkwartier zijn gemonopoliseerd door één enkele werkgroep en een klein netwerk van insiders?

En hoe kan het dat het college van B&W, dat eind vorig jaar in zijn raadsbrief aangaf dat een parkeerplan voor het Spijkerkwartier alleen aan uw raad wordt voorgelegd als er wijkbreed draagvlak is aangetoond, **deze voorwaarde nu opeens lijkt te zijn vergeten?**

Voorstel. Het moet anders, ook in onze wijk, en het kan ook anders. Gezien het feit dat het parkeerbeleid stadsbreed nog volop in ontwikkeling is, is het niet nodig om voor één wijk, namelijk het Spijkerkwartier, nu overhaast een besluit te nemen. Ik geef uw raad in overweging om te besluiten dat ten aanzien van parkeren in het Spijkerkwartier eerst alsnog een deugdelijk participatieproces moet plaatsvinden, waarin wijkbewoners zowel met de werkgroep als met elkaar het gesprek kunnen aangaan over wat hun behoeften zijn op het gebied van parkeren, en hoe die zonder onnodige kosten voor de wijkbewoners kunnen worden gerealiseerd. De twee ingediende plannen ("plan A" en "plan B") kunnen daarbij als referentiekader dienen, en mede gebruikt worden om te komen tot een optimaal "plan C".

Dit was mijn samenvatting. Gezien de beperkte spreektijd, zal ik nu keuzes moeten maken over welke aspecten ik nog iets meer zeg. Mijn volledige inspreeknota wordt morgen gepubliceerd op de gemeentelijke website. En u kunt mij straks natuurlijk ook vragen stellen.

Ik wil nog kort ingaan op twee zaken:

- Ten eerste de uitgangspunten van "plan B" in vergelijking tot "plan A" *(paragraaf 4)*;
- Ten tweede heb ik vijf tips opgesteld voor de gemeente, over hoe je tot een professionele inrichting van participatieprocessen kunt komen. Noem het: vijf professionele criteria *(paragraaf 5)*.

2 Totstandkoming van "plan A": geen adequate participatie

De werkgroep-Verkeer heeft lang aan het plan gewerkt (sinds 2013) en er veel tijd en energie in gestoken. Eind 2016 heeft het college van B&W een kaderstellend besluit genomen, waarmee het college onder voorwaarden met het plan instemde. Eén van die voorwaarden was dat er wijkbreed draagvlak voor het plan zou worden aangetoond. Een andere voorwaarde was dat er overal betaald parkeren zou worden ingevoerd. Drie maanden later, in maart 2017, zijn kort na elkaar

twee “informatie-avonden” georganiseerd waarop wijkbewoners kennis konden nemen van de meest recente versie van het plan.

Echter, ondanks die lange voorbereidingstijd heeft er **geen adequate, wijkbrede participatie** plaatsgevonden, maar alleen participatie van een relatief klein netwerk van enkele tientallen bewoners die elkaar kenden van hun activiteiten in buurthuis De Lommerd. Op en na de informatie-avonden in maart hebben ongeveer 150 mensen inhoudelijk hun steun kenbaar gemaakt aan het plan.[23] Dat is misschien 3 procent van de mensen in het plangebied.

Eind september 2017 heb ik dat **gebrek aan participatie en draagvlak geconstateerd** en werd het me duidelijk dat werkgroep en ambtenaren meenden dat er al voldoende (schijn)participatie had plaatsgevonden.[24] Ik heb daar meteen aandacht voor gevraagd bij de gemeente: eerst bij het Team Leefomgeving, later ook bij het college van B&W en bij uw raad.[25] Ik werd daarbij aangespoord door andere kritische wijkbewoners.

Op 16 november 2017, direct nadat het me duidelijk was geworden dat het college voornemens was om zonder serieuze participatie van de wijk en zonder deugdelijke draagvlaktoets “plan A” ter besluitvorming voor te leggen aan de gemeenteraad, heb ik bij het college een **aanzet ingediend voor een alternatief plan,** “plan B”. “Plan B” biedt mogelijkheden om op het gebied van parkeren en groen bepaalde zaken te realiseren, maar dan op een manier die bewoners meer zeggenschap en flexibiliteit laat behouden dan in “plan A”, en die hun minder geld kost. Daarover straks meer.

Op 23 november 2017 bleek mij dat het college het plan had opgevat om “plan A” op zeer korte termijn reeds **informeel aan uw raad voor te leggen**, voorafgaand aan uw openbare raadsvergadering, en zonder dat “plan B” daarbij ook in beschouwing werd genomen. Hoewel de uitnodiging afkomstig heette te zijn van de bewoners-werkgroep, werd die door de wijkmanager van het gemeentelijke Team Leefomgeving aan u verstuurd. In reactie daarop heb ik meteen aan uw raad **verzocht om uitstel van uw besluitvorming** tot in ieder geval januari 2018, om ruimte te scheppen voor overleg tussen het college en mij over de manier waarop er met beide plannen (“A” en “B”) wordt omgegaan.[26] Kan er alsnog ruimte worden gemaakt voor serieuze participatie en een serieuze draagvlaktoets?

In de dagen daarna werd duidelijk dat er bij het college en bij de ambtelijk begeleide werkgroep-Verkeer Spijkerkwartier **weerstand bestond tegen het alsnog scheppen van ruimte voor serieuze participatie en draagvlaktoetsing**. Na alle voorbereiding wil men beslist in december 2017 tot besluitvorming van uw raad komen. Daarbij speelt de vrees bij het college en de werkgroepleden voor de dynamiek die de komende verkiezingen met zich meebrengen, een belangrijke rol.

23 Op de informatieavonden waren, blijkens informatie van de werkgroep, 220 mensen aanwezig (waarvan niet duidelijk is hoeveel er uit de wijk zelf kwamen). 158 mensen hebben op of na die avonden een kaartje ingevuld of een e-mail ingestuurd met commentaar. 84% van die mensen, dus: 133 mensen, uitten zich “positief”. Daarbij komen nog de leden van de werkgroep zelf. In totaal werden er 282 opmerkingen, vragen en verbetersuggesties opgeschreven. Op de informatie-avonden was er “applaus”. Bron: email d.d. 15 november 2017 van college B&W aan Jonker, met c.c. aan fractievoorzitters gemeenteraad; uitspraken van werkgroep.

24 Zie uw stukken: mijn verslag d.d. 28 september 2017 van het Bewonersoverleg op 27 september 2017.

25 Zie uw stukken: “Voorlopige evaluatie schijnparticipatie parkeerplan Spijkerkwartier” d.d. 5 oktober 2017, en een email d.d. 15 november 2017 aan het college, ter attentie van de gemeentelijke programmamanager ruimte, mobiliteit, wonen en milieu.

26 Zie uw stukken: email Jonker d.d. 23 november 2017 aan gemeenteraad, met c.c. aan college van B&W en belangstellende wijkbewoners.

Verkiezingstijd is immers bij uitstek een tijd waarin participatie niet strak van bovenaf in een bepaalde richting kan worden “gemanaged”. Een tijd waarin democratie tot leven komt... Dat vinden sommige mensen lastig.

Ondanks mijn verzoek om uitstel, vond op 27 november 2017 de **informele presentatie van de nieuwste versie van “plan A”** aan uw raadsleden plaats. Van uw kant waren in ieder geval de VVD, D66 PvdA, GL, Arnhem Centraal en PvdD vertegenwoordigd. Daarnaast waren er twee gemeenteambtenaren aanwezig die hadden meegewerkt aan de totstandkoming van het plan. Er was iemand van het bewonersoverleg Binnenstad. Ook ik was aanwezig.

Direct na de presentatie van “plan A” vroeg de vertegenwoordiger van de Partij voor de Dieren: “Maar hoe gaan jullie nu om met plan B?” Zoals diegenen van u die aanwezig waren, zich zullen herinneren, leidde deze vraag tot grote **commotie**. De gemoederen liepen hoog op. Toen ik mij bekend maakte als indiener van “plan B”, werd ik stevig onder vuur genomen door verschillende leden van de werkgroep èn door de gemeente-ambtenaren die het college vertegenwoordigden. Zij betoogden, zonder feitelijke onderbouwing, dat er een prima participatie had plaatsgevonden die “beantwoordde aan alle professionele criteria”. Er werd mij gezegd dat ik mijn inbreng eerder had moeten leveren.

Tijdens dit debat kreeg ik de indruk dat sommige aanwezige raadsleden het vele, reeds verrichte werk zwaarder wilden laten wegen dan het cruciale feit dat er, ondanks al dat werk, verzuimd was om adequate voorwaarden te scheppen voor wijkbrede participatie. Er was alleen een flinterdunne façade van schijnparticipatie in elkaar gezet.

3 Werkgroep van “plan A” houdt het gesprek af – geen ruimte voor participatie

Na afloop van de bijeenkomst bleef ik achter met twee leden, en ten slotte nog één lid van de werkgroep,[27] en met de twee aanwezige gemeente-ambtenaren.[28] Er leek een kleine **opening** te ontstaan**,** een mogelijkheid om “plan A” althans een klein beetje aan te passen voordat het ter besluitvorming aan uw raad zou worden voorgelegd.

De inbreng die ik al op 27 september had geleverd met betrekking tot de wenselijkheid van het gratis maken van de bezoekerspas leek nu, twee maanden later, alsnog serieus te worden genomen. Het **gratis maken van de bezoekerspas** zou in mijn ogen een kleine verbetering zijn ten opzichte van het huidige “plan A”, omdat bewoners zonder auto die weinig beslag leggen op de parkeerruimte en het milieu, op deze manier terecht worden ontzien. Ook hoeven zij op deze manier niet rechtstreeks mee te betalen aan de huur van private parkeergarages (o.a. Velperpoort) voor autobezitters, die in het plan is voorzien. Financieel was het haalbaar, en de projectleider BGB was bereid om binnen enkele dagen uit te zoeken of het ook juridisch en praktisch haalbaar was.

Helaas ontving ik een paar dagen later, op 2 december, bericht van de voorzitter van de werkgroep, dat de werkgroep het weliswaar een “sympathiek idee” vond, maar bij nader inzien het op 4 december geplande overleg afzegde, omdat de werkgroep niet wilde “vooruitlopen op besluitvorming door de gemeenteraad”.

27 Jan Trooster (voorzitter werkgroep, die eerder vertrok), Edwin Königel (huidige trekker van “plan A”).
28 Gerbrig Dijkstra (Team Leefomgeving; wijkmanager Spijkerkwartier); Anton de Klein (projectleider BGB).

Uiterst vreemd. Immers, **bewonersparticipatie is per definitie "vooruitlopen op besluitvorming door de gemeenteraad"**. Als je dat niet wilt, dan wil je dus geen participatie, en ontneem je de raad een mogelijkheid kennis te nemen van wat er leeft onder bewoners.

De werkgroep wil mijn inbreng nu beschouwen als iets wat bij de "nadere uitwerking" van het plan zou horen, **nadat het besluit al is genomen**. Een handige manier om wijkdemocratie en participatie te vermijden, en om straks als niet-gekozen werkgroep te kunnen zeggen: "Sympathiek idee, maar bij nader inzien doen we het toch niet..." Of om het achteraf te gebruiken als "strooigoed" om bewoners te pacificeren. Op die manier worden de wijkbewoners niet serieus genomen, maar gemanipuleerd door de werkgroep.

4 Vergelijking uitgangspunten van "plan A" en "plan B"

De uitgangspunten van "plan A" en "plan B" zijn heel verschillend.

- **" Plan A"** gaat uit van een **directieve benadering**: vergunningen, betaalautomaten, controle en handhaving, waarbij de **lasten van de wijkbewoners worden verzwaard** om de kosten van het systeem te dekken. 800 parkeerplaatsen die nu vrij zijn, worden omgezet in betaalde parkeerplaatsen. Deze benadering is niet afkomstig van de werkgroep-Verkeer, maar is een voorwaarde die het college van B&W heeft gesteld, zoals blijkt uit het kaderstellende college-besluit van eind 2016. Dit komt dus **niet "uit de wijk".**

  De financiële **"meeropbrengst"** die "plan A" zou opleveren, wordt volgens de ambtelijk begeleide bewoners-werkgroep "teruggegeven aan de wijk". Dit is om meerdere redenen niet waar. **Het geld komt niet terug bij de wijkbewoners,** want:
  -- "Plan A" voorziet in een enorme uitbreiding van de controle en handhaving in de wijk, die betaald wordt uit de geïnde gelden. Dat geld komt dus niet terug in de wijk, maar gaat naar een uitbreiding van het gemeentelijke apparaat;
  -- "Plan A" voorziet in de huur van private parkeergarages (bijvoorbeeld de Velperpoort-garage) om in de beginfase kosmetisch een beeld te scheppen dat de parkeerdruk dankzij dit plan zou zijn verminderd. Het geld daarvoor komt uit de geïnde parkeergelden;
  -- Een deel van de straks opgelegde parkeerboetes verdwijnt naar het rijk;
  -- Wat er dan nog overblijft, wordt niet aan onze wijk teruggegeven, maar wordt gebruikt om gemeentelijke beleidsvorming uit te besteden aan de ambtelijk begeleide bewoners-werkgroep. De werkgroep mag met het geld zelf dingen doen, en bijvoorbeeld opdrachten toespelen aan bevriende ondernemers.

- **"Plan B"** geeft een eerste aanzet voor een oplossing waarbij de wijkbewoners zelf **meer zeggenschap en eigenaarschap over de publieke ruimte in de wijk** houden, en daarmee ook meer **probleemeigenaarschap**. Dat laatste is een goede zaak, omdat het strookt met het streven van een zich terugtrekkende overheid om bewoners meer eigen verantwoordelijkheid te geven, hetgeen uiteraard samen moet gaan met meer zeggenschap over de eigen leefomgeving, in de vorm van mogelijkheden voor participatie. De noodzaak van het samen zoeken naar oplossingen versterkt de **sociale cohesie** in de

wijk, mits het participatieproces goed wordt begeleid. Daarvoor is inderdaad nog wel een professionaliseringsslag nodig bij het gemeentelijke Team Leefomgeving. Hierna, in paragraaf 5, zal ik ook daarvoor een eerste aanzet geven.

Met “plan B” blijven de **financiële lasten voor bewoners lager**. Er worden geen private parkeergarages gehuurd, en er wordt geen geld weggesluisd naar een werkgroep die beleids- en planvormingswerk voor de gemeente uitvoert, terwijl dat uit de reeds voorhanden gemeentelijke middelen zou moeten worden betaald. Wijkbewoners die zelf geen parkeerruimte gebruiken, kunnen hun “parkeerquotum” (in termen van parkeeruren per jaar) aan medebewoners overdragen – al dan niet tegen een vergoeding. Op die manier loont het om autovrij te leven. Dat is een **impuls voor vergroening**.

Met “plan B” kan aan de hand van de vrije keuzes van wijkbewoners hoe ze willen omgaan met hun parkeerquotums, **meer inzicht worden verkregen in hun werkelijke behoeften ten aanzien van parkeren en de publieke ruimte**. De gemeente behoudt daarbij de mogelijkheid om, op basis van **democratische besluitvorming in uw raad**, de publieke ruimte in te richten.

5 Vijf tips voor een professionele inrichting van participatie

Op de bijeenkomst op 27 november jongstleden gaven verschillende leden van uw raad terecht aan dat er uit de gang van zaken met betrekking tot het ontbreken van participatie lessen moeten worden getrokken voor de toekomst. Ik wil daarvoor een aanzet geven met vijf tips hoe de gemeente kan komen tot goede participatieprocessen in alle stadswijken:

Tip 1: Als het college kiest om over een bepaald onderwerp wijkparticipatie toe te staan, dan neemt het college zelf pas een kaderstellend besluit **nadat** er over dat onderwerp (een eerste ronde) participatie en een representatieve draagvlaktoets hebben plaatsgevonden. Op die manier ervaren bewoners dat ze door het stadsbestuur serieus worden genomen, en krijgen ze de ruimte om “out of the box” mee te denken en zo tot creatieve oplossingen te komen. Participatie vereist dat **het college bereid is invloed aan wijkbewoners af te staan**, waardoor de bewoners het als zinvol gaan ervaren om mee te denken en zich te uiten.

Tip 2: Ten minste twee maanden voorafgaand aan de start van het participatieproces stelt de gemeente alle wijkbewoners (huis-aan-huis) daarvan op de hoogte door middel van een **overzicht van het volledige participatieproces, inclusief een tijdpad met concrete data**.

Tip 3: Elk participatieproces bevat, net als het behandelproces van uw raad, ten minste drie fasen: **een informatieve, een meningsvormende en een concluderende fase**. De informatieve fase telt ten minste twee bijeenkomsten met een tussentijd van ten minste vier weken. Tussen de drie fasen liggen **tijdsperiodes** van ten minste zes weken. Ja maar, zult u misschien zeggen, dan heb je het risico dat er in die tussentijd wijkpolitiek wordt bedreven. Precies! Juist dat is participatie, mits er sprake is van een **gelijk speelveld** voor iedereen. De taak van de gemeente is om zo’n speelveld creëren. Dat kan alleen als het gemeentebestuur niet tegelijkertijd in de wedstrijd meespeelt met één van de bewonersgroepen in de wijk.

Tip 4: De gemeente zorgt ervoor dat het participatieproces plaatsvindt in **een sfeer van (sociale) veiligheid, openheid en transparantie**. Mensen met verschillende meningen krijgen in elke fase de ruimte om zich te uiten, zonder dat ze door een gespreksleider weggezet worden als onnozel, lastig of 'niet constructief'. Dit is het allermoeilijkste te realiseren, want het vereist zelfkennis, distantie, onafhankelijkheid en inlevingsvermogen van sleutelfiguren in het proces – bijv. "wijkmanagers" en voorzitters. **Voorbeelden hoe het niet moet,** zijn:

- Een manager die vol overtuiging zegt: "Mijn deur staat altijd open", terwijl medewerkers ervaren dat die deur in de praktijk alleen open staat voor ja-knikkers;
- Dubbelrollen. De voorzitter van het Bewonersoverleg van het Spijkerkwartier is bijvoorbeeld tevens lid van de werkgroep die "plan A" heeft opgesteld. Dit blijkt een neutrale rol als voorzitter van het bewonersoverleg in de weg te staan, terwijl dat bewonersoverleg ondertussen wel "zwaarwegende adviezen" geeft aan het college.[29]

Tip 5: Zorg dat de wijkwebsites neutrale platforms blijven. Met betrekking tot parkeerplannen heb ik naar aanleiding van mijn inbreng vormen van censuur geconstateerd en gedocumenteerd die in de laatste week van november 2017 zijn gepleegd op twee wijkwebsites. Er werden beleefde, kritische reacties zonder uitleg verwijderd of moeilijker vindbaar gemaakt.[30] Op die manier dreigen de sites in de praktijk politieke (propaganda) instrumenten te worden in handen van kleine groepen bewoners (netwerkjes).

6 Op het laatste moment wakker geschud

Mede doordat de bewoners van het Spijkerkwartier eerst door de werkgroep van "plan A" in slaap zijn gesust (er zou nog informatie komen) en daarna te horen kregen dat participatie reeds zou hebben plaatsgevonden, heeft het lang geduurd voordat ze in de gaten kregen wat er aan het gebeuren is. Pas vlak voor afgelopen weekend ontstond er op Facebook discussie over dit onderwerp, waarbij bewoners dingen schreven als: "Nu is bij mij het kwartje gevallen. Het is een verkapte belastingverhoging."

Dit vormt een zelfstandige aanwijzing dat er eerder nog niet voldoende participatie heeft plaatsgevonden. Immers, het resultaat van goede participatie is dat bewoners zich niet achteraf verrast voelen door ontwikkelingen waar ze geen weet van hadden.

Als uw raad participatie wil bevorderen, dan is deze aanwijzing dat er niet voldoende participatie heeft plaatsgevonden, voor u een belangrijk argument om besluitvorming ten aanzien van het

29 Bron: Spelregels Arnhemse wijkaanpak 2014.

30 Op de site Mijnspijkerkwartier.nl werden berichten van de werkgroep van "plan A" "uitgelicht", waarbij kritische reacties onderaan die berichten verdwenen. Toen hierop werd gewezen, suggereerde een lid van de werkgroep (Edwin Königel) dat het zou komen vanwege technische beperkingen van de site. De maker van de software van de site (Mijnbuurtje) heeft echter verklaard dat bij het "uitlichten" van berichten, de kritische reacties gewoon kunnen worden meegenomen.

Op de site Sintmartensonsbeekkwartier.nl zijn ten minste vier kritische reacties over parkeerplannen in die wijk door onbekenden van de site verwijderd. Omdat ik een kopie van alle reacties had gemaakt, kon ik ze er opnieuw opzetten, met commentaar. Uiteraard riep de gang van zaken verontwaardiging op bij de wijkbewoners van wie de reacties waren verwijderd.

Als de gemeente deze sites financieel ondersteunt, is er aanleiding voor uw raad om het College opdracht te geven om de gang van zaken bij deze sites te onderzoeken.

thans voorliggende “plan A” uit te stellen totdat er alsnog echte ruimte is geweest voor participatie, gevolgd door een serieuze draagvlaktoets.

7 Conclusie: alsnog ruimte scheppen voor participatie en draagvlaktoetsing

Het is alleen maar wenselijk dat de mogelijkheden die de benadering van “plan B” biedt, serieus worden onderzocht voordat uw raad, of de opvolger van uw raad na de komende verkiezingen, een **weloverwogen besluit** neemt over de toekomst van parkeren in het Spijkerkwartier en in andere Arnhemse wijken. Het zou goed kunnen dat elementen van “plan A” en “plan B” gecombineerd kunnen worden tot een optimaal “plan C”, met veel draagvlak in de wijk, en ook inspirerend voor andere wijken. Een dergelijk resultaat is precies waar participatie voor is bedoeld.

Daarvoor is het echter wel nodig dat er tijd en beleidsmatige ruimte wordt gecreëerd waarin wijkbewoners alsnog op een volwassen manier kunnen participeren in de planvorming. Dit in overeenstemming met de bedoeling van het participatiebeleid “Van Wijken Weten”.[31]

Gezien het feit dat de parkeerplannen in andere Arnhemse wijken zich nog vóór of aan het begin van de participatie-fase bevinden (bijvoorbeeld in Sonsbeek Sint Marten), is er geen enkele objectieve noodzaak om nu voor het Spijkerkwartier ineens haastig een gemeenteraadsbesluit te nemen.

Als het doel van uw gemeenteraad is om er snel nog even een belastingverhoging doorheen te drukken voordat de verkiezingstijd aanbreekt, dan heeft u een onsympathieke reden om nu opeens vlug-vlug met dit plan in te stemmen. Maar als het u werkelijk om een goede oplossing voor het parkeren gaat, dan stemt u op 18 december aanstaande **niet** in met dit plan, maar verlangt u van het college dat het alsnog met een plan komt waarover wijkbewoners echt hebben kunnen meedenken, en waarvan zowel de inhoud als het draagvlak serieus zijn getoetst. Dat is nu niet het geval.

Het is nodig om lessen te trekken uit de gang van zaken tot dusverre in het Spijkerkwartier, en om de opgedane ervaringen te benutten om stadsbreed, en dus ook in het Spijkerkwartier, **alsnog te komen tot goede participatie ten aanzien van parkeerplannen, gevolgd door een serieuze toetsing van draagvlak.** In de wijk Sonsbeek Sint Marten is daarmee al een begin gemaakt. **Ook voor het Spijkerkwartier is het nog niet te laat.**

Alleen op die manier kunt u als volksvertegenwoordigers straks goed geïnformeerd een besluit over het parkeren nemen, met een goed oog voor de belangen van de burgers die zich door u vertegenwoordigd willen zien.□

31 Op de gemeentelijke website staat hierover: “Vanaf oktober 2016 zijn in alle Arnhemse wijken (acht gebieden) teams leefomgeving actief. Met deze teams wil de gemeente 'Van wijken weten'. We willen steeds beter aansluiten bij wat in de wijken leeft, en samen met wijkbewoners kijken wat nodig is. Ook krijgen bewoners meer invloed op wat in de wijk gebeurt en waar de prioriteiten liggen.” Bron: https://www.arnhem.nl/stad_en_wijken/Wijken/Wijken. Geraadpleegd: 4 december 2017.

Als het gaat om parkeren in het Spijkerkwartier, heeft Team Leefomgeving C.S.A. zich niet aan zijn eigen rol gehouden, maar is meteen (december 2016) één enkele werkgroep actief gaan ondersteunen, in plaats van eerst onpartijdig te inventariseren wat er nu eigenlijk in de hele wijk leeft bij de wijkbewoners. Vervolgens heeft Team Leefomgeving C.S.A. de door de werkgroep gepleegde schijnparticipatie gesteund en geprobeerd die te legitimeren. Op deze manier ondermijnt Team Leefomgeving juist de participatie van wijkbewoners.

Participatieproces in 5 minuten *Arnhem, 8 maart 2023*

Betoog van een burger voor de participatie raadscommissie te Arnhem

Goede middag mijn naam is Anne Elise Saris, ik woon in de Prins Hendrikstraat (zuid) in Arnhem. Vanaf 20 februari is de gemeente Arnhem begonnen met het blootleggen van onze straat in verband met het aanleggen van nieuwe riolering en de herinrichting van onze straat.

Ik heb het bewoners 'participatieproces', dat begon in 2022, grotendeels meegemaakt en met mij een heel aantal buurtbewoners waaronder mijn overbuurman en medespreker de heer Arnold Brouwer.
Het stuk dat u van mij als onderlegger heeft ontvangen voor mijn paar minuten vanmiddag is van de heer Michiel Jonker, een medebewoner van het Spijkerkwartier, u misschien niet onbekend. Ik besef dat zijn manier van analyseren stof kan doen opwaaien omdat hij voortdurend op zoek is naar waarheidsbevinding en dat is altijd al een pijnlijk proces geweest en dat blijft het. Ik ben hem dankbaar voor zijn pijnlijke analyse o.a. van het huidige Arnhemse participatie proces, dat hij omschrijft als 'schijnparticipatie', dat plaatsvindt in een aantal straten van het Spijkerkwartier.
Het gaat er hierbij niet om om iemand aan te vallen, het gaat om het sec analyseren en verhelderen van het zogenaamde participatie proces. Om het daarna is samenwerking met elkaar te kunnen verbeteren. Zie mijn bijdrage van vandaag aub ook in dit licht.
Ik ga nu niet in op de inhoud van de onderlegger in mijn paar minuten en kan daar vanmiddag geen vragen over beantwoorden want het is niet mijn betoog, maar wel een belangrijk aanvullend betoog wat mij betreft. Met heel veel informatie over het werkelijk gelopen proces. Het scheelt mij tevens een lange inleiding vandaag waar mijn 5 minuten anders aan op waren gegaan. Het gaat mij vooral om de pijnlijke participatie metafoor van wat hier geschreven is. En dat u beseft dat een toenemend aantal burgers scherp mee kijken met wat er gebeurt in en rondom het participatieproces in Arnhem.

Participatie ligt mij mijn hele professionele leven al nauw aan het hart. Vanuit mijn positie als interim directeur van VMBO en MBO scholen heb ik me altijd bezig gehouden met participatie processen van jongeren in leerlingenraden.
Als directeur van bedrijven vond ik de medezeggenschap raad altijd heel belangrijk en interessant. Als professioneel coach heb ik aan de wieg gestaan en de training verzorgd van de participatie coaches in de gemeente Arnhem!
Als bestuurslid van een landelijke huurdersorganisatie vind ik participatie van bewoners zeer belangrijk. En ten slotte als bewoner van mijn stad vind ik natuurlijk ook het burgerparticipatie proces de moeite waard!

In alle definities van participatie zie je terug komen:
participatie is meedoen.
Maar participatie betekent letterlijk veel meer dan dat: nl. *actieve deelname*. Het is afgeleid van de Latijnse woorden *pars* (deel) en *cipere* (nemen).
In de volksmond heeft men het steeds over: "Participatie is meedoen in de samenleving via arbeid of dagbesteding, onderwijs, onderlinge hulp, vrijwilligerswerk, in verenigingen en sociale netwerken. Iedereen moet kunnen meedoen: jong of oud, man of vrouw, met beperking of zonder!!"

Ja mooi, ook in dit herstratingsproces proces ‘mogen we‘meedoen als burger! Maar mogen we actief deelnemen? We worden uitgenodigd voor bewoners avonden waarvan we de indruk krijgen van te voren dat we mee mogen denken in wat er zou gaan gebeuren in en met de straat. Maar keer op keer blijkt in de praktijk heel beperkt te zijn! Het ontbreekt aan een heldere communicatie vanuit de gemeente over de mogelijke participatie graad van de bewoners.
Het waren eigenlijk achteraf allemaal veredelde informatiebijeenkomsten waarin de burger mag meedoen in de vorm van: verschijnen op informatie avonden, luisteren naar de plannen van de gemeente, links en rechts wat roepen door de zaal en uiteindelijk mogen we meebeslissen in de keuze van de bomen, planten en struiken in de straat.

Dat resulteerde wat mij betreft in een uiterst verwarrend proces aan beide kanten. Ik verwachtte ‘echte’ participatie. Maar dat geeft niet, ik heb er veel van geleerd. Inmiddels weet ik meer. Door me wat in te lezen, o.a. in het boek “De Gemeenteraad” ‘over het ontstaan en de ontwikkeling van lokale democratie’.
In dat boek blijkt dat interactief beleid binnen gemeentes, en bewoners initiatieven zich op 5 niveaus kunnen afspelen.
Die 5 niveaus zijn: (Ik noem het zelf inmiddels de particiatieladder)

1. Informeren!
2. Raadplegen!
3. Adviseren!
4. Coproduceren!
5. Meebeslissen!

Nadat ik dit stuk goed had doorgelezen begreep ik meteen wat wij als bewoners hebben geprobeerd! Het huidige participatieproces van de gemeente Arnhem bevindt zich m.i. op de laagste trede van participatie (1)!. Namelijk het geven van informatie en ons als bewoners vertellen wat de gemeente voornemens is te doen. Vervolgens ontstaat er proces om ons te overtuigen van dat dit de juiste stappen zijn. 0 participatie dus. Wij hebben als ‘straat bewoners geprobeerd’ dit participatieproces hoger de ladder op te duwen, namelijk door ‘ ongevraagd’ te adviseren (niveau 3), en door zelfs met een eigen straatontwerp te komen. We brachten daarmee de projectgroep in verlegenheid, dat was duidelijk. En zij ons ook. We probeerden door te duwen naar de vierde trede Co- produceren. Dat ging allemaal spontaan en vanuit enthousiasme om mee te mogen denken . Achteraf zie ik dat de gemeente Arnhem *: 1. nog helemaal in het begin staat van haar participatie proces met bewoners. 2. Dat alles al is voorgekookt en uitgezocht en dat het woord proces niet op zijn plaats is, laat staan een participatieproces. * Althans in benoemde voorbeelden hier en in het stuk van de heer M. Jonker!

We hebben begrepen dat er een Arnhems participatie stappenplan aankomt. Dat lijkt een goed initiatief .

Mijn eerste vraag aan u vandaag is:
Bent u van plan als gemeenteraad om het participatie proces verder op de participatieladder te brengen richting stap 4 en 5 coproduceren en meebeslissen d.m.v. experimenten de komende jaren?
Bent u evenzeer van plan om bewoners mee te laten denken in de opmaak van dit plan?

Want als het participeren niet verder gaat dan het meedenken over het inrichten van je stoeptegels en gemeenschappelijk groen gezamenlijk onderhouden zeg ik persoonlijk: laat maar.
Als het gaat om mensen een echt stukje medezeggenschap te geven en experimenten op te zetten, zoals groen links die initieerde in de gemeente Deventer, dan is dat een prachtig voorbeeld van coproduceren en meebeslissen.
Bij deze gemeente en ik citeer een wethouder Eva Boswinkel" is het idee ontstaan: als we erop vertrouwen dat bewoners zelf het beste weten hoe hun omgeving eruit moet (kan) komen te zien, dan mogen ze het plan ook echt tekenen. Dit keer lieten we niet zoals gewoonlijk eerst de verkeersexperts, de ecoloog en de erfgoedcommissie de kaders bepalen. We begonnen niet bij de deskundigen maar bij de eindgebruikers."

We weten allemaal zoals we hier zitten dat een participatieproces een zeer complex proces is en dat je nooit iedereen mee kunt laten praten, maar via een klankboordgroep die een mandaat heeft om beslissingen te nemen namens de bewoners, kun je heel ver komen. Aldus mevrouw Boswinkel, wethouder te Deventer.
https://www.wetenschappelijkbureaugroenlinks.nl/tijdschrift/najaar-2022/het-experiment-de-groenste-weg-bedenken-bewoners-zelf
Ik geloof zelf in dergelijke projecten!
Om af te sluiten met een nieuwe participatie uitdaging:
Er gaan in het Spijkerkwartier in twee straten, Pr H straat en Parkstraat in 2023 al 30 parkeerplaatsen verdwijnen. Betekent dat in een wijk van 20 straten dat er binnen een aantal jaren 300 minder parkeerplaatsen zijn.?
Waar kan ik dat lezen als burger, hoe en wanneer worden wij hierover geïnformeerd.
En dat hangt ook samen met de artikel 44 vragen die gemeenteraadslid de heer G. Luurssen heeft ingediend en die medio maart beantwoord gaan worden.
Bent u van plan als gemeente om deze 'parkeervak kaalslag' gewoon maar te doen met behulp van een parkeerwerkgroep die de bewoners naar mijn weten nog niet op de hoogte heeft gesteld voor zover ik weet? En wat zijn de alternatieven in de nabije toekomst behalve 15 minuten naar je auto lopen? Gaat u ons burgers van deze wijk nog uitnodigen voor een burgerparticipatie proces in deze? Of worden we op een ochtend wakker in een flaneer stad?

Dank voor uw aandacht.

Met vriendelijke groet,

drs. Anne-Elise Saris

Sinds enkele jaren wordt ook geconstateerd dat onafhankelijke berichtgeving in de media over gebeurtenissen in de lokale politiek is verminderd. Regionale en lokale dagbladen zijn grotendeels verdwenen en zo ze nog verschijnen, kennen ze een beperkte redactie. Waren in de laatste decennia van de vorige eeuw vaak een of meer correspondenten van dagbladen de hele raadsvergadering op de publieke tribune te vinden, daarvan is nu nog nauwelijks sprake. Voor burgers betekent dit dat het lastiger is geworden om zich te informeren over de politieke gang van zaken in hun gemeente. Dat zou, zo is de veronderstelling, kunnen leiden tot een verminderde belangstelling voor de lokale politiek en als effect daarvan, een geringere bereidheid om te stemmen bij gemeenteraadsverkiezingen. Daartegenover staat echter dat er in menige gemeente sprake is van diverse sociale media waar berichten over de lokale politiek worden gedeeld. Ook verschillende raadsleden doen mee aan deze berichtgeving.[23] Verder zijn in veel gemeenten raadsvergaderingen 'live' te volgen via internet, of kunnen op een later moment worden teruggekeken. Al met al staan burgers nog vele kanalen ter beschikking om kennis te nemen van de politieke gang van zaken in hun gemeente. Bovendien is sinds enkele jaren een instrument toegevoegd aan het repertoire om actief kennis op te doen van de standpunten van de aan de gemeenteraadsverkiezingen deelnemende partijen. Dat zijn de verschillende Stemwijzers of Kieskompas. Via dit instrument krijgen mensen die zich oriënteren op een partijvoorkeur inzicht in deze standpunten en ontvangen ze een stemadvies. Volgens Krouwel, zelf de initiatiefnemer van Kieskompas, en Van de Pol zet het gebruik van stemhulpen de (potentiële) kiezer aan het denken. Dit leidt tot een toename van de politieke kennis en grotere bereidheid tot deelname aan verkiezingen.[24] Of dit ook specifiek geldt voor gemeenteraadsverkiezingen leent zich zeker nog voor nader onderzoek.

Het onderzoek naar gemeenteraadsverkiezingen staat al met al nog in de kinderschoenen. De voorgenomen herhaling van het lokaal verkiezingsonderzoek bij de verkiezingen van 2018 biedt hoop op verbetering. Maar het ontbreken van gedegen onderzoeken in het verleden en zelfs van complete uitslagen is nauwelijks nog te herstellen.

Uit wat wij weten over gemeenteraadsverkiezingen komt naar voren dat de uitslag voor het overgrote deel wordt bepaald door politieke ontwikkelingen op nationaal niveau. Dat leidt keer op keer op de uitslagenavond tot tandengeknars bij lokale bestuurders. Zij zien hun harde werken electoraal niet beloond, alleen omdat hun partij in Den Haag het minder doet. Al met al laten de kiezers zich er weinig aan gelegen liggen wie nu precies de lokale kandidaten zijn, laat staan of ze wel tot de 'geestelijke en zedelijke élite' behoren.

KOPIE Uit "De gemeenteraad" ontstaan en ontwikkeling van de lokale democratie 2018

HOOFDSTUK 9 BURGERPARTICIPATIE IN HET BELEID, BEWONERS-INITIATIEVEN, EN DE ROL VAN DE GEMEENTERAAD

H. Vollaard
G. Bouwaard
Joop v.d. Berg
Jos Cohen

ANK MICHELS

INLEIDING

Nederland kent een traditie van verzuiling en corporatisme; lange tijd waren het de politieke elites en de top van maatschappelijke koepelorganisaties die het beleid bepaalden. De laatste decennia is dat veranderd. Zoals ook in andere westerse landen, ontstond er in Nederland een discussie over de vraag hoe de politieke betrokkenheid vergroot zou kunnen worden.[1] Als gevolg daarvan hebben politici, adviesraden en diverse commissies voor bestuurlijke vernieuwing voorstellen gedaan om de representatieve democratie aan te vullen en om de inbreng van burgers in de politiek en het beleid te versterken. De voorstellen betroffen onder meer het referendum en het versterken van vormen van interactief beleid en deliberatie.[2] In de praktijk is van al deze voorstellen op nationaal niveau niet veel terechtgekomen. De grootste veranderingen hebben zich voorgedaan op lokaal niveau; vrijwel alle gemeenten onderstrepen het belang van het betrekken van burgers bij het beleid[3] en in heel Nederland is er een ruime lokale praktijk ontstaan van referenda, interactief bestuur, burgerfora, wijkbudgetten en vormen van 'doe-democratie'.

In dit hoofdstuk staat de volgende vraag centraal: op welke manieren nemen burgers actief en direct deel aan het beleidsproces en aan de vormgeving van

hun eigen leefomgeving, en wat betekent dit voor gemeenteraden? Burgerparticipatie in dit hoofdstuk omvat zowel een manier van beleidsvoering waarbij burgers de kans krijgen om invloed uit te oefenen op de ontwikkeling en uitvoering van beleid, als een manier voor burgers om direct invloed uit te oefenen op hun eigen leefomgeving.

Het hoofdstuk biedt allereerst een kort historisch overzicht van de verschillende generaties burgerparticipatie. Daarna wordt dieper ingegaan op interactief beleid en bewonersinitiatieven. Daarvoor is gebruikgemaakt van beschikbare studies en analyses. Er is veel onderzoek naar burgerparticipatie, maar helaas beperkt dit zich vaak tot overzichten van verschillende vormen van participatie of onderzoek naar enkele cases. Ook de discussie over de rol van de gemeenteraad op basis van rapporten van adviesorganen komt aan de orde. Vervolgens komen de laatste ontwikkelingen rondom nieuwe vormen van participatie zoals de burgerbegroting en burgertoppen voor het voetlicht. Het hoofdstuk sluit af met een beschouwing over de huidige rol van de gemeenteraad in de lokale democratie waarin burgers steeds meer zeggenschap krijgen. Het hoofdstuk wordt toegelicht door voorbeelden uit zowel grote als kleine gemeenten, en met een vensterverhaal over de G1000 in Amersfoort.

BURGERPARTICIPATIE IN HISTORISCH PERSPECTIEF

Burgerparticipatie is niet een recent fenomeen. Al in de tijd van de Republiek bestond er in Nederland een levendige praktijk van het gebruik van het petitierecht. Petities geven burgers de mogelijkheid om volksvertegenwoordigers een signaal te geven dat een verandering in beleid of handelen noodzakelijk is. Het instrument was in de Republiek zo populair omdat politieke partijen nog niet bestonden, protesten verboden waren, en dit de enige manier voor burgers was om hun onvrede te laten blijken. Regenten in bijvoorbeeld Amsterdam waren dagelijks bezig met het behandelen van alle binnengekomen petities.

Met het ontstaan van politieke partijen en de verzuiling vond participatie vooral plaats binnen de zuilen. Geleidelijk hadden zich sinds het einde van de negentiende eeuw vier zuilen ontwikkeld waarin de bevolkingsgroepen zich hadden georganiseerd: de protestants-christelijke zuil, de katholieke zuil, de socialistische zuil, en de liberale zuil. De verzuildheid kwam niet alleen tot uitdrukking in het partijstelsel, maar ook in een systeem van verzuilde maatschappelijke en culturele organisaties, belangengroepen zoals vakbonden, media en onderwijs- en zorginstellingen.[4] Via haar zuil probeerde iedere bevolkingsgroep de eigen politieke en maatschappelijke belangen te behartigen.

Vanaf de jaren zeventig van de vorige eeuw bestaan er voor burgers meer mogelijkheden om direct invloed uit te oefenen. Allereerst via inspraak. Inspraak is een wettelijk voorgeschreven vorm van maatschappelijke consultatie waarbij belanghebbenden de gelegenheid krijgen hun zienswijze op beleidsvoornemens kenbaar te maken. Inspraak heeft altijd betrekking op een voorgenomen besluit en brengt verplichtingen met zich mee voor de beslissers (motiveringsplicht). Inspraak biedt echter geen garantie dat de wensen van de deelnemers ook worden overgenomen.[5] In de Nederlandse literatuur over burgerparticipatie worden wettelijk vastgelegde vormen van inspraak omschreven als de eerste generatieburgerparticipatie.[6]

Daarnaast maken gemeenten vanaf de jaren zeventig steeds meer gebruik van de mogelijkheid om een referendum te houden, hoewel na 1990 het aantal lokale referenda pas echt toeneemt met als belangrijkste onderwerp gemeentelijke herindelingen. Voor alle referenda geldt dat de uitslag niet bindend is en dus niet per se opgevolgd hoeft te worden door de politiek.

In de jaren negentig van de vorige eeuw stuitte men in toenemende mate op de tekortkomingen van inspraak. Insprekers kunnen alleen reageren in een vergevorderd stadium van de besluitvorming, op voorstellen die vaak zeer gedetailleerd zijn maar niet meer veranderd kunnen worden. Gelijktijdig, en als reactie hierop, ontstaan er andere vormen van participatie waarin formele inspraakprocedures worden aangevuld met meer interactieve vormen van participatie. Kenmerkend is dat burgers en belanghebbenden al in een vroegtijdig stadium betrokken worden bij het beleid. Deze door de overheid in gang gezette interactieve vormen van participatie staan ook wel bekend als de tweede generatieburgerparticipatie.[7]

In de discussie over interactief beleid worden vaak verschillende motieven genoemd voor het betrekken van burgers bij het beleid. Een belangrijk argument is dat het een bijdrage levert aan vergroting van het draagvlak voor het beleid en het beleid daarmee meer effectief en legitiem maakt.[8] Maar er zijn ook andere motieven. Het betrekken van burgers bij het beleid zou bijdragen aan het vertrouwen in de overheid, de kwaliteit van de democratie en de versterking van het burgerschap.[9] Interactief beleid wordt daarnaast gezien als een mogelijke oplossing voor het verkleinen van de kloof tussen burgers en bestuur en als middel voor het verbeteren van de kwaliteit van het beleid door gebruik te maken van de kennis en expertise uit de samenleving.[10] Feit is dat de dramatisch lage opkomst bij de gemeenteraadsverkiezingen in 1990 de discussie over de kloof tussen burgers en bestuur voedde en daarmee het zoeken naar andere manieren om burgers te betrekken bij het beleid stimuleerde.

Sinds 2000 hebben zich hierbij nieuwe vormen van burgerparticipatie gevoegd, waarbij het initiatief soms bij de overheid ligt, en soms bij de burgers zelf. Hoewel burgers over het algemeen niet ontevreden zijn met de democratie[11], en het in 2016 gehouden Lokaal Kiezersonderzoek laat zien dat 46% van de respondenten een neutrale positie inneemt waar het gaat om de vraag over de mogelijkheden van burgers om hun mening te geven in gemeenten[12], spreekt volgens datzelfde onderzoek een meerderheid zich uit voor de wenselijkheid van meer directe invloed via referenda, meer deliberatieve vormen of meer 'doe-democratische' vormen. Met andere woorden: burgers zijn niet ontevreden, maar het kan beter.

Ook gemeenten hebben participatie hoog in het vaandel staan. Onderzoek naar regelingen over burgerparticipatie laat zien dat een ruime meerderheid van de gemeenten, zowel grote als kleine, in het collegeprogramma van 2014 afspraken heeft gemaakt om participatie van burgers in de gemeente te bevorderen en dat iets minder dan de helft van de gemeenten een participatienota heeft.[13] Uit een analyse van 31 participatienota's in 2010 blijkt dat het meestal om een visiedocument gaat, en dat maar in enkele gevallen er ook een participatieverordening is.[14] Meestal stelt de gemeenteraad de kaders voor participatie en is het college verantwoordelijk voor de daadwerkelijke totstandbrenging van het betrekken van burgers.[15].

In de praktijk van de lokale democratie zien we na 2000 een grote variëteit aan vormen ontstaan, zoals burgertoppen, burgerraden en andere vormen van deliberatieve fora, wijk- en bewonersbudgetten en bewoners- of burgerinitiatieven. De laatste vorm, waarbij het initiatief volledig ligt bij de burgers (maatschappelijk initiatief en doe-democratie), staat bekend als de derdegeneratieparticipatie, en moet niet worden verward met het formele burgerinitiatief dat het sinds 2002 voor burgers op basis van een gemeentelijke verordening burgerinitiatieven mogelijk maakt onderwerpen op de agenda van de gemeenteraad te krijgen. De achtergrond van de ontwikkeling van al deze participatievormen is vaker dan voorheen de gedachte dat burgerparticipatie een alternatief kan zijn voor een sturende overheid.

Het is belangrijk om op te merken dat in iedere fase nieuwe vormen van participatie worden toegevoegd aan de al bestaande vormen. Tabel 9 geeft een overzicht van de verschillende generaties burgerparticipatie.

TABEL 9. DE VERSCHILLENDE GENERATIES BURGERPARTICIPATIE

	Wanneer	Type participatie	Kenmerkend
Eerste generatie	Vanaf ongeveer 1970	Inspraak	Wettelijk vastgelegd
Tweede generatie	Vanaf ongeveer 1990	Interactief beleid	Het initiatief ligt bij de overheid
Derde generatie	Vanaf ongeveer 2000	Bewonersinitiatieven	Het initiatief ligt bij de burgers
Nieuwe vormen	Vanaf ongeveer 2000	Deliberatieve vormen	Dialoog. Het initiatief kan zowel bij de burgers als bij de overheid liggen

INTERACTIEF BELEID EN BEWONERSINITIATIEVEN

Deze paragraaf gaat dieper in op interactief beleid (tweedegeneratieparticipatie) en bewonersinitiatieven (derdegeneratieparticipatie).

INTERACTIEF BELEID

Sinds de jaren negentig hebben veel gemeenten ervaring opgedaan met interactieve vormen van beleid, dat wil zeggen dat burgers en andere belanghebbenden samenwerken met de overheid of advies geven aan de overheid.[16] Het initiatief bij interactief beleid komt van de overheid en deze begeleidt ook het proces. Vaak is een grote groep van maatschappelijke organisaties, burgers en bedrijven betrokken. Interactief beleid kan betrekking hebben op alle mogelijke beleidsthema's; veelvoorkomende thema's zijn de herinrichting van de binnenstad en de renovatie en het beheer van oude wijken.

Interactief beleid kan vele vormen aannemen. Om de verschillende vormen van interactief beleid en participatie te ordenen naar de mate van zeggenschap van burgers wordt vaak de zogeheten ladder van Arnstein[17] of een vergelijkbare ladder gebruikt. Met het beklimmen van de treden van de ladder neemt de zeggenschap van burgers toe. Edelenbos en Monnikhof, die een vergelijkbare ladder hebben ontwikkeld, onderscheiden de volgende treden[18]:

1. Informeren: politiek en bestuur bepalen in hoge mate zelf de agenda voor besluitvorming en houden de betrokkenen hiervan op de hoogte.

2. Raadplegen: politiek en bestuur bepalen in hoge mate zelf de agenda, maar zien betrokkenen als gesprekspartner bij de ontwikkeling van beleid. De resultaten van de gesprekken kunnen als basis dienen voor het beleid, maar de politiek verbindt zich niet aan de gespreksresultaten.
3. Adviseren: politiek en bestuur stellen in beginsel de agenda samen, maar geven betrokkenen de gelegenheid om problemen aan te dragen en oplossingen te formuleren, waarbij deze suggesties een volwaardige rol spelen bij de ontwikkeling van het beleid. Bij de uiteindelijke besluitvorming kan de politiek (alleen beargumenteerd) afwijken van het advies.
4. Coproduceren: politiek, bestuur en betrokkenen komen gezamenlijk tot een probleemagenda, waarna samen naar oplossingen wordt gezocht. De politiek verbindt zich aan de voorgestelde oplossingen.
5. Meebeslissen: politiek en bestuur laten de ontwikkeling van het beleid en de besluitvorming hierover over aan de betrokkenen. De politiek neemt de resultaten over na toetsing aan vooraf gestelde randvoorwaarden.

Hoe hoger op de ladder, hoe interactiever het beleid is, waarbij alleen bij de eerste trede geen enkele sprake is van interactiviteit.

Per trede kunnen vervolgens verschillende instrumenten worden genoemd, al moet er meteen bij worden gezegd dat de naam van het instrument niet alles zegt en het afhangt van de concrete opzet op welke trede van de participatieladder het instrument moet worden ingedeeld. Tabel 10 geeft een overzicht.[19]

TABEL 10: VOORBEELDEN VAN INSTRUMENTEN VAN PARTICIPATIE BIJ INTERACTIEF BELEID

Raadplegen	Adviseren	Coproduceren	Meebeslissen
Spreekuur	Stadsdebat	Werkateliers	Dorps- en wijkraden
Enquête/burgerpanel	Rondetafelgesprek	Werkgroepen	Wijkbudgetten
Wijkplatform	Adviesraden	Wijk- of gebiedsgericht werken	
Politiek café	Kwaliteitsschouw		

Een voorbeeld van een raadplegend instrument is het burgerpanel waarbij een vast panel regelmatig wordt gevraagd naar meningen over uiteenlopende onderwerpen. In de meeste gevallen wordt de enquête via internet afgenomen; er wordt dan ook wel gesproken over digipanels. Burgerpanels zijn er bijvoorbeeld in Leeuwarden, Eindhoven, Haarlem, Houten, Arnhem en Deventer. De onderwerpen die worden voorgelegd kunnen heel verschillend zijn en gaan bijvoorbeeld over de uitbreiding van het aantal koopzondagen, de leefbaarheid in de buurt, onderhoud van de openbare ruimte, en sport- en cultuurdeelname.

De vormen waarin burgers om advies wordt gevraagd zijn divers. De *Monitor burgerparticipatie* 2016 noemt stads-, dorps- of wijkgesprekken en de schouw als de meest gebruikte methoden in gemeenten.[20] Vanaf 2009 zien we ook dat sommige gemeenten burgers vragen om mee te denken en te adviseren over de keuzes die moeten worden gemaakt in het kader van de noodzaak tot bezuinigen.

Bij coproductie werken de overheid, burgers en maatschappelijke organisaties samen aan het vormgeven van beleid. Ook coproductie kan heel verschillende vormen aannemen. In veel gemeenten zijn bewoners (al dan niet georganiseerd in bewonersgroepen), woningcorporaties, welzijnsinstellingen en ondernemers betrokken bij wijkvernieuwingsprojecten, het opknappen van een plein of winkelcentrum of bij projecten die meer gericht zijn op de verbetering en leefbaarheid in de wijk. Het gaat vaak om concrete uitvoeringsprojecten waarin alle betrokken organisaties samenwerken. In de praktijk is de rol van niet-georganiseerde bewoners gering.[21]

In andere vormen van coproductie worden juist niet-georganiseerde burgers betrokken bij het nadenken over oplossingen en beleidsalternatieven en het vormgeven van beleid. Vaak wordt gebruikgemaakt van allerlei creatieve werkvormen, zoals werkateliers en ontwerpsessies, bijvoorbeeld voor het ontwerp van een plein of andere publieke ruimte.

Dorps- en wijkraden met eigen budget en mandaat en buurtbudgetten, tot slot, zijn instrumenten die burgers laten meebeslissen over het beleid en de toekenning van budget. Het SCP telde in 2014 1165 dorpsraden en 1028 wijkraden, maar hun mandaat verschilt sterk.[22] Het wijkbudget wordt verderop in dit hoofdstuk uitgebreider besproken omdat de ontwikkelingen hieromtrent relatief nieuw zijn.

BEWONERS- OF BURGERINITIATIEVEN

Bewoners- of burgerinitiatieven onderscheiden zich van de hiervoor genoemde vormen van participatie doordat veel meer wordt uitgegaan van de eigen kracht van burgers. Een burgerinitiatief wordt opgezet door burgers, en niet door ambtenaren of politici. Het uitgangspunt is dat mensen heel goed zelf, of met behulp van hun eigen sociale netwerk, in staat zijn om voor veel problemen in hun omgeving een oplossing te vinden, en dat pas in tweede instantie

wordt gekeken of aanvullende overheidssteun noodzakelijk is. Het gaat dan ook bij wat wel de 'doe-democratie' wordt genoemd om het creëren van gedeelde verantwoordelijkheid tussen burgers en overheid.[23] Het concept van de doe-democratie lijkt sterk op het in het Verenigd Koninkrijk ontwikkelde idee van 'Big Society' [24], waarbij de assumptie is dat een grotere rol voor burgers in hun eigen leefomgeving bijdraagt aan een grotere betrokkenheid van burgers bij elkaar en bij hun omgeving. In de ideale vorm van de doe-democratie heeft de overheid alleen een faciliterende rol die ruimte laat aan burgers. Om die reden wordt ook wel gesproken van overheidsparticipatie.[25]

Over het algemeen is er veel optimisme over deze vorm van burgerparticipatie, zowel bij de overheid als bij de burgers zelf.[26] We kunnen in ieder geval constateren dat er inmiddels op lokaal niveau een grote verscheidenheid aan burgerinitiatieven bestaat. Veel initiatieven zijn kleinschalig en richten zich bijvoorbeeld op de ondersteuning van enkele hulpbehoevenden in de buurt. Andere initiatieven zijn grootschaliger; denk aan het opzetten en onderhouden van een speeltuin, een buurttuin of een wijkcentrum voor alle wijkbewoners.

Een voorbeeld van een dergelijk initiatief is de buurttuin Emma's Hof in Den Haag. Dit initiatief werd door zes bewoners gestart. Deze mensen zorgden ervoor dat een leegstaand stuk grond midden in een huizenblok kon worden opgekocht en door de bewoners zelf kon worden omgebouwd tot een buurttuin en speelterrein voor buurtbewoners. Ook het onderhoud van de buurttuin wordt door de omwonenden verzorgd.[27]

Daarnaast zien we de laatste jaren een nieuwe vorm van burgerinitiatieven ontstaan waarbij burgers belangrijke taken die voorheen door de overheid werden genomen volledig overnemen. Voorbeelden zijn lokale zorgcoöperaties of energiecoöperaties waarin burgers samenwerken om energie op te wekken, te transporteren of te gebruiken.[28]

Tot slot zijn er burgerinitiatieven, zoals sommige burgertoppen, die meer politiek van aard zijn en die beogen de politieke agenda te beïnvloeden. Dit komt verderop in dit hoofdstuk aan de orde.

DE GEMEENTERAAD ONDER DRUK

De gemeenteraad vertegenwoordigt de bevolking, geeft de kaders voor het beleid aan en beslist. Maar wat is de rol van gemeenteraden als burgers een steeds grotere rol krijgen door mee te praten en te beslissen over het beleid, maar ook door zelf initiatieven te nemen in het publieke domein? In deze paragraaf volgen we de discussie zoals die is aangezwengeld in enkele adviesrapporten van de Raad voor het openbaar bestuur (Rob), de Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid (WRR), en de VNG denktank. Wat opvalt, is dat in rapporten van de Rob en de WRR die sterk bepalend zijn geweest voor de discussie over de verhouding tussen participatie en de traditionele politieke instituties, de gemeenteraad zelden wordt genoemd. Vaak worden overkoepelende begrippen als de overheid, beleidsmakers, politici, de politiek, of het politiek bestuur gebruikt. Ook gaat een groot deel van de discussie niet specifiek over het lokale niveau.

In het in 2010 uitgekomen advies van de Rob *Vertrouwen op democratie*, stelt de Rob dat er sprake is van een legitimiteitscrisis.[29] Het probleem is volgens de Rob vooral dat politiek en bestuur opereren alsof de samenleving nog steeds voornamelijk is opgebouwd langs verticale, hiërarchische verbanden, wat voorbijgaat aan de horizontale werkelijkheid van de samenleving en van zelfstandige burgers.[30] De overheid verkeert nog te vaak in de veronderstelling dat de samenleving van bovenaf te sturen is. Grote delen van de Nederlandse samenleving voelen zich niet meer betrokken bij politiek en bestuur. De Rob adviseert daarom dat het verticale bestuur nieuwe verbindingen tot stand moet brengen met de horizontale publieke ruimte door mensen meer invloed te geven op zowel de beleids- en besluitvorming via vormen van burgerparticipatie en een referendum als op de keuze van de politieke bestuurders.[31]

In een daaropvolgend rapport van de Rob getiteld *Loslaten in vertrouwen* [32] staat de samenleving centraal en wordt een pleidooi gehouden om veel meer ruimte te geven aan de vitale samenleving door publieke taken over te dragen aan burgers en maatschappelijke organisaties. Volgens de Rob bestaat de vitale samenleving al; veel mensen zijn actief en bijzonder betrokken bij de samenleving. Maar om de kracht van de vitale samenleving aan te spreken is volgens de Rob een andere overheid nodig, namelijk een voorwaardenscheppende staat met politici die ruimte geven aan particulier initiatief 'in plaats van politici die hechten aan hun formele macht en zogenaamde politieke primaat'.[33] De Rob constateert dat een dergelijke verandering belangrijke vragen oproept over de verdeling van rollen, taken en bevoegdheden tussen de bewoners en hun initiatieven enerzijds en de instituties anderzijds. Kan de gemeenteraad zomaar besluiten een initiatief tegen te houden als daarvoor onder bewoners een groot draagvlak bestaat?[34] De vraag wordt niet direct beantwoord. Wel stelt de Rob dat een dergelijke verandering om nederigheid van politici vraagt; zij kunnen niet langer opereren vanuit het formele gezag, maar zullen hun gezag steeds opnieuw moeten verdienen door een toegankelijke en responsieve werkwijze.[35]

In datzelfde jaar kwam het rapport *Vertrouwen in burgers* van de WRR[36] uit waarin de burger nog meer centraal staat. Burgers zijn inventief, kunnen veel, en

zijn het vertrouwen. De WRR pleit er daarom voor om burgers te vertrouwen en ruimte te bieden voor hun betrokkenheid. Daarvoor moet ook gedacht worden vanuit het perspectief van die burgers: burgers hebben uiteenlopende behoeften en kwaliteiten. [37] De stap naar de 'doe-democratie' vereist een andere overheidscultuur waarbij beleidsmakers de kaders vergroten waarbinnen 'informele hoofdrolspelers', burgers en organisaties maatschappelijke initiatieven kunnen ontplooien.[38]

Wat opvalt, is dat uit de laatstgenoemde rapporten van de WRR en de Rob niet alleen een groot vertrouwen in de burger blijkt, maar ook een toenemend wantrouwen in de overheid. Het laat al met al de gemeenteraden in grote verwarring achter over hun rol.

De VNG-denktank met vertegenwoordigers van de gemeentelijke bestuurs-, beleids-, en praktijkwereld boog zich in 2016 over de vitaliteit van de gemeenteraad en stelde daarmee expliciet de positie van de gemeenteraad centraal. Een van de centrale onderwerpen in zijn jaarbericht heeft betrekking op de vraag hoe de gemeenteraad om moet gaan met de ontwikkelingen van toenemende bewonersinvloed.[39] Daarbij ziet de Denktank vooral een 'kruispuntfunctie' voor de gemeenteraad weggelegd in de relatie tussen burgers en het gemeentebestuur.[40] Deze kruispuntfunctie houdt ook in dat de kracht van de samenleving beter benut wordt; de samenleving is steeds beter in staat om zelf zaken te regelen. De vraag daarbij is of de raad durft los te laten. De Denktank ziet niet één oplossing als zaligmakend voor alle gemeenteraden, maar beveelt gemeenteraden aan 'om aan de voorkant van het proces duidelijk te zijn over hun verwachting van en omgang met burgerparticipatie en burgerinitiatieven'.[41] Volgens de Denktank is een combinatie van een open, uitnodigende houding en een helder verwachtingsmanagement van wat er met de inbreng gebeurt, daarbij van groot belang.[42] Omdat er geen eenvoudig antwoord is op de vraag wat de juiste rol van de gemeenteraad is, stelt de Denktank voor om net na de gemeenteraadsverkiezingen als gemeenteraad met elkaar in gesprek te gaan en afspraken te maken over de eigen rol, inclusief hoe de raad zich wil verhouden tot burgerparticipatie en burgerinitiatieven.[43]

BURGERBEGROTING, BURGERTOP, EN BURGERRAAD

De rol van de gemeenteraad wordt nog ingewikkelder nu er de laatste jaren vormen van participatie ontstaan die politieker van aard zijn en waarbij de burger invloed wil en soms krijgt op de politieke agenda. Hierna worden twee vormen besproken: eerst de burgerbegroting en vervolgens burgertoppen en burgerraden.

BURGERBEGROTING

In veel gemeenten is het voor bewoners mogelijk om een wijkbudget aan te vragen. Deze wijkbudgetten zijn eigenlijk subsidies die kunnen worden gebruikt door bewoners om initiatieven in en voor de wijk te realiseren. Met andere woorden: het is een financieel instrument ter ondersteuning van de eerder besproken bewonersinitiatieven.

Daarnaast hebben zich in navolging van participatieve begrotingsprocessen in Brazilië (met name de stad Porto Alegre geldt als grote voorbeeld) en in tal van andere steden in het buitenland (onder andere in Antwerpen), ook in Nederland vormen van participatief begroten ontwikkeld waarbij de burgers een rol krijgen in de besluitvorming over (een deel van) de gemeentelijke begroting. De vormen waarin dat gebeurt, zijn heel divers. Zo zijn er na 2008 in veel gemeenten 'bezuinigingsdialogen' met bewoners gehouden waar bewoners mee konden praten over keuzes die er in het kader van bezuinigingen gemaakt moesten worden. Verder zien we veel varianten van wijk- en bewonersbudgetten waar bewoners initiatieven van medebewoners beoordelen en selecteren. Zo worden in Den Bosch initiatieven vanuit de wijk door adviesgroepen van inwoners besproken, waarna het college de keuze maakt. In veel gevallen gaat het om extra geld over de besteding waarvan bewoners kunnen (mee)beslissen.

Een stap verder is de burgerbegroting. Bij een burgerbegroting bepalen inwoners van een bepaald gebied of de gebruikers van een bepaald domein (bijvoorbeeld sport) samen welke onderwerpen ze van belang vinden, waarin ze willen investeren, en welke begrotingskeuzes daarvoor gemaakt moeten worden.[44] In Nederland wordt hier in verschillende gemeenten mee geëxperimenteerd, waarbij in vier gemeenten (Oldebroek, Breda, Oss/Geffen, en Emmen/Emmerhout) gewerkt wordt met een model dat de kenmerken heeft van het model dat ook in Porto Alegre wordt gebruikt; dat wil zeggen dat de bewoners onderwerpen kunnen agenderen en met het budget tussen bestaande posten in de begroting kunnen schuiven.

Bij een burgerbegroting maken burgers dus zelf de keuzes over de besteding van het budget. Maar de gemeenteraad maakt uiteindelijk de keuze welke delen van de begroting (onderwerpen en bijbehorend budget) vrij inzetbaar zijn voor de burgerbegroting.

BURGERTOPPEN EN BURGERRADEN

De afgelopen jaren zijn er in Nederland tal van G1000'en en andere burgertoppen georganiseerd. Zo waren er, in navolging van de G1000 in België in 2010, G1000'en in Amersfoort, Uden, Groningen, en Nijmegen. Vergelijkbare

burgertoppen waren er onder meer in Amsterdam (over 250 vraagstukken in de stad), Maastricht (over gezondheidszorg) en Utrecht (over duurzaamheid). Alle initiatieven hebben als doel burgers een belangrijkere stem te geven en de democratie te vernieuwen of te 'verfrissen'.[45] Het initiatief voor een burgertop gaat soms uit van de bewoners en vertoont dan alle kenmerken van een bewonersinitiatief (zoals bij de eerste G1000 in Amersfoort), maar kan ook uitgaan van de gemeenteraad (zoals bij de G1000 in Uden) of van de wethouder (zoals in Utrecht).

De burgertoppen waar we het hier over hebben, zijn een vorm van democratische vernieuwing die in de literatuur bekendstaat als 'mini-publics'. Onder mini-publics vallen verschillende varianten van deliberatieve fora; behalve burgertoppen zijn dat ook burgerjury's, burgerraden, en consensusconferenties.[46] Burgertoppen en andere mini-publics hebben een aantal kenmerken gemeen. Ten eerste is de selectie van de deelnemers erop gericht de diversiteit van de groep te waarborgen. Dat kan op verschillende manieren. Vaak wordt een beroep gedaan op loting door random sampling. Omdat deze methode elke burger een gelijke kans biedt om deel uit te maken van het mini-public, is de assumptie dat daarmee ook een diversiteit aan ideeën ontstaat. Een tweede gemeenschappelijk kenmerk is dat sterk de nadruk wordt gelegd op het proces van deliberatie en een respectvolle dialoog tussen de deelnemers. Meningsvorming en een vrije uitwisseling van argumenten worden gezien als centrale elementen van deze invulling van democratie.[47]

Een voorbeeld van een burgertop is de in 2014 in Amersfoort gehouden G1000. Het vensterverhaal over deze burgertop illustreert de spanningen tussen deze vorm van participatie en de gemeenteraad.

Naast de burgertop kennen we ook de burgerraad; burgerraden hebben anders dan burgertoppen een wat meer permanent karakter. Maar ook hier wordt een zo divers mogelijke samenstelling van de deelnemersgroep nagestreefd en is de dialoog een essentieel kenmerk. Burgerraden verkeren nog in een experimentele fase. In de gemeente Peel en Maas is tot nu toe de meeste ervaring opgedaan met een burgerraad. De gemeente Peel en Maas heeft de zogeheten Sociale Raad van gelote burgers die de gemeenteraad adviseert over sociale vraagstukken in de gemeente. Per bijeenkomst worden steeds vijftig andere willekeurig gelote burgers uitgenodigd. Op basis van beschikbare informatie gaan de deelnemers met elkaar in gesprek over een sociaal-maatschappelijk vraagstuk in de gemeente. Samen stellen ze hun oordeel vast, waarna de Sociale Raad het oordeel doorstuurt naar de gemeenteraad. Het resultaat van de Sociale Raad wordt altijd behandeld in de gemeenteraad; de gemeenteraad neemt het oordeel mee in de besluitvorming over het vraagstuk. Tot nu toe zijn er drie bijeenkomsten van de Sociale Raad geweest: de eerste ging over vrijwilligers in de zorg, de laatste over huisvesting. De thema's worden steeds geformuleerd door een werkgroep van gemeenteraadsleden.[48]

De rol van de gemeenteraad bij burgertoppen en burgerraden neemt in de praktijk verschillende vormen aan. Waar in de gemeente Peel en Maas de gemeenteraad zich gecommitteerd heeft om de resultaten van de Sociale Raad te behandelen en mee te nemen in de besluitvorming, nemen gemeenteraadsleden bij de G1000'en een afwachtende houding aan. Weer anders was de houding van de gemeenteraad in Utrecht bij de stadsgesprekken met ingelote burgers over een nieuw energieplan; de stadsgesprekken werden vooral gezien als een instrument van het college en de uitkomsten werden door de gemeenteraadsleden dan ook beoordeeld als een onderdeel van een voorstel van het college.[49]

G1000 AMERSFOORT

In Amersfoort vond op 22 maart 2014 een G1000 plaats. Het initiatief hiertoe kwam van een groep enthousiaste burgers; tegelijkertijd waren er contacten met politici en ambtenaren en faciliteerde de gemeente de G1000 financieel. De deelnemers waren geselecteerd door loting en uitgenodigd via een brief van de burgemeester. Daarnaast was er onder een aantal groepen, zoals werkgevers en kunstenaars, gericht geworven. Ook gemeenteraadsleden waren uitgenodigd; de gedachte was dat als 'het hele systeem' aan tafel zou zitten, raadsleden zich ook eerder zouden committeren aan de resultaten. Uiteindelijk hebben ruim zeshonderd mensen deelgenomen, onder wie een tiental raadsleden.

Vanaf het begin had de G1000 Amersfoort een dubbele doelstelling. Enerzijds was het de bedoeling dat de deelnemers aan de G1000 de Agenda van Amersfoort voor de nieuwe raadsperiode zouden vaststellen. Anderzijds beoogde de G1000 het creëren van een eigen agenda en zeggenschap voor burgers; deelnemers zouden zelf plannen maken en deze in principe ook zelf uitvoeren. Deze dubbele doelstelling leidde tot tegenstrijdige verwachtingen bij politici en deelnemende burgers. Aan de ene kant gemeenteraadsleden die verwachtten dat de burgertop vooral ging over wat burgers zelf willen doen in hun gemeente, aan de andere kant ingelote burgers die verwachtten dat de gemeenteraad de resultaten van de burgertop zonder meer zou overnemen.

Deze tegenstrijdigheid in doelstellingen en verwachtingen zien we terug aan het einde van de bijeenkomst. Na een dag van deliberatie waarin de deelnemers zelf de agenda bepaalden, werd aan het einde van de dag de door de deelnemers

vastgestelde Agenda van Amersfoort (een top tien van thema's voor de stad) aangeboden aan de burgemeester in zijn hoedanigheid van voorzitter van de gemeenteraad. Tegelijkertijd liet de burgemeester weten dat de burgers in de stad het zelf moeten oppakken. In lijn hiermee vroeg de organisatie de deelnemers zich aan te melden bij een van de tien plannen om die in themagroepen te gaan uitvoeren.

De G1000 Amersfoort werd door de organisatie niet gezien als een rivaal voor de gekozen gemeenteraad. Door raadsleden uit te nodigen voor de bijeenkomst, zouden zij zich tevens committeren aan de resultaten. Toch was het uiteindelijk de bedoeling om door een gelote volksvertegenwoordiging de Agenda van Amersfoort voor de nieuwe raadsperiode vast te stellen, en daarmee claimde de G1000 wel degelijk politieke invloed.

Omdat de top tien tamelijk abstract geformuleerde thema's bevatte, is lastig vast te stellen of de G1000 invloed heeft gehad. De thema's zijn niet op de agenda van de gemeenteraad gekomen. Wel is er een vervolg geweest[25] in de vorm van een wijk-G1000 in de wijk Kruiskamp en een tweede G1000 in 2016.

KANTTEKENINGEN BIJ BURGERPARTICIPATIE

De ontwikkeling naar een steeds belangrijkere rol voor burgers heeft gevolgen voor de relaties tussen burgers en de politiek en daarmee ook voor de positie van de gemeenteraad. Traditioneel hebben gemeenteraden een aantal rollen: de volksvertegenwoordigende rol, de beleidsvormende of kaderstellende rol, de controlerende rol, en de verbindende rol (in- en extern).[50] Met name de volksvertegenwoordigende rol van de gemeenteraad verandert. Gemeenteraadsleden zijn niet langer de vertegenwoordigers die enkel en alleen op basis van politieke programma's de bevolking representeren, ze worden steeds vaker geacht vooral te luisteren naar burgers en ruimte te laten aan initiatieven van burgers.[51] Ook de kaderstellende rol van de gemeenteraad verandert. De gemeenteraad bepaalt nog steeds de kaders voor het beleid, maar doet dat steeds minder op inhoud en meer op het proces; de raad bepaalt de criteria en de randvoorwaarden waaraan het beleid moet voldoen.

De gemeenteraad bepaalt zelf waar de ruimte voor burgers ophoudt en waar sturing door de gemeenteraad is gewenst. Het zou dan ook goed zijn, zoals bepleit door de denktank van de VNG en door de Graaf e.a. om, bijvoorbeeld aan het begin van de raadsperiode, als gemeenteraadsleden met elkaar in gesprek te gaan over de eigen rol, het functioneren van de lokale democratie en de rol van burgerparticipatie daarin.[52] Daarbij zou in ieder geval in overweging moeten worden genomen dat er ook risico's zijn verbonden aan een grote rol voor burgers.

Een eerste risico is dat burgerparticipatie het geluid versterkt van burgers die zich ook al op andere manieren laten horen in de gemeentepolitiek. Deelnemers aan participatietrajecten zijn vaak wat ouder, geboren en getogen in Nederland, en hoogopgeleid, ook als deelnemers geselecteerd zijn door middel van loting.[53] Maar democratie vereist dat naar de wensen van alle bewoners wordt geluisterd, ook naar hen die niet actief zijn, dat voorkomen wordt dat bepaalde groepen worden uitgesloten, en dat voorzieningen toegankelijk zijn voor iedereen. Dit vraagt om een actieve rol van politici.

Een tweede risico is dat er onvoldoende ruimte is voor politiek debat en een eigen belangenafweging door de gemeenteraad. Naarmate er meer ruimte wordt gegeven aan burgers, is er feitelijk minder ruimte voor politieke strijd en belangenafweging.[54] Tegelijkertijd zal de gemeenteraad soms ook knopen moeten doorhakken bij vraagstukken waarin tegenstrijdige belangen spelen. Dat kan alleen na een politiek debat waarin gemeenteraadsleden hun verschillende politieke opvattingen over het beleid naar voren hebben kunnen brengen, en waar vervolgens de vaak tegenstrijdige belangen worden afgewogen en keuzes worden gemaakt.

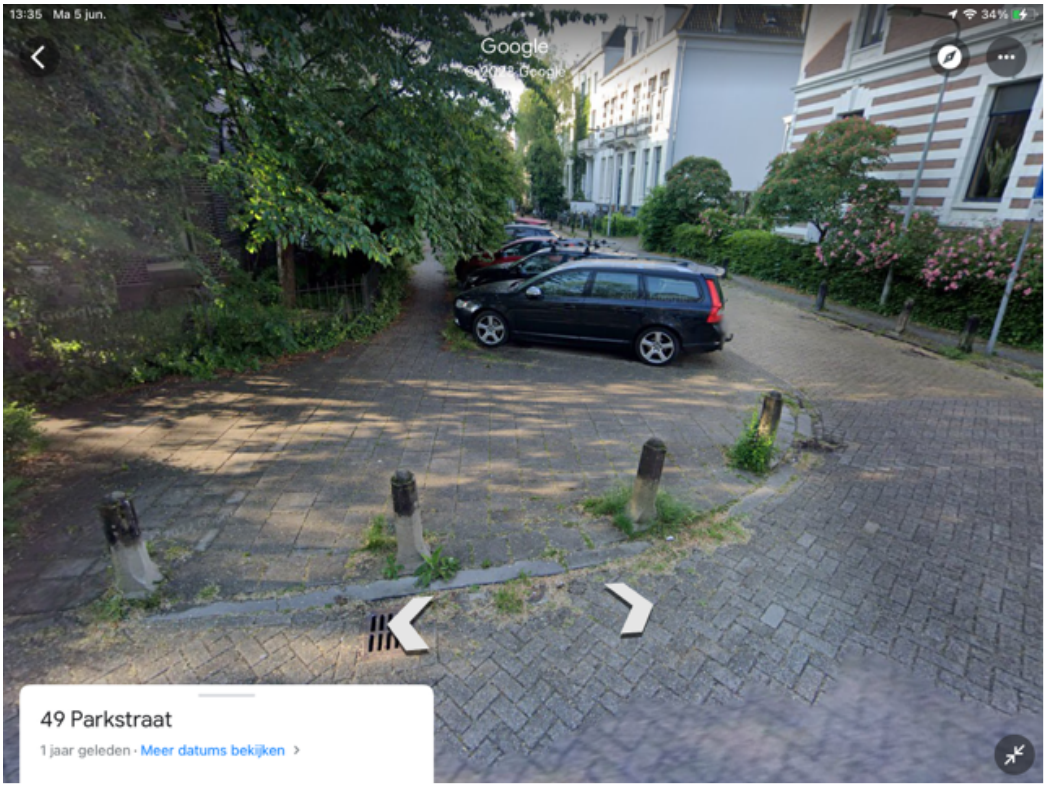
Tot slot is er veel onderzoek naar burgerparticipatie, maar dit onderzoek is vooral erg gefragmenteerd; het gaat vaak over enkele vormen, enkele aspecten, of enkele implicaties van participatie. Dat heeft ook te maken met de grote variatie in participatievormen. Meer onderzoek is nodig, en dan met name systematisch vergelijkend onderzoek naar de effecten van verschillende vormen van participatie[55], de spanningen tussen burgerparticipatie en de lokale politiek[56] en de diversiteit van deelnemers bij de verschillende vormen van participatie.

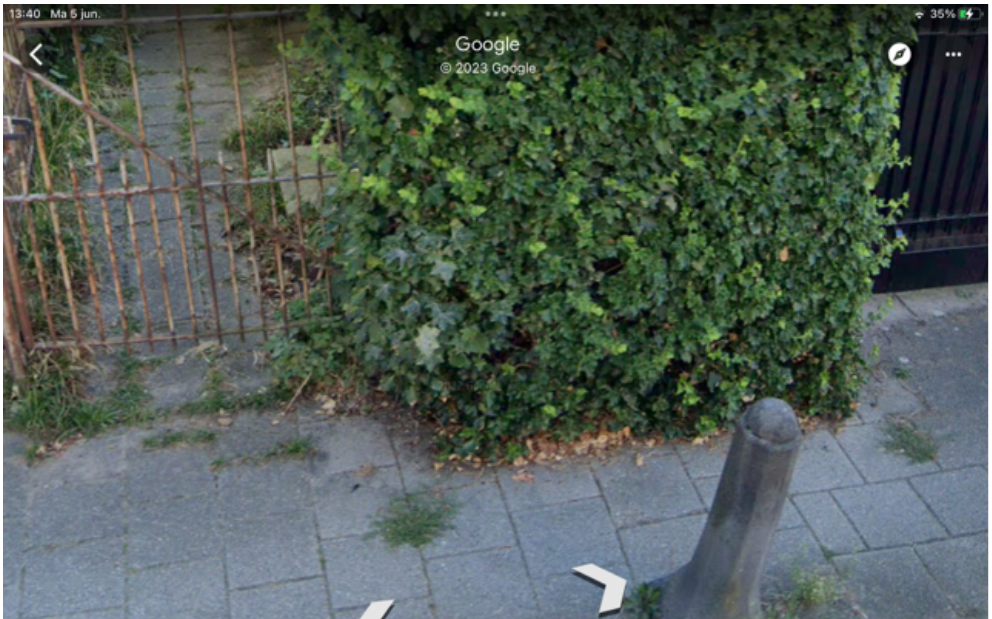
Agenderingsverzoek Prinshendrikstraat Zuid
Achtergrond informatie tbv behandeling op 13-12-2023

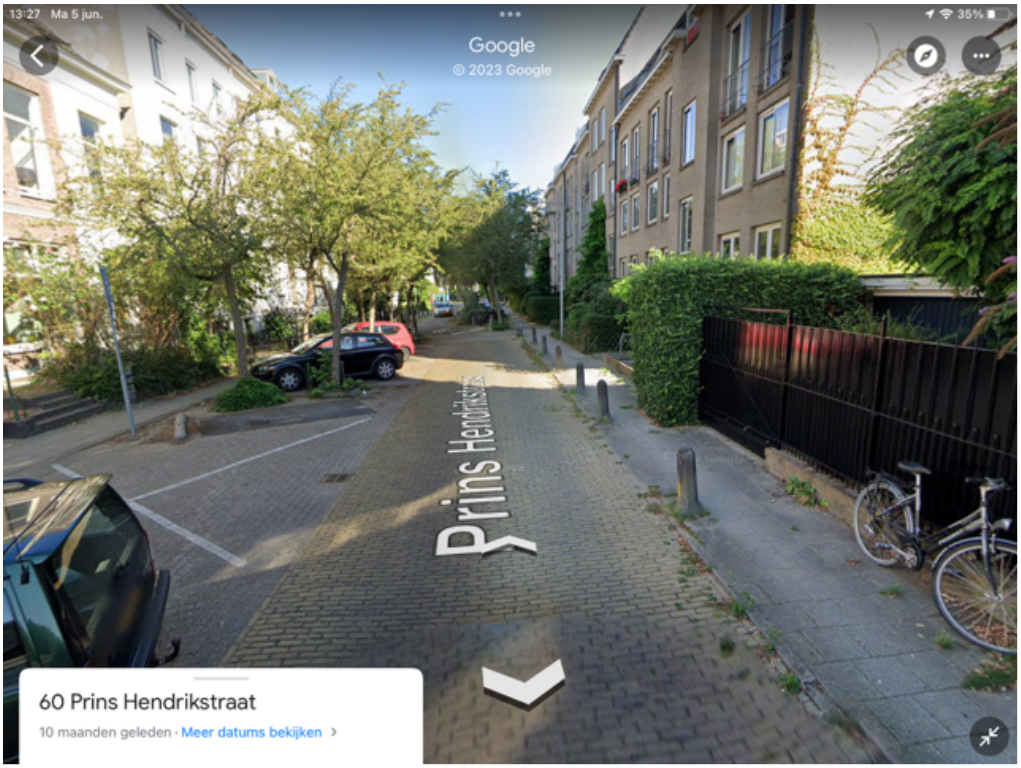
De herinrichting van de Prinshendrikstraat zuid is ondertussen afgerond. Hieronder enkele foto's van de situatie voor en na.
De realisatie van de herinrichting van de Parkstraat is pas kortgeleden gestart. Een deel van de bomen is ondertussen gekapt.

Beelden Prinshendrikstraat straat-zuid voor en na herinrichting:

Oude situatie
Veel overhangend groen. Paaltjes maken de stoep plaatselijk erg smal.

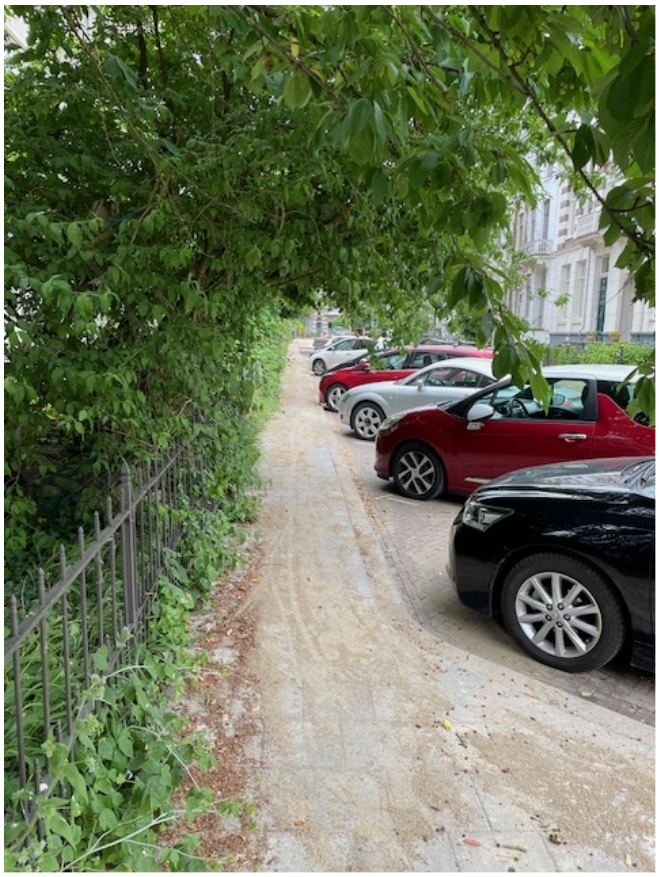





13:27 Ma 5 jun.
35%
Google
© 2023 Google
Prins Hendrikstraat
60 Prins Hendrikstraat
10 maanden geleden · Meer datums bekijken ›


13:36 Ma 5 jun.
34%
Google
© 2023 Google
Prins Hendrikstraat
63 Prins Hendrikstraat
10 maanden geleden · Meer datums bekijken ›

Nieuwe Situatie (voordat het nieuwe groen is aangeplant)
Aan de ene kant een breed toegankelijk voetpad aan de andere zijde een smaller voetpad met een oversteek ter hoogte van de ingang tot de ecologische tuin, ruimere parkeerplaatsen met extra ruimte bij de invalide parkeerplaatsen en behoud van de gewenste knik in de straat.








DEN HAAG
AMSTERDAM








Prins Hendrikstraat Zuid Optie 2
-Behoud van knik
-Plus 10% groen erbij
-Behoud van parkeerplaatsen
-Aansluiting groen eiland op Binnentuin
Prins Hendrikstraat 13 oktober 2022
Prins Hendrikstraat
Prins Hendrikstraat
2 parkeerplaatsen geschrapt
<--25 meter groenperceel-->
geen boom
hier staan bomen
geen boom
geen boom
2 parkeerplaatsen geschrapt
geen boom
<--25 meter groenperceel-->
NIEUWE SITUATIE
Aansluiting Groeneiland op Binnentuin
hier willen wij nieuwe bomen
27 auto's
-4= 23 auto's
-2= 25 auto's
BINNENTUIN

Goedenavond,
Mijn naam is AnneElise Saris, bewoner van de Prins Hendrikstraat Zuid.

Ik zit hier vanavond nog steeds 'beurs' van het ellenlange proces dat de bewoners van onze straat met onze wijk wethouder, tevens wethouder van participatie en zijn projectleider hebben gelopen. Gedurende dit proces was er één gemeenteraadslid die een consistente, ondersteunende en in mijn ogen, een echt democratische houding innam. Gino Luurssen. Hij heeft ons proces telkens weer constructief weten te faciliteren richting de gemeenteraad. Tot vanavond aan toe. Dank hiervoor. Ook dank aan Michiel Jonker voor zijn vlijmscherpe geschiedschrijving van het zogenaamde democratisch proces dat wij hebben doorlopen. Ik ga een aantal citaten van hem gebruiken met zijn toestemming.

Mijn intentie is om in deze korte tijd wat helderder te krijgen wat er nu is misgelopen op participatie gebied in deze. Het gaat mij niet om fout maken van gezagdragers en uitvoerders. Het gaat mij om het duiden van een oorzaak van dit, in onze bewoners ogen fout gelopen participatie proces.
Wij noemen het inmiddels 'schijnparticipatie'. Een verzachtende factor is wellicht dat het Arnhems stappenplan van participatie volgens mij net in het voorjaar van 2023 is uitgekomen. Dus ik nodig alle partijen uit om naar deze casus te kijken als een participatie oefening om ervan te leren en vandaaruit zaken te verbeteren. Hierbij nodig ik de raadsleden nadrukkelijk uit om naar aanleiding van onze 4 presentaties te kijken of bijsturing door de raad kan plaatsvinden in de vorm een aantal maatregelen voor herstel.

"Na een participatieproces dat door bewoners niet als "vrij", maar als gemanipuleerd werd ervaren, stemde de gemeente in met nieuwe bijeenkomsten. In november 2022 kwamen de bewoners (unaniem met 40 bewoners uit de straat) met een door hen zeer breed gedragen, optimaal voorstel voor de inrichting van de straat. We hadden zelf een ontwerp bedacht waarin zoveel mogelijk parkeerplaatsen de knik én de 20 bomen overeind bleven**. In plaats van met ons in dialoog te gaan over ons ontwerp voorstel,** veegde de participatie wethouder dit voorstel van tafel omdat het volgens gemeentelijke regels (het bleek het CROW advies te zijn), niet zou kunnen, hetgeen niet waterdicht is zoals u weet.
In een volgende bijeenkomst (17 januari 2023) die alleen bestemd was voor nadere uitwerking van het door de gemeente eerder afgekondigde plan, werd een kleine groep bewoners in aanwezigheid van vele andere gemeenteraadsleden op het allerlaatste moment overvallen met een nieuw straatontwerp. Door één bewoner van de Parkstraat en de voorzitter van de wijk werkgroep verkeer op het laatste moment in elkaar gezet voorstel, dat leidde tot een sterke vermindering van parkeerplaatsen èn een sterke vermindering van bomen. Er was voor bewoners (aanwezig of afwezig) dus geen gelegenheid daarover te participeren. **Deze nieuw variant was dus niet afkomstig van de bewoners uit de straat**, zoals de wethouder in zijn memo meldt.
De wethouder benadrukte dat hij serieus naar deze variant zou kijken. Dat heeft hij gedaan, zich misschien niet genoeg realiserend dat geen enkele bewoner van de Prins Hendrikstraat had meegedacht aan DEZE variant! Hij is daarop verscheidene keren gewezen. In al zijn reacties vanaf toen bleef hij bij zijn standpunt dat dit "de wens van de bewoners" zou zijn geweest. Vervolgens **bracht vermoedelijk een gemeente- ambtenaar zonder enig overleg met bewoners nog een verandering aan in het plan, met als desastreus** gevolg dat de stoep aan één kant van de straat (de kant met huurwoningen, niet koopwoningen)zodanig werd versmald dat dit momenteel tot ernstige gebruikshinder leidt.
Deze stoep is geen 1.20 breed zoal de gemeente beweert, maar om precies te zijn 1 meter en 8 cm!! 3 stoeptegels van 30 cm en een rand van 18 cm die duidelijk lager ligt dan de stoeptegels en een extra gevaar vormt voor vallen. De rand aan de andere kant van de drie tegels ligt niet doorgetrokken langs de hele stoep en de stukken die er zijn, zijn verscholen onder struiken , dus hnie4trbruibaar als stoep.

Dagelijks staan er grote auto's met hun neus over de 18 cm rand van de stoep want de varkensruggen zijn verdwenen. We hebben foto's waar er nog maar 60 cm loopruimte is ! Bewoners trokken hierover emotioneel aan de bel bij de gemeente vanaf de aanleg! , maar kregen nul op rekest, waarbij de gemeente bleef beweren dat alles "conform de wens van de bewoners" zou zijn. Is het een ambtenaar die hier vanachter zijn bureau voor heeft gekozen? Die breedte stond ook niet in het zogenaamde laatste bewonersontwerp (1.50 of 1.80). Na uitvoering van het plan bleek de straat er gehandicapt en kaalgeschoren uit te komen. Waarvan de smalle stoep van 108 cm breed gewoonweg gevaarlijk is! Onnodig brede parkeerplaatsen, minder bomen (20 naar 6) , twee stenen velden op beide hoeken van de straat, strakke, kale lijnen."

Oorzaak
Wat is nu eigenlijk participatie? In alle definities kom je tegen dat '**participatie' meedoen is.**
Maar participatie betekent meer dan dat: nl. *actieve deelname*. Het is afgeleid van de Latijnse woorden *pars* (deel) en *cipere* (nemen).DEELNEMEN!
De gemeente Arnhem heeft afgelopen lente gekozen voor een Arnhems stappenplan participatie. Een particiatieladder zou je kunnen zeggen, waarin de participatie op 6 niveaus kan plaatsvinden. Helaas kan de wethouder en de gemeenteraad nog op ieder niveau interveniëren en besluiten tot hoever de participatie per project gaat.

1. Informeren!
2. Raadplegen!
3. Adviseren!
4. Meebeslissen
5. Samenwerken
6. Faciliteren

Mijn conclusie retrospectief: Dit participatieplan was nog niet geaccordeerd door de raad. Het participatieproces van de gemeente Arnhem, zoals wij die hebben ondervonden bevindt zich op de onderste trede van participatie (1)!. Namelijk het geven van informatie en ons als bewoners vertellen wat de gemeente voornemens is te doen. Vervolgens ontstond er een proces om ons te overtuigen van dat dit de juiste stappen zijn. Wij hebben als 'straat bewoners geprobeerd' dit participatieproces hoger de ladder op te duwen, namelijk door ' ongevraagd' te adviseren (niveau 3), en door zelfs met een eigen straatontwerp te komen. We brachten daarmee de projectgroep in verlegenheid, en dat was continu vice versa. Er was een ernstig gebrek in de proces communicatie. We hadden in gesprek moeten begrijpen op welk niveau de participatie plaats vond.

Tot slot een voorstel tot Concrete maatregelen voor herstel

Wij vragen hierbij nadrukkelijk aan de raad voor bijsturing in deze

- Het probleem van **de smalle stoep van 108 breed** die echt ernstig en gevaarlijk is.
- We zien verschillende mogelijkheden voor het alsnog bijplanten van wat bomen,
- daar willen we graag nog over in gesprek
- En we zouden toch nog graag 1 of twee fietsnietjes geplaatst hebben, maar niet vóór de ecologische tuin.

Wij willen graag nog in gesprek. Dankuwel.

AnneElise Saris, Arnhem 13 december 2023



Herinrichting Prins Hendrikstraat Zuid

Eunice Pleumeekers
Bewoner

Mei 2023

Onderzoeksbureau Atlas voor Gemeenten

Arnhem staat eindelijk eens op nummer één: stad is de aantrekkelijkste woonplek door natuur en water

POLL **Arnhem is de aantrekkelijkste groene stad van Nederland. De hoofdstad van Gelderland ligt niet alleen heel mooi, aan de rand van de Veluwe, maar heeft ook veel groen in de stad. Op een lijst van onderzoeksbureau Atlas voor Gemeenten staat de stad daarom op nummer 1.**

Redactie 24-05-23, 09:19 Laatste update: 24-05-23, 11:11

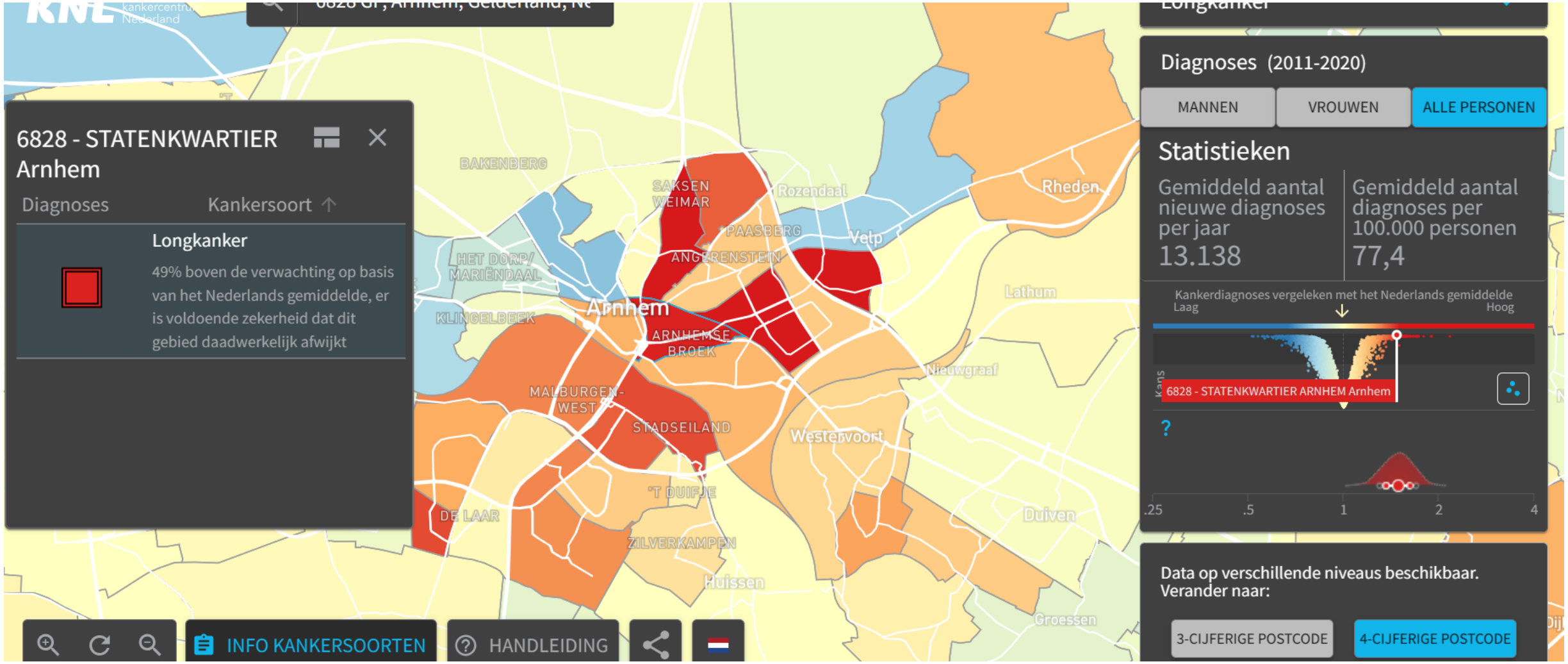


Combi van klimaatverandering en vergrijzing maken waarde van groen en blauw in de buurt groter

Ouderen zijn bijzonder gevoelig voor hitte-stress en zullen dus veel baat hebben bij koelere straten in een veranderend klimaat

- Atlas voor Gemeenten

De harde realiteit: in Statenkwartier is aantal longkankerdiagnoses 49% hoger dan verwacht op basis van Nederlandse gemiddelde



Bron: Kankeratlas van het Integraal Kankercentrum Nederland



6828 GP Arnhem

- Gemeentenaam: Arnhem
- Gebruiksdoel: woonfunctie
- Bouwjaar pand: 1983
- Energielabel pand: A

2. Leefomgevingskwaliteit

Fijnstof in de lucht (2021):	10 µg PM2,5 / m^3
Stikstofdioxide in de lucht (2021):	18 µg NO_2 / m^3
Geluid in de omgeving:	54 dB
Zomerhitte in de stad:	+ 1.9 °C t.o.v. landelijk gebied
Schaduwrijke bomen binnen 500 meter:	8% van het oppervlak
Groen binnen 500 meter:	28% van het oppervlak
Hoe donker is het 's nachts?:	293 zichtbare sterren

Bron: Atlas Leefomgeving

3. Buurtinformatie

Gemiddelde woningwaarde in 2022:	€ 345 000
Mate van stedelijkheid van de buurt:	Zeer sterk stedelijk
Aantal huisartspraktijken binnen 3 km:	13
Aantal kinderdagverblijven binnen 3 km:	36
Aantal basisscholen binnen 3 km:	17
Aantal supermarkten binnen 3 km:	30
Sport- en beweegmogelijkheden:	Goed
Afstand tot treinstation:	0.5 km
Afstand tot bushalte:	0.3 km
Afstand tot oprit hoofdweg:	2.4 km





Van 20 bomen naar...











Naar 6 bomen!!



Prachtige groene heg!

Resultaat Herinrichting Prins Hendrikstraat Zuid

Bumpers op de toch al veel te smalle stoep



Enorme steenvlaktes bij de kruisingen



Enorme parkeervakken in een grotere hoek







Ruimte over om aan de andere kant een bredere stoep te maken





Kortom het resultaat van 7 burgerparticipatie meetings:

In plaats van méér groen kregen we **VEEL MINDER GROEN.** Maar liefst **14 BOMEN MINDER**
Én dus **VEEL MEER STENEN**

In plaats van behoud van parkeerplekken kregen we **9 PARKEERPLEKKEN MINDER** waardoor er nooit plek is voor de deur.

We kregen **ENORME PARKEERVAKKEN** waar niemand op zat te wachten waardoor we nu aan 1 kant opgezadeld zijn met een **SMALLE STOEP MET OVERHANGENDE BUMPERS.**
De stoep is niet toegankelijk voor minder validen in een rolstoel of scootmobiel.

Zodra het groen in de voortuintjes groeit, wordt de stoep nog smaller. Dus verplicht snoeien. Leidt tot nog **MINDER GROEN.**

In ruil hiervoor mochten we de **KNIP IN DE WEG** behouden!

Prins Hendrikstraat Zuid Bewoners Optie 2

-Behoud Knik
-Plus 10%Groen erbij (door aanleg twee groene eilanden)
-Behoud van Parkeerplaatsen (min 2 of 4 parkeervakken, afhankelijk van keuze bewoners)
-Aansluiting groene eilanden op Binnentuin



BEHANDELRESULTAAT

18.45 – 20.15 uur: Informatief en Meningsvormend

Agenderingsverzoek Prinshendrikstraat Zuid

Portefeuillehouder:	Bob Roelofs

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Luurssen (Forum voor Democratie), Kumas (VVD), Aydemir (DENK), Weijers (D66), Snelting (Volt), De Groot (Partij voor de Dieren), Henzen (PVV), Van der Laak (Arnhem Centraal), Ait Chrif (PvdA), Prinsen (GroenLinks).
De fracties van SP, CDA, BurgerBelang Arnhem en ChristenUnie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouders Roelofs en Krol (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking
De vergadering is gestart met de informatieve fase. Tijdens de informatieve fase waren er vier insprekers aanwezig die hun bijdrage hebben gegeven. De raadskamer heeft daarna vragen gesteld aan de insprekers. De insprekers zijn bewoners van de Prins Hendrikstraat:

- Mevr. E. Pleumeekers
- Mevr. E. Peek
- Mevr. A. Saris
- Dhr. D. Zegwaart

Nadat de informatieve fase was afgerond is de meningsvormende fase gestart voor een debat tussen de raadskamer en het college. De eerste termijn aan de zijde van de raadskamer is afgerond.

Conclusie
De meningsvormende fase is niet afgerond. De voorzitter concludeert dat een hervatting nodig is, waarbij de volgende keer gestart kan worden met de beantwoording van de wethouder in eerste termijn.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

M. Noomen

Van: **Dick Zegwaart** <dickzegwaart@gmail.com>
Date: 15 december 2023
Subject: **Te smal trottoir zuidelijk deel Prins Hendrikstraat**
Aan: <g.luurssen@raad.arnhem.nl>

Beste Gino,

Mijn naam is Dick Zegwaart (bijna 78) en ik woon al ruim 29 jaar met heel veel plezier in de Prins Hendrikstraat 49-1… althans tot voor kort… nadat de groep prachtige Meibomen in ongeveer tien minuten tijds werd gesloopt. Daarmee verdween het prachtige karakter uit het zuidelijke deel van onze straat.

Mijn achtergrond in Arnhem
Twaalf jaar lang was ik radiojournalist bij Stadsomroep Arnhem, waarvan bijna tien jaar als eindredacteur van het radioprogramma *Arnhem Actueel.* Talloze radio-interviews gedaan met fractievoorzitters van de diverse politieke partijen in Arnhem, B&W, en ook daarbuiten zoals met Hubert Bruls van het CDA toen hij nog verkeerswethouder was van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen. Niet alleen politieke interviews maar ook interviews met politie, directies van grote instellingen en attractieparken, ziekenhuis Rijnstate toen minister Els Borst daar op inspectiebezoek was of toen cardioloog Pim van Lommel zijn boek *Eindeloos Bewustzijn* publiceerde, etc. Door die vele contacten en interviews heb ik in die periode (1998-2010) de stad behoorlijk leren kennen. Heel interessante tijd.

Mijn beperkingen
Eind juni 2010 ging ik met pensioen bij Stadsomroep Arnhem. Bijna anderhalf jaar later (november 2011) raakte ik door een hersenbloeding rechts *halfzijdig verlamd*. Dit duurde ruim twee maanden. Eerst drie weken in Rijnstate en aansluitend vier maanden revalidatie in Groot Klimmendaal. Na revalidatie hield ik twee problemen over: (1) weinig controle over mijn rechteronderbeen en (2) evenwichtsstoornis waardoor ik met een wandelstok moet lopen. Sindsdien is daarin geen verbetering opgetreden.
Begin vorig jaar (2022) kreeg ik last van de *ziekte van Graves*. Onderzoeken in Rijnstate wezen uit dat de schildklier *op hol* was geslagen. Halverwege het jaar was mijn vitale kracht vrijwel verdwenen. Toen de diagnose was gesteld en ik medicatie kreeg, knapte ik snel op. Eind oktober van dat jaar kreeg ik in het kader van die ziekte een bekende complicatie met de ogen waardoor ik ging *dubbelzien,* en dat is tot op heden zo. Om mijn zicht te verbeteren kreeg ik een *prisma* op het rechterglas van mijn bril, een handicap erbij dus. Vanwege deze toestanden was ik niet in staat om de *ontwikkelingen rond de herinrichting van onze straat* te volgen. Vorig jaar juni/juli kon ik nauwelijks 5 meter meer lopen. Ik moest alle energie waarover ik nog beschikte op mijn gezondheid richten.

Herinrichting van de straat
Dinsdag 20 februari 2022 werden de bomen in ons deel van de straat gekapt. Ik voelde pijn in mijn hart toen dat gebeurde. Ons deel van de straat was altijd een heel gezellig deel met die bomen en veel groen. Vanuit mijn woning keek ik uit op die karakteristieke bomen.

De bomen waren gekapt en we kregen er onlangs maar 6 kleine boompjes voor terug. Aan mijn kant van de straat werd bovendien een veel te smal trottoir aangelegd. Daardoor moest tuinbegroeiing grenzend aan of hangend over het nieuwe smalle trottoir flink worden teruggesnoeid. Dit veroorzaakte een enorme *verminking* aan de grote haag op het eind van de straat bij het kruispunt met de Boulevard Heuvelink, evenals bij mijn voortuin. Van de groene sfeer in de straat bleef weinig over, en het algemene beeld is nu een grote gele stenen- en tegelbrij...!

Het probleemtrottoir
In de *oude situatie* lagen trottoir en straat op gelijk niveau. Daardoor viel het smalle trottoir niet zo op omdat uitwijken naar het straatgedeelte heel gemakkelijk ging en het tamelijk smalle trottoir niet als zodanig werd beleefd. In de *huidige situatie* is er een aanzienlijk hoogteverschil tussen trottoir en straat waardoor het te smalle trottoir bijzonder opvalt en als zeer onveilig wordt ervaren…! Zelf ben ik al verschillende keren gevallen en op het straatgedeelte terecht gekomen. Van buurtgenoten hoor ik dezelfde verhalen.

Hoewel verantwoordelijk wethouder Bob Roelofs in zijn reactie naar mij (zie verderop) verklaart dat het nieuwe trottoir **120**cm breed is, blijkt dit geenszins het geval. Het trottoir is **108**cm breed, inclusief de stoepranden aan weerszijden. Daar de stoepranden enkele centimeters *lager* liggen dan de tegels, blijft een loopvlak over van **90**cm breed, 3 tegels dus. *Geparkeerde auto's* die tegen de trottoirrand staan steken met de linkerkant over het loopvlak waardoor dit nog smaller wordt. Optisch bezien ligt het te smalle trottoir ingeklemd tussen geparkeerde auto's en tuinhekken (dan wel begroeiing) en is eigenlijk nauwelijks meer dan een betegeld geitenpaadje...!

Melding aan gemeente Arnhem
Op vrijdag 21 april van dit jaar heb ik bij de gemeente gemeld dat het trottoir voor mij (en vele anderen) *onveilig* is omdat het veel te smal is, ook in vergelijking met het trottoir dat er voorheen lag. *Een tegel breder zou al veel verschil maken...!*
De melding kreeg het nummer **2041548** en werd op 26 april afgesloten door een bezoek van uitvoerend projectleider Rob Reinderhoff. Een vriendelijk contact dat van zijn kant een toezegging opleverde om voor mij een *struikelpunt* uit de weg te ruimen.

Struikelproblemen
Wat dagen eerder was ik gestruikeld over de stoeprand en kon me nog net vastgrijpen aan de grote fietsbeugel terzijde van het tegelpad naar de portiekdeur. Probleem is dat de overgang van het trottoir naar het tegelpad naar de portiekdeur een inzinking heeft doordat de tussenliggende trottoirbegrenzer wat lager ligt....! Met dit probleem heeft elk van de vijf ingangen tot het appartementencomplex te maken. Ook het hoger gelegen loopvlak van het trottoir levert een algemeen struikelprobleem op.

Wanneer ik een eind heb gelopen, om b.v. boodschappen te doen, dan raakt vooral de voet die verlamd is geweest vermoeid en gaat dan *slepen* met als gevolg struikelgevaar. Door de toezegging van Rob werd de dag erop het probleem min of meer geëgaliseerd met een trilmachine. Daar was ik content mee... edoch, het lost het grote probleem niet op.
Rob Reinderhoff gaf toe dat het trottoir volgens het aannemershandboek veel te smal is...!

Mailtjes naar en van wethouder Bob Roelofs
Op 8 mei van dit jaar stuurde ik de wethouder het een mailtje waarin ik even terug keek naar de jaren dat ik hem vaak interviewde voor de stadsradio, en anderhalf jaar naar mijn pensioen een hersenbloeding kreeg, met alle gevolgen van dien. En vele jaren later de ziekte van Graves kreeg. Kortom, ik schetste de wethouder niet alleen de achtergronden van mijn huidige beperkingen, maar ook over de problemen met het veel te smalle trottoir, de onvrede erover in de buurt, en dat het belang van algemene veiligheid er niet mee is gediend…!

Van: **Bob Roelofs** <bob.roelofs@arnhem.nl>
Date: di 9 mei 2023 om 14:56
Subject: RE: Afspraak voor onderhoud
Aan: **Dick Zegwaart** <dickzegwaart@gmail.com>

Hallo Dick, wat heb jij veel meegemaakt de afgelopen tijd. Zwaar en erg vervelend, snap jouw zorgen dus ook helemaal. Wat betreft jouw straat: fijn om te horen dat Rob meteen de struikelplek aangepakt heeft. De inrichting van de straat is het resultaat van een lang participatieproces. De inwoners benadrukten het belang van de knik, hoorde bij hun identiteit. Daarnaast de wens voor goede parkeerplekken, meer groen en natuurlijk de vervanging van de riolering. Uiteindelijk was de breedte van de trottoirs een lastige afweging. Er is gekozen voor de ene kant 180 cm en de andere kant 120 cm.

Dick, ik hoor uit jouw straat wisselende geluiden, dat weet ik na het bijwonen van een aantal bijeenkomsten als geen ander. Het is wel de keuze die gemaakt is en zo wordt de straat nu ook verder ingericht. Als wethouder Openbare Ruimte en ook als wijkwethouder ligt het Spijkerkwartier mij zeer aan het hart. Ik zal ook de komende tijd de ontwikkelingen blijven volgen.

Ik wens jou sterkte en we komen elkaar ongetwijfeld weer tegen.

Met vriendelijke groet,

Bob Roelofs

Wethouder

Koningstraat 38
6811 DG Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Mobiel

06 52801936

e-mail
bob.roelofs@arnhem.nl
internet

www.arnhem.nl

Vraagtekens
De wethouder geeft aan dat hij volgens de uitkomsten van de bewonersparticipatie heeft gehandeld. Dat is niet helemaal correct. Juister is om te zeggen dat het maar om enkele bewoners (?) gaat die dit er hebben doorgedrukt. De beslissing van de wethouder is *beslist niet* in het *Algemeen Belang...!*
Ook de 120cm trottoirbreedte klopt niet..... (zie hiervoor). Ik nam me voor om uit te zoeken of de trottoirbreedte binnen de bebouwde kom WETTELIJK is voorgeschreven...?

Onderzoek
Voor zover ik heb kunnen nagaan bestaan er geen wettelijke bepalingen waaraan een trottoir moet voldoen. Wel bestaan er criteria en richtlijnen voor voetpaden en trottoirs binnen de bebouwde kom. De minimale breedte voor een trottoir is 1,80 meter met een obstakelvrije doorgangsbreedte van 1,50 meter, die minimaal nodig is voor alle gebruikers inclusief *mindervaliden*. Aanbevelingen en richtlijnen zijn te vinden in het *Handboek voor toegankelijkheid* en het *Bouwadvies toegankelijkheid.* Het CROW is een nationaal kennisplatform voor infrastructuur, verkeer en openbare ruimte dat publicaties uitgeeft over de ASVV-2021 normen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom.
Conclusie: In ons straatgedeelte voldoet 1 trottoir aan de hierboven vermelde norm, het tegenoverliggende trottoir (*de kant waar ik woon...*) echter bij lange na niet...!

Onbedoelde beeldvertekening
De gehele situatie in ogenschouw nemend, is het beeld van het zuidelijk deel van de Prins Hendrikstraat een afspiegeling van het landelijke beeld dat *de rijken steeds rijker worden en de armen steeds armer*...! Waarschijnlijk is dit onbedoeld, maar het ziet er wel zo uit...!
De duurdere panden aan de overkant hebben een riant ruim trottoir waardoor het trottoir aan onze kant waar de mensen wonen die minder te makken hebben -- kleiner uitvalt ten gunste van de rijkere overkant...! Ook de trottoirrondingen hadden wat kleiner gemogen.

Straatgenoten *Charlie Cappetti* en *Sasha Barraud* hebben vanuit een rijdende de gehele Prins Hendrikstraat gefilmd voordat die op de schop ging, een nostalgische filmimpressie van drie minuten.

Hoe nu verder...?
Wat resteren zijn vooral vragen en opmerkingen. Wat kan de gemeenteraad nog dien? En de bewoners? Kunnen grote verhuiswagens nog wel door de straat...? En de brandweerwagens, indien nodig...? En de ambulance als iemand met spoed naar het ziekenhuis moet...? Bezoek krijgen van een familielid in een scootmobiel?
Wat als een van de bewoners van het appartementencomplex onverwachts en onverhoopt gebonden raakt aan een rolstoel...? Moeten die dan gaan verhuizen?
Hebben de betreffende gemeenteambtenaren dit alles wel goed doordacht?

Dick Zegwaart
(Een verontruste bewoner aan het te smalle trottoir.)

De foto’s staan in loopvolgorde van hoek Parkstraat naar hoek Boulevard Heuvelink.
Het grootste deel van deze stoep is 1.08 cm breed met 1 rand aan de straatkant. Er zijn kleinere stukken stoep die variëren van 1.28-1.35 cm met dubbele rand of rand plus 3,5 stoeptegel. De stoep is heel grillig aangelegd.



















































Arnhemse Koerier
voor en door u gemaakt
INFORMEERT
INSPIREERT
AMUSEERT
OPLAGE 63.000

11
6

CURIEUZE CADEAUTEN VOOR SCHULDHULPMAATJES
WIJKBEWONERSTER SCHRIJFT EIGEN BOEK
RUBRIEK RECEPT VAN DE WEEK
SAMENGEKT MET MUZIEK VAN SCHUMANN

Gemeente Arnhem gaat aan de slag met de 3-30-300-regel

'We zetten flink in op vergroenen van onze stad'

ARNHEM – Vanuit elke woning 3 bomen zien, 30% van de buurt in de schaduw van bomen en binnen 300 meter van elke plek een parkje. Dat is de 3-30-300-regel. Door klimaatverandering wordt de wereld steeds warmer. Daarom is het van belang dat buurten voldoende bomen hebben om te zorgen voor verkoeling. Met de 3-30-300-regel wil Gemeente Arnhem monitoren waar buurten al voldoen en waar nu nog een slag te slaan hebben.



Samen aan de slag voor een groener Arnhem. (Foto: Maarten van der Wolf)

Wethouder Cathelijne Bouwkamp: "In Arnhem zetten we flink in op het vergroenen van onze stad. Van wijken en buurten met te weinig groen maken we plannen voor een aantrekkelijke, groene en gezonde omgeving die klaar is voor de extremere weersomstandigheden van de toekomst." Aan de hand van verschillende data, waaronder luchtfoto's, is bepaald of de Arnhemse wijken en buurten aan de groen-norm voldoen. Met name op het gebied van bomen zijn verspreid over de stad nog knelpunten aanwezig. In sommige gevallen zijn er te weinig bomen, terwijl op andere locaties de bomen nog jong en klein zijn of de omstandigheden om te groeien niet voldoende zijn.

In een groot deel van Arnhem is een park, speeltuin of ander stuk groen op korte afstand aanwezig, zoals met de 300-regel bedoeld is. Tegelijkertijd zijn er ook plekken die hier nog niet voldoende op scoren. Met name in Het Arnhemse Broek en Kronenburg en omgeving is dat het geval. Deze gebieden krijgen een hoge prioriteit bij het nemen van vergroeningsmaatregelen. Hierbij wordt gekeken naar wijkgroendagenda's en bij grote projecten zoals Spoorzone en Kronenburg wordt rekening gehouden met deze norm.

In gebieden die al voldoen aan de 300-regel kijkt Arnhem de komende tijd kritisch naar de gebruiksmogelijkheden van het groen. De gemeente zet in op het verbeteren van de kwaliteit van het bestaande groen wanneer het nog niet voldoende geschikt is voor sporten, recreëren en spelen.

Titel/onderwerp: # Raadsvoorstel "Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving"

Raadsadviseur: W. Lammers Telefoonnr: 377 2581 Willem.Lammers@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Ronald Gubbens
Portefeuillehouder:	Cathelijne Bouwkamp	Telefoonnr:	+31625776512
		E-mailadres:	ronald.gubbens@arnhem.nl
Doel activiteit	Informerend (I)		
Toelichting	**Inhoud** Het college stelt voor de gebiedsvisie voor Schaapsdrift en omgeving vast te stellen. Met de gebiedsvisie wilt het college dit gebied nog meer het karakter geven van een levendige en groene autoluwe stadsbuurt waar oud en nieuw verweven zijn. De gebiedsvisie is de toekomstvisie voor Schaapsdrift e.o. Hierin leggen we de ruimtelijke, functionele en programmatische hoofdrichting vast voor de ruimte, functies en verschillende programma's. **Aandachtspunten** - Om de gebiedsvisie mogelijk te maken kunnen niet alle woningen in het gebied behouden blijven. In totaal gaat het om 25 woningen, waarvan 3 koopwoningen en 22 huurappartementen. Daarnaast gaat het ook om 48 sociale huurappartementen van het wooncomplex Tuinstede van Vivare. Mogelijk heeft het plan ook invloed op de 180 zorgwoningen van Vreedenhoff van Innoforte. - De gebiedsvisie stelt voor om 450 woningen toe te voegen, waarvan 30% sociale huur en 36% betaalbaar. - Er wordt voorgesteld om een lagere parkeernorm te hanteren dan het huidige beleid, met als reden dat het vlakbij het station Presikhaaf ligt. - Voor de ontwikkeling van het gebied is een risico-inschatting gemaakt, met daarbij wat de kosten van beheersmaatregelen zijn. Dit leidt tot een risicobedrag van € 4,5 mln. Zie het raadsvoorstel voor meer informatie.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Start en afronding van de informatieve fase		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	<u>Informatieve fase</u> De informatieve fase bestaat uit twee onderdelen: 1. Een technische briefing door de stedenbouwkundige van Ziegler I Branderhorst 2. Een rondetafelgesprek **1. Technische briefing** De raadsleden Groot en Neutkens hebben aangegeven behoefte te hebben aan een technische briefing van de stedenbouwkundige van Ziegler I Branderhorst die betrokken is bij de totstandkoming van de gebiedsvisie. De stedenbouwkundige zal een presentatie geven. Na afloop van die presentatie is het mogelijk voor raadsleden of fractievolgers om technische vragen te stellen. **2. Rondetafelgesprek** Ten tijde van het publiceren van de agenda zijn er vijf aanmeldingen ontvangen om in te spreken. De verwachting is dat er mogelijk nog meer insprekers zich zullen melden. Daarom zal naar verwachting een rondetafelgesprek plaatsvinden. Insprekers hebben dan twee of drie minuten de tijd om zich voor te stellen en de belangrijkste boodschap over te brengen aan de raad. Vervolgens is er ruimte voor een open gesprek tussen de		

	raadsleden en de insprekers. Op basis van het aantal aanmeldingen om in te spreken wordt de tijd van de technische briefing bepaald, zodat er altijd voldoende tijd over blijft voor het rondetafelgesprek.			
Bijlagen				

Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving'			
Gebiedsvisie (inclusief beantwoording vragen concept gebiedsvisie)			
Financiële bijlage GEHEIM			
Risicoanalyse bijlage GEHEIM			
Stappenplan sociaal maatwerk			
Intentieovereenkomst Gemeente en Innoforte			

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 3996407

Onderwerp: Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving

Kernboodschap

Schaapsdrift en omgeving (e.o.) is een wijk waar wonen en werken met elkaar verweven zijn. Met de gebiedsvisie willen we dit gebied nog meer het karakter geven van een levendige en groene autoluwe stadsbuurt waar oud en nieuw verweven zijn. De gebiedsvisie is de toekomstvisie voor Schaapsdrift e.o. Hierin leggen we de ruimtelijke, functionele en programmatische hoofdrichting vast voor de ruimte, functies en verschillende programma's.

Voorstel

1. De gebiedsvisie voor Schaapsdrift en omgeving vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de financiële consequenties van de gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving, passend binnen de totale gebiedsexploitatie van de Spoorzone Arnhem-Oost (zie geheime bijlage) die naar verwachting in het voorjaar van 2024 aan u ter vaststelling zal worden voorgelegd.
3. Kennis te nemen van het collegebesluit bij de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost de rentelasten en -baten toe te rekenen op basis van projectfinanciering.
4. Kennis te nemen van de uitgevoerde risicoanalyse (zie geheime bijlage) behorend bij de gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving.
5. Kennis te nemen van het bijgevoegde 'Stappenplan sociaal maatwerk'

Inleiding

Schaapsdrift e.o. is een buurt waar wordt gewoond en gewerkt. Wij willen de buurt verder versterken en beter maken en hopen dit met de gebiedsvisie te kunnen realiseren. Voor bestaande bewoners en voor nieuwe bewoners.

Bij het maken van afwegingen hoort ook het nemen van moeilijke beslissingen. Dat is hier zeker het geval. Volgens de gebiedsvisie zijn er namelijk een aantal woningen die niet behouden kunnen blijven. Dit is een moeilijke boodschap. Dit is ook terug te lezen in de reacties op de concept gebiedsvisie. We willen dan ook na het vaststellen van de gebiedsvisie in gesprek met de getroffen bewoners om met inachtneming van de wettelijke regeling met bewoners tot afspraken te komen.

De gemeente Arnhem wil tussen 2020 en 2040 16.000 nieuwe woningen aan de stad toevoegen. Die zijn hard nodig om de groei aan inwoners op te kunnen vangen, zo is ook beschreven in de

Gemeente Arnhem

ontwerp woonvisie (oktober 2023). We willen woningen bouwen, maar ook het evenwicht van Arnhem als stad behouden. Ook zijn er veel regels die bouwen buiten de stad lastig maken. Daarom kiezen we ervoor om binnen de bestaande stad te bouwen. Dat wordt ook wel verdichten genoemd. In de (ontwerp-)Omgevingsvisie Arnhem 2040 is onder andere gekozen voor het verdichten rondom OV-knooppunten. Station Arnhem Presikhaaf is zo'n OV-knooppunt. Het station wordt verder ontwikkeld naar een dynamisch knooppunt waar de bereikbaarheid wordt versterkt en ruimte is voor de ontwikkeling tot een aantrekkelijk woon- en werkgebied. Dat is een belangrijke reden én kans voor deze ontwikkeling.

Het gebied waarvoor de wet voorkeursrecht gemeente van toepassing is kan worden aangepast na het vaststellen van de gebiedsvisie. Aangezien na 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking treedt zal het besluit tot intrekking van de wet voorkeursrecht gemeente voor een deel van het gebied door de gemeenteraad genomen moeten worden. Hiertoe krijgt u een raadsvoorstel na het vaststellen van de gebiedsvisie.

Beoogd effect

Met de gebiedsvisie willen we dit gebied en het bestaande karakter ervan versterken en aanvullen tot een levendige, autoluwe en groene stadsbuurt waarbij we circa 450 woningen toevoegen.

Argumenten

1.1	*De gebiedsvisie past binnen de Omgevingsvisie*
	De vastgestelde omgevingsvisie beschrijft de buurt Schaapsdrift e.o. als een onderzoekslocatie voor het ontwikkelen van een woon-werkmilieu met (flex-)wonen, en voorzieningen. Ook station Presikhaaf is aangemerkt als een station dat moet veranderen in een dynamisch knooppunt waar verschillende middelen van vervoer bij elkaar komen. In de gebiedsvisie wordt de openbare ruimte rondom het station Presikhaaf aangepakt en worden onderzoeksrichtingen, zoals een overkapping, de verbetering van de toegankelijkheid en de aansluiting naar de HAN benoemd voor het nog verder verbeteren van het bestaande station. Deze richtingen worden in het vervolg opgepakt met ProRail en de Nederlandse Spoorwegen.
1.2	*De gebiedsvisie past binnen de ontwerp woonvisie*
	De ontwerp woonvisie gaat in op het tekort aan woningen in de gemeente Arnhem. Tussen 2020 en 2040 moeten er ca. 16.000 woningen worden gerealiseerd. Hierbij is er vooral behoefte aan betaalbare woningen. De gebiedsvisie voorziet in het toevoegen van ca. 450 woningen waarbij wij het Arnhemse beleid als uitgangspunt hanteren. Er wordt 30% sociale huurwoningen gerealiseerd en 36% betaalbare woningen.
1.3	*De gemeenteraad heeft amendement (23A13) Toekomstperspectief Schaapsdrift en omstreken vastgesteld*

	De raad heeft 31 mei jl. in haar amendement extra kaders vastgesteld voor de gebiedsvisie en de startnotitie ter kennisgeving aangenomen. De raad heeft als belangrijkste kader meegegeven om de bestaande bouw als uitgangspunt voor de ontwikkeling van de buurt te nemen en zo snel mogelijk duidelijkheid te geven aan de bewoners. Er is zorgvuldig gestudeerd en overleg geweest met de buurt, woningbouwcorporatie Vivare, zorginstelling Innoforte, andere eigenaren in het gebied en ProRail. Hieruit is deze gebiedsvisie gekomen die duidelijkheid geeft aan alle belanghebbenden. Dit betekent helaas wel dat de gebiedsvisie grote consequenties heeft voor sommige bewoners.
1.4	*In de gebiedsvisie is het voornemen opgenomen om de parkeernorm te verlagen ten opzichte van het bestaande parkeerbeleid*
	Wij streven voor dit gebied naar een lage parkeernorm. Dit is belangrijk om de voor de verstedelijking noodzakelijke mobiliteitstransitie te bereiken en geeft daarnaast de mogelijkheid om verblijfsruimte te creëren en groen toe te voegen. Op deze wijze willen we een gezonde en aantrekkelijke openbare ruimte realiseren. Omdat de buurt een station heeft en nieuwe woningen in nabijheid van het station komen te staan, is het mogelijk om de mobiliteitstransitie vorm te geven en te werken met een lage parkeernorm. In de gebiedsvisie is dan ook het voornemen opgenomen om te werken met lagere normen dan het huidige beleid. Dit is ook conform de omgevingsvisie die op dit moment in de gemeenteraad wordt besproken en waarover de raad binnenkort een besluit zal nemen. Een definitief besluit hierover zal bij het omgevingsplan worden genomen, nadat het duurzaam mobiliteitsplan en het nieuwe parkeerbeleid door de gemeenteraad is vastgesteld.
2.1	*De ambities uit de gebiedsvisie hebben financiële consequenties*
	De financiële vertaling van de gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving is doorgerekend en gekeken is of hiervoor dekking aanwezig is. Zie hiervoor de financiële paragraaf en de geheime bijlage.
3.1	*Het college heeft besloten voor de bepaling van de rentekosten projectfinanciering toe te passen voor de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem-Oost*
	De financiële verordening staat in uitzonderingsgevallen (ter beoordeling van het college) financiering toe op basis van aparte projectfinanciering. De gebiedsexploitatie maakt gebruik van projectfinanciering voor de totale gebiedsontwikkeling Spoorzone Arnhem-Oost. Bij projectfinanciering worden alle financieringsstromen, inkomsten, uitgaven en benodigde leningen, administratief losgeknipt van de financieringsstromen van de rest van de organisatie. Daarmee worden de leningen die nodig zijn voor de financiering van Spoorzone Arnhem Oost afzonderlijk afgesloten, in plaats van dat de benodigde leningen meelopen in de leningen die worden afgesloten om aan de totale financieringsbehoefte van de gemeente te voldoen. Omgekeerd geldt dit ook voor de (subsidie)inkomsten die met het project samenhangen. Deze worden apart gezet van de overige financieringsmiddelen van de gemeente, waardoor het rentevoordeel hierover, zolang deze niet volledig zijn uitgegeven, ten gunste komt van het project in plaats van het treasuryresultaat.

	Het Rijk maakt haar bijdrage aan het project bij de start van het project reeds over. Deze inkomsten kunnen echter boekhoudkundig pas aan het eind van het project ten gunste van het project worden gebracht. Hierdoor ontstaan, gedurende de looptijd van het project, een aantal voor- en nadelen als gevolg van de renteberekening. Door het toepassen van projectfinanciering kunnen deze voor- en nadelen binnen het project met elkaar verrekend worden. Daarmee worden de totale rentekosten van het project bepaald door de marktrente in plaats van de omslagrente. Hierdoor worden de reële rentekosten aan het project toegerekend. Zonder projectfinanciering zouden de rentevoordelen en -nadelen jaarlijks afzonderlijk met het project verrekend moeten worden. Zonder deze verrekening zou er per saldo een voordeel op het treasuryresultaat ontstaan en een nadeel voor het project. Met projectfinanciering is deze jaarlijkse afrekening niet nodig wat de administratieve lasten beperkt. De omvang van de financiering van Spoorzone Arnhem Oost heeft tijdelijk een significante invloed op de financieringsbehoefte van Arnhem als geheel. Dit komt doordat eerst de gebiedsontwikkeling gefinancierd moet worden voordat deze inkomsten genereert. Door deze stromen af te zonderen van de rest van de projecten, wordt de omslagrente van de overige projecten hierdoor niet beïnvloed. Hiermee worden ongewenste fluctuaties in de omslagrente voor de overige projecten gedurende de uitvoering van het project vermeden. Wanneer in de financiering zou worden voorzien gezamenlijk met de totale financieringsbehoefte blijft er tot het eind van het project een renterisico bestaan doordat ieder jaar apart in de financieringsbehoefte wordt voorzien. Met de projectfinanciering wordt in het tweede jaar van het project in de gehele financieringsbehoefte van het project voorzien. Daarmee is het renterisico voor de rest van de looptijd miniem..
4.1	*De ambities uit de gebiedsvisie brengen ook risico's met zich mee.* Het aangaan van een ontwikkeling brengt risico's met zich mee. Zoals met de raad afgesproken wordt voor iedere nieuwe ontwikkeling ook een onafhankelijke risicoanalyse uitgevoerd. Deze is als geheime bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. In de kanttekeningen bij dit raadsvoorstel wordt hier nader op ingegaan.
3.1/ 4.1	*Het college heeft geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, gelezen in combinatie met artikel 5.1, tweede lid, onder b, van de Wet open overheid* De gebiedsexploitatie voor de Spoorzone en die voor Schaapsdrift en omgeving als onderdeel daarvan en de risicoanalyse zijn geheim verklaard omdat openbaarmaking hiervan zou leiden tot het schaden van de economische en financiële belangen van de gemeente. Over de diverse gebiedsexploitaties vinden gesprekken plaats met allerlei belanghebbenden om te komen tot afspraken over verwervingen, zelfrealisatie etc. Het kenbaar maken van de bedragen waarmee de gemeente rekent en de risico's die de gemeente hierbij ziet, tast de

	onderhandelingspositie van de gemeente aan. Ook is er in de financiële bijlage informatie opgenomen over investeringen die aanbesteed moeten worden, waarbij het openbaar maken van deze bedragen de financiële en economische positie van de gemeente schaadt. Deze geheimhouding is opgelegd voor de duur van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone (naar huidige inschatting tot en met 2030).
5.1	*Stappenplan sociaal maatwerk is nodig voor het vervolg na vaststelling van de gebiedsvisie*
	Na de vaststelling van de gebiedsvisie start ook het traject om met de grondeigenaren van het bedrijventerrein te praten over de grond benodigd voor de realisatie. Dit geldt natuurlijk ook voor de eigenaren en bewoners van woningen die niet behouden kunnen blijven. Dit is een traject dat zorgvuldig doorlopen moet worden. Daarom is een stappenplan sociaal maatwerk opgesteld. Elk gesprek zal middels maatwerk worden gevoerd om zo met de verschillende persoonlijke belangen goed om te kunnen gaan.

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Niet alle bestaande woningen kunnen worden behouden*
	Deze gebiedsvisie bevat het voorstel om het gebruik van de grond van 6 particulier verhuurde panden, 1 twee-onder-een-kapwoning en 1 bedrijfswoning waarvan de bewoners ook de eigenaren zijn, niet te behouden. Dit betekent dat het plan vraagt om de verwerving (aankoop) van deze woningen en panden. In totaal gaat het om 25 woningen waarvan 3 koopwoningen en 22 huurappartementen. Het gaat daarnaast ook om het wooncomplex Tuinstede van Vivare met 48 sociale huurwoningen. Innoforte studeert op dit moment nog op een definitief plan voor Vreedenhoff met 180 zorgwoningen. Na het vaststellen van de gebiedsvisie zal met alle eigenaren en huurders op minnelijke basis getracht worden om tot overeenstemming te komen om het onroerend goed aan te kopen. Met Innoforte is inmiddels een intentieovereenkomst gesloten over de samenwerking tussen beide partijen aan een gezamenlijk plan dat past binnen de gebiedsvisie.
1.2	*Er zijn veel reacties binnengekomen op de ontwerp gebiedsvisie*
	Op 24 oktober jl. is tijdens een informatieavond de concept gebiedsvisie gepresenteerd aan belanghebbenden. Er zijn hierna veel reacties binnengekomen op onder andere het niet behouden van de woningen. Bij de gebiedsvisie zijn deze reacties bijgevoegd met de beantwoording en hoe deze reacties zijn meegenomen. Feit blijft dat de gebiedsvisie door onder andere de bewonersvereniging tot behoud van Schaapsdrift en omgeving niet wordt gesteund. Zij hebben als belangrijkste uitgangspunt dat alle woningen behouden moeten blijven en daarin voorziet deze gebiedsvisie niet.
2.1	*Er is nog geen bestemmingsplan/omgevingsplan*
	Met het vaststellen van de gebiedsvisie ontstaat er meer duidelijkheid over de ontwikkeling van Schaapsdrift e.o.. De volgende stap is het opstellen en vaststellen van het

	omgevingsplan. Aangezien de Wvg loopt tot 31 mei 2025 zal deze alleen verlengd kunnen worden door een ruimtelijk besluit zoals het vaststellen van het omgevingsplan. We onderzoeken of de nieuwe omgevingswet met de nieuwe planvorm Programma een rol kan spelen. Voor die percelen waarvoor het voorkeursrecht is ingetrokken mag er binnen 2 jaar geen nieuw voorkeursrecht op dezelfde grondslag worden gevestigd.
3.1/ 4.1	*Een gebiedsontwikkeling van Schaapsdrift en omgeving brengt risico's met zich mee*
	Een langjarige en omvangrijke ontwikkeling als Spoorzone Arnhem-Oost brengt nieuwe risico's met zich mee en daarmee ook risico's die specifiek gelden voor de ontwikkeling van Schaapsdrift en omgeving. Het uitvoeren van goed risicomanagement is van groot belang. Om het proces van risicomanagement goed invulling te geven is er een risicoanalyse voor Schaapsdrift en omgeving uitgevoerd. In de geheime bijlage zijn de uitkomsten van deze risicoanalyse weergegeven in de vorm van een risicoregister. De risico's en beheersmaatregelen zullen doorlopend worden gemonitord en daar waar nodig bijgestuurd. De raad zal over de voortgang via de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) en de najaarsrapportage worden geïnformeerd. De risico's zijn (deels) ook gekwantificeerd, wat zich vertaalt in een beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit. Een andere ontwikkeling is dat we, zoals benoemd in de Begroting 2024, onderzoeken of de bestaande methodiek voor het bepalen en kwantificeren van de risico's voor grondexploitaties nog passend is bij een actiever grondbeleid en de gebiedsontwikkelingsopgaven van de gemeente Arnhem. Dit met de bedoeling om voortdurend tot een zo realistisch mogelijke inschatting van risico's en beslag op de weerstandscapaciteit van het grondbedrijf en de gemeente te komen. Het onderzoek is in de afrondende fase en de intentie is om met ingang van de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) 2023 een gewijzigde methodiek te gaan toepassen, waarbij deze ook zal worden toegelicht. In de Begroting 2024 is het risicoprofiel voor heel Spoorzone Arnhem-oost ingeschat op €20 miljoen. Eigenlijk bedroeg het risicoprofiel op basis van de bestaande methodiek voor de Spoorzone als geheel bij het opstellen van de begroting €5 miljoen. Omdat op dat moment de plannen nog niet gedetailleerd bekend waren en de huidige methodiek uitkomsten gaf die opvallend laag waren, is op basis van referenties toch een inschatting van het risicoprofiel gemaakt van €20 miljoen. Inmiddels zijn de business cases voor de gebiedsvisies verder uitgewerkt, waardoor het mogelijk is om het risicoprofiel voor de Spoorzone specifieker te bepalen. De gewijzigde methodiek in combinatie met de gedetailleerdere uitwerking van de plannen voor de gebieden Rijnpark en Schaapsdrift en omgeving leidt tot een inschatting van het risicoprofiel van €16,5 miljoen. Voor de berekening van het risicoprofiel voor heel Spoorzone Arnhem-oost moet het risicoprofiel van gebied Presikhaaf 3 hier nog aan toegevoegd worden. Er is een inschatting gemaakt van het risicoprofiel voor de deelgebieden afzonderlijk, waarbij het goed is aan te geven dat door de verwevenheid van de bereikbaarheidsmaatregelen met

de diverse gebiedsexploitaties binnen de deelgebieden, dit op deelgebiedsniveau een benadering is[1].

Op basis van de gewijzigde methodiek is voor Schaapsdrift en omgeving vooralsnog een risicobedrag van € 4,5 miljoen ingeschat.

Tot aan het moment dat de gebiedsexploitaties van de deelgebieden worden vastgesteld en deze meelopen in de FJP, blijven we uitgaan van de eerdere inschatting van € 20 miljoen beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit voor Spoorzone als geheel.

Participatie

Deze gebiedsvisie is een uitkomst van verschillende eerdere stappen. Eerst zijn de opgaven, uitgangspunten en te onderzoeken thema's in een startnotitie beschreven. De gemeenteraad heeft op 31 mei 2023 deze startnotitie voor kennisgeving aangenomen en een wijziging (amendement) voorgesteld. Daarna zijn er vier informatieavonden en gesprekken geweest met belanghebbenden over de invulling van de gebiedsvisie. Ook is er apart nog een informatiemoment geweest voor de bewoners van de twee complexen van Vivare: Tuinstede en Casimirstate. Op 24 oktober is de concept gebiedsvisie gepresenteerd aan belanghebbenden. Zij hebben hun reacties kunnen geven en deze zijn beantwoord en meegenomen in de voorliggende gebiedsvisie. Naast deze momenten is er twee keer per week een spreekuur in de wijk waar regelmatig belanghebbenden langskomen. Ook hebben er verschillende individuele gesprekken plaatsgevonden.

Financiën

In de begroting 2024 zijn middelen gereserveerd voor de gebiedsexploitatie van Spoorzone Arnhem Oost. De verwachting is dat we hiermee, samen met het Rijk en de provincie, tot een sluitende businesscase kunnen komen.

De drie gebiedsvisies (Schaapsdrift en omgeving, Rijnpark en Presikhaaf 3) hangen nauw met elkaar samen. De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daarnaast wordt bij de bepaling van de rentekosten uitgegaan van projectfinanciering voor Spoorzone Arnhem Oost als geheel. Vanwege deze verwevenheid van de verschillende onderdelen van de gebiedsexploitatie zal de verwerking van de gebiedsexploitatie in de begroting middels een separaat raadsvoorstel in zijn geheel plaatsvinden nadat de afzonderlijke gebiedsvisies voor Schaapsdrift en omgeving, Rijnpark en Presikhaaf 3 door u zijn vastgesteld. De drie gebiedsexploitaties geven de financiële onderbouwing van de desbetreffende gebiedsvisies. Om de nu voorliggende gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving vast te kunnen stellen, wordt in de geheime bijlage aangegeven welk deel van de totale gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost betrekking heeft op Schaapsdrift en omgeving. In de geheime bijlage wordt daarna uitgebreider ingegaan op de gebiedsexploitatie Schaapsdrift en omgeving.

[1] De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daartoe is op basis van de hiervoor gebruikelijke systematiek een toerekening gedaan naar ieder deelgebied. Het risico van een bereikbaarheidsmaatregel die aan meerdere gebiedsexploitaties wordt toegerekend kan daarmee niet per deelexploitatie precies worden bepaald. Daardoor is het risicoprofiel dat hier voor het deelgebied weergegeven wordt een benadering. Bij het vaststellen van de totale gebiedsexploitaties kan wel een totaal risicoprofiel worden gegeven.

Uitvoering

De gebiedsvisie past niet in het geldende bestemmingsplan. Met de inwerkingtreding van de Omgevingswet per 1 januari 2024 zal de uitwerking van de gebiedsvisie ook onder deze wet vallen. Dit betekent dat de gebiedsvisie in een omgevingsplan uitgewerkt zal worden. Na de vaststelling van de gebiedsvisie zal gewerkt worden aan het stedenbouwkundig plan, omgevingskwaliteitsplan en het ontwerp omgevingsplan. De planning is dat deze in het derde kwartaal van 2024 afgerond zullen worden door middel van een besluit in het college. Het ontwerp omgevingsplan zal daarna ter visie worden gelegd. Het definitieve omgevingsplan zal in 2025 aan de gemeenteraad ter besluitvorming worden aangeboden.

Met het vaststellen van het omgevingsplan of bij het nemen van een ander ruimtelijk besluit wordt de termijn van het voorkeursrecht verlengd. De eindtermijn van de gevestigde Wet voorkeursrecht gemeenten is 31 mei 2025.

Communicatie

Na vaststelling van de gebiedsvisie moet een omgevingsplan en een stedenbouwkundig plan worden gemaakt. Het is zeer belangrijk om hierbij de buurt te blijven betrekken. Dit betekent dat wij op verschillende niveaus met de verschillende belanghebbenden communiceren:

- Met de grondeigenaren zullen de gesprekken over de ontwikkeling worden opgestart.
- Met de betrokken partijen zoals ProRail worden de lopende gesprekken voortgezet om tot een stedenbouwkundig plan te komen.
- Met bewoners en ondernemers zullen we zowel in het algemeen als per buurt/ straat overleg voeren over het stedenbouwkundig plan. Soms vraagt een detailontwerp een gesprek met direct omwonenden en soms moet het plan algemeen met alle betrokkenen worden besproken.

Voor deze volgende fase zal het bestaande communicatieplan worden aangepast om de planning en de overleggen precies vast te leggen.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Gebiedsvisie (inclusief beantwoording vragen concept gebiedsvisie)
- Financiële bijlage GEHEIM
- Risicoanalyse bijlage GEHEIM
- Stappenplan sociaal maatwerk
- Intentieovereenkomst Gemeente en Innoforte

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	3996407

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 28 november 2023, nummer: 3996407;

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet;

besluit:

1. De gebiedsvisie voor Schaapsdrift en omgeving vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de financiële consequenties van de gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving, passend binnen de totale gebiedsexploitatie van de Spoorzone Arnhem-Oost (zie geheime bijlage) die naar verwachting in het voorjaar van 2024 aan u ter vaststelling zal worden voorgelegd.
3. Kennis te nemen van het collegebesluit bij de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost de rentelasten en -baten toe te rekenen op basis van projectfinanciering.
4. Kennis te nemen van de uitgevoerde risicoanalyse (zie geheime bijlage) behorend bij de gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving.
5. Kennis te nemen van het bijgevoegde Stappenplan sociaal maatwerk

De griffier, De voorzitter,

Gemeente Arnhem



Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

November 2023

Ziegler | Branderhorst

GEMEENTE Arnhem

Voorwoord

Al ruime tijd zijn we bezig met een gebiedsvisie voor de buurt Schaapsdrift en omgeving. Deze wens is er vanuit de gemeente, maar ook de bewoners geven aan veel kansen te zien om hun buurt te verbeteren. Met deze gebiedsvisie willen we dit gebied het karakter geven van een levendige en groene wijk waar mensen, net als nu, prettig wonen en werken. Een andere belangrijke reden is dat tot 2040 nog minstens 16.000 woningen nodig zijn om Arnhemmers te voorzien van een woning. En die roep naar woningen wordt elke dag groter. Bouwen in Arnhem is alleen niet simpel, er is maar weinig plek om te bouwen tussen de Betuwe en de Veluwe. Daarom zoeken we naar mogelijkheden binnen de stad zelf. Zoals in Schaapsdrift en omgeving, dat onderdeel is van de spoorzone Arnhem-Oost.

Schaapsdrift is een bijzondere en fijne buurt, die ook zijn uitdagingen kent. Het college, de gemeenteraad en de bewoners zijn al vele maanden met elkaar in gesprek om te komen tot een gebiedsvisie. Op basis van deze visie willen we uiteindelijk komen tot een plan dat meer woningen mogelijk maakt en ervoor zorgt dat het er in de komende decennia nog steeds prettig wonen en leven is. Daarbij willen we niet nog tientallen jaren wachten. We hebben snel woningen nodig, en we willen graag dat de buurt op de korte termijn beter wordt.
Veel ideeën, wensen en ruimtelijke mogelijkheden zijn gewogen. Op verschillende momenten heeft u gereageerd en ambities en uitgangspunten meegegeven. Deze gebiedsvisie is het resultaat van verschillende onderzoeken en het afwegen van belangen en reacties. Bij het maken van afwegingen hoort ook het nemen van moeilijke beslissingen. Dat is hier zeker het geval. Volgens deze gebiedsvisie kunnen enkele woningen niet behouden blijven. We begrijpen dat dit een moeilijke boodschap is.

Wij denken dat deze visie antwoord geeft op alle uitdagingen die in dit gebied aanwezig zijn – door verschillende onderwerpen met elkaar te verbinden en integraal af te wegen om tot een sterk samenspel te komen. Op deze manier kunnen we meer woningen realiseren, de eigenheid behouden, de buurt vergroenen, de stationsomgeving vernieuwen en groene verbindingen leggen met de omgeving.

Cathelijne Bouwkamp
Wethouder Stedelijke Ontwikkeling, Groen, Duurzaamheid en Cultuur

Inhoudsopgave

1. Opgaven en ambities 6

2. Gebiedsvisie De groene stadsbuurt Schaapsdrift e.o. 20

3. Gemeentelijke regie en grondverwerving 48

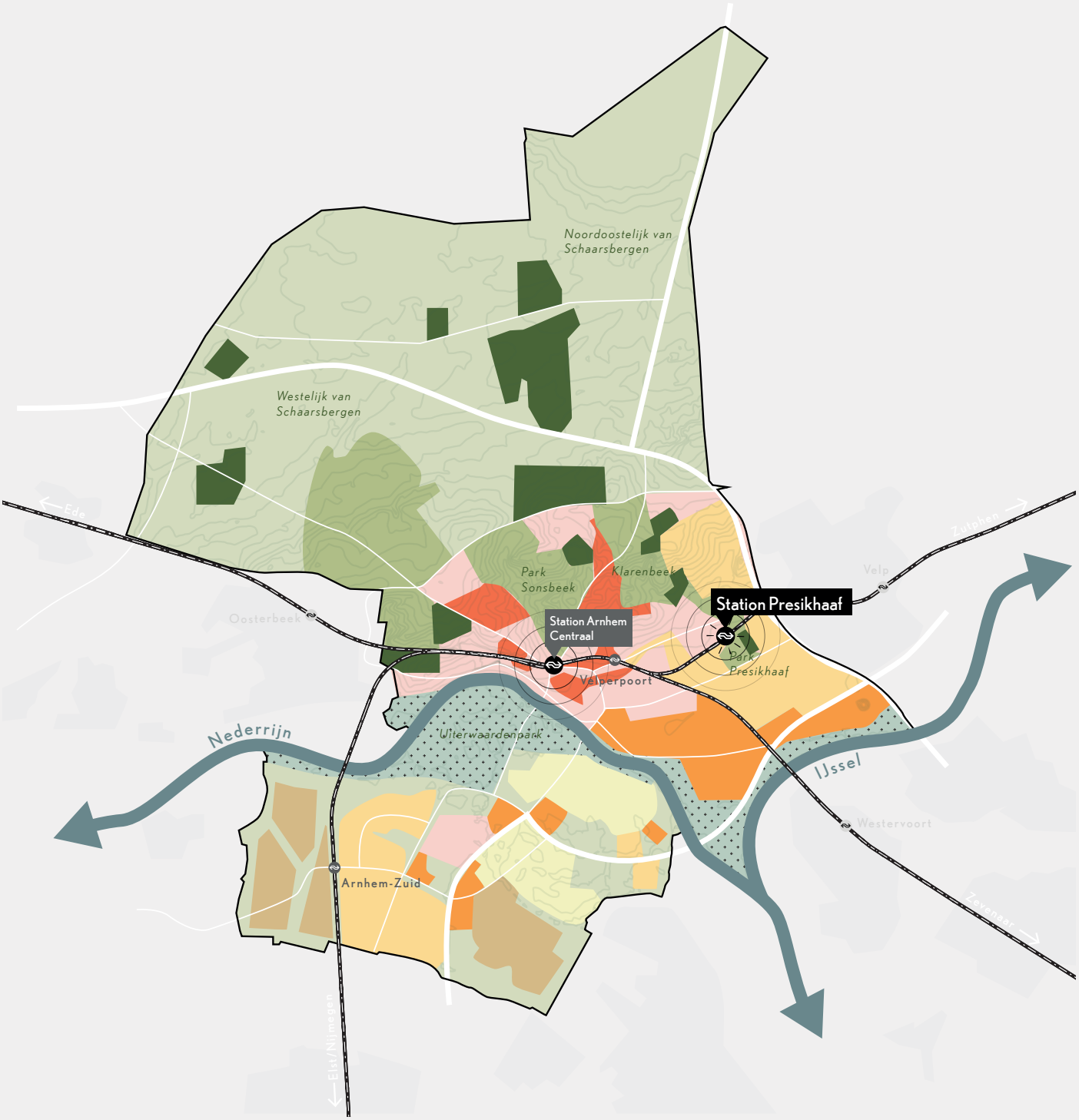
4. Beleidsmatige aandachtspunten 60

5. Bijlagen 84

Colofon 86

1. Opgaven en ambities

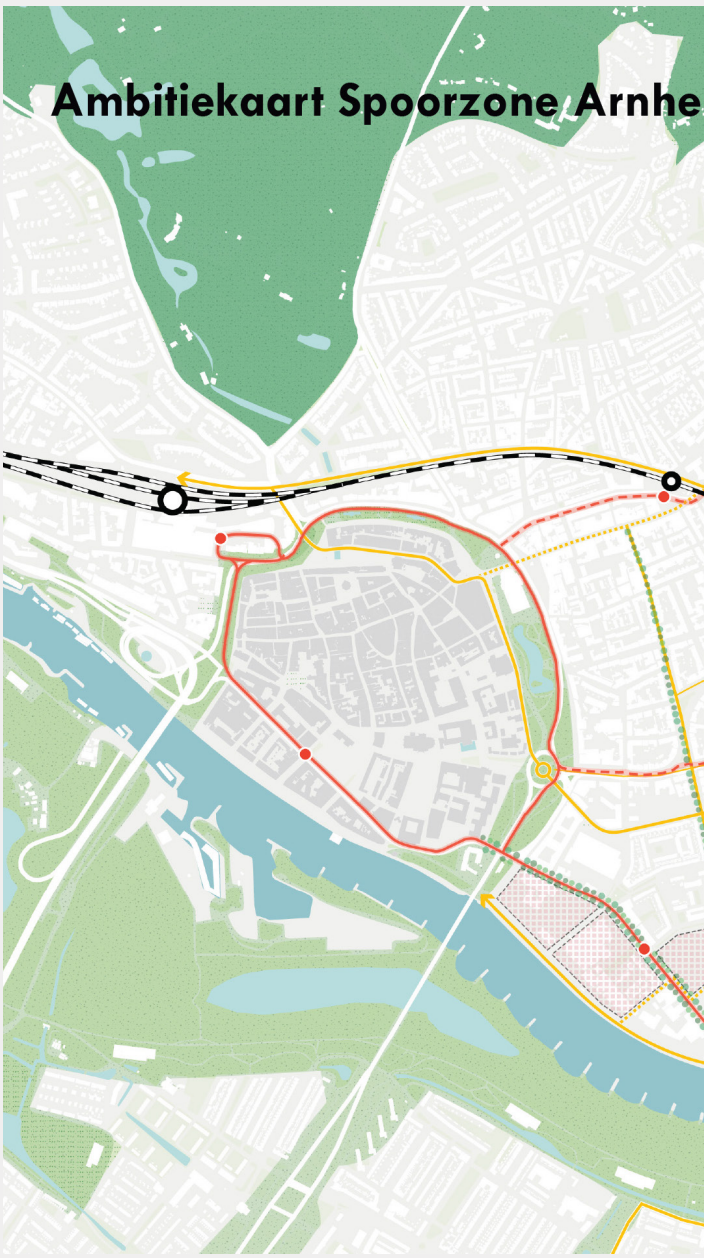
Deze gebiedsvisie geeft antwoorden op de opgaven en ambities die voor Schaapsdrift e.o. gesteld zijn. Niet alleen door de gemeente, maar nadrukkelijk ook door de bewoners. Ze gaan over het toevoegen van woningen en de zorg voor een stedelijke mix met andere functies. Maar ook over vergroening, de herontwikkeling van het stationsgebied, het behoud van cultuurhistorie en een herziening van de ontsluiting.



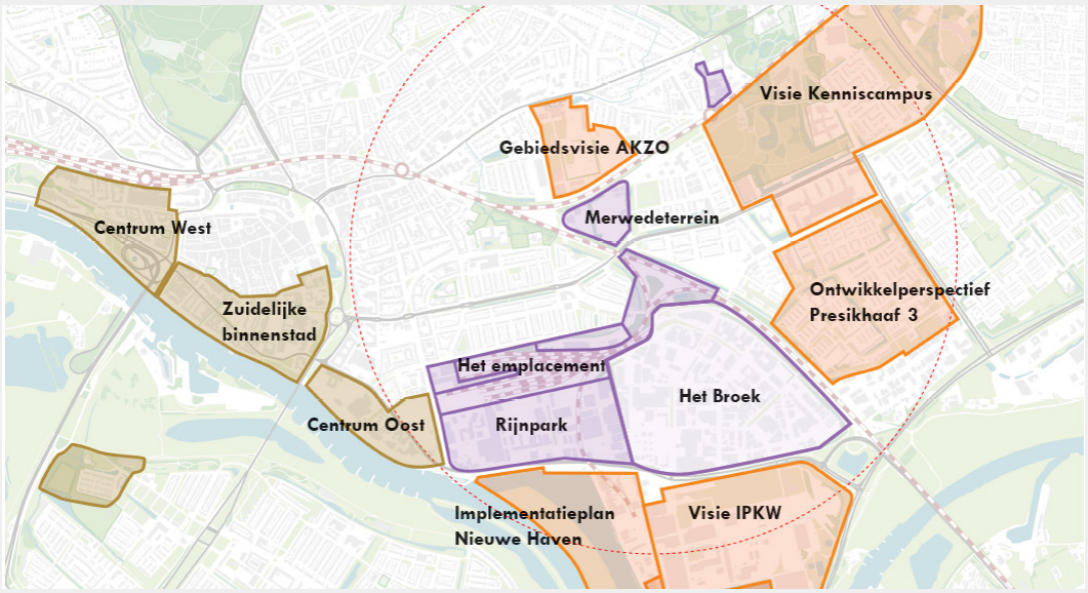
Ligging van Station Presikhaaf binnen de verschillende ruimtelijke milieus van de Gemeente Arnhem.

1.1 Inleiding

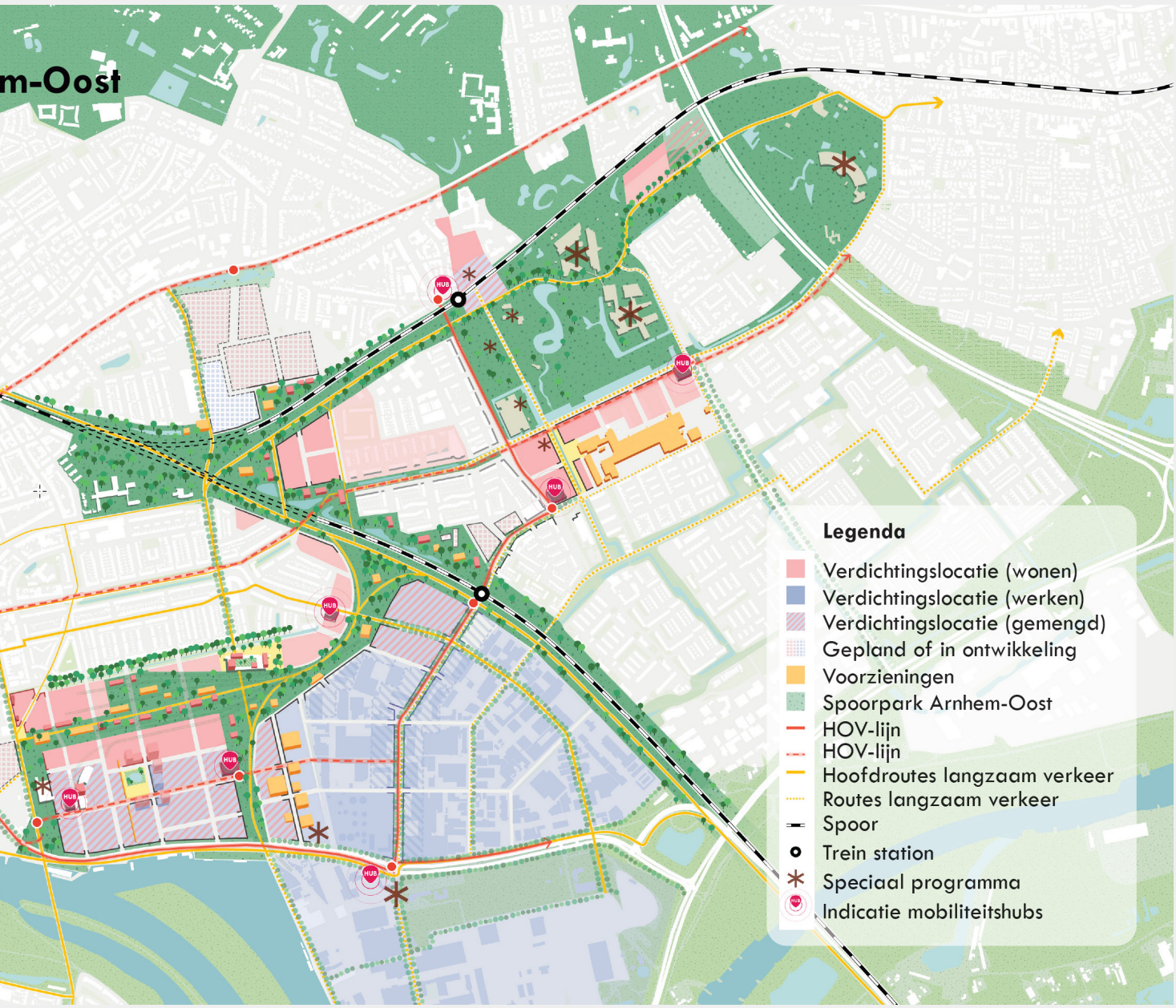
Schaapsdrift en omgeving – vanaf hier Schaapsdrift e.o. genoemd – is een buurt voor wonen en werken. Zoals beschreven in de Omgevingsvisie wil de gemeente Arnhem dit woon-werkkarakter versterken, met name door betaalbare woningen en voorzieningen toe te voegen. In de voorliggende gebiedsvisie staat beschreven hoe dit werkelijkheid kan worden. Het toevoegen van woningen is cruciaal. De in de Omgevingsvisie en de ontwerp-woonvisie beschreven ambitie om in 2040 in de hele stad 16.000 nieuwe woningen te realiseren, is hard nodig om de toename van het aantal inwoners op te vangen. Het is de bedoeling om zoveel mogelijk woningen binnen de bestaande stad te bouwen, en dan met name rondom ov-knooppunten, zoals het in Schaapsdrift gelegen station Arnhem Presikhaaf. Dit station moet uitgroeien tot een bereikbaar en aantrekkelijk knooppunt. Deze knooppuntontwikkeling is een aanjager voor de herontwikkeling van Schaapsdrift e.o. tot een levendige, autoluwe en groene stadsbuurt.
Voor de goede orde: in deze visie is sprake van een plangebied en onderzoeksgebied. Het plangebied is het deel van de wijk waar ontwikkelingen en herinrichtingen plaatsvinden – dus waar woningen worden gebouwd, de openbare ruimte vergroend en het verkeer verbeterd. Het onderzoeksgebied is groter en ligt tussen de Velperweg, Arnoudstraat, Wichard van Pontlaan, IJssellaan, Lange Water en Van Remagenlaan. Door deze brede blik is er aandacht voor de verbindingen met de straten en ruimtes om de wijk heen.



Ambitiekaart Spoorzone Arnhem-Oost



Ontwikkelperspectief spoorzone Arnhem-Oost (mei 2021)



1.2 Vier gemeentelijke opgaven en doelen

Ondanks de centrale ligging dicht bij de binnenstad, de Kenniscampus, winkelcentrum Presikhaaf, stadsparken en landgoederen, mist Schaapsdrift e.o. zelf samenhang. De buurt bestaat uit drie 'werelden' die met hun ruggen naar elkaar liggen: de woningen aan de westkant, in het midden het bedrijventerrein en aan de Esperantolaan grote woongebouwen. Het treinstation is niet goed bereikbaar, en door het vele steen en asfalt kampt de wijk met hittestress en wateroverlast. Juist door het toevoegen van woningen en het opknappen van de openbare ruimte wil de gemeente deze problemen wegnemen.
Kort gezegd staat voor de gemeente betaalbaar wonen, functiemenging, bereikbaarheid en vergroening voorop – zoals ook genoteerd in de Startnotitie die eerder dit jaar verscheen. Grofweg komen de doelen voor de gebiedsontwikkeling overeen met de vier ambities die gesteld zijn voor gehele spoorzone Arnhem-Oost waar Schaapsdrift e.o. onder valt. Te weten: Een verbonden wijk, Energieke wijk, Nieuwe Arnhemse Mix en Trots op Oost.

Een verbonden wijk

- Een betere aansluiting van Schaapsdrift e.o. op omliggende wijken en rekening houden met de historische kwaliteiten, het eigen karakter en de ligging nabij het station.
- De wijk (opnieuw) verbinden met Park Sacré Coeur door nieuwe routes en verbindingen, en een samenhangende uitstraling en sfeer.
- Zoals gezegd de opwaardering van station Arnhem Presikhaaf. Door een functionele verbetering, en door de kwaliteit van het station en de stationsomgeving te verhogen, in balans met de nieuwe woon- en leefomgeving er direct omheen.
- Schaapsdrift e.o. autoluw maken, onder meer door de parkeernorm (aantal verplichte parkeerplaatsen per nieuwe woning) te verlagen.



Conclusiekaart analyse: Startnotitie januari 2023

Nieuwe Arnhemse Mix

- Woningen toevoegen om te voldoen aan de vraag naar huizen, en om tot een stedelijk woonmilieu te komen met een kwaliteit die past bij Schaapsdrift e.o.
- Wonen, werken en voorzieningen mengen, om zo een aantrekkelijke stadsbuurt te creëren.
- Uitwerken van de locatie, het aantal en het soort gebouwen voor werken en voorzieningen (het werk- en voorzieningenprogramma). Dat moet namelijk passen bij het aantal woningen en bij de economische doelstelling om in een groeiende stad voor voldoende banen te zorgen.
- Het innovatieklimaat en ondernemerschap vergroten. Zo kunnen onderwijsfaciliteiten rondom station Arnhem Presikhaaf de al aanwezige Kenniscampus versterken.
- Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, in combinatie met het toepassen van het '3-30-300 principe' voor een groene en duurzame stadsbuurt. Dit principe is een norm voor meer groen en verkoeling.

Energiek

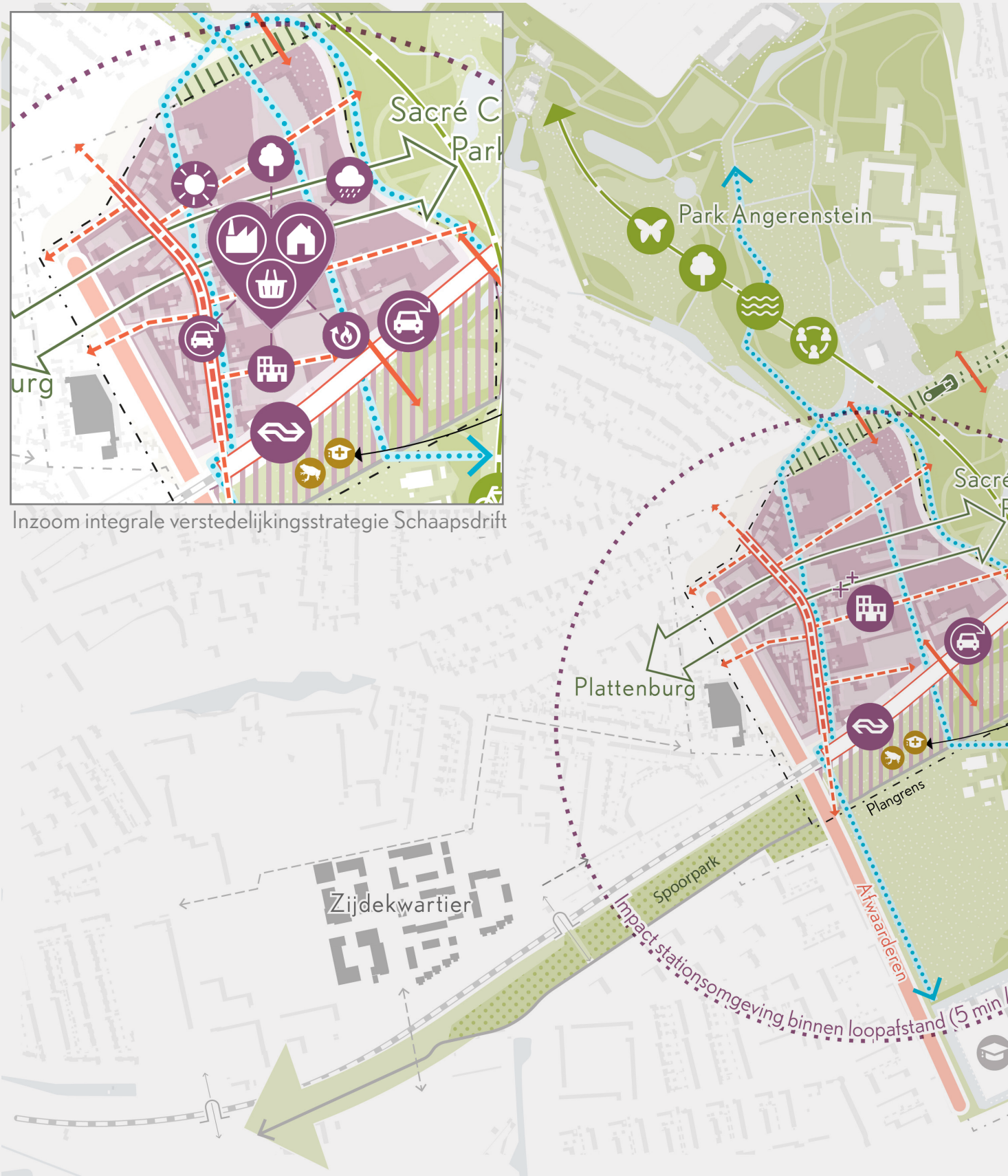
- De ontwikkelopgave koppelen aan de energie- en circulariteitsopgave. Kortom: bouw circulair, gasloos en het liefst energieneutraal en -leverend.

Trots op Oost

- Schaapsdrift e.o. is straks een gezonde, groene en veilige woonwijk. Waar voetgangers en fietsers voorrang hebben op de auto, waar bewoners gebruik maken van het openbaar vervoer en deelvervoer – bijvoorbeeld door een parkeerbuurthub te stichten waar verschillende vervoersmiddelen beschikbaar zijn.
- De 'ketting' van stadsparken en groengebieden versterken. Door barrières weg te nemen en nieuwe verbindingen aan te leggen – door het groen, over en langs het water en via fiets- en wandelroutes. Plus ruimte voor ontmoeting, gezond gedrag en biodiversiteit.
- Een ecologische verbinding langs het spoor richting Zutphen combineren met de kwaliteitsimpuls voor station Arnhem Presikhaaf en de Kenniscampus. De Heemtuin wordt versterkt.
- De voormalige beek door Schaapsdrift e.o. herstellen en zichtbaar maken. Onderzoek is nodig om te bepalen waar de beekloop terug kan keren in het straatbeeld en waar koppelingen met de klimaatopgave mogelijk zijn.
- Tot slot: een toekomstbestendige stadsbuurt maken waar huidige en nieuwe bewoners zich thuis voelen en verbonden met hun leefomgeving.

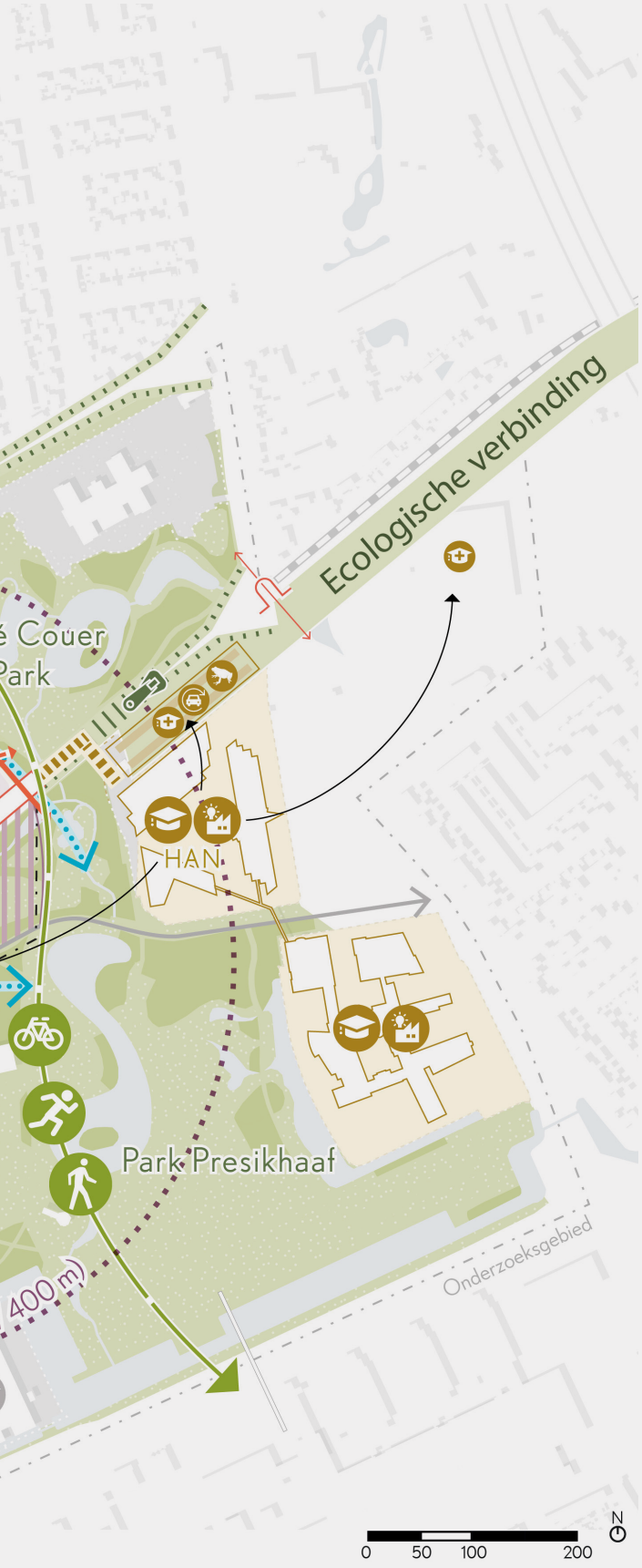
Ambitiekaart

Integrale ambitie- en kansenkaart



Inzoom integrale verstedelijkingsstrategie Schaapsdrift

Ambitiekaart: Startnotitie januari 2023



Verbonden

Gebiedsontwikkeling Schaapsdrift aan laten sluiten op de omliggende wijken en rekening houden met de historische kwaliteiten, eigen signatuur en de ligging nabij het station.

De wijken Plattenburg en Schaapsdrift (hernieuwd) verbinden met park Sacré Coeur door nieuwe routes en verbindingen en door een samenhangende uitstraling en sfeer te creëren.

Opwaardering station Arnhem Presikhaaf; door een functionele verbetering en een kwaliteitsimpuls van station en stationsomgeving in balans met de direct woon- en leefomgeving.

- Creëer een autoluwe omgeving vanuit het ontwerpprincipe STOMP en onderzoek welke reductie ten aanzien van de parkeernorm mogelijk is gezien de nabijheid van het station Presikhaaf.

Nieuwe Arnhemse Mix

Wonen, werken en voorzieningen gemengd voor een aantrekkelijk stadswijk als aanvulling op omliggende wijken.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen in combinatie met het toepassen van het 3-30-300 principe voor een groene duurzame stadswijk.

Kans om stedelijke ambitie te versmelten met het kleinschalige karakter van Schaapsdrift en omgeving.

Waarbij we tussen de 500 en 1000 woningen willen toevoegen ten bate van een (hoger) stedelijk woonmilieu, passend bij de kwalitatieve woondoelstellingen in Schaapsdrift.

Uitwerken van het werk- en voorzieningenprogramma passend bij het aantal woningen met een bandbreedte van 500-1000 woningen én passend bij de economische werkgelegenheidsdoelstelling om voldoende banen te houden/realiseren passend bij een groeiende stad. In deze bandbreedte zitten ook functies zoals hoger onderwijsfaciliteiten.

Energiek

Koppel de ontwikkelopgave aan de energie- en circulariteitsopgave (bouw circulair, gasloos en energieneutraal)

Vergroot het innovatieklimaat en ondernemerschap. Door de HAN-campus te laten floreren met het toevoegen van hoger onderwijsfaciliteiten in het gebied rondom het station Presikhaaf.

Trots op oost

Versterken en verbinden van de ketting van stadsparken en groengebieden middels het slechten van barrières en het verbinden van groen, water en routes (fiets/voet) met meer ruimte voor ontmoeting, gezond gedrag en biodiversiteit.

Ambitie is te komen tot een gezonde groene en veilige woonwijk waarbij voetgangers en fietsers (autoluw) voorrang hebben.
Mobiliteitstransitie inzetten met het benutten van de ligging nabij station Presikhaaf en het onderzoeken van de haalbaarheid van een buurthub.

Ecologische verbinding langs het spoor richting Zutphen verenigen met de kwaliteitsimpuls op en rondom station Presikhaaf en de HAN-campus met behoud en versterken van de Heemtuin.

Herstellen/zichtbaar maken van de voormalige beek in Schaapsdrift. Onderzoeken waar de beekloop gerealiseerd kan worden in relatie met de klimaatopgave in en om het gebied.

Een toekomstbestendige stadswijk waarin huidige en nieuwe bewoners zich thuis en verbonden voelen met hun leefomgeving.

1.3 Kaders vanuit de gemeenteraad

De opgaven en doelen stonden voor een deel ook al in de Startnotitie die op 31 mei 2023 door de gemeenteraad voor kennisgeving is aangenomen. Naar aanleiding van dit document heeft de raad het amendement 'Toekomstperspectief voor Schaapsdrift en omgeving' vastgesteld. Hierin staan negen uitgangspunten – die deels een bevestiging zijn van de hierboven gestelde opgaven en doelen, en leidend voor de opstelling en invulling van deze gebiedsvisie. Voor de volledigheid zijn ze hieronder opgesomd, waarbij de eerste het belangrijkst is: het behoud van bestaande woningen moet hoe dan ook het uitgangspunt zijn voor de verdere planvorming.

A. We nemen bestaande woningbouw als uitgangspunt voor de ontwikkeling van het plangebied en zijn terughoudend met de sloop van woningen. Er kan alleen sprake zijn van sloop en/of onteigening als dit een zeer groot belang dient. Deze afweging dient stevig onderbouwd te worden. Voor het toevoegen van woningen is het gebied waar Innoforte en Vivare hun panden hebben (ook) van groot belang. We onderzoeken hoe in dat gebied bouwambities verwezenlijkt kunnen worden.

B. Het eerste punt geldt ook voor woningen die door de gemeente zijn of worden aangekocht.

C. In het plangebied voegen we extra woningen toe, zodat het plangebied een meer stedelijk karakter krijgt. Dit doen we binnen de hier gestelde kaders en we gaan uit van een goede stedenbouwkundige inpassing. We maken gebruik van de kansen die station Arnhem Presikhaaf biedt.

D. We brengen het gebied in balans door naast woningen in een stedelijke mix ook te streven naar extra banen.

E. Het historisch karakter van het gebied, bestaand groen en de loop van de beek nemen we mee in de planvorming.

F. De Schaapsdrift e.o. wordt een toekomstbestendige stadsbuurt waar huidige en nieuwe bewoners zich thuis en verbonden voelen met hun leefomgeving.

G. We dragen het college op om voor het zomerreces een afweging te maken voor welke delen in het plangebied het voorkeursrecht opgeheven kan worden.

H. Voor huidige bewoners die dat wensen kan het gesprek worden gevoerd over mogelijkheden om met voorrang binnen het plan terug te keren.

I. We nemen de visie op de buurt van de bewonersvereniging en andere bewoners als input mee bij de verdere planvorming.



Schaapsdrift t.h.v. huidige Praxis

1.4 Het verhaal van de bewoners

Zoals gesteld in het laatste punt uit het amendement van de gemeenteraad heeft de bewonersvereniging Schaapsdrift hun wensen, ideeën en ambities verwoord in het in juni gepubliceerde 'Verhaal van Schaapsdrift'. De bewoners kregen daarbij hulp van stedenbouwkundig bureau Openkaart en socioloog Frans Soeterbroek. Dit verhaal is een toekomstbeeld van de wijk, maar dan door de ogen van de bewoners. Net als de gemeente formuleren ook zij vier ambities.

Oud en nieuw als één buurt

Ook voor de bewoners is het behoud van álle woningen het belangrijkste uitgangspunt. Ze geven daarnaast aan dat de bestaande woningen en de nieuwbouw straks als één wijk moeten functioneren. Daarbij geldt het dorpse karakter van de bestaande wijk als uitgangspunt – de nieuwe bebouwing moet hierbij aansluiten. Enkele specifieke aanbevelingen zijn:

- de nieuwbouw sluit aan op de bouwhoogte van de Schaapsdrift en de Oude Velperweg, dichter bij het spoor kan de bebouwing hoger worden;
- de nieuwe buurt 'vervlecht' zich met de Schaapsdrift via autoluwe straatjes, de nieuwe buurt biedt een directe route naar Park Sacré Coeur;
- ontsluiting (in- en uitrit) voor auto's loopt via de Esperantolaan en eventueel via de Eleonorastraat.

Groen en water als verbindende elementen

Het gebrek aan voldoende groen en water in en rond Schaapsdrift e.o. (en op het bedrijventerrein) kan met nieuwbouw worden opgelost. Bijvoorbeeld door:

- de beek als verbindend element te zien tussen de nieuwbouw en bestaande bebouwing;
- bestaande straten en buitenruimtes te vergroenen met bomen en beplanting;
- de aanleg van groene ontmoetingsplekken tussen de bestaande en nieuwe bebouwing;
- een inrichting waar auto's 'te gast' zijn en sluipverkeer niet meer mogelijk is.

Diversiteit als kracht

Het dorpse karakter met verschillende soorten bebouwing – statige herenhuizen, jaren-dertig-baksteenarchitectuur, monumentale kerk, aanleunwoningen – en functies moet behouden blijven. Er moet straks zeker ruimte zijn voor werken, maar wel passend bij de maat en schaal van de kavelstructuur (de opdeling van gronden en bebouwing). Belangrijkste uitgangspunten zijn:

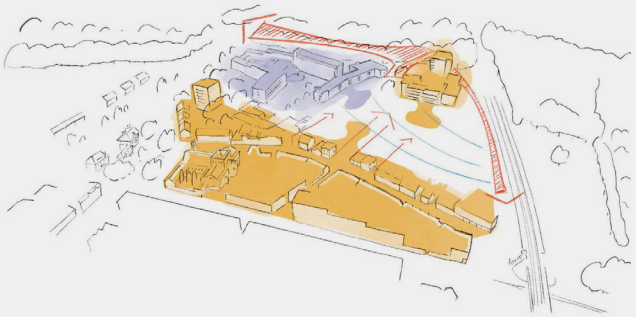
- afwisseling in bebouwing, woningtypes en doelgroepen;
- beeldbepalende gebouwen opknappen en eventueel een publieke functie geven;
- de kavelstructuur blijft zichtbaar in de nieuwbouw;
- gemengd wonen én werken;
- ruimte voor bestaande initiatieven.

Schaapsdrift als hart van de buurt

De weg Schaapsdrift is het hart van de buurt, en dat moet zo blijven – ook omdat de weg een historische lijn is met cultuurhistorische elementen, zoals de oude stoomwasserij. Dit vraagt om twee ingrepen: goede verbindingen tussen oud en nieuw en functies die de positie van de weg in de wijk ondersteunen. Specifieker gesteld:

- routes kruisen elkaar in het midden van de Schaapsdrift;
- een prettige inrichting van de buitenruimte;
- ruimte voor kleinschalige ondernemingen – dus geen winkels of bouwmarkten die voor veel autoverkeer zorgen, maar lokale voorzieningen zoals een koffietent, bakker of kapsalon;
- een trefpunt voor de buurt die door bewoners zelf beheerd wordt.

U ziet: de meeste doelen en uitgangspunten van de bewoners komen overeen met de opgaven en ambities van de gemeente. Het grootste discussiepunt is evenwel het behoud van alle woningen. Deze wens blijkt – zeker in de afweging van welke doelen bereikt moeten worden – lastig te vervullen. Dat blijkt ook uit de visie die in het volgende hoofdstuk beschreven staat, en waarin de ambities van zowel de gemeente als de bewoners zo goed mogelijk zijn verwerkt. Noot: de reactie op deze visie van de bewonersvereniging is als bijlage toegevoegd.



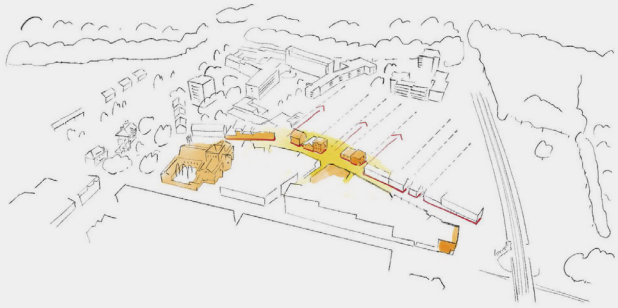
Oud en nieuw als één buurt (tekening Openkaart)



Groen en water als verbindende elementen (tekening Openkaart)



Diversiteit als kracht (tekening Openkaart)



Schaapsdrift als hart van de buurt (tekening Openkaart)

Uitdagingen voor de Schaapsdrift e.o. inbreng van bewoners tijdens de buurtbijeenkomsten



Bewoners geven aan dat de Eleonorastraat langs het spoor verloedert. Ook ontbreekt er groen in de Reinaldstraat en de Schaapsdrift. Ook is er overlast van verkeer dat tegen de richting in rijdt en parkeeroverlast op straat veroorzaakt.



De stationsomgeving is onherkenbaar, onaantrekkelijk en sociaal onveilig. Deze omgeving past niet bij de Schaapsdrift e.o., bij de Kenniscampus en bij de gebruikers van het station vanuit omliggende gebieden.



Schaapsdrift kent een grote menging van functies, maar de vele aanwezige bedrijven liggen vooral aan de buitenkant. Daardoor ontbreekt er samenhang in ruimte en functie tussen wonen en werken.



De wederopbouw van de doorbraak (Wichard van Pontlaan) is onafgemaakt. Dit zorgt op de kruising Oude Velperweg/Velperweg (oost) voor een knelpunt.



De straten van Schaapsdrift zijn stenig en smal, en de historische beekloop is onzichtbaar en ondergronds verdwenen. De omgeving oogt sleets en in de beperkte ruimte bepaalt vooral de auto het beeld.



Grootschalige (senioren/zorg-) complexen vormen een slechte parkrand met Park Sacré Coeur. De complexen liggen met hun rug naar de Schaapsdrift (straat) en zijn daardoor in zichzelf gekeerd. De positie van de entrees van de gebouwen aan de Esperantolaan en het parkeren versterken dit. Hierdoor kan Schaapsdrift onvoldoende profiteren van het park.



Er wordt te hard gereden op de Wichard van Pontlaan, er is sprake van een lange rechte weg die uitnodigt om hard te rijden.



Schaapsdrift is als straat geïsoleerd geraakt door de flats aan de Wichard van Pontlaan en door de bedrijvenzone waar je niet doorheen kunt. Hierdoor ontbreken logische verbindingen en doorkijken naar zowel Plattenburg als Sacré Coeur.

2. Gebiedsvisie

De groene stadsbuurt Schaapsdrift e.o.

In dit hoofdstuk staat beschreven hoe op hoofdlijnen invulling wordt gegeven aan de in het vorige hoofdstuk benoemde opgaven en ambities. Kort gezegd stelt de gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. voor als een groene en levendige stadsbuurt waar oud en nieuw verweven zijn. Met sterke sociale banden door voorzieningen en ontmoetingsplekken, en waar Park Sacré Coeur de voortuin is en de buurt weer onderdeel van de groene parkenzone in Arnhem-Oost. Een wijk met een vernieuwd stationsgebied, met goede ov-, wandel en fietsverbindingen.


Gebiedsvisie kaart
Verbindingen Park Sacré Coeur
Vergroenen
Beek herstellen en zichtbaar maken
Wonen, werken en voorzieningen mengen
Circulair, gasloos, energieneutraal
Kerken en monumenten
Opbouw in aantal bouwlagen richting het p
Hoogte accent van 10 lagen
Omgeving Station opwaarderen
Stationsplein
Kansen voor toekomstige verbindingen
Fietsroutes
Auto ontsluiting
Parkeerhub
Plangrens
4-8
3-5
4-8
3-5
4-8
3-6

2.1 Raamwerk van bouwvelden en ‘groene lopers’

De gebiedsvisie bevat de ruimtelijke, functionele en programmatische ontwikkelingsrichting voor Schaapsdrift e.o. – gebaseerd op de ambities en opgaven van de gemeente en de bewoners. Deze hoofdrichting is vertaald in een ruimtelijk raamwerk, een hoofdstructuur waarmee het breed gedeelde doel van een ‘vernieuwde en groene stadsbuurt’ verwezenlijkt moet worden. Cruciaal in dit raamwerk is de balans tussen het bestaande en het nieuwe.

Het raamwerk bevat verschillende vlakken voor bebouwing (bouwvelden), die in afmeting en verhouding passen bij de omgeving.
Op elk bouwveld is plaats voor collectieve voorzieningen die de sociale binding versterken, zoals een buurtkas in de tuin of op het dak, of een gezamenlijke woonkamer in een gebouw. Twee doorsteken – ‘groene lopers’ geheten – verbinden de buurt met Park Sacré Coeur (waarbij de zuidelijke loper doorloopt tot de naastgelegen wijk Plattenburg). Deze parkachtige stroken worden richting Sacré Coeur steeds breder, van 20 meter in de wijk tot circa 50 meter bij het park. In de twee lopers staan grote bomen en struiken, met daartussen kruidenrijke graslanden. Er zijn plekken om te sporten en te ontspannen, de lopers zelf dragen bij aan biodiversiteitsherstel en het tegengaan van hittestress. Langs de groene lopers staan de meeste nieuwe woningen. Die zorgen voor levendigheid en sociale veiligheid. De omvang van de parkruimtes bepaalt de hoogte van de bebouwing: lagere gebouwen in en bij Schaapsdrift e.o., hogere gebouwen aan het park.




4-8
3-5
4-8
3-5
4-8
3-6
Gebiedsvisie kaart
Verbindingen Park Sacré Coeur
Vergroenen
Beek herstellen en zichtbaar maken
Wonen, werken en voorzieningen mengen
Circulair, gasloos, energieneutraal
Kerken en monumenten
Opbouw in aantal bouwlagen richting het p
Hoogte accent van 10 lagen
Omgeving Station opwaarderen
Stationsplein
Kansen voor toekomstige verbindingen
Fietsroutes
Auto ontsluiting
Parkeerhub
Plangrens

2.2 Vier principes

Zonder vergroening geen verdichting

Dit principe sluit aan bij de wens van de bewoners om groen en water als verbindende elementen te zien. De beek is bovengronds gebracht en de hierboven genoemde groene lopers verbinden 'alles'. Ook bestaande straten – zoals de Schaapsdrift en Reinaldstraat – krijgen een groene inrichting.

Dit alles is nodig om in lijn met de verdichtingsambitie – lees: het toevoegen van nieuwe woningen – een gezonde leefomgeving te creëren. Dan gaat het om het behouden van bomen en het toevoegen van groenstructuren en waterpartijen. In lijn met de Arnhemse norm voor groen en verkoeling – het '3-30-300-principe' – bevat Schaapdrift e.o. straks zeven keer zoveel openbaar groen en 200 nieuw aangeplante bomen. Voor de nieuwbouw geldt het puntensysteem voor natuurinclusief bouwen en in de openbare ruimtes, gebouwen en tuinen komen leefgebieden voor de gierzwaluw en de huismus, en voor vleermuizen, kleine marterachtigen en amfibieën. Door het naar bovenhalen van de ondergrondse beek verbetert de waterhuishouding. Regenwater van de gebouwen en uit de openbare ruimte wordt vertraagd afgevoerd waardoor de wateroverlast vermindert.

Stedenbouwkundige verbeelding en openbare ruimte schets Schaapsdrift e.o. die de vergroening zichtbaar maakt.



Arnhemse mix

De toekomstige wijk heeft een 'stedelijke mix' van (betaalbaar) wonen, werken en voorzieningen. De benodigde nieuwbouw bestaat uit circa 450 woningen en 5.000 vierkante meter voor werken en voorzieningen (inclusief de 1.100 vierkante meter grote Willibrordkerk). De nieuwe woningvoorraad is opgebouwd uit 30 procent sociale huur, 36 procent middenhuur of betaalbare koopwoningen en maximaal 34 procent vrije sector. Het gros van de nieuwbouw bestaat uit appartementen, bedoeld voor starters, kleine gezinnen en ouderen – hier is in Arnhem grote behoefte aan. Daarnaast is er ruimte voor kleinschalige bedrijvigheid en buurtvoorzieningen die de wijkeconomie versterken of gerelateerd zijn aan de Kenniscampus. Bedrijven of activiteiten die zorgen voor veel verkeersbewegingen en veel parkeerruimte vergen (zoals bouwmarkten), worden niet toegestaan. Het idee om de Schaapsdrift als hart van de buurt te behouden sluit hierbij aan door de inzet op kleinschalige en aantrekkelijke functies.

Nieuwe woon- en werkfuncties en voorzieningen worden zorgvuldig ingepast. De crux is om zoveel mogelijk bestaande woningen en voorzieningen (zoals de cafetaria) te behouden. Daarvoor zijn bouwvelden aangewezen. De ligging van deze velden en de bebouwingshoogte worden deels bepaald door de bestaande bebouwing. Richting het spoor en Park Sacré Coeur is een oplopende bouwhoogte op van 3 tot 8 lagen met een hoogte accent van 10 lagen, waarbij de gemiddelde bouwhoogte 5 tot 8 lagen is. Bij het station is plek voor een 'hoogteaccent' – zeg maar een toren die de wijk zichtbaar en herkenbaar maakt. De hoogteaccenten zijn

Binnen haar eigen bouwveld heeft zorginstelling Innoforte de mogelijkheid om nieuwbouw te realiseren – met tijdelijk behoud van het huidige pand. Dit zorgcomplex ligt goed ingebed in de buurt. Het bouwveld biedt ruimte voor een binnentuin die past bij de doelgroep en zorgt aan drie zijden voor een groene en autoluwe omgeving. Er is voldoende afstand tot de Velperweg. Ten zuiden van Innoforte ligt de autovrije 'groene loper' naar Park Sacré Coeur. De Middenstraat – met groene inrichting en de herstelde beekloop – zorgt voor een aangename verblijfsruimte.

De overige bouwvelden bieden ruimte voor verschillende soorten woningen en bedrijven, met toegankelijke binnenterreinen die deels overdekt zijn – mede om een collectieve fietsenstalling en 50 procent van de benodigde parkeerplekken te huisvesten. Groene daken en parkeerdekken zijn te gebruiken als collectieve tuinen voor ontmoeting op bouwblokniveau. De complexen bestaan uit meerdere panden met eigen entrees, bij voorkeur in de vorm van portieken. Lange galerijen worden vermeden. De variatie in woningtypen omvat appartementen, stadswoningen, studio's en boven- en benedenwoningen, met ruimte voor werken en voorzieningen op de begane grond (in de plinten).

Woonprogramma
- Bestaande bebouwing
- Kleinschaligheid
- Intensieve laagbouw
- Hogere dichtheid
- Hoogte accent van 10 lagen
- Opbouw in aantal bouwlagen richting het park

Voorzieningen
- Buurtvoorziening
- Kerk
- Stationsplein

Gemengde plinten
- Middelgrote werkplekken
- Horeca

Mobiliteitshub
- Deelmobiliteit
- Parkeerhub



Arnhemse Mix

Autoluwe stadsbuurt

Verschillende loop- en fietsroutes vormen straks één netwerk dat de oude en nieuwe woningen verbindt. De autoluwe opzet sluit aan bij het idee om het groen en het water in te zetten als 'landschappelijke dragers'. Binnen dit alles blijft de cultuurhistorische Schaapsdrift functioneren als de belangrijkste route. Het voetgangersnetwerk valt zoals gezegd samen met de groenblauwe structuur – beplanting, water en een nieuwe verblijfsruimte in het hart van het gebied. Het station, Park Sacré Coeur en alle woningen zijn verbonden door goede wandelpaden.
Het stimuleren van de fiets heeft prioriteit. De buurt ligt gunstig ten opzichte van het stadscentrum (minder dan 10 minuten fietsen), park Presikhaaf en het gelijknamige winkelcentrum. Er komen verbeterde fietsroutes, de Schaapsdrift wordt ingericht als fietsstraat en de Esperantolaan als 'voet-fietspad'. Gezamenlijke fietsenstallingen met fietsparkeernormen (verplicht aantal fietsplekken per gebouw) worden voorgeschreven aan ontwikkelende partijen. Zo wordt Schaapsdrift e.o. een buurt waar het vanzelfsprekend is dat mensen de auto laten staan en de fiets pakken of te voet gaan.
NS en ProRail investeren in verbeteringen aan het station, waaronder de toegang voor mensen met een fysieke of visuele beperking en de verbreding van de perrons. De gemeente draagt hier aan bij. Deelmobiliteitsvormen als ov-fiets en deelauto's worden aangeboden. De gemeente zet in op het vaker stoppen van treinen. De fietsenstalling wordt uitgebreid en aan het stationsplein komen kleine voorzieningen en een terras. Hiermee wordt deze zijde van Schaapsdrift e.o. getransformeerd van een 'achterkant' naar een nieuwe 'voorkant'.

Om de autoluwe woonwijk te realiseren is gekozen om met twee 'inprikkers' – vanaf de vernieuwde Velperweg en de Eleonorastraat – het gebied te ontsluiten. De inprikker aan de Eleonorastraat komt uit bij de parkeerbuurthub. In de uitwerking is extra aandacht voor de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en de vuilophaaldienst.
De buurthub ligt nabij het station en vangt bijna de helft van de parkeerbehoefte van de nieuwbouw op. Door een lagere parkeernorm in te voeren, veroorzaken nieuwe bewoners geen extra parkeerdruk op de bestaande straten – zij krijgen immers geen vergunning voor parkeren op straat. Initiatiefnemers voor en ontwikkelaars van de nieuwbouw worden aangemoedigd om in te zetten op deelmobiliteit en fietsparkeren. Parkeergelegenheden bij de nieuwbouw worden op eigen terrein en onder groene daken gerealiseerd. Door de combinatie van deze maatregelen krijgt de auto een kleinere rol in het straatbeeld.

- Fietsroute
- Wandelroute
- Fietsparkeerplaatsen benodigd (ca. 2 fietsen per woning)
- Auto-ontsluiting (2 richtingen)
- Auto-ontsluiting (1richting)
- Geen doorlopende autoroute
- toegankelijk t.b.v. calamiteiten
- Behouden parkeerplaats (maaiveld)
- Verwijderde parkeerplaats
- Nieuw toe te voegen parkeerplaats
- Nieuw toe te voegen parkeerplaats in HUB (gebouwd)
- Nieuw toe te voegen parkeerplaats met dek (gebouwd)



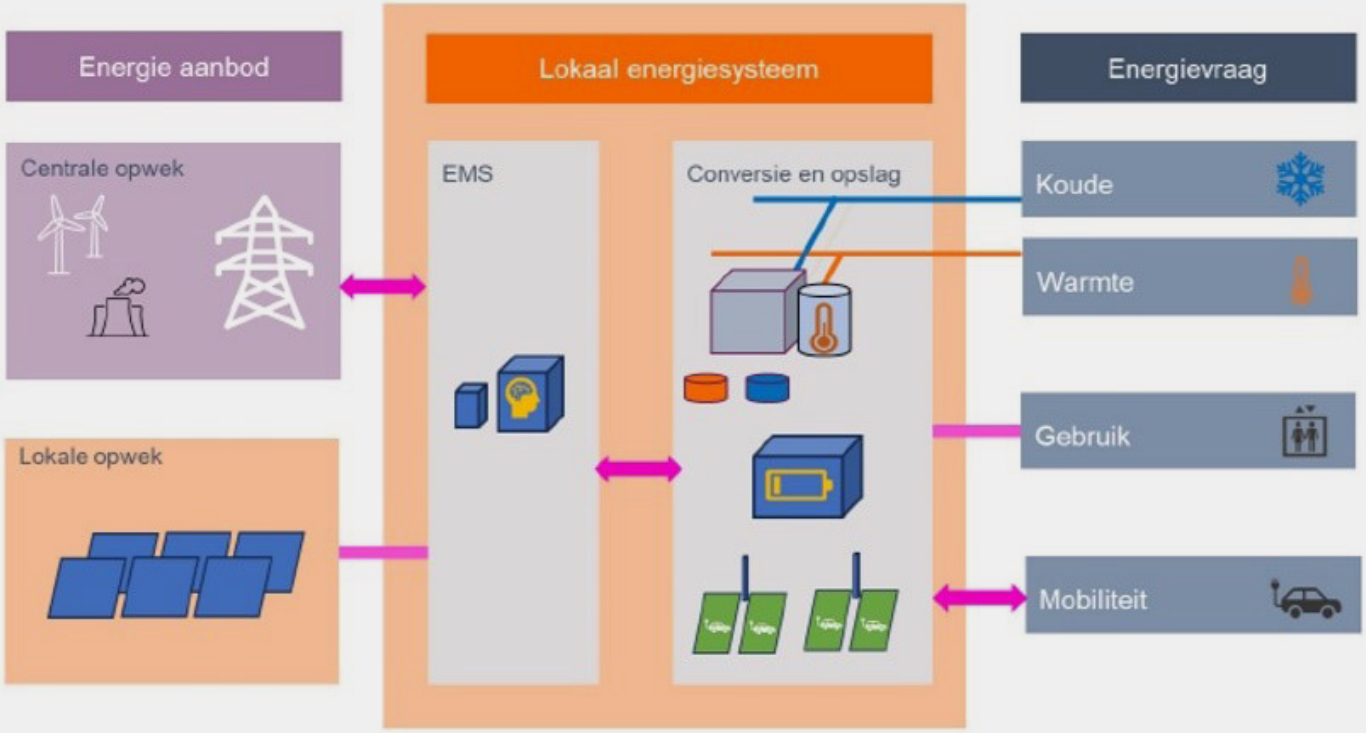
Autoluwe stadsbuurt

Een energieke wijk

In het toekomstige Schaapsdrift e.o. staat energieneutraliteit hoog in het vaandel – door in te zetten op schone energie, met een focus op zonne-energie. De hele buurt wordt betrokken bij duurzame ontwikkeling, met speciale aandacht voor het isoleren van bestaande woningen.
Ondanks de verwachte netuitbreiding in 2030, kampt ook Arnhem met netcongestie. De drukte op het elektriciteitsnet wordt veroorzaak door de snelle ontwikkeling van nieuwe woonwijken, bedrijventerreinen, zonneparken, windparken, en de toename van elektrisch vervoer en warmtepompen. Aansluiting op het elektriciteitsnet is dus geen vanzelfsprekendheid, en daarom moet de afhankelijkheid van het net tot een minimum beperkt worden. Vraag en aanbod moeten worden afgestemd en verspreid over de dag.

In de herinrichting van Schaapsdrift e.o. is ruimte voor de cruciale energie-infrastructuur, zowel boven als onder de grond. Denk aan transformatorhuisjes, collectieve warmtevoorzieningen, laadpalen, buurtbatterijen, en ondergrondse kabels en leidingen. Die integratie is niet alleen ruimtelijk van aard, ook inpandige oplossingen moeten worden overwogen.

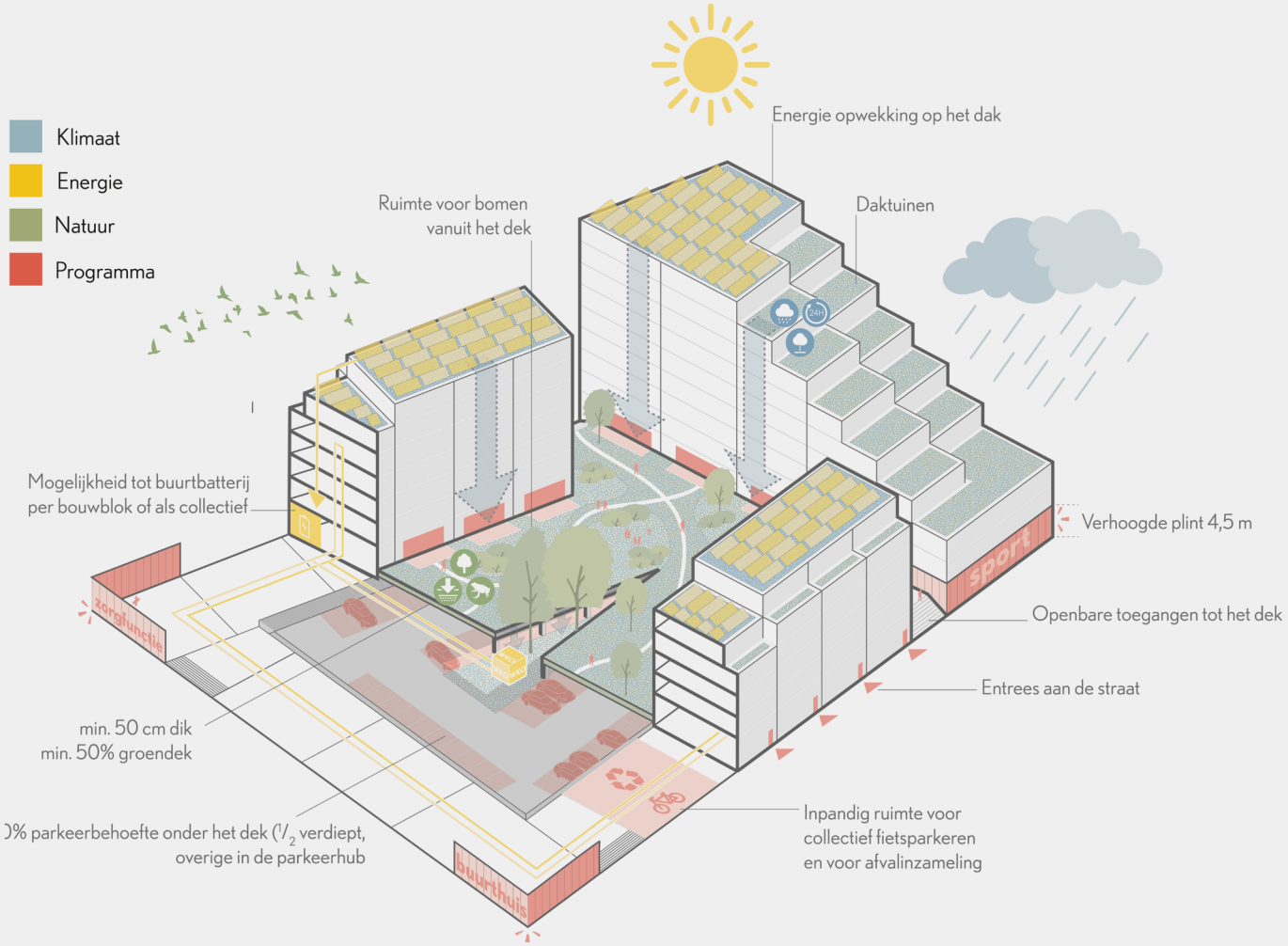
Integrale aansturing vraag en aanbod



Afstemmen van alle (grote) energievragers (elektriciteit+warmte) op elkaar en actief sturen op afname en opslag van stroom op basis van aanbod, getuurd door Energie Management Systeem (EMS).

2.3 Stedenbouwkundige verbeelding

Om een idee te geven van hoe Schaapdrift e.o. er straks uit kan zien, zijn beelden en schetsen gemaakt. Ze geven alvast inzicht in de gewenste sfeer en de ruimtelijke kwaliteit. De tekeningen tonen het gebied in vogelvlucht en enkele bouwvelden op ooghoogte. In een volgende fase worden deze sferen en beelden uitgewerkt in een stedenbouwkundig plan.



Bouwblok principe isometrie:
Natuurinclusief, klimaatbestendig, energiezuinig/neutraal in een gemengd en gevarieerd bouwblok



Mogelijke stedenbouwkundige verbeelding
Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Foto van de maquette
van Schaapsdrift e.o.
vanaf boven





Foto van de maquette van Schaapsdrift e.o. vanaf de HAN richting het noordwesten



Groene lopers

De twee ‘groene lopers’ zijn de voornaamste onderdelen in het ruimtelijk raamwerk. Ze verbinden Schaapsdrift e.o. met Park Sacré Coeur. Na de kruising met de Middenstraat (zie verderop) verbreden de profielen zich. In deze parkgebieden is ruimte voor natuur, sport en recreatie. Het bladerdek van de vele nieuwe bomen zorgt voor biodiversiteitsherstel en verkoeling.



Visualisatie van de zuidelijke ‘groene loper’ gekekeken vanaf de Esperantolaan. Het tweede gebouw links is de Casimir State.





Visualisatie van de mogelijke vergroening van de Schaapsdrift, vanuit het noorden gekeken richting het zuiden.



Schaapsdrift

Het hart van de buurt is de Schaapsdrift, een weg met straks bestaande en zorgvuldig ingepaste nieuwe woningen. In de smalle straat van slechts 14 meter breed worden aan één zijde parkeerplekken ingeruild voor groenstroken met bomen en struiken. Voor het zichtbaar maken van de ondergrondse beek is onvoldoende ruimte – de beek wordt omgeleid naar een nieuwe loop in de Middenstraat. Aan de Schaapsdrift is ruimte voor de bouw van kleine stadswoningen, misschien wel in de vorm van zelfbouw. Het versterkt het eigenzinnige karakter van de weg.



Referentie voor vergroening van de Schaapsdrift. Bron: Verhaal van de Schaapsdrift e.o.



Reinaldstraat huidige situatie (2022)

Middenstraat

De Middenstraat is een nieuw aan te leggen straat, die haaks op de 'groene lopers' komt te liggen. Het heeft een dusdanige maat dat het hier wel mogelijk is om de beek – omgeleid vanaf de Schaapsdrift – bovengronds te brengen. Aan de beek ligt een buurtpleintje, met in de gebouwenplint verschillende functies (niet wonen). Daarna verdwijnt de beek weer ondergronds, onder het spoor door naar het watersysteem van de heemtuin.
De Middenstraat loopt vanaf de Velperweg het gebied in voor de ontsluiting van de noordelijke bouwvelden. Aan de zuidzijde is het een kleine insteek vanaf de Eleonorastraat naar de parkeerbuurthub voor deelmobiliteit. Het grootste deel van de Middenstraat is autoluw en krijgt een 'groenblauwe' inrichting die past bij het karakter van een wandel-, fiets- en verblijfstraat. De straat wordt omringd door gebouwen met vier tot vijf verdiepingen en terugliggende bovenlagen (setbacks genoemd). Aan de kruisingen met de groene lopers komen niet-woonfuncties, zoals een apotheek, buurthuis of kleine bedrijfsruimtes. Hier en daar komen laad- en losplaatsen voor pakketdiensten, bezorging en verhuizingen.

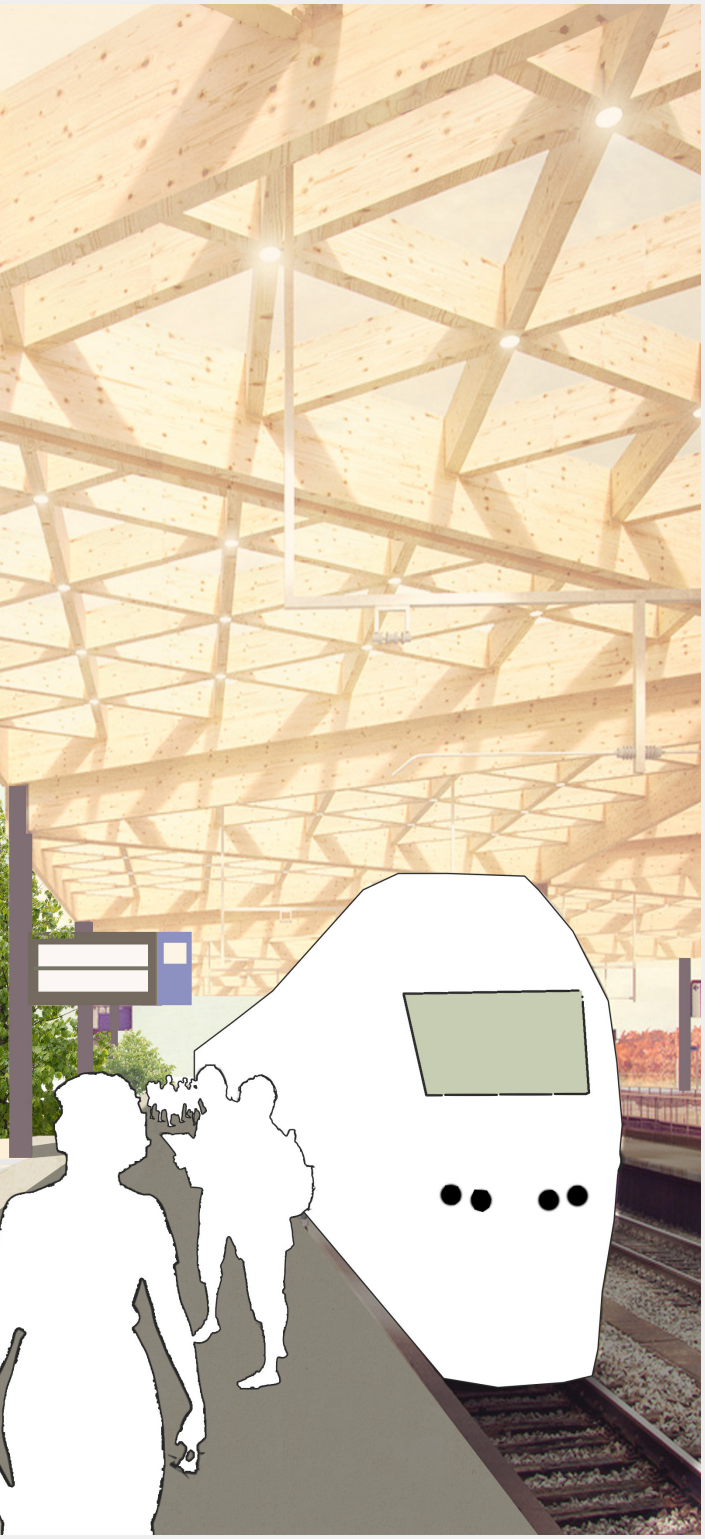


Visualisatie van de toekomstige Middenstraat met de Beek op de Paasberg bovengronds en veel ruimte voor groen.


STUDIO
ATELIER
GYM
P



Visualisatie van het mogelijke Stationsplein in de toekomst, met een fietsvriendelijke Schaapsdrift waar de auto te gast is.



Stationsplein

Het gebied rond het station zal flink veranderen, waarbij bestaande gebouwen verdwijnen om ruimte te maken voor een goed en veilig stationsplein. Bovendien verdient de ontsluiting een verbeterslag en komen er nieuwe woningen en commerciële functies. Daarmee krijgt deze zijde van Schaapsdrift e.o. een 'nieuw gezicht'.
Het gebouw op de hoek van de Wichard van Pontlaan maakt plaats voor een opvallend en hoog gebouw, een accent bij het station met op maaiveld aan de stationskant een terras. Dit gebouw is straks het visitekaartje van de vernieuwde buurt en is net als de kerk een herkenningspunt. Idealiter keert de horecazaak die in het huidige gebouw zit (Smulhoek) weer terug met een lunchroom of cafetaria.
De Eleonorastraat krijgt een bebouwingswand die qua hoogte niet alleen aansluit op de bestaande bebouwing, maar ook oploopt richting Park Sacré Coeur. In de plint van dit gebouw komen voorzieningen en bedrijfsruimtes voor 'moderne makers' als een fietsenmaker, schildersbedrijf of naaiatelier. De bovenliggende woningen met een gezamenlijke entree aan de straat zorgen voor levendigheid – waarmee het stationsgebied veiliger zal aanvoelen. Bovendien fungeert deze bebouwingswand als geluidswal om geluidsoverlast van de spoorlijn tegen te gaan.
De wens om de bestaande spooronderdoorgang te vergroten wordt onderzocht, terwijl met twee liften de toegankelijkheid voor mensen met een fysieke beperking wordt verbeterd. Er komen op en nabij het stationsplein extra fietsenstallingen, kiss-and-ride-plekken, taxistandplaatsen en deelauto's – zodat een groter gebied profiteert van een beter bereikbaar station. Met NS en ProRail wordt gewerkt aan een 'stoere' overkapping zodat Arnhem Presikhaaf de uitstraling krijgt van een station voor heel Arnhem-Noordoost, en waar in de toekomst treinen mogelijk vaker zullen stoppen.

Reinaldstraat

De smalle Reinaldstraat verandert in een groene woonstraat waar de auto ‘te gast’ is. De straat is onderdeel van de ‘groene loper’ die Schaapsdrift e.o. verbindt met Plattenburg en Park Sacré Coeur. Gevelgroen, bomen en beplanting zorgen voor een intieme sfeer, waar buurtbewoners elkaar ontmoeten. Voor de oversteekbaarheid van de Wichard van Pontlaan is nader onderzoek nodig – om boven water te krijgen hoe de groene loper een ononderbroken ruimte wordt.



Referentie: Tuinstraat in Antwerpen

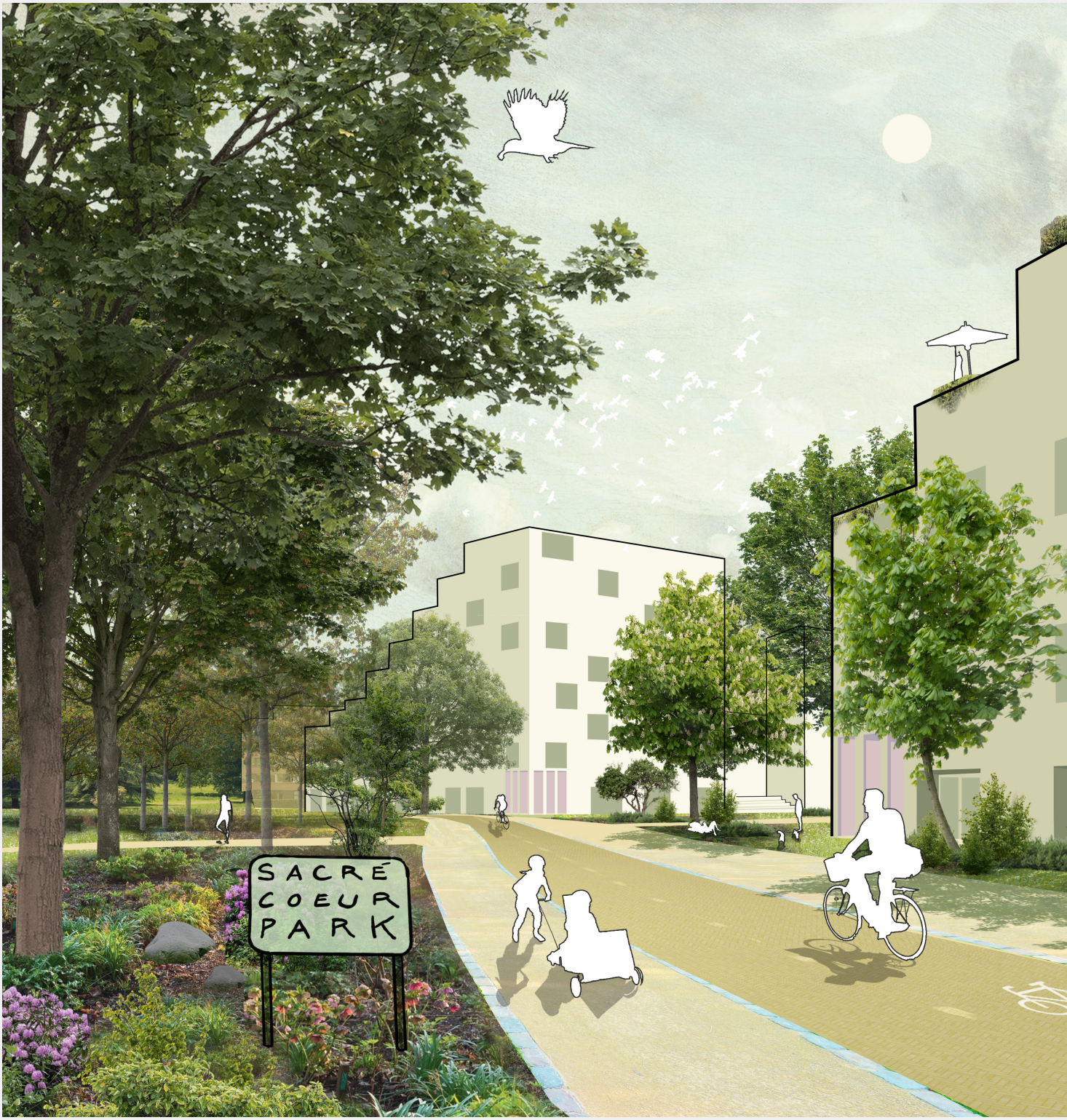


Reinaldstraat huidige situatie (2022)



Visualisatie van de mogelijke vergroening van de Reinaldstraat. De parkeerplaatsen krijgen elders een plek waardoor er volop ruimte ontstaat voor vergroening en het een ‘Tuinstraat’ kan worden.


P ->
P ->



Visualisatie van de mogelijke Esperantolaan, waar de auto uit gaat en er alleen ruimte is voor fiets en voetganger wat zorgt voor een fijne overgang naar het Park Sacré Coeur.



Esperantolaan

De Esperantolaan is straks niet langer een barrière, maar zal in verbinding staan met Park Sacré Coeur. Geparkeerde auto's maken plaats voor een wandel- en fietspad, waardoor een natuurlijke overgang ontstaat tussen Schaapsdrift e.o. en het park. Samen met het bestaande woongebouw (Sacré Coeur) vormen twee nieuwe bouwblokken een 'ritme van drie koppen' aan het park. Hierbij is extra aandacht voor de begane grond om een levendige plint te creëren met dubbelhoge entrees en veel glas.

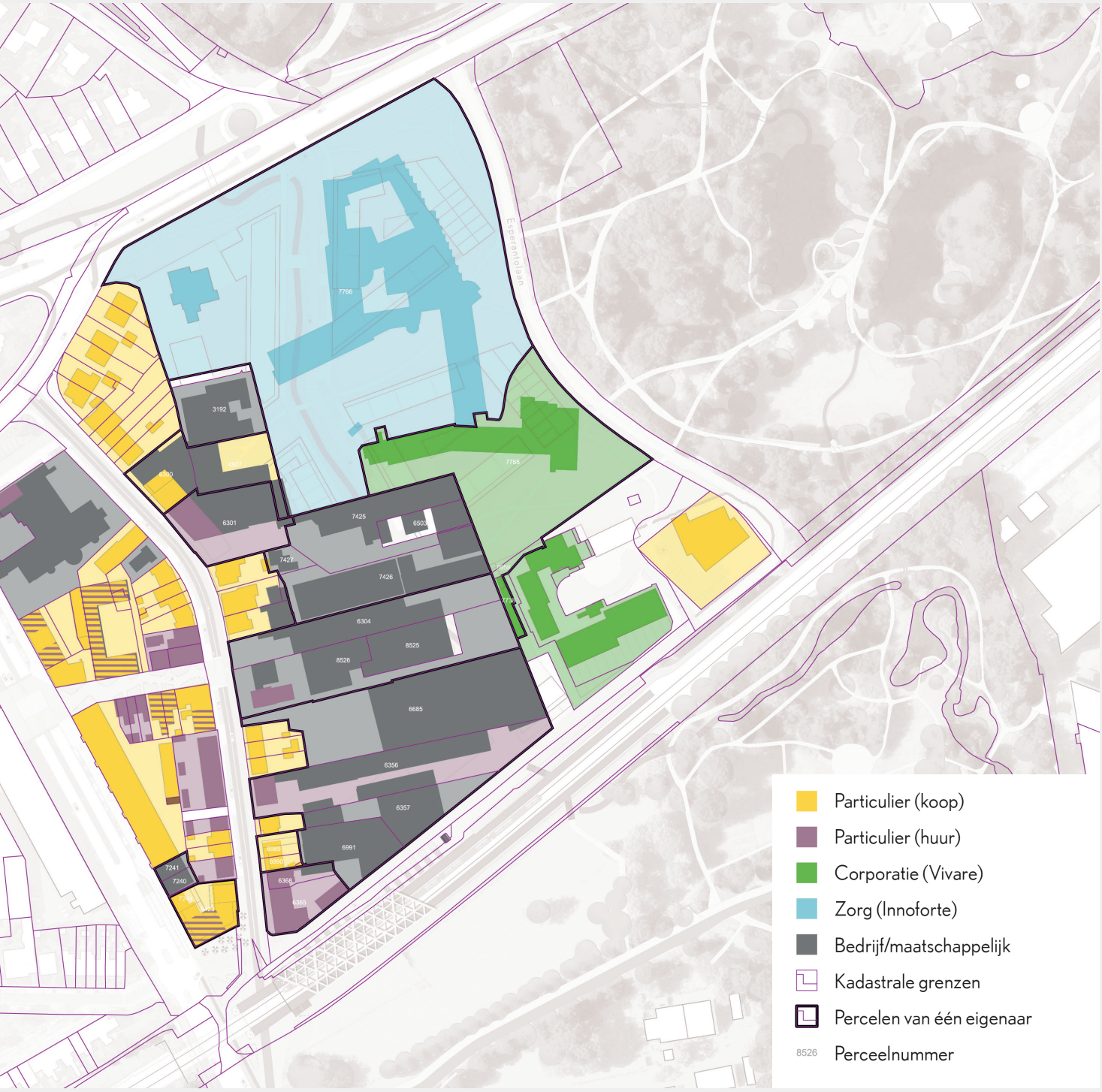


Esperantolaan huidige situatie (2022)

3. Gemeentelijke regie en grondverwerving

Zoals gezegd hebben de gemeenteraad en de bewoners een duidelijk uitgangspunt meegegeven: de bestaande woning-en gebouwenvoorraad moet behouden blijven. Helaas kan aan die wens geen gehoor worden gegeven. In dit hoofdstuk wordt uitgelegd waarom, en uiteengezet hoe de grond- en gebouwverwervingen plaats dienen te vinden.





Type eigendommen op de kadastrale kaart

3.1 Regie en aanpak

De gebiedsontwikkeling om van Schaapsdrift e.o. een groene, levendige en gezonde stadsbuurt te maken neemt jaren in beslag. Gemeentelijke regie is nodig om met behulp van en in samenwerking met bewoners, grond- en gebouweigenaren en ontwikkelaars de ambities en doelen van de gebiedsvisie te realiseren. Die regie vergt vooral maatwerk, of anders gezegd: een specifieke aanpak per type eigenaar of speler.
Zo heeft zorginstelling Innoforte een voorkeur voor nieuwbouw – uiteraard binnen de kaders van de gebiedsvisie. Maar als om financiële redenen blijkt dat zij kiezen voor renovatie, moet dat ook kunnen. Woningcorporatie Vivare is een belangrijke partner van de gemeente – zij ontwikkelen immers de nieuw te bouwen socialehuurappartementen of nemen die af. Als door bijvoorbeeld de nieuwbouw van Innoforte voldoende ruimte ontstaat om de ambities van de gebiedsvisie te realiseren, zijn zij bereid hun woongebouw Tuinstede in te brengen en nieuwe sociale huurwoningen toe te voegen. Vivare zal dan in overleg treden met de bewoners van dit complex over nieuwe woonplekken elders in de wijk.
Met de particuliere eigenaren zullen afspraken worden gemaakt over de realisatie van de gebiedsvisie. Met hen wordt besproken of zij kiezen voor zelfrealisatie van nieuwbouw of voor verkoop aan de gemeente. Wanneer woningen van particuliere eigenaren verworven dienen te worden, is het zaak om recht te doen aan hun wensen en verlangens. Het is de bedoeling om hen (maar ook eventuele huurders) met voorrang elders in de wijk onder te brengen. Vastgoed van de gemeente wordt eventueel ingezet om bewoners die hun huis moeten verlaten een andere plek in de wijk te bieden.

3.2 Sloop is toch nodig

Zoals gezegd hebben de gemeenteraad en de bewoners een duidelijk uitgangspunt meegegeven: de bestaande woning- en gebouwenvoorraad moet behouden blijven. Of anders geformuleerd: ze roepen op om zeer terughoudend te zijn met de sloop van woningen. Op basis van uitvoerige studies en intensieve overleggen met de buurt, woningbouwcorporatie Vivare, zorginstelling Innoforte, andere gebouweigenaren en ProRail, blijkt dat aan deze wens niet kan worden voldaan. Om de herontwikkeling van Schaapsdrift e.o. succesvol te laten zijn – en om recht te doen aan alle wensen en ambities – is het (helaas) nodig om enkele panden te slopen. Het gaat dan om zes gebouwen die particulier verhuurd worden, een twee-onder-een-kapwoning en een bedrijfswoning die in eigendom is bij de bewoners – in totaal 25 woningen (waarvan dus 3 koopwoningen en 22 huurappartementen). Verwerving van deze woningen en panden is dus noodzakelijk en met twee woningen zijn hierover al afspraken gemaakt. Deze zijn door brandschade nu niet bewoond.

Het is de bedoeling dat sloop alleen plaatsvind als er sprake is van zwaarwegende belangen. Er zijn vijf zwaarwegende overwegingen om voor dit project in sommige gevallen toch over te gaan tot sloop. De optelsom van deze argumenten maakt de keus voor sloop legitiem.

1. Om de herontwikkeling van station Arnhem Presikhaaf te benutten voor de transformatie van Schaapsdrift e.o. (en eigenlijk heel Arnhem-Noordoost) is rond het station ruimte nodig – voor verkeersbewegingen, fietsenstalling, opgangen naar de perrons, enzovoorts.
2. Het toevoegen van nieuwe en betaalbare woningen alleen is niet genoeg. Er moet ook ruimte zijn voor werken. Zo kan het aantal banen meegroeien met de toename van het aantal inwoners.
3. Het vergroten van de leefbaarheid. Met verdichting komt de verplichting om bewoners een leefbare omgeving te bieden. Cruciaal hierin zijn de twee 'groene lopers' die de buurt verbinden met Park Sacré Coeur en bewoners aangename en groene buitenruimtes bieden. Maar om deze twee groengebieden mogelijk te maken is wel ruimte nodig – en die kan met sloop gecreëerd worden.
4. De bereikbaarheid is een aandachtspunt, vooral vanwege de toevoeging van woningen. Investeringen in het station, maar ook in de bereikbaarheid van de wijk is noodzakelijk. De bedoeling is om bestaande wegen te ontlasten en verkeersopstoppingen te voorkomen. Directe aansluiting op de Velperweg en een autoverbinding tussen de Eleonorastraat en de Wichard van Pontlaan zijn een voorwaarde.
5. Het is de bedoeling om de wijk op drie plekken een 'duidelijk gezicht' naar buiten te geven. Bij de Willibrordkerk op de Schaapsdrift, bij de nieuwe ingang van de Middenstraat en bij het station, dat van een achterkant verandert in een voorkant.



WVG gebied oorspronkelijk (2022)



WVG gebied aangepast (zomer 2023)



WVG gebied Gebiedsvisie (oranje)

3.3 Verwerving

De eigenaren en bewoners van de te slopen gebouwen – bij het station en aan de westzijde van de wijk – worden na het vaststellen van de gebiedsvisie uitgenodigd voor gesprekken. Het idee is om voor de verwerving van de panden steeds te komen tot de best passende oplossing (maatwerk). Hierbij kan vastgoed van de gemeente in en buiten het plangebied een rol spelen, bijvoorbeeld als ruilmiddel om bewoners die uit hun woning moeten een nieuwe woonplek te bieden.

Verwervingen in het stationsgebied.

- Schaapsdrift 109 en 111 (twee-onder-een-kap)
- Schaapsdrift 113, 115 en 117 (particuliere verhuur)
- Schaapsdrift 96
- Wichard van Pontlaan 2, 4 , 6, 8, 10, 12 14 (particuliere verhuur en bedrijfsruimten)

De panden en gronden rondom het station zijn noodzakelijk voor de uitvoering van de gebiedsvisie. Het stationsgebied is immers de 'poort' van de zogenoemde kennis-as tussen de Kenniscampus en Industriepark Kleefse Waard (IPKW). Bovendien fungeert het voor Schaapsdrift e.o. als ov-knooppunt. Dit rechtvaardigt het besluit om bij het station een aangename en goede ontmoetingsruimte te creëren. Bovendien is mogelijk sprake van een tweede opgang naar het perron. De verwerving van de genoemde panden draagt dus bij aan de ontwikkeling van een toekomstbestendige stationsomgeving – met betere toegangen en logische routes voor fietsers en voetgangers, meer groen, en een verdubbeling van het aantal fietsparkeerplaatsen.

Door de verwervingen kunnen in het stationsgebied zo'n 60 woningen worden bijgebouwd, die vanwege hun vorm en hoogte als 'geluidsscherm' dienen voor de naastgelegen buurt. Door verwerving ontstaat ruimte voor auto- en fietsverkeer langs het spoor, waardoor Schaapsdrift e.o. autoluw wordt. Door de parkeerbuurthub tegenover het station – waar de helft van de parkeerbehoefte wordt opgelost – gaat minder verkeer de wijk in. Kiss-and-rideplekken en taxistandplaatsen zorgen eveneens dat auto's niet meer de buurt in hoeven. Tot slot: door de verwervingen ontstaan mogelijkheden voor nieuwe functies en activiteiten in de onderste lagen van de bebouwing. Dit verbetert de sociale veiligheid en zorgt voor een levendige sfeer.

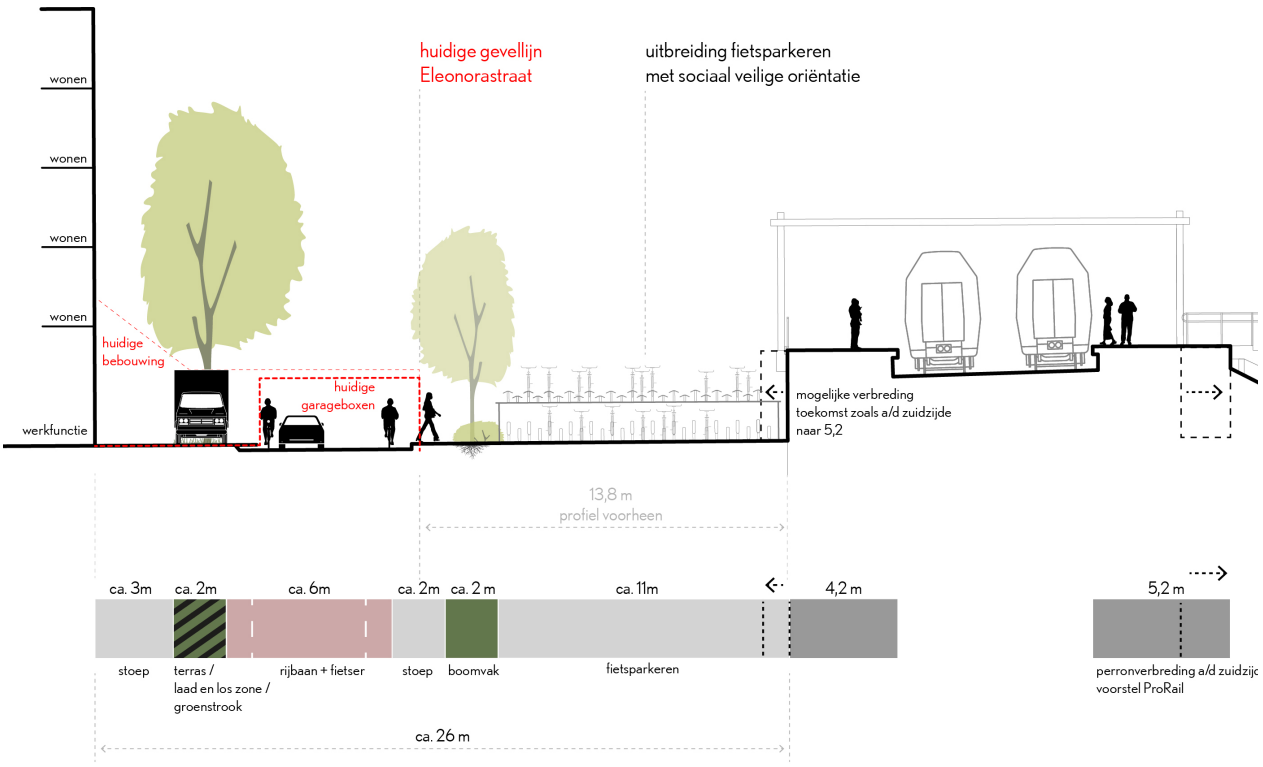


Wichard van Pontlaan 2, 4 , 6, 8, 10, 12 14

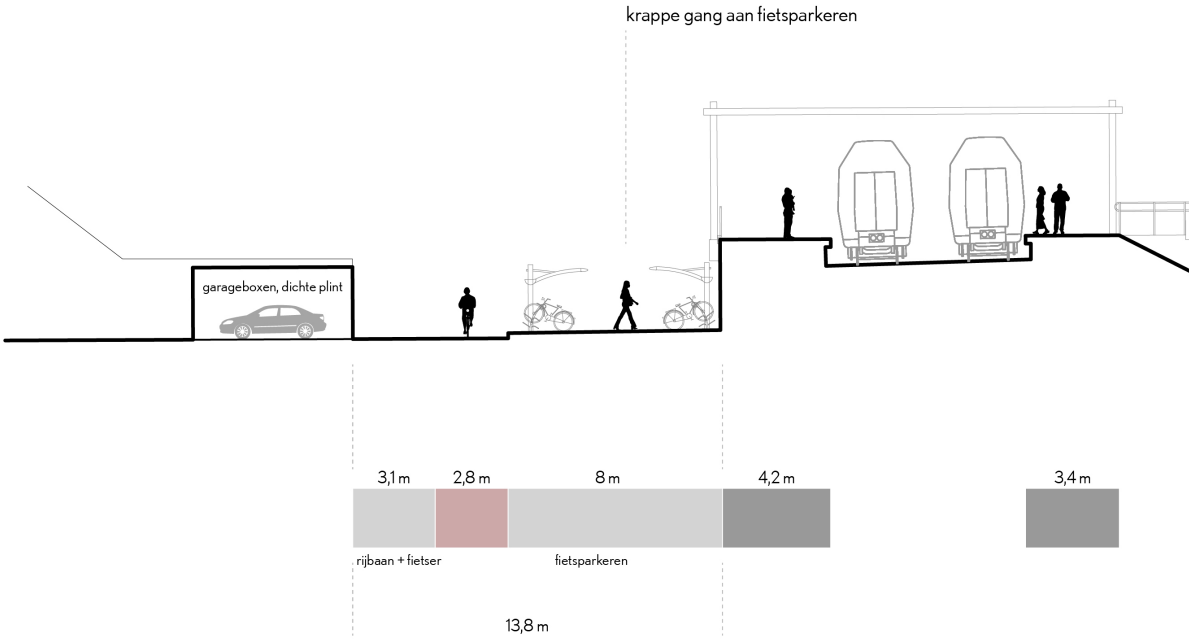


Schaapsdrift 109 en 111
Schaapsdrift 113, 115 en 117
Schaapsdrift 96





Principe profiel voor de toekomstige ruimte behoefte aan de Eleonorastraat



Huidige krappe profiel van de Eleonorastraat

Een toekomstbestendige stationsomgeving:
betere toegangen en logische routes voor fietsers en voetgangers, meer groen en een verdubbeling van het aantal fietsparkeerplaatsen.



foto huidige situatie Eleonorastraat



Huidige stationszijde



Huidige situatie aan het einde van de fietsenstalling

Verwervingen westzijde Schaapsdrift

- Schaapsdrift 41-45 (bedrijf en particuliere verhuur, beide appartementen staan leeg na brand)
- Schaapsdrift 47-49 (bedrijf en particuliere verhuur)
- Schaapsdrift 81 (kantoorgebouw en loods)
- Schaapsdrift 83 (woningen)

Ook de panden aan de westzijde van de Schaapsdrift – een mix van bedrijven en particulier verhuurde woningen – zijn van essentieel belang voor het uitvoeren van de visie. Ten eerste bieden deze verwervingen ruimte voor woningbouw (tussen de bestaande bebouwing), en maken ze de verplaatsing van Innoforte naar een van de 'groene lopers' mogelijk – waardoor deze zorgvoorziening voor de wijk behouden blijft. De betreffende gronden zijn ook nodig voor de aanleg van de noordelijke groene loper. Die vormt straks de hoofdstructuur die de kerk met voorruimte verbindt met Park Sacré Coeur. Zoals gezegd zorgt dit voor vergroening en versterkt het de leefbaarheid. Bovendien wordt met de groene loper het netwerk voor wandelaars en fietsers sterker, waardoor oud- en nieuwbouw op elkaar aansluiten.
Verwerving van de loods en het kantoordeel zijn noodzakelijk voor de zuidelijke groene loper, waarmee Schaapsdrift e.o. en Plattenburg op autovrije wijze verbonden worden met Park Sacré Coeur. Het woongedeelte van de voormalige stoomwasserij blijft behouden. Met het verwerven van het woongedeelte behoudt de wijk (en Arnhem) een cultuurhistorisch element dat beeldbepalend is en een schakel tussen huidige en nieuwe bewoners.



Schaapsdrift 41-45
Schaapsdrift 47-49



Schaapsdrift 81
Schaapsdrift 83



3.4 Verwervingen Innoforte en Vivare

Velperweg 152 (bedrijfswoning)
Esperantolaan 2 (Vreedenhof, Innoforte zorgcomplex, 180 zorgappartementen)
Velperweg 150 (Nijenstede, 24 huurappartementen Innoforte)
Esperantolaan 4-34 (Tuinstedecomplex Vivare, 48 wooneenheden)

Het behoud van de zorgfunctie Vreedenhoff en de mogelijke verhuizing van het Tuinstedecomplex zijn uitgangspunt voor de gebiedsvisie. De op de kaart aangegeven panden rondom Vreedenhoff van Innoforte zijn van belang voor het uitvoeren van de gebiedsvisie. In het bijzonder de bedrijfswoning aan Velperweg 152. Daar moet het nieuwe gebouw van Innoforte komen, aangezien het huidige complex aan de Vreedenhof niet meer voldoet aan hun zorgconcept en duurzaamheidseisen. Innoforte heeft een voorkeur voor nieuwbouw binnen de stedenbouwkundige visie, maar wel op voorwaarde dat dit financieel en qua besluitvorming mogelijk is. De belangrijkste argumenten voor deze ingrepen zijn:

- nieuwbouw door Innoforte geeft aan de oostkant ruimte voor het toevoegen van circa 140 nieuwe woningen – een flinke bijdrage aan het totale doel van 450 woningen;
- het maakt de aanleg van de noordelijke groene loper mogelijk;
- de aansluiting van de Middenstraat op de Velperweg voorkomt mogelijke verkeersopstoppingen bij het kruispunt met de Oude Velperweg;
- behoud van maatschappelijke voorzieningen in de wijk. Door een slimme fasering van Innoforte mogelijk te maken, blijft hun zorgaanbod behouden. Bovendien wordt onderzocht of de verwerving of samensmelting van de 24 Innoforte-appartementen haalbaar is.

Vivare heeft aangegeven dat Tuinstede voldoet als woningcomplex, maar dat zij willen meewerken aan een kwaliteitssprong als er ook nieuwe sociale huurwoningen worden toegevoegd. Dit onder twee voorwaarden: dat (in het geval van sloop) hun bewoners een nieuw huis krijgen aangeboden (bij voorkeur in de nieuwe woningen), en dat er meer sociale huurwoningen beschikbaar komen voor Vivare. Die kwaliteitssprong betreft twee zaken. Ten eerste is de verwerving van de woningen op de kaart noodzakelijk om hier het aantal woningen te vermeerderen tot circa 170 (nu maar 48 woningen). Ten tweede zet het de deur open voor de aanleg van de zuidelijke groene loper.



Bedrijfswoning Velperweg 152



Esperantolaan 2 (Innoforte)
Esperantolaan 4-34 (Vivare)



4. Beleidsmatige aandachtspunten

In dit hoofdstuk zijn alle thema's die samenkomen in de gebiedsvisie nader uitgewerkt. Daarbij is het gemeentelijke beleid als toetssteen gebruikt, en is beschreven welke onderzoeken al zijn gedaan. Onderzoeksvragen voor het vervolg zijn eveneens vermeld.

4.1 Wonen

De vernieuwde stadsbuurt Schaapsdrift e.o. biedt ruimte aan circa 450 nieuwe woningen. Vanwege de Arnhemse woningbehoefte en de afspraken uit de Woondeal is het van belang dat een groot deel van deze woningen betaalbaar zijn. Daarnaast wordt ingezet op een levensloopbestendig woon- en werkprogramma. Dit betekent dat voor bestaande en nieuwe bewoners een lange wooncarrière in de eigen buurt in het verschiet ligt, en dat doorstroming van en naar omliggende gebieden gestimuleerd wordt. Een leefbare stadsbuurt met een gevarieerd woonprogramma en nieuwe woningtypen is daarvoor noodzakelijk.

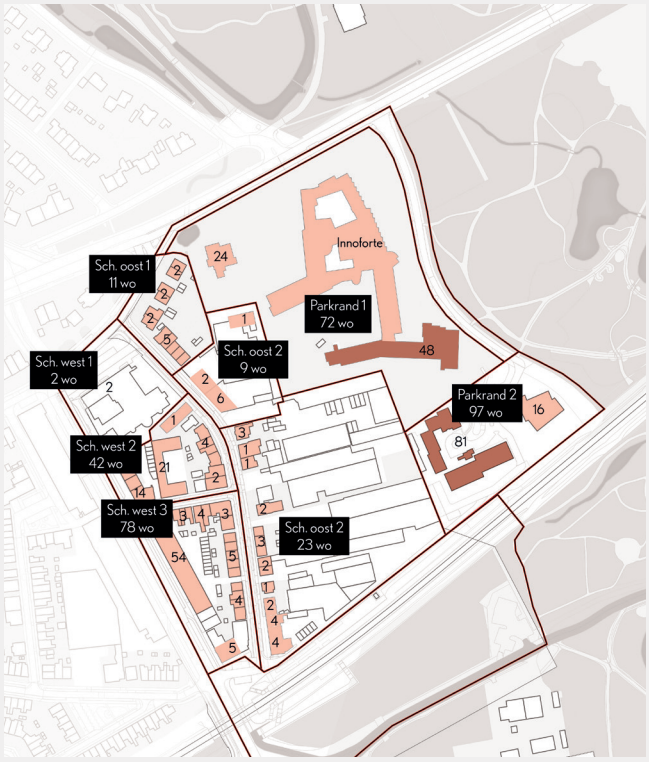
Concreet betekent dit:

- In het kader van de Woondeal moet minimaal 66 procent van de woningen in het betaalbare segment vallen (sociale huur, middenhuur of betaalbare koop). Minimaal 30 procent is een socialehuurwoning en minimaal 20procent een betaalbare koopwoning.
- De bouw van een gedifferentieerd aanbod – dus voor diverse inkomenscategorieën, levensfasen en leefstijlen.
- Het stimuleren van woonvormen en woningbouwontwikkelingen met een sociaal oormerk, in samenspraak met de huidige en toekomstige inwoners. In een volgende fase worden de mogelijkheden hiervan nader verkend met huidige grondeigenaren.

Qua doelgroepen en woonvormen wordt voor Schaapsdrift e.o. gedacht aan:

- Woningen voor een- en tweepersoonshuishoudens (senioren, starters, atelierwoningen), ook omdat deze specifieke woonvraag blijft groeien. Vanwege het hoge percentage ouderen in de wijk en het eenzijdige woningaanbod, is het zaak om levensloopgeschikte woningen en alternatieve woon-zorgconcepten toe te voegen. Denk hierbij aan woonvormen waarin ouderen en starters 'samenwonen'. Als ouderen meer keus hebben, zal de doorstroming (ook vanuit de wijk Plattenburg) op gang komen en woningen voor gezinnen vrijkomen. Atelierwoningen waarin wonen en ambachten gecombineerd worden, zorgen voor extra banen en meer levendigheid.
- Woningen voor gezinnen zijn van belang om de wijk leefbaar te houden. Dit vraagt evenwel om nieuwe woningtypen (gestapeld) en een kindvriendelijke woon- en leefomgeving. Schaapsdrift e.o. moet dan ook uitgroeien tot een stedelijk woonmilieu dat aantrekkelijk is voor stadsgezinnen. Dus mooi gelegen nabij parken en onderwijslocaties, dicht bij het centrum, het station en andere voorzieningen. In zo'n omgeving kunnen ouderen hun baan combineren met het gezinsleven, cultuur en een rijk sociaal leven. Een kindvriendelijke woonomgeving biedt kinderen ontplooiingskansen en draagt bij aan kansengelijkheid. Dit betekent wel wat: een hoogwaardige openbare ruimte met mogelijkheden voor ontmoeting en spelen.

Onderzoeksvraag voor de volgende fase: wat is de verdeling van de doelgroepen over het plan?



Huidige situatie wonen



Getrapte volumes met dakterassen voor stadsgezinnen (The family, Delft)



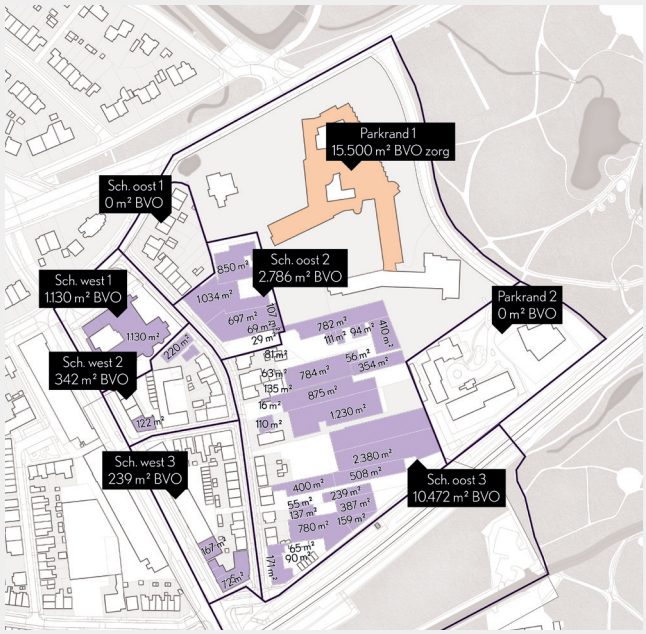
Getrapte volumes, natuurlijke materialen en groene daken (Verhaal van Schaapsdrift e.o)

4.2 Werken

Naast woningen zijn arbeidsplaatsen nodig – Schaapsdrift e.o. krijgt immers een stedelijke mix van wonen en werken. De wijkeconomie krijgt een impuls door een klein verzamelgebouw voor bijvoorbeeld start- en scale-ups, bedrijfsruimtes voor 'moderne makers' en kleinschalige kantoorruimtes. De bedrijvigheid mag niet concurreren met winkelcentrum Presikhaaf en omliggende buurtwinkelcentra –vandaar dat winkels zijn uitgesloten. De aanwezigheid van zorginstelling Innoforte biedt mogelijkheden voor zorggerelateerde banen. Het is belangrijk dat als deze plekken vrijkomen de functie 'wonen' wordt uitgesloten, zodat de ruimtes ook in de toekomst behouden blijven voor werk.

De onderzoeksvragen voor de volgende fase zijn:

- Welke werkfuncties komen op welke locaties?.
- Hoe maken we betaalbare werkruimtes mogelijk?
- Welke bedrijvigheid kan terugkeren?
- Waar in Arnhem-Noord krijgt de bestaande bouwmarkt een plek?

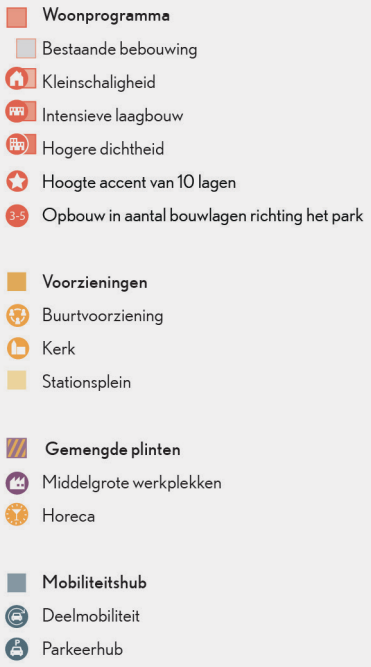


Huidige situatie vierkante meters niet woonfuncties (werken+voorzieningen)

4.3 Voorzieningen

Met het toevoegen van circa 450 woningen moet het voorzieningenniveau op peil blijven. Dit vraagt om nader onderzoek in de volgende fase.

- Welke voorzieningen hebben de woondoelgroepen nodig?
- Wat zijn de mogelijkheden zijn in de openbare ruimte voor ontmoetingsplekken en kleinschalige daghoreca (lunchroom of koffietent)?
- Hoe verdelen we sport en speelruimtes voor jong en oud over de buurt, bijvoorbeeld op de hoeken van bouwblokken of rondom het station?





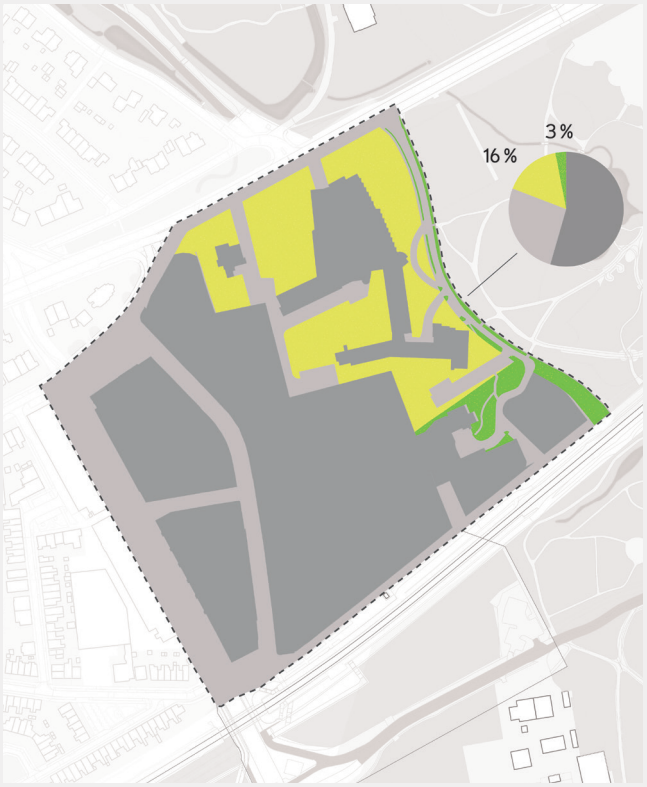
Mogelijke toekomstige situatie - Arnhemse Mix

4.4 Groen

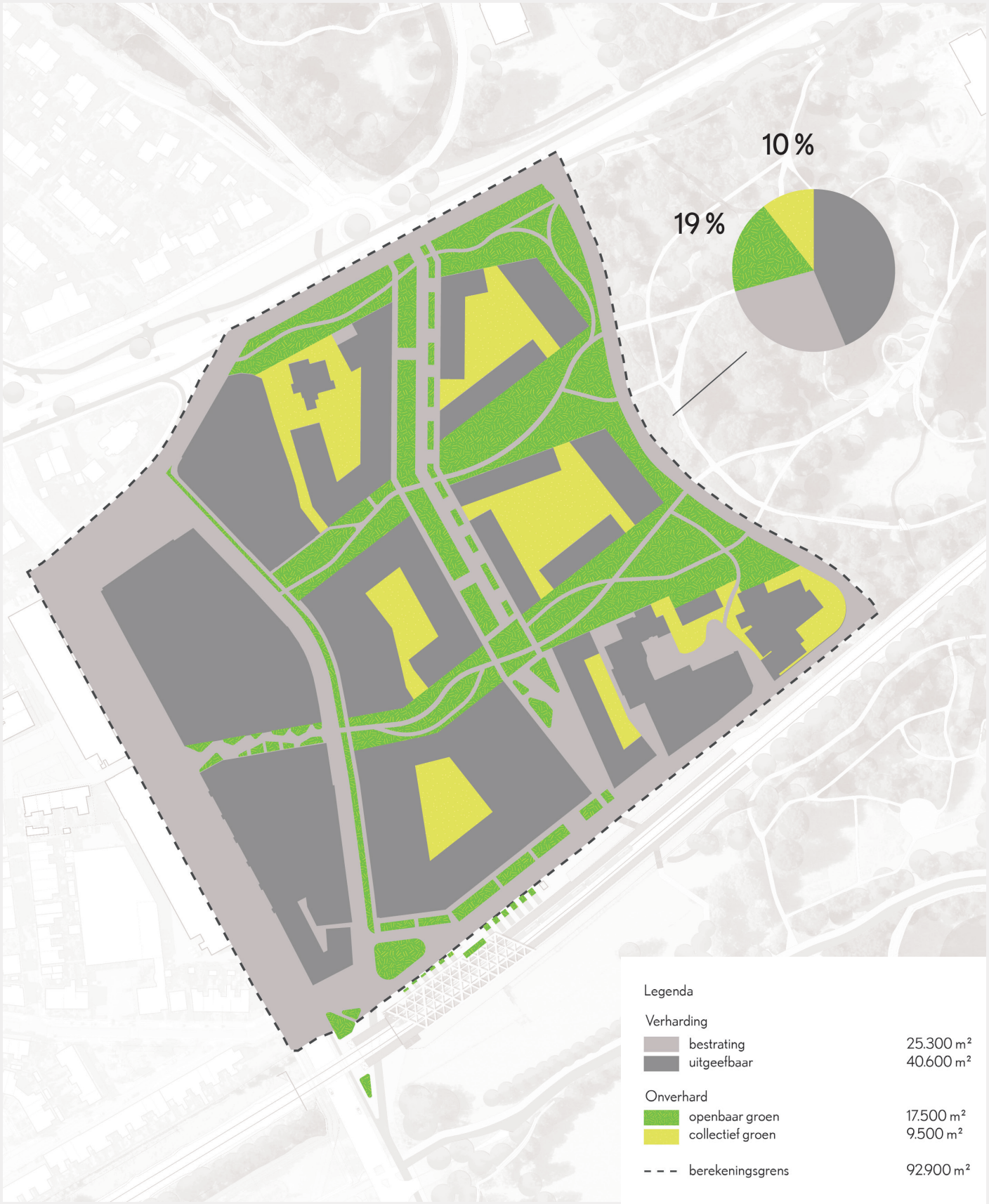
Radicaal vergroenen maakt de omgeving leefbaar, houdt water vast, gaat hittestress tegen en herstelt de biodiversiteit. Het behoud van bomen is uitgangspunt en hiervoor geldt de '3-30-300 regel'. Vanuit elke woning moeten drie bomen zichtbaar zijn, is er 30 procent schaduw en is binnen 300 meter een parkje te bereiken. De onderzoeksvragen voor de volgende fase zijn:

- Hoe blijft het bestaande groen behouden en hoe wordt dit ingepast?
- Door een bomeneffectrapportage: welke bomen passen in het plangebied en sluiten aan bij de flora en fauna van Park Sacré Coeur?
- Welke mogelijkheden zijn er voor intensief groen op de daken van de nieuwe gebouwen?

De gebiedsvisie biedt een grote toename openbaargroen in de Schaapsdrift e.o.



Huidige situatie - Verharding/onverhard



Mogelijke toekomstige situatie - verharding/onverhard

4.5 Water en droogte

Er is sprake van wateroverlast in Schaapsdrift e.o. Het langer vasthouden van regenwater draagt bij aan het verkleinen van dit probleem. De herstelde en weer beleefbare beek brengt verkoeling tijdens hete periodes. Wat is nodig? In ieder geval een groter waterbergend vermogen (waterretentiedaken, polderdaken). Plus wadi's in de twee 'groene lopers', die hemelwater opvangen en de afvoer vertragen, en waar water uiteindelijk infiltreert en gebufferd wordt – om vervolgens tijdens warme zomermaanden te kunnen worden hergebruikt. De beplanting langs de wadi's zorgen voor verkoeling en brengen de biodiversiteit op peil. Voor de waterkwaliteit is het van belang om de wadi's en de beek niet te koppelen. Tot slot: een duurzame inrichting van de wijk vraagt om verbindingen tussen bodem, reliëf, grondwatersysteem en de bovengrondse landschappelijke laag. De onderzoeksvragen voor de volgende fase zijn:

- Hoe kan in het openbare groengebied water langer worden vastgehouden?
- Hoe komt de verbinding tussen bodem, reliëf, grondwater en de bovengrondse landschappelijke laag tot stand – om zo tot een duurzame ruimtelijke inrichting te komen?

4.6 Hittestress

Om hittestress tegen te gaan maken parkeerplekken in de Schaapsdrift en Reinaldstraat plaats voor bomen en groen – het idee is zelfs om de verharding met 10 procent te verminderen. De parkeerplekken zelf verhuizen naar de parkeerbuurthub annex parkeergarage. De bomen en groenstroken bieden verkoeling en bergen overtollig regenwater vanuit de Velperweg.
De nieuwe gebouwen zijn 'klimaatadaptief', ook om hittestress te voorkomen. Ze worden onderdeel van het zogenoemde 'koele netwerk' van beschutte routes en koele plekken. De onderzoeksvraag voor de volgende fase luidt: hoe moeten gebouwen gepositioneerd worden om hittestress te voorkomen?

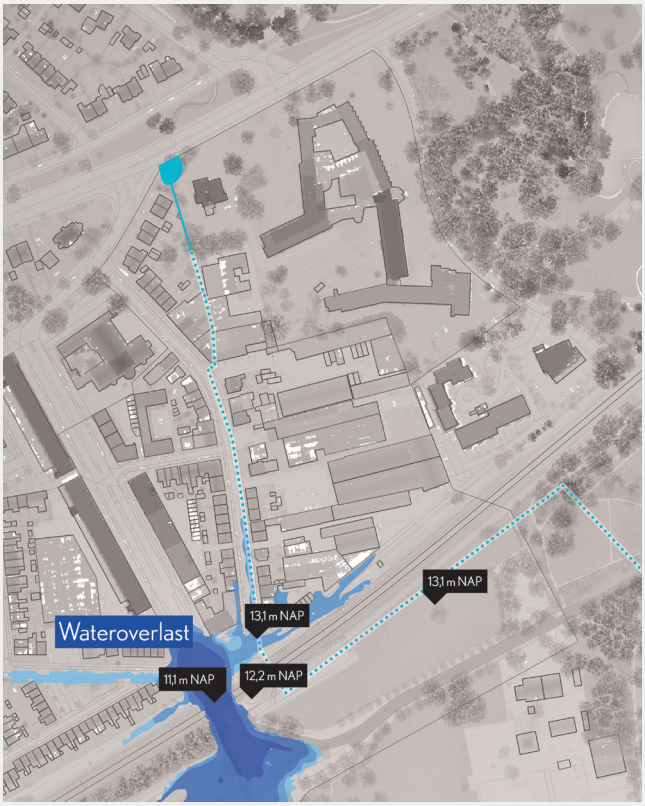


Huidige situatie - Hittestress

4.7 Biodiversiteit

In de Groenvisie uit 2017 staat dat de gemeente de biodiversiteit wil vergroten – vooral door leefgebieden (voor 'stadssoorten' als vleermuis, huismus, gierzwaluw, vlinders en wilde bijen) te versterken of toe te voegen. Dit betekent een afwisseling van bomen, struiken en kruiden met voldoende ruimte boven- en ondergronds én het inpassen van verblijven in gebouwen. De leefgebieden moeten in verbinding staan met grotere leefgebieden in bijvoorbeeld de parken. Om de ecologische zone aan de zuidzijde van het spoor tot wasdom te laten komen, zijn op termijn maatregelen nodig om de barrièrewerking rondom de spoortunnel op te heffen. De onderzoeksvragen voor de volgende fase zijn:

- Welke diersoorten zijn nu in Schaapsdrift e.o. aanwezig? En hoe versterken we de leefgebieden en de verbindingen met de omgeving?
- Welke vormen van verlichting komen de biodiversiteit ten goede?
- Invullen puntensysteem natuurinclusief bouwen.



Huidige situatie - wateroverlast

4.8 Leefbaarheid

In een gezonde buurt is de openbare ruimte geschikt voor spelen, ontmoeten en bewegen. Dit vraagt om meer onderzoek:

- Hoe maken we hardlooproutes aantrekkelijk voor jong en oud? En waar komen die routes te liggen?
- Waar in de openbare ruimte liggen aantrekkelijke beweegmogelijkheden voor verschillende doelgroepen?





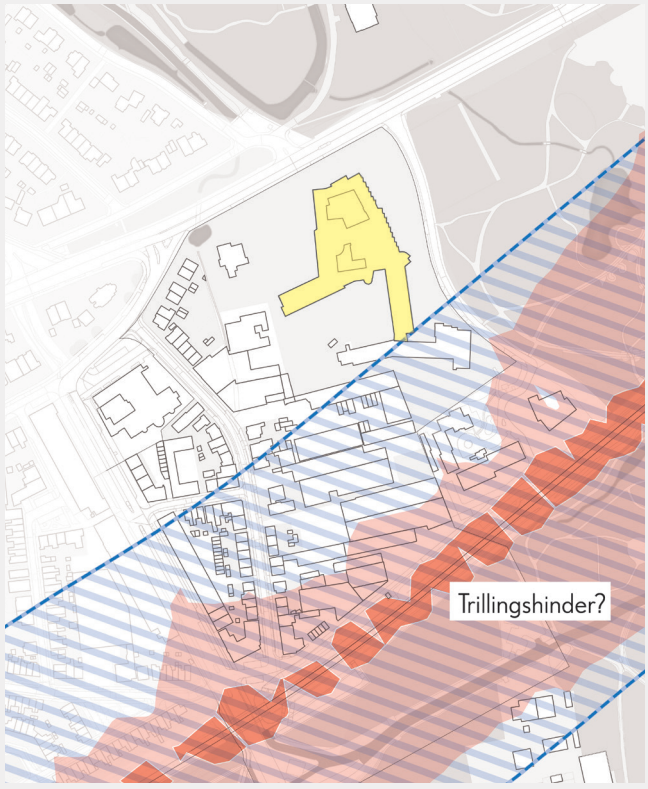
Mogelijke toekomstige situatie - Groen, Water en droogte, hittestress, biodiversiteit en leefbaarheid.

4.9 Omgevingseffecten

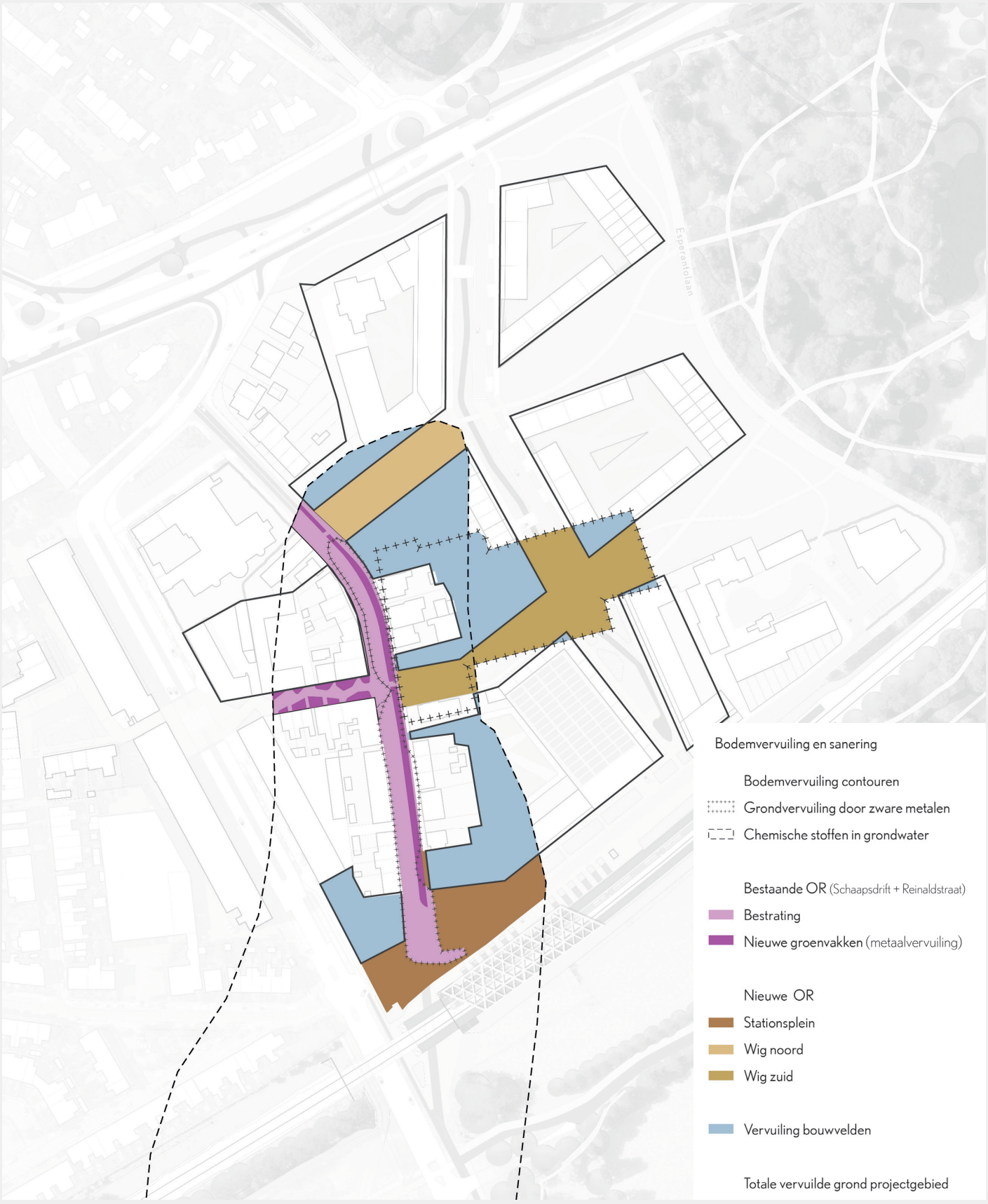
Alle omgevingsaspecten (bodem, geluid, externe veiligheid, kabels en leidingen, stikstof) krijgen een rol in de volgende fase van de planvorming, ook omdat zij van invloed zijn op de haalbaarheid van ambities en maatregelen.
Met betrekking tot geluid zijn de volgende onderzoeksvragen van toepassing. Welke extra voorzieningen zijn nodig om trillingen tegen te gaan? En: welke stedenbouwkundige mogelijkheden zijn er langs het spoor om het geluid van het spoor op te vangen?
Er zijn meerdere vormen van bodemvervuiling bekend, zoals zware metalen bij de oude wasserij. Deze gronden zullen waarschijnlijk deels gesaneerd moeten worden. Dit wordt meegenomen in de vervolgfase, maar leidt niet tot aanpassingen in ontwerp.



Huidige situatie - bodem verontreiniging en kabels+leidingen



Geluidshinder en minimale veiligheidsafstand tot spoor voor zorgwoningen van 150 meter



Mogelijke toekomstige situatie - bodem verontreiniging

4.10 Mobiliteit

Met betrekking tot mobiliteit geldt het 'STOMP-principe': stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service en privéauto. De voetganger staat op nummer 1, de fietser op 2. Dat betekent een wijk die toegankelijk is voor voetgangers en fietsers, en waarbij het station bereikbaar is voor voetgangers en fietsers (door nieuwe of verbeterde stallingen en fietsroutes). De onderzoeksvragen over deze onderwerpen zijn:

- Hoe zijn de wandelroutes onder het spoor?
- Hoe kan de oversteekbaarheid van de Wichard van Pontlaan verbeterd?
- Hoe kan het fietsparkeren per bouwblok worden opgelost?
- Kan de Schaapsdrift als fietsstraat fungeren?

Om van station Arnhem Presikhaaf een volwaardig ov-knooppunt te maken, gelden de volgende onderzoeksvragen.

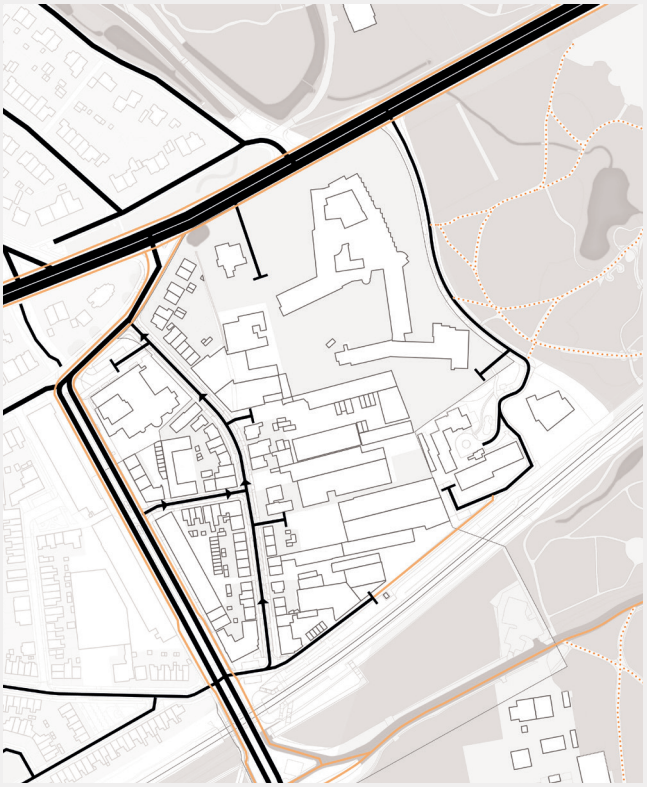
- Hoe wordt het station beter bereikbaar voor mindervaliden?
- Zijn twee nieuwe opgangen mogelijk?
- Hoe kan de ontsluiting voor voetgangers richting de Kenniscampus verbeterd worden?

Mobility as a service (MaaS) staat nog in de kinderschoenen, maar het is de bedoeling om op termijn deelauto's te introduceren (als een groeiconcept). Dit roept onderzoeksvragen op:

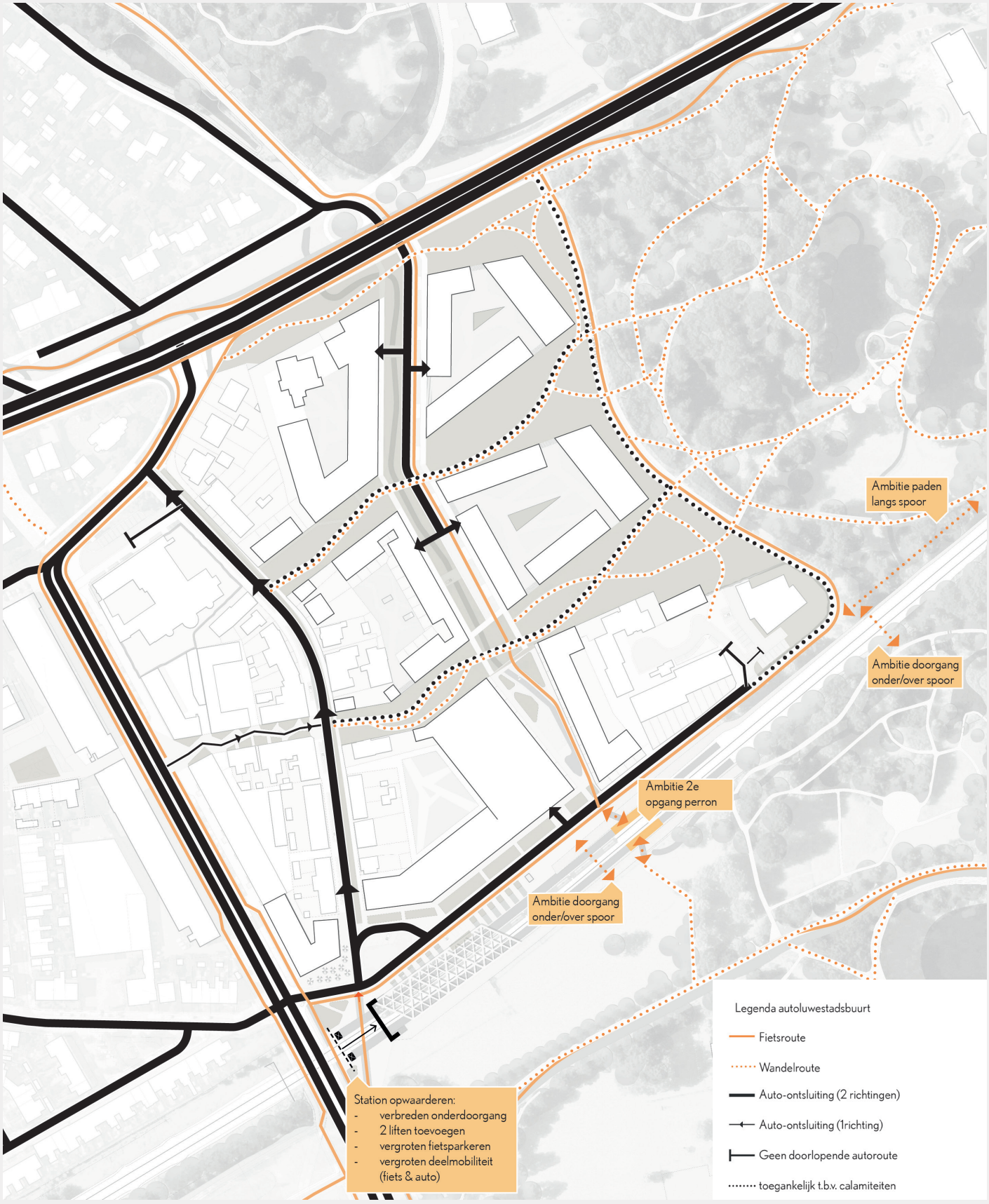
- Wat zijn geschikte locaties voor deelauto's?
- Kan de parkeerbuurthub gecombineerd worden met energiewinning en werkfuncties?
- Wat zijn de randvoorwaarden en gevolgen van een deelautosysteem?

Tot slot de auto (waarvoor de aansluiting tussen de Oude Velperweg en Velperweg aandacht verdient). De onderzoeksvragen voor dit onderwerp zijn:

- Hoe is de bereikbaarheid voor nood- en hulpdiensten en logistiek verkeer (pakketbezorging, vuilnisophalers)?
- Hoe is het gesteld met de verschillende verkeersstromen rondom het treinstation?



Huidige situatie - routing



Mogelijke toekomstige situatie - routing

4.11 Parkeren

De bereikbaarheid van Schaapsdrift e.o. is uitstekend – nabij voorzieningen zoals winkelcentrum Presikhaaf, op fietsafstand van de binnenstad en goed openbaar vervoer met bus en trein. Door de invoering van een parkeerregime en door het parkeren te concentreren op enkele locaties, wordt dubbel ruimtegebruik mogelijk. Sturend beleid met lagere parkeernormen is belangrijk, omdat ruimte nodig is voor verblijf en groen. Lagere parkeernormen zijn conform de Omgevingsvisie waarover de gemeenteraad binnenkort een besluit neemt. Bovendien wordt momenteel gewerkt aan een Duurzaam Mobiliteitsplan en nieuw parkeerbeleid waarin het idee van minder auto's centraal staat.

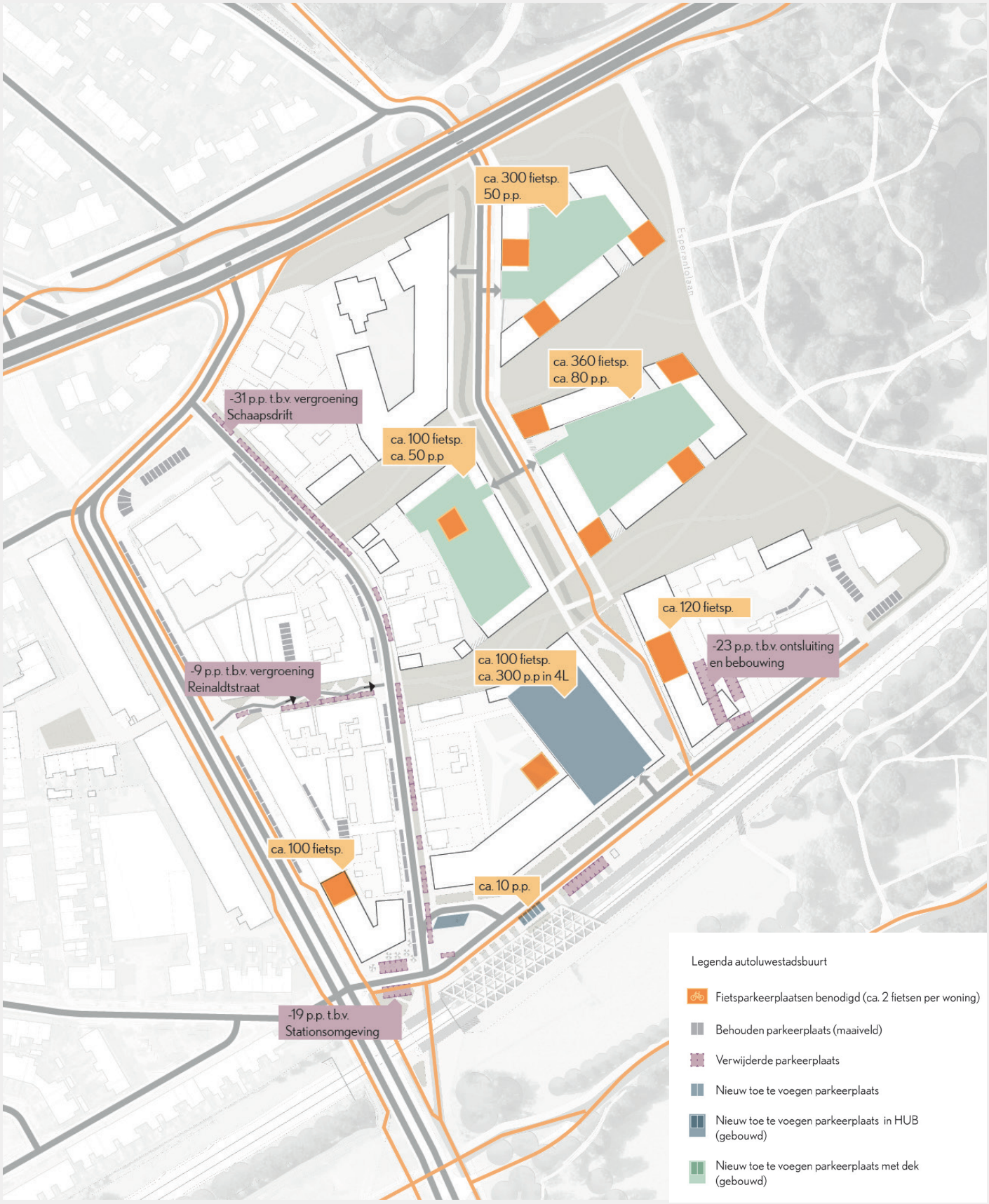
Er is vooronderzoek gedaan naar het verlagen van de parkeernorm. Daaruit kwam een aantal uitgangspunten:

- de parkeernorm voor bezoekers kan verlaagd van 0,3 naar 0,1;
- een parkeerregime is noodzakelijk om parkeren in de centrale parkeerbuurthub te borgen en parkeeroverlast te voorkomen. Nieuwe bewoners maken geen aanspraak op een parkeervergunning. Huidige bewoners kunnen wel een vergunning aanvragen;
- de parkeervraag kan deels (circa 20 procent) met deelauto's opgevangen worden waarbij een deelauto vijf privéauto's vervangt;
- fietsen voor de deur en auto's op loopafstand zorgen voor een voorkeur voor de fiets. Fietsparkeernormen voor nieuwbouw dienen nader te worden bepaald.

Na vaststelling van de gebiedsvisie wordt onderzocht of de parkeernorm verder naar beneden kan. Daarbij wordt rekening gehouden met de verschillende doelgroepen en het woonprogramma, de kwaliteit van alternatieve vervoersmogelijkheden (ov, fiets) en het Duurzaam Mobiliteitsplan en het herziene parkeerbeleid. Het verder verkennen van deelmobiliteit is een oplossingsrichting voor het verder verlagen van de parkeernorm.



Huidige situatie - parkeren



Mogelijke toekomstige situatie - parkeren

4.12 Circulair bouwen

De gemeente vindt circulariteit belangrijk, bij nieuwbouw en renovatie. Met de Visie Circulaire Economie Arnhem heeft de gemeente zich gecommitteerd aan het doel om in 2030 50 procent circulair te zijn, en in 2050 100 procent. Tevens is in de Woondeal 2.0. afgesproken dat in 2025 25 procent van de bouwopgave circulair is, en in 2030 50 procent. Met de circulaire impactladder wordt het minimale percentage circulariteit in projecten getoetst. Deze impactladder (versie 'excellent') maakt het mogelijk de mate van circulariteit in een woningbouwplan te meten op vier onderdelen.

1. Materiaalgebruik (percentage hernieuwbaar (biobased), hergebruikt of gerecyled)
2. Hergebruikpotentie
3. Demontabel (kan een gebouw bij uiteindelijke sloop weer uit elkaar?)
4. Toxiciteit van materialen

De ontwikkelingen op dit vlak gaan snel, maar kunnen leiden tot extra investeringskosten waardoor de financiële haalbaarheid van projecten in gevaar komt. In een volgende wordt met de markt onderzocht hoe de gestelde circulaire doelen op een zo kostenefficiënte manier gerealiseerd kunnen worden. Onderzoeksvragen voor die fase zijn:

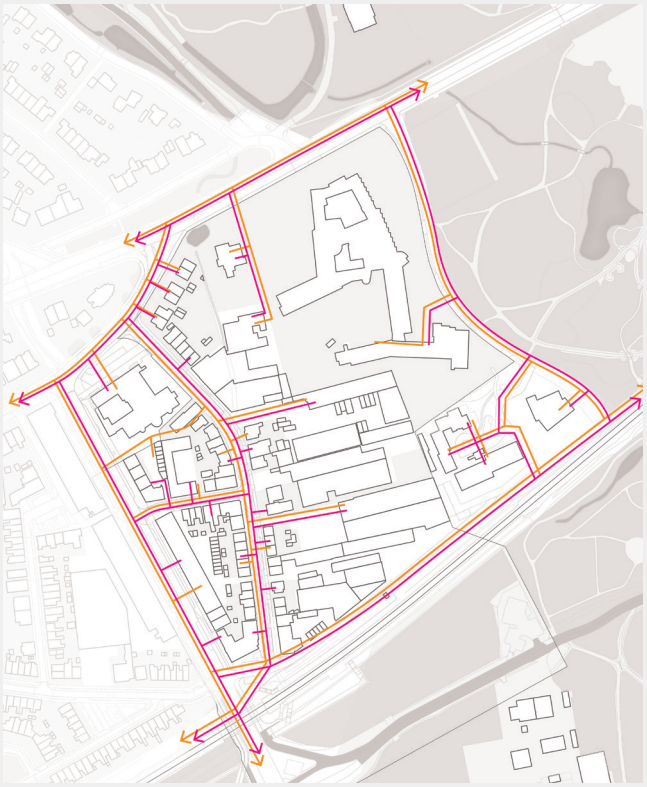
- Hoe kan circulariteit worden toegepast, zodat de impact op de investeringskosten beperkt blijft?
- Hoe haalt de gemeente de circulaire doelen?

4.13 Energie

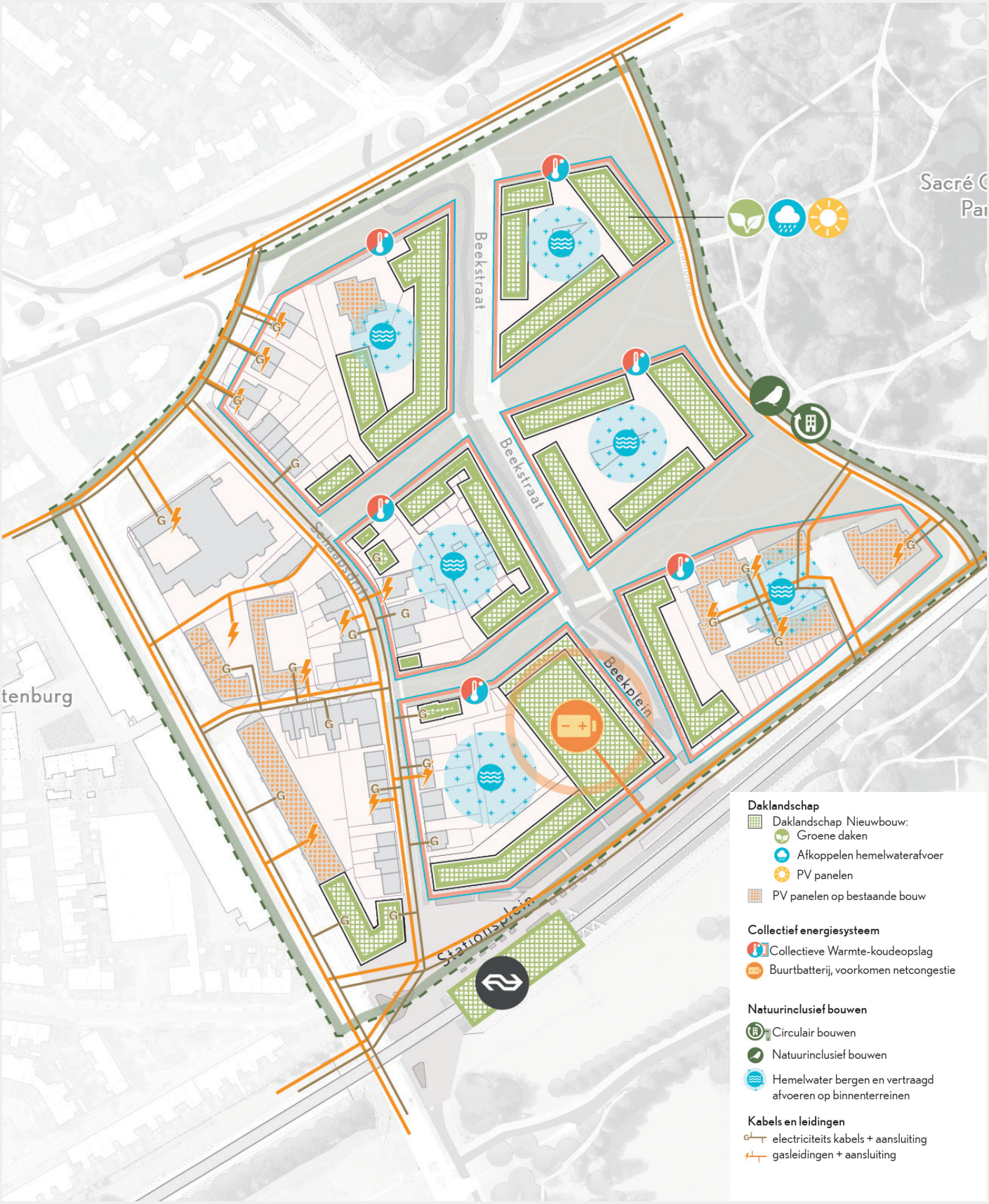
Het elektriciteitsnet is op veel plekken overbelast (netcongestie). Met netcapaciteit of transportcapaciteit geven we aan hoeveel elektriciteit er door een netwerk getransporteerd kan worden. Op verschillende plekken in Nederland is er onvoldoende netcapaciteit beschikbaar, zo ook in Arnhem. De congestie wordt veroorzaakt door de snelle ontwikkeling van woonwijken, bedrijventerreinen, zonneparken, windparken, maar ook de verduurzaming van de industrie en de opkomst van elektrisch vervoer en warmtepompen bij individuele huishoudens. Structurele netuitbreiding is – voor zover bekend bij netbeheerders Tennet en Liander – in Arnhem en omstreken naar verwachting in 2030 gereed.

Bij nieuwbouw is lage temperatuur-warmte het uitgangspunt, zodat de beschikbare, maar schaarse midden temperatuur- en hoge temperatuur-warmte gebruikt kan worden voor moeilijk te verduurzamen woningen en gebouwen. Onderzoeksvragen die in de volgende fase worden meegenomen:

- Wat zijn de mogelijkheden om voor nieuwbouw een collectief warmte- en koudesysteem te ontwikkelen?
- Hoe zorgen we voor een warmte- en koudesysteem dat de minste elektriciteitsvraag heeft?
- Hoe wekken we zoveel mogelijk (zonne-) energie op?
- Wat zijn de mogelijkheden voor een buurtbatterijsysteem?
- Wat is het ruimtebeslag (boven- en ondergronds) van de benodigde energie-infrastructuur?
- Op welke manier kunnen bestaande woningen worden verduurzaamd (waaronder isolatie) om energie te besparen?
- Op welke manier kunnen bestaande woningen profiteren van de duurzame kansen bij nieuwbouw?



Huidige situatie - kabels en leidingen



Mogelijke toekomstige situatie - energie

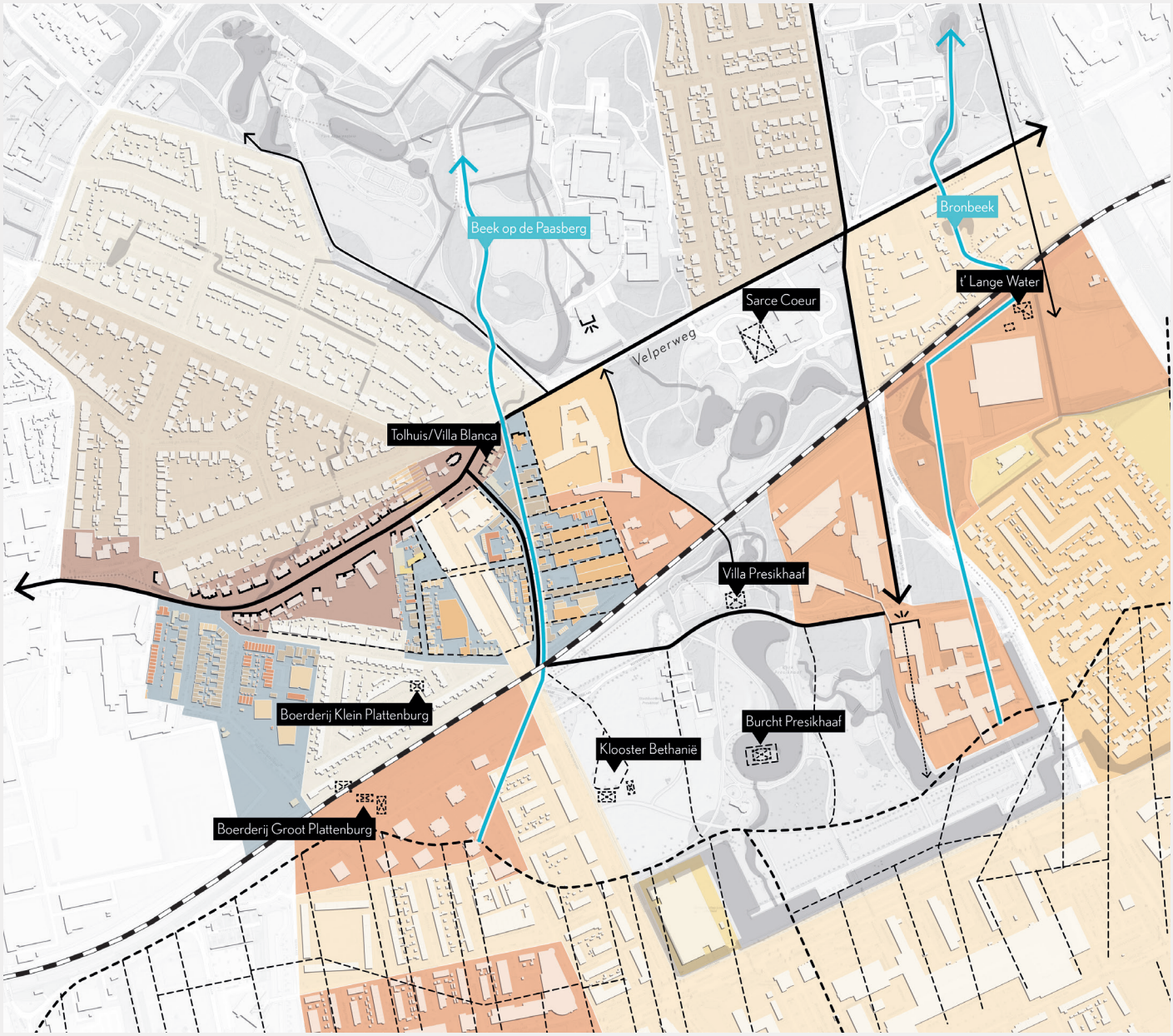
4.14 Cultuurhistorie

Schaapsdrift e.o. kent een lange en bewogen geschiedenis. Er zijn eigenlijk zeven periodes die hebben bijgedragen aan hoe de buurt er nu uitziet. Door deze periodes als lagen over elkaar te leggen, wordt inzichtelijk gemaakt welke relicten en historische ontwikkelingen het patroon van de buurt hebben beïnvloed. Op de rand van de hoge en droge gronden stond klooster Bethanië. Langs dit klooster lag een route (langs een beek) waarover schapen werden geleid, van de weilanden in de uiterwaarden van de Rijn naar de hoge en droge heide. Hieraan dankt de Schaapsdrift haar naam. De beek op de Paasberg die langs de Schaapsdrift loopt, leidde tot bedrijvigheid. De loop zorgde voor de aanvoer van schoon water voor wasserijen. In de Tweede Wereldoorlog is veel bebouwing vernietigd. De beek is ondergronds in een pijp gebracht. De Velperweg en spoorlijn lopen dwars door de reeks van Arnhemse parken. Deze 'groene wig' is een landschappelijke, ecologische en recreatieve verbinding tussen de Veluwe en Presikhaaf.

De negentiende- en twintigste-eeuwse bebouwing rondom de Schaapsdrift varieert in stijl en functie. Het bedrijventerrein bestaat uit grote loodsen, voormalige wasserijen en andere bedrijfsgebouwen. De bouwperioden lopen hier uiteen. De (woon)bebouwing rondom de Schaapsdrift is een verzameling van vooroorlogse panden, afgewisseld met (vroeg-)naoorlogse gebouwen. Opvallende bouwwerken zijn de beschermde rooms-katholieke kerk, het café-restaurant met bovenwoningen, de voormalige wasserij en enkele panden uit het begin van de vorige eeuw, inclusief het transformatorhuisje aan de Schaapsdrift.
Ondanks dat niet alle gebouwen van hoge (architectonische) kwaliteit zijn, toont de gelaagdheid het verhaal van 150 jaar ontwikkeling langs de Schaapsdrift. Zowel de bedrijfsbebouwing en zorgcomplexen als de naoorlogse gebouwen representeren een geschiedenis van continue uitbreiding en ontwikkeling van bedrijvigheid, zorg en wonen. Het gevarieerde gebied is gevormd door oude en nog herkenbare structuren (Velperweg, Schaapsdrift, beek, Esperantolaan) en recente ontwikkelingen (spoorweg, diepe percelen, doorbraak). Met name de verkaveling van eind negentiende eeuw met de aanwezige bedrijvigheid is nog intact en herkenbaar, net als de naoorlogse doorbraak en nieuwe gebouwen en bouwblokken.

Op basis van onderzoeken zijn verschillende manieren gedefinieerd om de cultuurhistorie een plek te geven in het stedenbouwkundig plan. Hiervoor zal op deellocaties mogelijk vervolgonderzoek noodzakelijk zijn. Het gaat om de volgende onderzoeksopgaven:

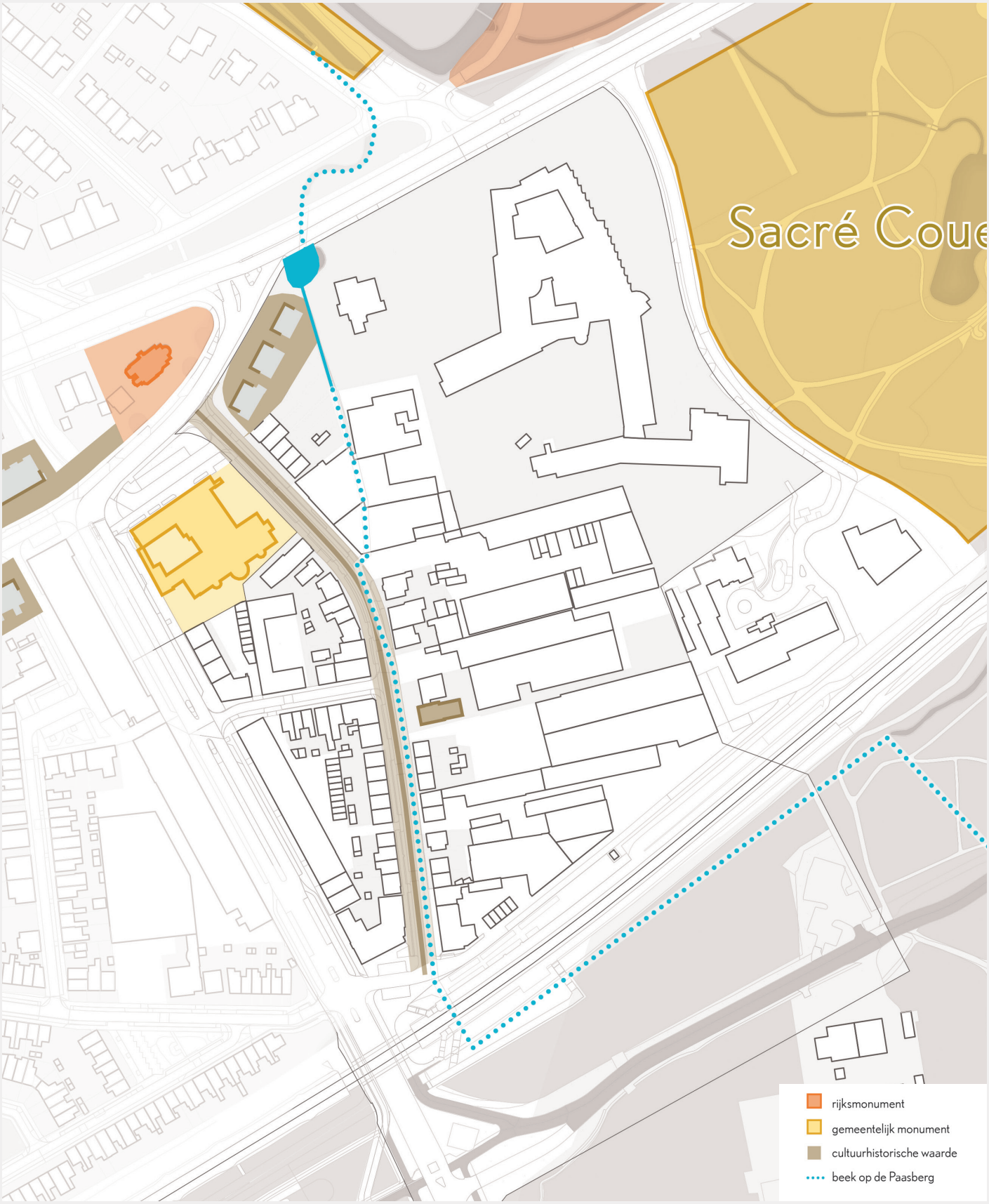
- De bestaande verkaveling is sinds de uitgifte van de percelen geënt op de beek langs de Schaapsdrift. Deze historische percelering is een goed uitgangspunt voor de herontwikkeling van het gebied oostwaarts. Met het gedeeltelijk behouden of zichtbaar maken van de harde scheiding tussen bebouwing, verharding en groen wordt recht gedaan aan de verschillende en gescheiden karakteristieken van Schaapsdrift e.o. Hetzelfde geldt voor de ligging van de Schaapsdrift (de straat), de beek en de Esperantolaan. Handhaven en versterken van deze structuren is een uitgangspunt.
- Het stationsplein functioneert niet meer zoals het ontworpen is. Het terugbrengen van groen en de transformatie tot verblijfsplek, doet recht aan de locatie. Het



Tijdslagen kaart met zeven perioden gestapeld (startnotitie januari 2023).

oorspronkelijke ontwerp biedt inspiratie.

- Het gebouw aan Schaapsdrift 96 vertelt net als de kerk de geschiedenis van de doorbraak die Schaapsdrift e.o. heeft gevormd. Behoud van het gebouw door inpassing is een goede optie. De locatie heeft vanwege de ligging aan het stationsplein potentie als stedenbouwkundig 'gebaar' – als een entree naar de wijk met de ligging aan het stationsplein. De nog steeds bestaande horecafunctie op de begane grond past daarbij.
- In het vervolg wordt verkennend archeologisch onderzoek uitgevoerd. Bureauonderzoek heeft aangetoond dat er resten te verwachten zijn van de beschreven tijdslagen tot aan de ijstijd.



Cultuurhistorie kaart, monumenten en cultuurhistorische panden

5. Bijlagen

1. Visie spoorzone Arnhem-Oost

2. Startnotitie

3. Amendement gemeenteraad op startnotitie

4. Verhaal van de Schaapsdrift e.o.

5. Onderzoeken die zijn op te vragen bij schaapsdrift@arnhem.nl
- Quickscan flora en fauna – Ecogroen
- Quickscan cultuurhistorie
- Bureau onderzoek archeologie - ADC
- Onderzoek parkeernormen - Goudappel
- Onderzoek verkeerstromen - Goudappel
- Onderzoek naar verkeerdruk - Trajan
- Onderzoek Duurzaamheid- IF Technology
- Onderzoek circulairbouwen - Alba
- Memo wonen schaapsdrift
- Oplegnotitie en onderzoek Toekomstige bedrijvigheid - Stec

Colofon

Deze concept gebiedsvisie van november 2023 is opgesteld door Ziegler|Branderhorst stedenbouw en architectuur, te Rotterdam. In opdracht en in samenwerking met de gemeente Arnhem.

BIJLAGE:
Beantwoording reacties/vragen op de concept gebiedsvisie van 24 oktober 2023

Er zijn veel reacties binnengekomen op de concept-gebiedsvisie. In dit document hebben we de verschillende vragen een **rood** nummer gegeven. Dezelfde nummering loopt ook door in de beantwoording. Zo bieden we op alle reacties/vragen antwoord. Als reacties of vragen overlappen, staat er het nummer bij waarin het antwoord al eerder is gegeven.

Alle originele reacties zijn als één PDF gebundeld en als bijlage toegevoegd. Verwijzingen naar beelden zijn in dit bestand geplaatst om zo volledig mogelijk vraag/antwoord te creëren.

Inhoudsopgave vragen en reacties

VERENIGING VOOR BEHOUD VAN SCHAAPSDRIFT E.O. 5

1. ALTERNATIEVEN (STUDIES) 6
2. NIEUWBOUW STATIONSOMGEVING 6
3. NOORDELIJKE GROENE LOPER 10
4. ENTREEGEBOUW SCHAAPSDRIFT / STATIONSPLEIN 14
5. KLEINE ONDERNEMERS 15
6. DICHTHEID INWONERS 15
7. AUTOVERKEER EN PARKEREN 15
8. NIEUWBOUW INNOFORTE 17
9. VERDUURZAMING 17
10. SOCIALE VEILIGHEID 18
11. OVERLAST EN ONZEKERHEID TIJDENS DE UITVOERING 18

PRORAIL 20

12. FIETSROUTE IN DE LIJN VAN DE SCHAAPSDRIFT 20
13. VERLENGING VIADUCT 21
14. VERGROOT STATIONSPLEIN 21
15. STOERE OVERKAPPING 21

16. BEEKLOOP 21
17. EXTRA PERRONOPGANGEN 22
18. EXTRA ONDERDOORGANG 22
19. MEER FIETSENSTALLING 22
20. EXTRA OVERLEG 23

CASIMIR STATE 26

21. WONINGBOUWVLEK 26
22. PARKEERPLAATSEN 27
23. 17 BERGINGEN CASIMIRLAAN 28

SACRÉ COEUR 30

24. WVG EN DE PLANGRENS 30
25. FIETSPAD LANGS SACRÉ COEUR 31
26. PASSAGE OVER HET SPOOR 32
27. BEREIKBAARHEID WOONGEBOUW 32
28. INRICHTING ESPERANTOLAAN 33
29. AANPASSING VELPERWEG 34
30. PARKEERPLEKKEN 34
31. ELEKTRISCHE LAADPLEKKEN 35

TUINSTEDE 36

32. BEHOUD VAN TUINSTEDE EN PROCES VAN INSPRAAK 36

VIVARE 43

33. DOORVERHUIZING 44
34. REGIEVOERING 44
35. PARKEREN IN NABIJHEID 44
36. NIEUWE BEBOUWING CASIMIRSTATE 44
37. LEVENDIGE PLINTEN 45
38. ATELIERWONINGEN 45
39. WONINGGROOTTE 45

INNOFORTE 46

40. VERBINDINGEN PARKEN 46
41. VRIJE SECTORWONINGEN 46
42. AUTOLUWE STAD 47
43. VIVARE ALS PREMIUM PARTNER 48
44. FUNCTIES IN DE PLINTEN 48

45. LANDSCHAP EN GROEN 49
46. PARKEREN 49
47. VERWERVINGEN 50

EIGENAAR PAND VELPERWEG [redacted] **52**

48. BEHOUD VREEDENHOFF VAN INNOFORTE 52
49. ALTERNATIEVE SCHETS 53
50. ESPERANTOLAAN 57
51. VERDICHTING IN PARK SACRÉ COEUR 58
52. BUURTHUB (PARKEERGARAGE) 58

NEIJENHUIS BELEGGINGSMAATSCHAPPIJ **60**

53. BEHOUD WONINGEN 60
54. AUTOLUWE STADSBUURT 61
55. DRAAGVLAK 62

ONDERNEMERS **63**

56. KORTE TERMIJN 63
57. ONDERNEMERS BEHOUDEN IN DE BUURT 64
58. ONTWIKKELEN STATIONSGEBIED 65

SCHAAPSDRIFT [redacted] **67**

59. SCHAAPSDRIFT [redacted] 67

NATUURCENTRUM ARNHEM **69**

60. NATUURCENTRUM ARNHEM 69

KOBOLD **71**

61. KOBOLD 71
61. BEANTWOORDING KOBOLD **72**

[redacted] **73**

62. [redacted] 73

GENOTEERDE REACTIES OP DE BEWONERSAVOND 24 OKTOBER 2023 ..... **75**

63. HISTORISCH HEKWERK PARK SACRÉ COEUR 75
64. NOORDELIJKE GROENE LOPER 75
65. SOCIALE WONINGBOUW OP KAART 75
66. ERFGOED EN HISTORIE 76
67. HOOGTE EN DICHTHEID 76
68. TERUGKEER ONDERNEMERS 79
69. TUINSTEDE 79
70. PLATTENBURG 80
71. SCHAAPSDRIFT 80
72. WICHARD VAN PONTLAAN (DOORSTEEK) 80
73. STATIONSOMGEVING 81
74. GROEN EN WATER 81
75. PARKEREN EN FIETSEN 82
77. OVERIGE OPMERKINGEN 83
78. VEILIGHEID VAN DE NIEUWE FIETSOVERSTEEK BIJ DE LAAN VAN PRESIKHAAF. 83

Vereniging voor behoud van Schaapsdrift e.o.

Punten uit de reactie van de ‘Vereniging voor behoud van Schaapsdrift e.o.’ hebben een rood nummer. De antwoorden hebben deze zelfde nummering.

Reactie

Geachte gemeenteraadsleden en college,
De plannen die op 24 oktober jl. aan ons, bewoners van de Schaapsdrift e.o., zijn Gepresenteerd, zijn hard aangekomen. Als bewoners horen we slechts één ding: maar liefst 24 woningen worden gesloopt! Meerdere mensen onder ons verliezen hun huis of onderneming, en daarmee ook een deel van hun leven.
Vanuit die emotie is er de neiging om het hele plan af te schieten, maar wij stellen ons nog steeds constructief op, en reageren hierbij inhoudelijk op de plannen van de gemeente. Wat ons voor ogen staat, is de plannen beter maken.
We hopen dan ook dat de wethouder deze zienswijze serieus neemt. We zien dit als een laatste kans voor haar om te laten zien dat ze naar bewoners luistert, en dat het mogelijk is om zulke ingrijpende projecten op een menselijke manier aan te pakken.
Dat wij als bewoners boos en teleurgesteld zijn naar aanleiding van de presentatie op 24 oktober heeft u kunnen lezen in onze brief van 25 oktober. De brief was een directe reactie vooruitlopend op deze meer grondige en inhoudelijke reactie, die in breed verband met de buurt tot stand is gekomen. De grondslag voor deze zienswijze is het bewonersoverleg georganiseerd door de bewonersvereniging Schaapsdrift e.o. op 30 oktober waarvoor de hele buurt is uitgenodigd.
Onze zienswijze is opgebouwd uit drie delen. Allereerst zullen we de breekpunten noemen: de punten waar we het als bewoners absoluut niet mee eens zijn. Ten tweede noemen we de zaken die ons grote zorgen baren en die - wat ons betreft - nader onderbouwd of onderzocht moeten worden. Tot slot doen we een oproep aan de gemeenteraad, waarin we specifiek aangeven hoe we hopen dat u verder gaat in dit uiterst gevoelige, en voor ons dramatische, dossier. Een oproep waarin voor ons één ding centraal staat: het wordt tijd eindelijk serieus werk te maken van een alternatieve gebiedsvisie, die uitgaat van behoud van woningen en daarmee recht doet aan het door u als gemeenteraad aangenomen amendement 23A13.

Breekpunten
De concept-gebiedsvisie benoemt alle punten uit ons *Verhaal Schaapsdrift en omgeving (ondertitel: Een toekomstbeeld door de ogen van de bewoners*, juni 2023*)* en we waarderen dat veel van de punten zijn te herkennen in dit plan. Tegelijkertijd is het hoofduitgangspunt en de allerbelangrijkste eis, geen sloop van woningen, niet meegenomen.
Voor ons staat de sloop van 24 woningen niet in verhouding met wat het de wijk oplevert. Sterker: wij vrezen dat onze wensen worden gebruikt als argument voor sloop. We vragen de gemeenteraad dan ook hier bijzonder kritisch op te zijn.
De volgende punten in de gebiedsvisie zien wij als ernstig in conflict met de buurtbelangen.

Sloop van Woningen
De sloop van woningen is niet in lijn met amendement 23A13: de gebiedsvisie laat niet overtuigend zien dat er gezocht is naar alternatieven en toont daarmee geen zwaarwegend belang aan.
1) In het amendement aanvullend op de startnotitie, aangenomen door de gemeenteraad op 31 mei 2023, roept deze op terughoudend te zijn met sloop: “Er kan alleen sprake zijn van sloop en/of onteigening als dit een zeer

groot belang dient. Deze afweging dient stevig onderbouwd te worden."
2) Van terughoudendheid is echter geen sprake. Waar 24 woningen in een straat als de Schaapsdrift al een heel groot aantal is, zijn het er in werkelijkheid 72, omdat je ook de 48 sociale woningen in Tuinstede van Vivare mee moet rekenen. Dit komt neer op 72 keer leed, onzekerheid en radeloosheid bij bewoners, die soms al jaren met plezier op deze plek wonen.
3) De onderbouwing voor het zeer zwaarwegende belang voor de sloop van woningen is in de gebiedsvisie erg ver opgerekt, en valt buiten de redenen die in het amendement gezien worden als geldig:
a. Naast de urgentie van de woningbouwopgave en een nieuwe ontsluiting, worden in de gebiedsvisie drie extra redenen aangehaald voor sloop:
i. Een toekomstbestendige stationsomgeving
ii. Vergroten van de leefbaarheid
iii. Een nieuw gezicht van de buurt Schaapsdrift e.o.
b. Deze drie redenen worden niet genoemd in het amendement en mogen dan ook niet gebruikt worden om het zeer zwaarwegende belang voor sloop te onderbouwen.

1. Alternatieven (studies)

4) Cruciaal: er ontbreken studies naar alternatieven waarin sloop op essentiële plekken vermeden wordt. Alleen in vergelijking met realistische alternatieven kan men aantonen dat er werkelijk sprake is van noodzakelijkheid. We noemen hier twee specifieke planonderdelen waarin de meest gevoelige en schrijnende sloopgevallen vermeden kunnen worden:

1.Beantwoording Alternatieven

Wij begrijpen dat de beslissing om niet alle woningen te behouden voor de bewoners een moeilijke is, en we erkennen de zwaarte van deze keuze. Het was geen beslissing die lichtvaardig is genomen of zonder studies van alternatieven. We hebben zorgvuldige afwegingen gemaakt voor de huidige variant, waarbij vijf significante argumenten naar voren zijn gekomen. Het amendement benadrukt dat het niet alleen gaat om het toevoegen van woningen. Het gaat dan ook om meer opgaven waar we met deze gebiedsvisie een keuze voor maken. De argumenten hiervoor zijn uitgebreid toegelicht in de gebiedsvisie, met specifieke details per locatie in het hoofdstuk over verwervingen, zoals dit op 24 oktober 2023 is gepresenteerd. De gebiedsvisie is – met alle opgaven die we in onze opdracht hebben meegekregen - stedenbouwkundig gezien de meest optimale toekomstvisie voor de wijk en voor een toekomstbestendig Arnhem. We hebben alternatieven onderzocht en overwogen, waarvan we een deel hier bespreken. In de reactie op de plannen van Damen en Neijenhuis beleggingsmaatschappij vindt u onze reactie op de ingediende alternatieve voorstellen. Het mag duidelijk zijn dat het ook voor ons om een complex besluit gaat.

2. Nieuwbouw Stationsomgeving

a. Nieuwbouw Stationsomgeving Hier gaat het om de sloop van de adressen Schaapsdrift 96, 109, 111, 113, 115 en 117. Dit betreft naast een appartementsgebouw met huurwoningen ook enkele grondgebonden rijwoningen. De argumentatie voor de sloop (concept-gebiedsvisie, p.96) bestaat uit het maken van een kwalitatieve ontmoetingsplek, ruimte voor een *kiss & ride*, bijdrage aan sociale veiligheid en levendige sfeer en de toevoeging van 60 woningen die als geluidsscherm moeten dienen. Wij zien niet in waarom deze ambities niet zonder de sloop van deze woningen kunnen worden gerealiseerd. De teruglegging van de rooilijn door middel van een knik maakt het plein weliswaar groter, maar dit is in onze ogen niet noodzakelijk om bovenstaande kwaliteiten te realiseren. Wij

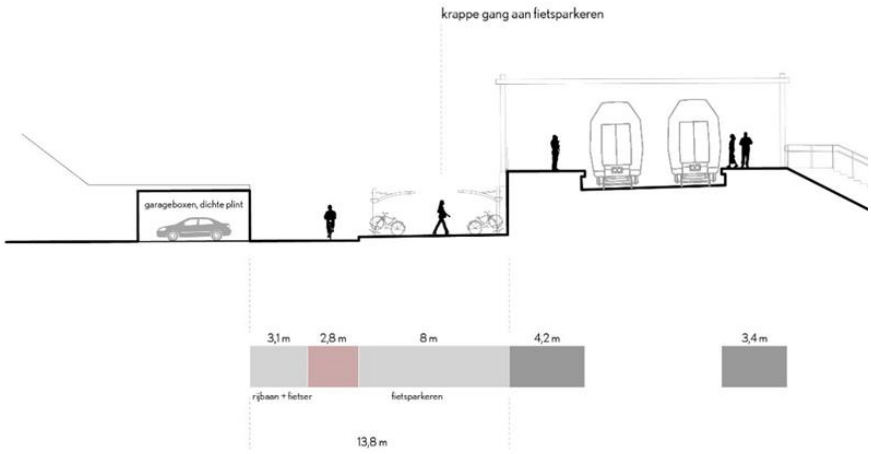
verzoeken dan ook om alternatieven te schetsen waarin de betreffende woningen gespaard worden, om te laten zien dat er hier geen sprake is van noodzaak en zwaarwegend belang.

2. Beantwoording Nieuwbouw Stationsomgeving

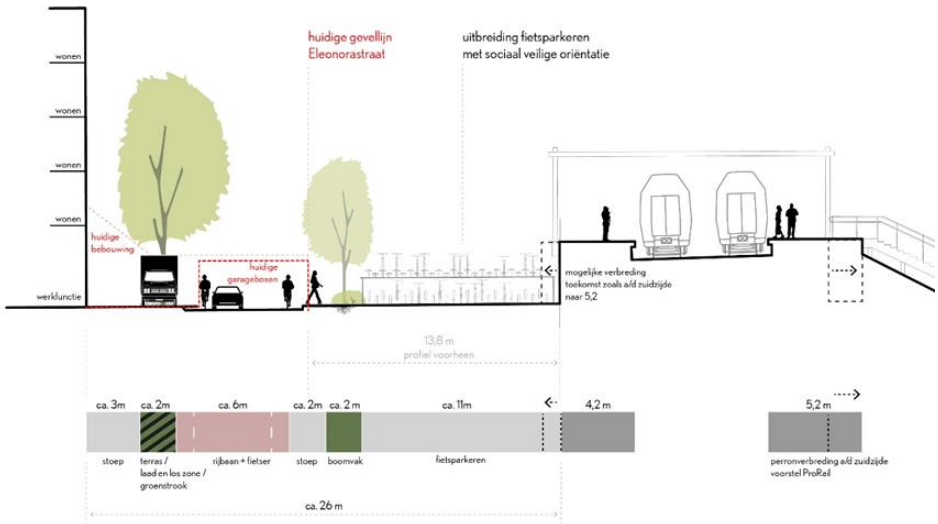
Benodigde verbreding: We stellen in de visie voor om de Eleonorastraat en het stationsgebied te verbreden, omdat de huidige breedte niet voldoende is om een duurzame toekomstbestendige stationsomgeving te realiseren. Voor de komst van een parkeergarage voor bewoners en bezoekers, een grotere NS-fietsenstalling vanwege toenemende drukte op het station en groeiende stromen voetgangers is echt meer ruimte nodig. Het zuidelijke perron is momenteel te smal, en ProRail onderzoekt ruimte voor toekomstige verbreding (zie Onderzoek capaciteit perron en stijgpunten bij de reactie van ProRail). Het verbreden van de straat en het stationsplein biedt de ruimte om een uitgebreidere fietsenstalling, veiliger voetgangersgebied, ruimte voor fietsers op de rijbaan, tweerichtingsverkeer voor auto's, plaatsen voor 'kiss and ride' en taxi's te kunnen maken.

Levendigheid en veiligheid: Aan de verbrede straat willen we gebouwen maken met werkplekken op de begane grond en daarboven wonen. Dit soort gebouwen zijn op maaiveld dieper (circa 20 meter), dan woongebouwen en vragen daarmee meer ruimte. Door deze woonwerkgebouwen ontstaat een levendige plein- en straatomgeving waar zowel overdag als 's avonds mensen en activiteiten te vinden zijn. Bij een mix van wonen en werken hoort een stationsplein waar werken en voorzieningen op de begane grond worden gecombineerd met woningen erboven.

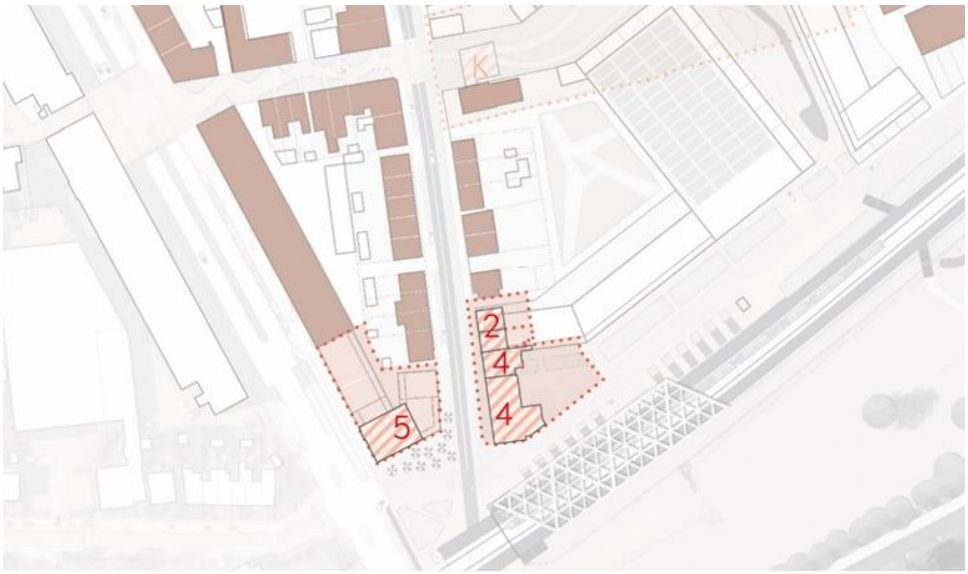
Ook ontstaat door de verbreding de mogelijkheid op deze plek in te spelen op klimaatadaptatie.



Huidig profiel Eleonorastraat



Indicatief principeprofiel van het minimale ruimtegebruik dat nodig is in de Eleonorastraat. In de vervolgfase (stedenbouwkundig plan) wordt dit verder uitgewerkt



Behoud (deel van) de woningen

Knik: We onderzochten ook of het vermijden van een knik in het gebouw het slopen van een deel van de woningen kan voorkomen. De knik maakt nu het grotere, toekomstbestendige stationsplein mogelijk. Het gebouw zonder knik is geen alternatief dat een oplossing biedt. Het gebouw vraagt door de diepte nog steeds voorruimte, wat betekent dat de woningen niet kunnen blijven staan. Dit is weergegeven op de tekening.



Tekening zonder knik biedt niet de ruimte voor behoud van meer woningen.

Ook het gebouw aan het stationsplein inkorten, om de twee woningen te behouden, creëert ruimtelijk een ongewenste situatie. Uit de tekening blijkt hoe de zijgevel en tuin, blinde gevels, dan aan het stationsplein grenzen. Daarnaast gaat dit ten koste van meerdere nieuwe woningen en ruimte voor ondernemers op de begane grond.



Tekening waarin de twee woningen blijven staan, wat geen prettige woon- en leefsituatie oplevert.

Parkeerhub aan Eleonorastraat: Er zijn twijfels over de plaatsing van de voorgestelde parkeerhub aan de Eleonorastraat. Er is tijdens bewonersbijeenkomsten o.a. geopperd om de parkeerhub langs het spoor te plaatsen op de plek van de huidige Eleonorastraat.

Dit is ten eerste niet wenselijk, omdat in de gebiedsvisie de Eleonorastraat, naast de parkeergarage ook een ontsluiting biedt aan de wooncomplexen Casimir State en Sacré Coeur. Hierdoor kan de Esperantolaan als autoverbinding en de bijbehorende parkeerplaatsen aan het Park Sacré Coeur worden opgeheven. Hierdoor ontstaat een barrièrevrije verbinding met het park, dat bijdraagt aan de vergroening en verbinding van de Schaapsdrift.

Ten tweede moet het parkeergebouw tegen het spoor op enige afstand worden gerealiseerd, deels vanwege het eigendom van ProRail langs het spoor. Deze afstand is cruciaal voor onderhoud, perronverbreding en eventuele spooruitbreidingen, en het minimaliseren van trillinghinder. Daarmee wordt de volledige Eleanorastraat ingevuld door een parkeerhub, dit gaat nog steeds consequenties hebben voor de bestaande bebouwing.

Ten derde moet het fietsparkeren plaatsmaken voor het parkeergebouw of worden opgenomen in het parkeergebouw. Het parkeergebouw krijgt daarmee twee eigenaren: het gemeentelijk parkeerbedrijf en ProRail/NS, die eigenaar is van het fietsparkeren rondom stations. Dit brengt aanzienlijke kosten met zich mee in vergelijking met een fietsenstalling in de buitenruimte. Hier is geen rekening mee gehouden.

Ten vierde gaat de gevelwand aan de Eleonorastraat, zoals getoond in de stedenbouwkundige verbeelding, verloren met de verschuiving van een parkeergarage aan het spoor. Dit gaat ten koste van (betaalbare) woningen en werkvoorzieningen, wat een directe impact heeft op de sociale veiligheid.

Daarmee beschouwen we de verplaatsing van de parkeerhub tegen het spoor niet als een verbetering. Het compromitteert de gestelde doelen en ambities van de gebiedsvisie, en daarom pleiten we voor het behoud en de verbreding van de Eleonorastraat.

3. Noordelijke groene loper

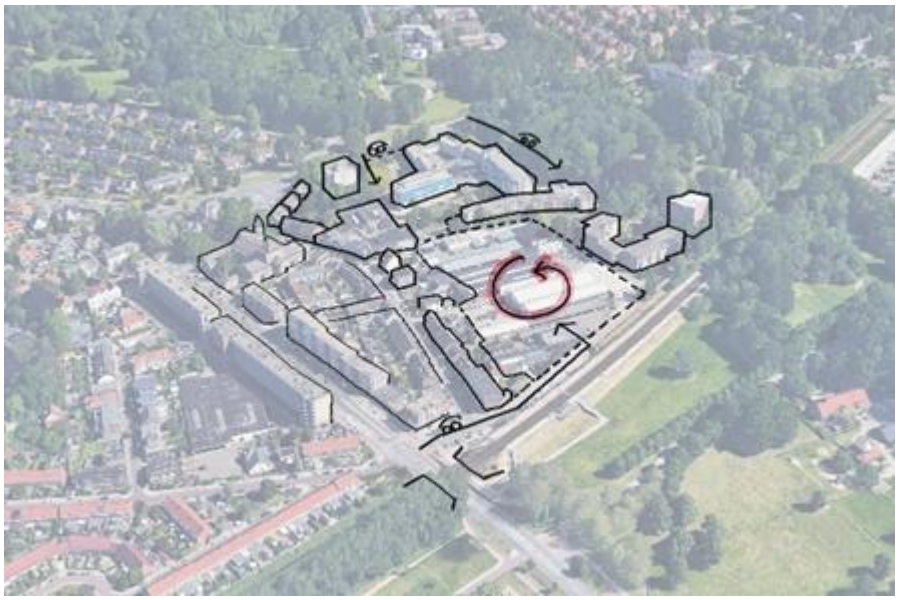
b. Noordelijke ‘groene loper’ In ons *Verhaal Schaapsdrift en omgeving* (juni 2023) wordt de wens uitgesproken voor een verbinding tussen nieuwbouw en de bestaande buurt. Hier is gehoor aan gegeven met niet één maar twee routes, waarbij met name voor de noordelijke route onnodig veel woningen gesloopt zouden moeten worden. Het gaat hierbij om de adressen Schaapsdrift 41-45, 47-49, 81 en 83. Dit betreft een aantal oudere, beeldbepalende gebouwen en ook enkele gespecialiseerde bedrijfspanden.
De argumentatie van de concept-gebiedsvisie luidt dat deze sloop noodzakelijk is om (a) de noordelijke groene loper te kunnen realiseren, (b) daarmee het netwerk van fietsers en wandelaars te versterken (concept-gebiedsvisie, p.98), en (c) Innoforte te kunnen herplaatsen. Naar onze stellige overtuiging is deze tweede groene loper niet noodzakelijk en niet wenselijk. Het slaat een onnodig groot gat in de Schaapsdrift en bevordert geen wandel- of fietsnetwerk. Waar de zuidelijke groene loper een verbinding slaat tussen Park Sacré Coeur en de buurt Plattenburg, loopt de noordelijke route dood op de Schaapsdrift omdat de route niet doorgetrokken kan worden achter de kerk. Hiermee wordt de noodzaak voor de route ondergraven. Bovendien is er voldoende ruimte om Innoforte te herplaatsen zonder de sloop van deze woningen. Wij verzoeken dan ook om de noodzakelijkheid van deze sloop te onderbouwen met alternatieve schetsen waarin de woningen wel behouden worden.

3. Beantwoording Noordelijke groene loper

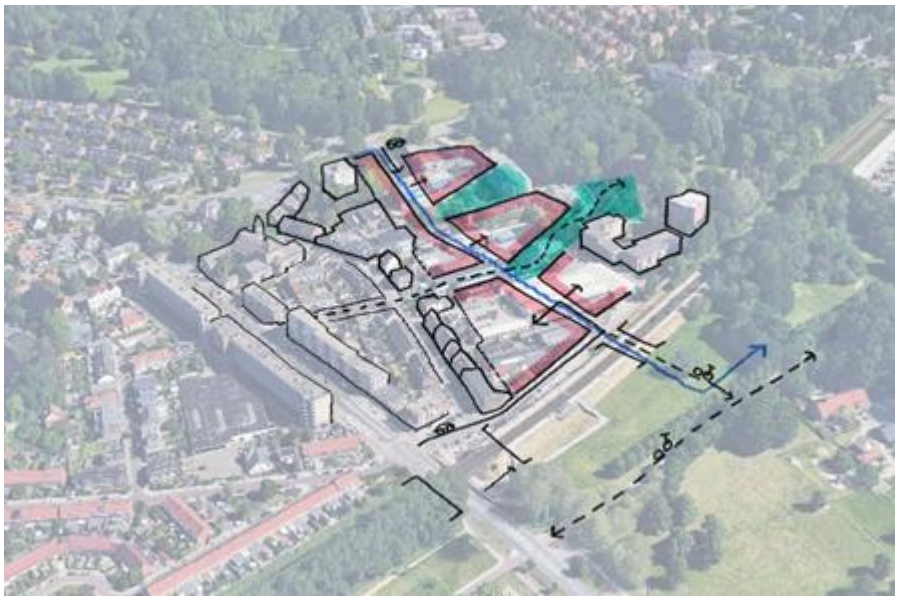
Het is begrijpelijk dat er zorgen bestaan over de voorgestelde sloop van acht woningen voor de noordelijke groene loper, vooral omdat dit als een breekpunt is benoemd. De groene loper heeft drie essentiële functies. Het verbindt de nieuwe ontwikkeling met de bestaande buurt en Park Sacré Coeur met de Schaapsdrift. De groene verbinding zorgt ook voor meer leefbaarheid, en het groen gaat hittestress tegen en biedt een waterbuffering. In de visie voor de gehele wijk zorgen de beide groene lopers ervoor dat er meerdere kleinere bouwvelden ontstaan. Hierdoor liggen meer woningen en voorzieningen, en daarmee bewoners, direct aan het groen.

De noordelijke groene loper, samen met de zuidelijke groene loper in de gebiedsvisie, is dan ook belangrijk voor de leefbaarheid, klimaat- en toekomstbestendigheid van de stadsbuurt Schaapsdrift.

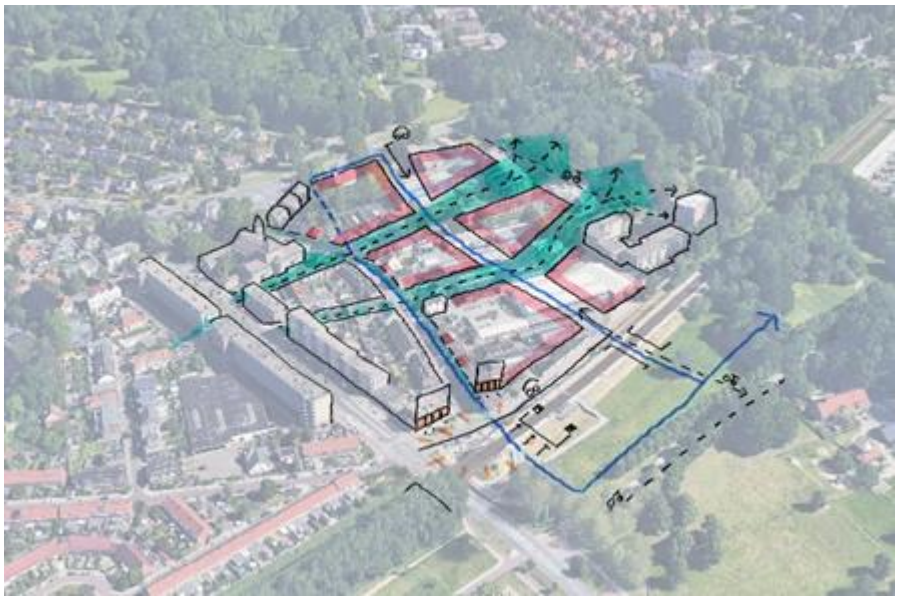
Ter illustratie ziet u hieronder de schetsen n.a.v. bewonersbijeenkomst op 26 juni 2023 in drie stappen. Deze afbeeldingen zijn na de sessie gemaakt voor verduidelijking aan de gemeenteraad op 5 juli.



Denkrichting 1, eigen kleinschalige ontwikkeling, geen gemeentelijke investeringen noodzakelijk, maar geen bereikte integrale doelen.

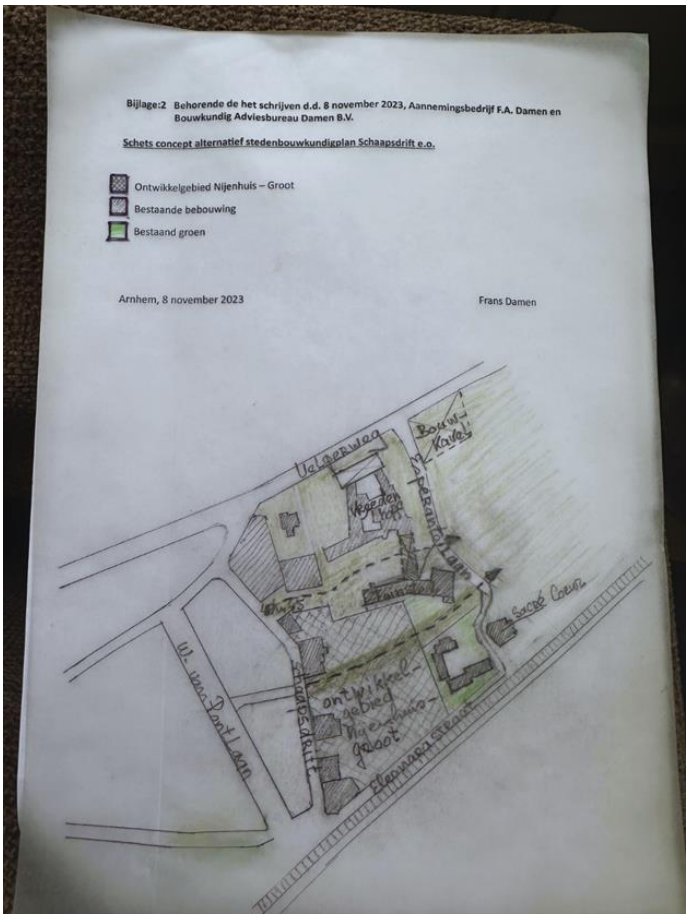


Denkrichting 2, Grootschalige blokken in de rug van de Schaapsdrift doordat er geen noordelijke groene loper gemaakt wordt. De acht woningen blijven behouden maar de omgeving profiteert niet mee en de nieuwbouw wordt een losse ontwikkeling aan park Sacré Coeur. De stationsomgeving blijft een bottleneck. Innoforte kan niet profiteren van de ruimte die ontstaat in het gebied doordat alleen nieuwbouw op de huidige locatie mogelijk is (geen gefaseerde ontwikkeling). Beperkte ontwikkeling locatie leidt snel tot hoogbouwgedachtes.



Denkrichting 3, Het maken van een robuust raamwerk met groene lopers als verbinding naar het Sacré Coeur park. Gefaseerde ontwikkeling is nu mogelijk, behoud Innoforte. Ruimte voor stationsomgeving. Vergroenen van de stenige leefomgeving. Grotere ontwikkelruimte. Bebouwing kan meer verspreid worden door het gebied en daardoor lager en meer aansluitend op bestaande bouw. Samen optrekken met grote grondeigenaren leidt tot beste kansen om integrale doelen te bereiken.

Bij de indiening van Damen en van Neijenhuis beleggingsmaatschappij zijn ook alternatieve schetsen ingediend, waarbij de noordelijke loper een deel van woningen laat staan. Hieronder vast de alternatieve schetsen getoond:



Schets reactie Damen.



Schetsplan Hoogte 2 Architecten - 2020

4. Entreegebouw Schaapsdrift / stationsplein

Luchtkastelen aan het Stationsplein

In bijna het hele plan is gezocht naar een passende aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bebouwing, behalve bij het stationsgebied. Hier lijkt de schaal van de nieuwbouw buiten alle proportie en niet passend bij de buurt.

1) De concept-gebiedsvisie spreekt op p.54 eufemistisch van een "hoogteaccent", terwijl het gaat om een toren van tien verdiepingen op de zuidkant van de wijk, Deze toren zou het "visitekaartje voor de wijk" worden. Wij zien de toren echter niet als een visitekaartje, want het past niet bij het dorpse karakter van de Schaapsdrift. De toren geeft ook een slagschaduw die een groot aantal woningen van de middagzon berooft. De bijbehorende visualisatie spreekt boekdelen: de bestaande wijk is onzichtbaar geworden. Waar de Schaapsdrift zou moeten liggen, zie je in de schets op p.54 slechts een fietspad om het hoekje verdwijnen. Bovendien is het plein onnodig groot, en kunnen er woningen gespaard worden door de rooilijn minder ver terug te leggen.

2) Wij zijn het dan ook niet eens met de hoogte van de bebouwing aan het stationsplein. Wij vinden een hoogte van maximaal 5 verdiepingen acceptabel, en wij wensen een duidelijker aansluiting van dit gebied op het beeld van de Schaapsdrift.

3) Tevens zien we de hele stationontwikkeling als luchtkasteel. In de conceptgebiedsvisie wordt opgemerkt: "samen met NS en ProRail streven we naar een stoere overkapping… en zetten we een station neer waar in de toekomst mogelijk frequenter treinen gaan stoppen" (p.54). Dit argument is er met de haren bijgesleept, aangezien tijdens eerdere overleggen aangegeven is dat ProRail de komende 25 jaar helemaal geen plannen heeft voor station vernieuwing, behalve extra liften op korte termijn. ProRail zit niet te wachten op nog een intercitystation op deze plek, laat staan dat er al nagedacht is over de uitstraling van de overkapping. Halte Presikhaaf transformeren in een "OV-hub" is een fata morgana.

4) Wij zijn ervan overtuigd dat hier aan wensdenken wordt gedaan, waardoor er voor niets woningen aan de Schaapsdrift worden gesloopt. We vragen de gemeenteraad dan ook uiterst kritisch te zijn op deze ambitie van de gemeente, en om te vragen naar de gesprekken c.q. schriftelijke stukken waarin dergelijke intenties door ProRail en NS zouden zijn uitgesproken.

4. Beantwoording Entreegebouw Schaapsdrift / ontwikkeling van het station

Hoogte-accent: Het hoogte-accent aan het stationsplein is bewust gekozen: om het stationsplein en de betekenis van de locatie te benadrukken, en om Schaapsdrift een "nieuw gezicht naar de stad" te geven. Het dorpse karakter van Schaapsdrift zelf blijft behouden. Om een accent een accent te laten zijn, moet het de omringende bebouwing wel overstijgen. De bebouwing zal dus altijd meer moeten zijn dan de 5 tot 6 bouwlagen van de bebouwing aan de Wichard van Pontlaan. Hierbij nemen wij ook mee dat de Wichard van Pontlaan omhoog loopt, vanaf het station naar het noorden. Wel wordt bij nieuwbouw natuurlijk een bezonningsstudie uitgevoerd om slagschaduw te meten op bestaande omliggende bebouwing, net als onderzoek naar bijvoorbeeld geluid.

Station Presikhaaf: Wij als gemeente hebben wel de ambitie om station Presikhaaf een prominentere rol te laten spelen dan het nu het geval is in de gehele mobiliteitstransitie en alle ontwikkelingen binnen Arnhem Oost (waaronder de Kennis-as en de HAN). Daar is een goede en toekomstbestendige stationsomgeving noodzakelijk bij. Subsidies vanuit het RIJK ondersteunen deze initiatieven. In de vervolgfase zal in samenwerking met ProRail en de HAN worden onderzocht welke maatregelen binnen het beschikbare budget het meest

bijdragen aan de buurt en het station. Voor meer details verwijzen we naar thema 12 tot en met 18 in de reactie van ProRail.

5. Kleine ondernemers

Gedupeerde ondernemers

1) Naast schrijnende situaties onder bewoners, geldt dit in enkele gevallen ook voor ondernemers in de wijk. Het gaat dan met name om kleine ondernemers die echt onderdeel van de wijk zijn. In deze gevallen is een compensatie voor een verhuizing niet voldoende voor het wegvallen van de klantenkring en de inkomstenderving. Faillissement is in deze gevallen een grote waarschijnlijkheid.
2) Wij roepen de gemeenteraad dan ook op om te zorgen dat de gemeente haar uiterste best doet voor de kleine ondernemers in de wijk, een kwetsbare groep die de buurt kleur geeft. Wij hopen dat er zoveel mogelijk wordt ingezet op behoud van deze groep in de wijk.

Zorgen

Naast bovenstaande breekpunten bestaan er ernstige twijfels over de haalbaarheid, uitwerking of mogelijke impact van de volgende onderdelen van het plan.

5. Beantwoording Kleine ondernemers

In de gebiedsvisie is ruimte gemaakt voor werken en dus ondernemen. We willen een stedelijke mix maken tussen wonen en werken. Hierbij focust de gebiedsvisie zich op werken en ondernemerschap dat past binnen een autoluwe wijk. We denken hierbij bijvoorbeeld aan makersplaatsen, kleinschalige kantoren of zorggerelateerde banen. Voor bestaande bedrijven die passen binnen deze visie is er ruimte om terug te keren. Na het vaststellen van de gebiedsvisie zullen wij daarbij ook onderzoeken hoe betaalbare ruimte en betaalbare ruimte voor bedrijven mogelijk gemaakt kunnen worden. Over hoe en waar, welke prijzen en compensatiemogelijkheden, moeten de gesprekken nog gevoerd worden met de desbetreffende ondernemers nadat de gebiedsvisie is vastgesteld.

6. Dichtheid inwoners

Dichtheid nieuwe buurt

1) Het aantal inwoners wordt meer dan verdubbeld, resulterende in een dichtheid die voor Arnhem ongekend is. Hoewel één van de hoofdargumenten het verbeteren van de leefbaarheid is, maken wij ons juist zorgen dat er onvoldoende besef is van de impact op dit kleine gebied. Temeer daar het historische en dorpse karakter dreigt te verdwijnen.

6. Beantwoording Dichtheid inwoners

Er zijn zorgen over de impact van de hoge dichtheid en bouwhoogte op de leefbaarheid in de – nu dorpse en historische - buurt. In de gebiedsvisie leggen we voorwaarden vast die specifiek gericht zijn op het bevorderen van de leefbaarheid. Meer inwoners betekent ook meer ruimte buiten creëren en een prettigere en gezondere leefomgeving. Denk hierbij aan vergroening om je in te bewegen, maar ook voor klimaatadaptatie, schaduwwerking en waterberging. Leefbaarheid gaat ook om een veilig gevoel. Hiervoor zullen in de uitwerking op de begane grond de gevels zoveel mogelijk open en transparant moeten zijn zodat er een verbinding ontstaat tussen binnen en buiten. Ook de positie van ingangen speelt hierbij een belangrijke rol. Het uitgangspunt is om zoveel mogelijk blinde gevels te voorkomen. Op straatniveau gaat het ook om de menselijke maat. Dat betekent dat hogere bebouwing hierop in moet spelen, bijvoorbeeld door hogere lagen minder zichtbaar te maken (setbacks).

7. Autoverkeer en parkeren

Autoverkeer en parkeren

1) De dichtheid zal ook een grote impact hebben op het **autoverkeer**. Hoewel de parkeerplaatsen in het nieuwe plan allemaal zijn weggewerkt, zit hier juist de bottleneck. ‘s Ochtends en ’s avonds zullen er files in- en voor de parkeergarage(s) staan op wegen die daar niet op zijn berekend.
2) Daarbij zal de grote toename aan **verkeersbewegingen** ook congestie veroorzaken bij de kruispunten van de Wichard van Pontlaan en de Velperweg waar de twee nieuwe “inprikkers” (zie p.40) op uitkomen.
3) We ervaren daarnaast een tegenstelling in het plan als het gaat om parkeren en de dichtheid aan woningen. Enerzijds legt men vanwege de wens voor een autoluwe wijk een lagere parkeernorm op voor de buurt, anderzijds komt er een grote parkeergarage of **“**buurthub”, zoals het genoemd wordt in de gebiedsvisie (p.76), die in maar liefst 300 parkeerplekken voorziet. Deze parkeerplekken zijn niet voor de buurt, maar voor toekomstige treinreizigers.
4) Het voelt dan ook alsof de buurtbewoners minder vaak de auto mogen gebruiken en dat zij mogen opdraaien voor het nagestreefde autoluwe karakter van de wijk. Tegelijkertijd worden zij opgezadeld met het parkeren door forensen en de te verwachten dagelijkse verkeersinfarcten.
5) Wij vinden dan ook dat de impact van het verkeersplan eerst veel beter onderzocht moet worden op bovenstaande punten, en dat hierin een betere balans gevonden dient te worden tussen de lasten en de lusten voor enerzijds de buurt en anderzijds de overstappende treinreiziger als het gaat om parkeren en de autoluwe inrichting van de wijk.
6) Tot slot, in de Middenstraat wordt een knip gemaakt om sluipverkeer te voorkomen. In de Schaapsdrift gebeurt dit niet, met als gevolg dat men blijft kampen met sluipverkeer dat de file op de Wichard van Pontlaan wil vermijden.

7. Beantwoording Autoverkeer en parkeren

Er zijn een aantal zorgen over het toenemende autoverkeer in de buurt:

a. Toenemende drukte op kruispunten: de huidige kruispunten worden steeds drukker, wat de verkeerssituatie complexer maakt.
b. Lagere parkeernormen: lagere parkeernormen (minder parkeerplaatsen per nieuw gebouwde woning) zorgen voor extra druk op bestaande parkeerplaatsen, waardoor het parkeren een uitdaging wordt.
c. Toegankelijkheid buurthub: de parkeergarage (buurthub) lijkt voornamelijk bedoeld voor reizigers en niet voor bewoners, wat de lokale gemeenschap kan benadelen.
d. Potentiële problemen met de Middenstraat: de voorgestelde knip in de Middenstraat kan mogelijk leiden tot aantrekkelijkere sluiproutes via de Schaapsdrift.

Belangrijke punten die al worden aangepakt:

- Het drukke kruispunt van de Oude Velperweg en de Velperweg wordt aangepakt in de renaissance van de Velperweg in 2024.
- Verkeerscirculatie wordt grondig onderzocht, waarbij specifieke aandacht wordt besteed aan de zorgen over de Schaapsdrift.

Wat betreft de buurthub/parkeergebouw:

- Deze is in eerste instantie bedoeld voor bezoekers, gedeeltelijk bewoners en daarna voor treinreizigers.
- Gereguleerd (betaald) parkeren zal de parkeersituatie beheersbaar maken, waarbij op straat parkeren alleen voor vergunninghouders is. De bestaande bewoners

hebben natuurlijk recht op een vergunning, terwijl dit niet geldt voor de nieuwe bewoners die in de nieuwe parkeervoorzieningen moeten parkeren.
- Gezamenlijke parkeervoorzieningen worden overwogen om maximaal gebruik te maken van beschikbare parkeerruimte gedurende de dag en de week.

Er zal verder onderzoek plaatsvinden om specifieke zorgen over ochtend- en avondfiles aan te pakken. We willen niet dat de ontwikkelingen het bestaande wegennet overbelasten. We overwegen een eigen afslag voor de Velperweg en om autoverkeer te weren van de Esperantolaan.

8. Nieuwbouw Innoforte

Innoforte

1) Vanwege het gedeelde belang – Innoforte wil grond aan de gemeente verkopen om een nieuw Vreedenhoff te kunnen realiseren, en omgekeerd heeft de gemeente grond nodig voor het uitvoeren van haar bouwambities – lijkt Innoforte een status aparte te hebben verworven in de planvorming. Waar in het geval van bewoners allerhande zaken worden opgelegd, laat de gemeente bij het zorgcomplex grotendeels de regie aan Innoforte.
2) Deze partij wil het nieuwe Vreedenhoff situeren naast het huidige gebouw. In onze optiek mag dat niet betekenen dat het nieuwe complex te dicht en te hoog op de bestaande bebouwing aan de Schaapsdrift en de Oude Velperweg verrijst. Wij pleiten voor minimaal (een aftakking van) de bestaande beek en een behoorlijke groenstrook als afscheiding.

8. Beantwoording Nieuwbouw Innoforte

We zijn samen met Innoforte momenteel bezig te onderzoeken hoe we de nieuwbouw of renovatie van Innoforte vorm willen geven binnen de gebiedsvisie. We begrijpen dat er zorgen zijn over de afstand tussen de nieuwe bebouwing en de bestaande gebouwen aan de Oude Velperweg en de noordkant van de Schaapsdrift. In de gebiedsvisie hebben we aangegeven dat de nieuwe bebouwing moet aansluiten bij de bestaande structuur.

Een suggestie die we overwegen, is om de beek deels te behouden op de huidige locatie. Dit is een idee dat we verder willen onderzoeken in samenwerking met u als bewoners. We hechten veel waarde aan uw input en willen graag samenwerken om ervoor te zorgen dat de toekomstige ontwikkelingen aansluiten bij de wensen en behoeften van de gemeenschap.

9. Verduurzaming

Verduurzaming

1) In de gebiedsvisie wordt volop ingezet op verduurzaming die ook voordelen moet opleveren voor de bestaande bebouwing: a.“De buurt profiteert mee van duurzame kansen gebiedsontwikkeling” (p.86). Hierbij worden maatregelen genoemd, zoals collectief inkopen van zonnepanelen, ondersteuning bij het isoleren van bestaande woningen, aansluiting op het warmtenet, een buurtbatterij en zonnepanelen op het station “ten gunste van de buurt”.
2) Dit klinkt bijna te mooi om waar te zijn en het lijkt vooral om vrijblijvende ideeën te gaan. We vragen de gemeenteraad dan ook om deze argumenten alleen in de overweging mee te nemen als hard gemaakt kan worden dat deze maatregelen haalbaar en realistisch zijn én dat ze de huidige bewoners niet juist nog meer op kosten gaan jagen. Ook vrezen wij dat de voorliggende concept-gebiedsvisie niet zal leiden tot vergroening van de Schaapsdrift.

9. Beantwoording Verduurzaming

Er zijn zorgen over twee aspecten met betrekking tot duurzaamheid. Ten eerste dat de verduurzaming van bestaande woningen, geen extra kosten met zich mee mag brengen voor de huidige woningeigenaren. Bijvoorbeeld voor gezamenlijke inkoop van zonnepanelen en

isolatie. Wij delen deze zorg en willen benadrukken dat het hierbij gaat om vrijwillige maatregelen om uw woning te verduurzamen. De gemeente kan subsidie verstrekken voor deze initiatieven, maar het is altijd aan de eigenaar om te beslissen of hij wil deelnemen.

Daarnaast heeft u aangegeven twijfels te hebben over de haalbaarheid van de beoogde vergroening van de Schaapsdrift. In de voorgestelde gebiedsvisie stellen wij voor om alle parkeerplaatsen aan de oostkant van de Schaapsdrift te verplaatsen naar een parkeergarage onder de nieuwe westelijke bouwveld. Op deze manier ontstaat er ruimte om de parkeerplaatsen te vergroenen. Een vergelijkbare aanpak is eerder succesvol toegepast in andere buurten binnen de gemeente Arnhem. Bovendien staat de nieuwe vergroende Schaapsdrift in directe verbinding met de twee groene lopers die tot aan park Sacré Coeur leiden. Hiermee willen we naar een groenere en duurzamere omgeving die aansluit op de behoeften van de buurt.

10. Sociale veiligheid

Sociale controle

1) In de nieuwe wijk en aan het spoor worden op de begane grond winkelruimtes voorzien. Hoewel dit moet zorgen voor meer levendigheid in de buurt, kan dit wel eens averechts werken. Na sluitingstijd wordt alles op de begane grond donker en zijn er geen “ogen” meer op straat.
2) Met de huidige mate van overlast aan het stationsplein en in de Eleonorastraat worden deze winkelpanden dus juist erg kwetsbaar voor vandalisme.

10. Beantwoording Sociale veiligheid

U maakt zich zorgen over de veiligheid op straat in de avond, en terecht gezien de huidige overlast. Momenteel zijn de werkruimtes 's avonds gesloten, waardoor er weinig activiteit is. Wij begrijpen het belang van een veilige omgeving en streven ernaar een balans te vinden tussen wonen en werken.

Op dit moment is er weinig toezicht in de Eleonorastraat. We geloven dat de nieuwe aanpak, waarbij wonen en werken gecombineerd worden, de situatie aanzienlijk zal verbeteren. Waar overdags de ondernemers op de begane grond de ogen op straat zijn, kunnen de bewoners in de woningen erboven deze sociale veiligheid vormen. Dit sociale toezicht wordt versterkt doordat de ingangen van het wonen en het werken aan de Eleonorastraat komen te liggen en daardoor op een vanzelfsprekende wijze ogen op straat zijn.

In de volgende fase willen we graag met u bespreken hoe we dit plan concreet kunnen uitvoeren en welke functies op de begane grond het meest bijdragen aan een veilige en levendige buurt.

11. Overlast en onzekerheid tijdens de uitvoering

Overlast en onzekerheid tijdens de uitvoering

1) De uitvoering van het gehele plan zal ingrijpend en langdurig overlast bezorgen. Als bewoners vrezen we een nachtmerriescenario waarin eerst verloedering optreedt: dichtgetimmerde woningen en bedrijfspanden, waarna de sloop begint. Stapje voor stapje volgt de nieuwbouw die met iedere economische dip weer stilvalt. In de tussentijd staat het leven in de buurt onder druk.
2) Ook vragen we extra aandacht voor de voorwaardelijkheden die in de planambities staan, zoals “zonder vergroening geen verdichting” (p. 36). Welke garanties krijgen bewoners dat er bij tegenvallers niet alsnog bezuinigd wordt op vergroening, terwijl de verdichting gewoon doorgaat? Dit geldt ook voor de beloftes over bovengenoemde duurzaamheidsideeën.

3) We vragen de gemeenteraad om ook het ontwrichtend effect van de transformatie in ogenschouw te nemen en roepen haar op om bij de gebiedsvisie in te zetten op een ontwikkelplan waarin de sociale cohesie, benodigde overgangsperiodes en afhankelijkheden tussen lasten en lusten op elkaar worden afgestemd en gegarandeerd. Dit alles om te voorkomen dat de leefbaarheid dusdanig onder druk komt te staan dat er een leegloop van de buur ontstaat.

11. Beantwoording Overlast en onzekerheid tijdens de uitvoering

Overlast tijdens de bouw is niet te voorkomen. Bouwverkeer en lawaai kunnen we deels beperken door goede regels op te stellen en plannen vast te leggen om bouwverkeer en normaal verkeer te scheiden. Uw zorgen gaan ook over de verloedering van panden die nog wachten op de transformatie. U vraagt daarbij eigenlijk om een faseringsplan waarbij specifiek ingegaan wordt op wanneer de uitvoering plaatsvindt en wat we kunnen doen om het tijdelijk leefbaar te houden. Dit is een goede vraag die wij graag samen met u en de eigenaren in de vervolgfase willen oppakken. Tot slot vraagt u aandacht voor de hardheid van de plannen voor de vergroening. De vergroening van Schaapsdrift en de nieuwe wijk zijn financieel in de gebiedsvisie opgenomen. Hiervoor is dus budget beschikbaar.

Appèl aan de raad

Schaapsdrift e.o. is inmiddels een omvangrijk dossier geworden. Onze situatie is al meerdere keren in de raadzaal aan de orde gekomen. Dat heeft geleid tot verhitte debatten.
Wij waarderen alle inzet en steun die we vanuit de gemeenteraad hebben gekregen, maar helaas zijn we nog steeds genoodzaakt om door te vechten. Ons verenigingsdoel is behoud van de Schaapsdrift e.o. Daarvoor blijven we ons inzetten. En wij willen serieus genomen worden. Als buurt, wijk en vereniging, roepen wij de gemeenteraad dan ook op om:
1) Trouw te blijven aan amendement 23A13 en de voorliggende conceptgebiedsvisie daarop kritisch te toetsen.
2) Toe te stemmen in het onderzoeken van een alternatief scenario waarin behoud als centraal uitgangspunt serieus wordt getoetst. Wij weten namelijk zeker dat dit mogelijk is.
3) Te erkennen dat wij recht hebben op een alternatief scenario. Al was het maar omdat we bij de toekomstschets onder leiding van stedenbouwkundige Jurrian Arnold vooraf van de gemeente Arnhem als opdracht meekregen dat deze verkenning niet mocht uitmonden in een uitgewerkte gebiedsvisie. Letterlijk: ‘Wij willen geen concurrerend plan’.
4) Geen gebiedsvisie aan te nemen waarin beloftes worden gedaan die niet waargemaakt kunnen worden en de realiteit voor ogen te houden, zodat dit op een later moment niet gaat leiden tot verdere ontwrichting van de Schaapsdrift e.o.
5) Het college op te roepen tot het tonen van meer menselijkheid in de plannen. Geef ons als bewoners eindelijk het gevoel dat de gemeente er ook voor ons is en niet alleen voor nieuwe bewoners. Wij zijn ook Arnhemse burgers en bewoners.
Met vriendelijke groet,
Bestuur en leden van de Vereniging tot Behoud van de Schaapsdrift e.o. en wijkbewoners.

ProRail

Punten uit de reactie van de ProRail hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Betreft: reactie op gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. concept van 24 oktober 2023

Met reactie vanuit gemeente (dd 3 november 2023)

Gebiedsvisie versus DO januari 2023

Dinsdagavond 24 oktober heeft de gemeente Arnhem de concept gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. gepresenteerd aan de bewoners van de wijk Presikhaaf. ProRail was daarbij aanwezig). De gemeente Arnhem heeft een handout verstrekt van de concept gebiedsvisie.

De behandelde gebiedsvisie toont een uitdagend plan om de wijk te verbeteren en extra woningbouw mogelijk te maken. Het plan voorziet ook in een vergroting van het stationsplein waardoor de bereikbaarheid van het station wordt verbeterd. Ook lanceert de gebiedsvisie de ambitie om het station beter zichtbaar / herkenbaar te maken door de westzijde van het stations te voorzien van een overkapping.



Figuur 1 Gebiedsvisie Schaapsdrift ingezoomd op stationsgebied

ProRail constateert dat de gebiedsvisie niet aansluit op het door Movares in opdracht van ProRail opgestelde DO van januari 2023. De verschillen die we zien betreffen:

12. Fietsroute in de lijn van de Schaapsdrift

Er is aan de oostzijde van het spoorviaduct over de Wichard van Pontlaan een verlenging van het spoorviaduct getekend voor een fietsroute in de lijn van de Schaapsdrift. Deze verlenging is geen onderdeel van het DO van ProRail. Of een dergelijke verlenging is te realiseren met behoud van het huidige viaduct moet nader onderzocht worden.

12. Beantwoording Fietsroute in de lijn van de Schaapsdrift

Dit klopt. Eerder hebben wij in overleg met u al geconstateerd dat deze verschillen bestaan. Hiervoor moeten wij gezamenlijk onderzoek doen. De onderzoeksvraag is hoe een

vergroting van de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers gerealiseerd kan worden en welke kosten daarbij horen. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

13. Verlenging viaduct

De fietsroute en de verlenging van het viaduct conflicteren met de nieuw ontworpen stijgpunten aan de noord- en zuidzijde. Aan de noordzijde liggen zowel de vaste trap als de lift op het geplande fietspad. Aan de zuidzijde komt de vaste trap nabij het fietspad op maaiveldniveau, dat geeft een conflict met de reizigers die de trap afkomen. De geplande hellingbaan aan de zuidzijde lijkt wel te combineren met het fietspad en het verbrede viaduct.

13. Beantwoording Verlenging viaduct

Dit klopt. Eerder hebben wij in overleg met u al geconstateerd dat deze verschillen bestaan. Hiervoor moeten wij gezamenlijk onderzoek doen. Dit zal dus meegenomen moeten worden in het onderzoek naar de verbreding van de onderdoorgang. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

14. Vergroot Stationsplein

Aan de noordzijde is een uitbreiding gepland van het stationsplein. De inrichting van de uitbreiding is anders dan in het DO is uitgewerkt. Overigens is deze uitbreiding een verbetering van de situatie die een betere inpassing van het stijgpunt (vaste trap, lift en/of hellingbaan) mogelijk maken.

14. Beantwoording Vergroot Stationsplein

Dit klopt. Eerder hebben wij in overleg met u al geconstateerd dat deze verschillen bestaan. Hiervoor moeten wij gezamenlijk onderzoek doen. De uitbreiding leidt tot kansen op het ontwerp te optimaliseren. Dit is ook een onderzoeksopgave. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

15. Stoere overkapping

In de gebiedsvisie is sprake van een “stoere overkapping”. In het DO ontbreekt een overkapping, maar is er voorzien in voldoende wachtruimte uit de catalogus van het ProRail programma stationsoutillage.

15. Beantwoording Stoere overkapping

De overkapping is een ambitie vanuit de gemeente om het comfortabeler te maken voor de reiziger. Graag voeren we een gezamenlijke verkenning uit naar de (financiële) mogelijkheden hiervoor.

16. Beekloop

In de gebiedsvisie is sprake van het verplaatsen van de beekloop. In de huidige situatie passeert deze het spoor tpv het oostelijke talud van de onderdoorgang Wichard van Pontlaan. In de gebiedsvisie is dat mogelijk op een ander punt, wat inhoudt dat er een spoorkruising gemaakt moet worden.

16. Beantwoording Beekloop

De beek wordt verplaatst. We willen inderdaad onderzoeken of een nieuwe kruising mogelijk is, anders maken wij gebruik van de bestaande kruising.

17. Extra perronopgangen
In de gebiedsvisie is de ambitie opgenomen om extra perronopgangen aan de oostzijde van de perrons aan te brengen. Het DO voorziet daar niet in.

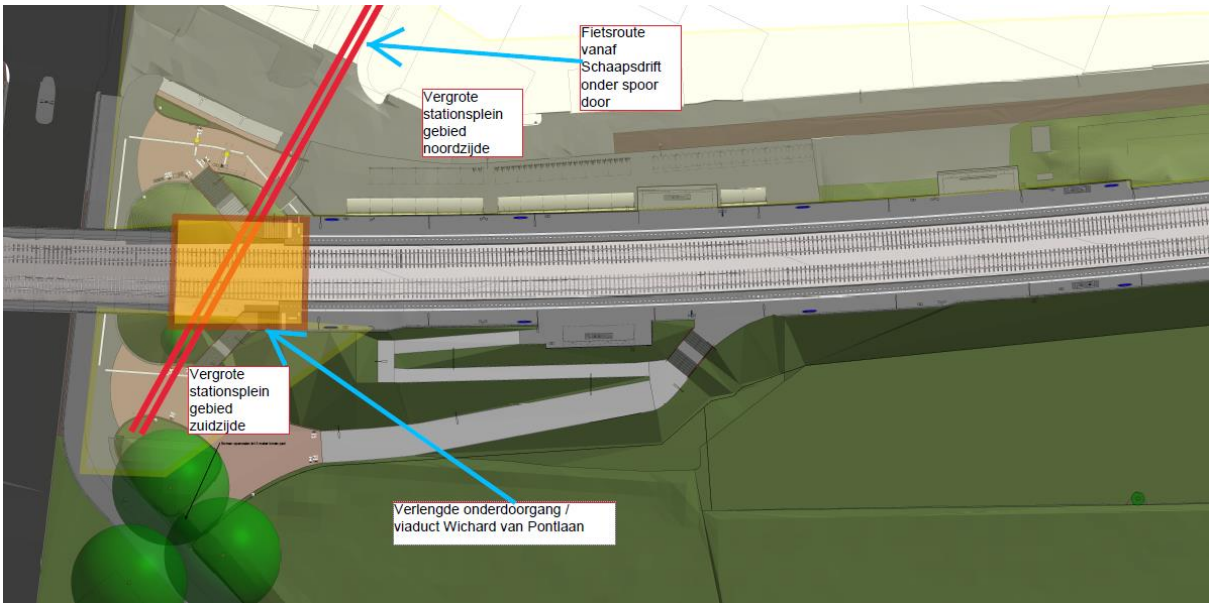
17. Beantwoording Extra perronopgangen
Dit klopt. Dit is eerder ook zo besproken. Graag verkennen we de impact op het gebruik en de veiligheid en de financiële mogelijkheden. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

18. extra onderdoorgang
In de gebiedsvisie wordt de ambitie uitgesproken van een extra onderdoorgang of traverse over het spoor. Het DO voorziet daar niet in.

18. Beantwoording extra onderdoorgang
Dat klopt. Dit is een te onderzoeken ambitie, in combinatie met de extra opgangen die wij ook graag samen onderzoeken. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

19. Meer fietsenstalling
De gebiedsvisie ambieert meer ruimte voor fietsen stallingsplaatsen. De stallingsplaatsen nemen ruimte in en die ruimte is nog niet in de gebiedsvisie geschetst.

19. Beantwoording Meer fietsenstalling
Deze ruimte voor fietsenstalling is wel geschetst, maar moet nog verder worden uitgewerkt in de volgende fase. Graag doen wij dit gezamenlijk in het stedenbouwkundig plan. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit geeft, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie van het Rijk.

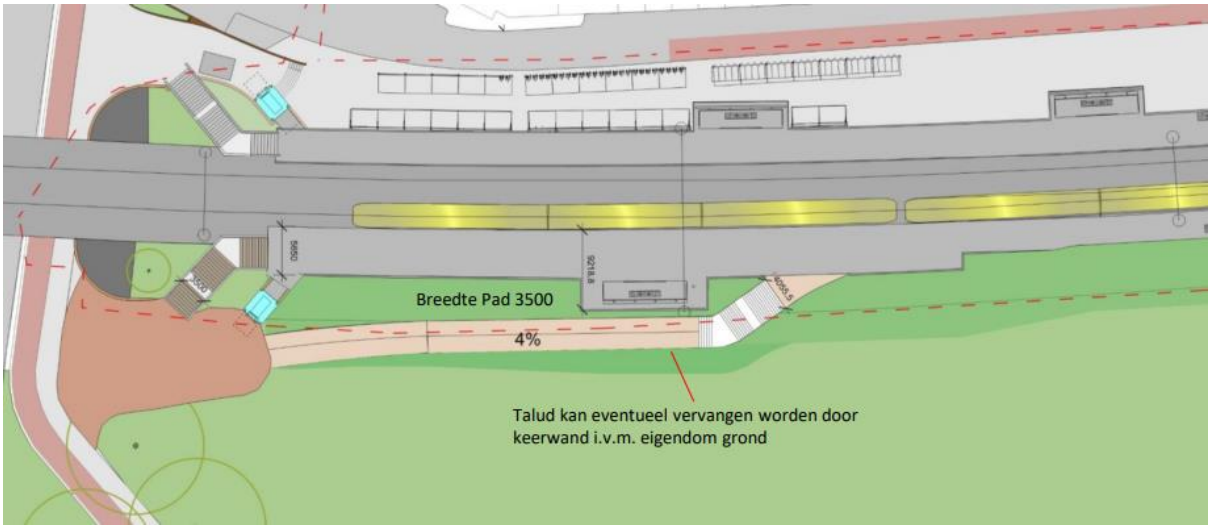


Figuur 2 Raakvlakken Gebiedsvisie en DO ProRail januari 2023

20. Extra overleg

Onderzoek capaciteit perron en stijgpunten.

ProRail heeft aan de hand van de verwachte reizigersaantallen in de ochtendspits een herberekening gemaakt van de noodzakelijke capaciteit van het zuidelijke perron. Daaruit blijkt dat er grote behoefte is aan een perron van tenminste 5,7 meter breed (huidige breedte is ca 3,3 m.), twee brede trappen en een lift. De wenssituatie is verbeeld in onderstaande schets, waarbij aangetekend moet worden dat de verbreding nog ca. 40 meter verder dan getoond naar het einde van het perron moet worden doorgetrokken.



Figuur 3 Wenssituatie perron zuidzijde

Deze wenssituatie past niet in de gebiedsvisie van de gemeente. De gewenste trap en lift conflicteren ook in dit plan met de doorgetrokken fietsroute vanuit de Schaapsdrift. Ten opzichte van de oplossing in het DO van januari 2023 is er wel minder grond van de gemeente nodig omdat de hellingbaan is vervangen door een lift.

Bouwen zonder spijt

Het antwoord op de vraag wat ProRail zonder spijt kan bouwen van de onderdelen uit het DO van januari 2023, gecombineerd met de noodzakelijke verbreding van het zuidelijke perron, waarbij alle opties voor de gemeente Arnhem open blijven is:

- Het vervangen van de perronkeerwanden;
- Het op hoogte P76 brengen van de perrons;
- Het (deels) plaatsen van de nieuwe stationsoutillage;
- Het verbeteren van de spoorligging (doeltracé);
- Het verplaatsen van bovenleidingsportalen welke te dicht op de perronrand staan;
- Het vernieuwen van de telecominstallaties;
- De verbreding van het perron aan de zuidzijde (misschien);
- Vervangen 2 betonnen bovenleidingsportalen buiten het perron.

Beide perrons zullen dus nog langere tijd niet toegankelijk zijn voor mensen in een rolstoel of voor mensen die teveel moeite hebben met trappenlopen. Het inpassen van liften op een toekomstvaste plek buiten de invloed van de gebiedsvisie is alleen mogelijk in het gebied waar nu fietsplekken zijn gesitueerd (noordzijde) of waar de stadsboerderij is gevestigd (zuidzijde).

De uitspraak die op 24 oktober door de gemeente is gedaan dat ProRail binnenkort, dat is ca 2 jr, zal starten met de bouw van de lift(en) is nu voorbarig gezien de verschillen tussen de gebiedsvisie en het DO.

Voorstel

De gebiedsvisie is een conceptstuk dat eind november wordt behandeld in de gemeenteraad van Arnhem. Daarna moet het projectteam van de gemeente Arnhem en ProRail samen een toekomstvast plan voor het station ontwikkelen waarbij de uitgangspunten voor ProRail zijn:

- De noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden aan de perrons en sporen kunnen worden uitgevoerd zonder het plangebied van de gebiedsvisie aan te tasten;
- De beide perrons worden toegankelijk gemaakt, d.w.z. op de juiste hoogte gebracht worden en worden voorzien van een hellingbaan of lift;
- Lift(en) en hellingbaan worden op een definitieve plek geplaatst;
- Zoveel mogelijk projectscope wordt in de geplande treinvrijeperiode in 2026 uitgevoerd;
- Beschikbare budget voor ProRail is ongewijzigd.

ProRail stelt voor om zo snel mogelijk na de gemeenteraad van november met het projectteam van de gemeente Arnhem het overleg daarvoor te starten.

20. Beantwoording Voorstel overleg

Wij zien ook de noodzaak om snel in overleg te treden aangezien het voor de gemeente Arnhem heel belangrijk is om ook Station Presikhaaf toegankelijk te krijgen voor mensen met een lichamelijke beperking. Inmiddels hebben wij met een elkaar een ontwerpersoverleg gepland om over onder andere de mogelijkheden voor deze toegankelijkheid te spreken.

Bronnen

Dit memo is opgesteld aan de hand van informatie ontleend aan:

- Schaapsdrift, concept gebiedsvisie, versie 1.2 dd 24 oktober 2023, ontvangen van gemeente Arnhem.
- DO rapportage V2.0, uitgavedatum 20 januari 2023, opgesteld door Movares
- Rapportage variantenstudie V2.0, uitgavedatum 18 augustus 2023, opgesteld door Movares.

Casimir State

Punten uit de reactie van Casimir State hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

21. Woningbouwvlek

- Vrije Sector: Op pagina 38 en 64 staat een rechthoekig gebouw ingetekend tussen de flat van Casimir State en het park Sacre Coeur. Het staat ingetekend als reeds bestaande bouw. Maar dat gebouw bestaat nu niet. Daar is momenteel grasveld van de gemeente. Op pagina 94 staat het gebouw ingetekend als zijnde 10 nieuw te bouwen woningen in de vrije sector. Als daar een gebouw komt te staan, hebben de huidige bewoners wiens enige daglicht van ramen aan de kant van het park komt, bijna helemaal geen daglicht meer en zullen ze tegen een blinde muur aan kijken. Verder zullen we hier dan in een situatie komen met 4 flats rond een binnenplein. Erg onwenselijk. Net een gevangenis.
- Er staat een rechthoekig gebouw ingetekend tussen de flat van Casimir State en het park Sacre Coeur. Dit gebouw bestaat nu niet. Momenteel is daar grasveld van de gemeente Arnhem. De hoogte van dit gebouw lijkt op de hoogte van het huidige appartementencomplex Casimir State (senioren kant) . Er ontstaat dan een binnenplein, dit wel zeer is ingekaderd. Is dit noodzakelijk?
- Handout, pagina 37: Er staat een rechthoekig gebouw ingetekend tussen de flat van Casimir State en het park Sacre Coeur. Momenteel is daar gras en een groep volwassen bomen, van de gemeente Arnhem. De hoogte van dit gebouw lijkt op de hoogte van het huidige appartementencomplex Casimir State (noord-oost gebouw). Er ontstaat dan een wel erg ingesloten binnenplein. Nu al is er sprake van geluidsoverlast. Door reflectie van geluidsbronnen op of naast het pleintje zelf (scooters, auto, etc) en van reflectie van het doordringende geluid van de voorbij rijdende treinen. Door toevoeging van het genoemde flat gebouw zal dit sterk toenemen. Ook verwacht ik nog een warmer plein door afsluiten van de luchtweg. Het zou gunstiger uitpakken als dat pand met de voorgevel naar het park geplaatst wordt. (aangenomen dat het pand in daadwerkelijke uitvoering nog langwerpig is).
- Vrije sector woningen: op de planning staat tussen Casimirstate seniorencomplex en het park een gebouw getekend. Dit zouden 10 woningen worden. Het formaat is nog onbekend. Zoals het nu in het concept ingetekend is wordt de ruimte te veel afgesloten. Er ontstaat daardoor te veel geluids-reflectie van de treinen en door minder luchtstroom wordt het pleintje warmer.
- Kan het gebouwtje tegenover de Eleonorastraat niet 1/4 gedraaid worden?
- In gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. oktober 2023 Ziegler|Branderhorst wordt het “vlak” op diverse manieren ingetekend. Pagina 64. als zijnde bestaande bebouwing. Pagina 70 als zijnde verharding - uitgeefbaar. Pagina 94 als zijnde nieuwe woningen vrije sector - op vlak vermeld. Ca 10 woningen.
- Wat stelt dit object; om aan te duiden -rood omcirkeld (zie bijlage foto) voor ?



21. Beantwoording Woningbouwvlek

Type bebouwing: Er bestaat onduidelijkheid over het nog ongedefinieerde gebied ten noordoosten van het Casimir Statecomplex. Dit vlak is bestemd voor woningbouw. Een definitieve vorm, draai of afmeting ervan is op dit moment nog niet bepaald. De gebiedsvisie gaat over de bouwvlakken en wegen. De invulling zoals op de maquette is alleen een mogelijke uitwerking ervan. Bovendien is er een fout in de legenda opgemerkt, waardoor er vrijesectorwoningen staan genoemd. Deze onjuistheid is gecorrigeerd.

Binnentuin: Zoals gezegd is de woningbouw nog niet bepaald in vorm en positie. Maar we stellen voor om uit te gaan van een afgescheiden collectieve binnentuin. Een binnentuin biedt schaduw en verkoeling bij hittestress en rust in contrast met de levendige publieke groene ruimte. Daarnaast is door de toevoeging van woningbouw een begeleiding van de zuidelijke loper met woningen naar het groen gericht.

Geluidsoverlast en daglicht: In de volgende fase, het stedenbouwkundig plan, zal er onder andere een geluidsonderzoek worden uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zullen van invloed zijn op de definitieve vorm en invulling van deze ontwikkeling. Ook een bezonningsstudie is onderdeel van het definitief vormgeven van nieuwe bebouwing.

22. Parkeerplaatsen

- Parkeren: Bewoners van de Ernst Casimirlaan maken gebruik van een parkeerplaats aan de achterkant/zijkant van de flats, naast de Praxis. Deze parkeerplaats is druk bezet met auto's van bewoners. Het zijn 23 parkeerplaatsen. Deze zouden weg moeten. Waar moeten wij dan parkeren en waar moet ons bezoek parkeren? En de mensen van de thuiszorg? Hier wonen veel 55 plussers met auto's. En mensen die

afhankelijk zijn van hun auto. [redacted] kan nu zo naar mijn auto lopen, met mijn beperking, maar als mijn auto daar niet meer kan staan, dan heb ik een groot probleem. En andere bewoners zullen ook problemen krijgen.

- Bewoners van de Casimirstate (senioren complex en spoorzijde) maken gebruik van een parkeerplaats aan de achterkant/zijkant van de flats, naast de achter zijgevel van de Praxis. Deze parkeerplaats is druk bezet met auto's van bewoners, van Casimirstate. Het aantal huidige parkeerplaatsen komen in de concept schaapsdrift visie niet meer voor**.** Waar moeten wij Casimirbewoners dan parkeren en waar moet ons bezoek parkeren? Waar parkeren de mensen van de thuiszorg? Veel bewoners ontvangen of zullen (mogelijk) in de toekomst thuiszorg ontvangen. Veel mensen zijn ouder en afhankelijk van hun auto. Waar gaan zij hun auto parkeren?
- Geplande bebouwing aan westzijde van wooncomplex Casimir State: dit pand staat te dicht op ons wooncomplex. Bewoners van de Casimirstate (senioren complex en spoorzijde) maken gebruik van de parkeerplaats aan de westzijde van de flats, tussen flats en achtergevel van de Praxis. Deze parkeerplaats is druk bezet met auto's van bewoners van Casimirstate.en overdag gebruikt door o.a. personeel en bezoekers van Vreedenhoff. In dit plan worden 23 parkeerplaatsen geschrapt. Waar moeten wij Casimirbewoners dan parkeren en waar moet ons bezoek parkeren? Waar parkeren de mensen van de thuiszorg? Veel bewoners ontvangen of zullen (mogelijk) in de toekomst thuiszorg ontvangen. Veel mensen zijn ouder en afhankelijk van hun auto. Waar gaan zij hun auto parkeren? Aan gereguleerd parkeren zal ongetwijfeld een prijskaartje hangen. In de sociale huurwoningen zal men een andere oplossing zien te vinden.
- Parkeerplaatsen Casimir State: in het concept staat dat er 23 parkeerplaatsen vervallen. De vraag is waar kunnen wij de auto parkeren? Waar gaan de bezoekers, de wijkverpleging en andere zorg, service medewerkers hun auto neerzetten. Op het pleintje parkeren is niet toegestaan. Er zijn veel oudere bewoners die afhankelijk zijn van hun auto. Gezien dit sociale woningbouw is, verwachten wij dat er niet veel gebruik gemaakt gaat worden van het gereguleerd parkeren.

22. Beantwoording Parkeerplaatsen

Er zijn zorgen over het mogelijke verlies van parkeerplaatsen. Zoals aan de westzijde van het Casimir Statecomplex. Het is belangrijk om te benadrukken dat de huidige gebiedsvisie (kaart en document) alleen bouwvelden en wegen laat zien, plus een mogelijke stedenbouwkundige invulling. Het gaat nog niet om definitieve beslissingen over parkeren. Ook zullen er in de uitwerking straks geen parkeerplaatsen verdwijnen, maar hooguit verplaatst worden. Deze parkeerplekken zullen in de directe omgeving, op korte loopafstand terugkomen.

Het is begrijpelijk dat deze kwestie voor onzekerheid kan zorgen. Het exacte plan voor de parkeerplaatsen in het gebied wordt pas in de vervolgfase, het stedenbouwkundig plan, volledig uitgewerkt. Ook in die fase heeft u uiteraard weer de mogelijkheid om te reageren op het plan voordat het definitief wordt.

23. 17 bergingen Casimirlaan

- 17 schuren van de bewoners van de Ernst Casimirlaan staan niet ingetekend als bestaande bebouwing op pagina 38 van het boekje. Op pagina 42 staan ze wel ingetekend als eigendom van Vivare, perceelnummer 7738. Ze grenzen aan het bedrijventerrein. Een van die schuren is van mij. Ik woon [redacted] aan de Ernst Casimirlaan o[redacted]. De schuur is recht tegenover mijn voordeur.

Ik heb er mijn scootmobiel staan. Die kan daar opgeladen worden en er is een speciale verbreedde deur. Die scootmobiel heb ik nodig in verband met mijn beperking. Ik kan maar een kort stukje lopen. Waar gaan onze schuren naartoe? Deze 17 schuren zijn als aanvulling op de bergingen onder de flats. Ik zie geen andere mogelijkheid voor deze 17 schuren.

- Casimir state: 17 schuurtjes worden verwijderd. Plan toch aub zo dat dit niet nodig is.
- Bebouwing: de geplande bebouwing aan de westzijde van complex Casimir state staat te dicht op ons complex. Hierdoor moeten 17 schuurtjes (waarin scootmobielen, brommers etc staan) verdwijnen. Deze schuurtjes behoren tot complex Casimirstate seniorenkant. Zij hebben geen andere opslagmogelijkheid.

23. Beantwoording 17 bergingen

Er wordt gevraagd om aandacht voor de 17 bergingen van de Ernst Casimirlaan. In de voorgestelde visie lijken deze te gaan verdwijnen. Ook hier benadrukken we dat de huidige gebiedsvisie (kaart en document) alleen bouwvelden en wegen laat zien, plus een mogelijke stedenbouwkundige invulling van de bebouwing. De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn.

Het gaat nog niet om definitieve beslissingen over deze bergingen. Het exacte (stedenbouwkundige) plan wordt pas in de volgende fase uitgewerkt. We kunnen ons dan voorstellen dat de bergingen behouden blijven op hun huidige locatie. Of dat er gezocht wordt naar een alternatieve plek op korte loopafstand van het Casimir State complex. Ze zullen in ieder geval niet definitief verdwijnen. En uiteraard heeft u ook in de fase van het stedenbouwkundige plan weer de mogelijkheid om te reageren op het plan voordat het definitief wordt.

Sacré Coeur

Punten uit de reactie van Sacré Coeur hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Onze reactie op de concept-gebiedsvisie:

24. Wvg en de plangrens

A. **Plannen die het appartementengebouw Sacré Coeur direct raken**

A1. Wij, bewoners van het appartementengebouw Sacré Coeur, hebben opgemerkt dat op een eerdere afbeelding van het Schaapsdrift gebied te zien was dat de zuidoostelijke hoek met het sociale corporatie huurwoningen complex Casimirstate en ons appartementengebouw met koopwoningen geen onderdeel waren van het Wvg gebied (zie ook begrenzing op pagina 20 van het Gebiedsvisie document).

Inmiddels is gebleken dat het complex Casimirstate en het appartementengebouw Sacré Coeur wel onderdeel zijn van het conceptplan.

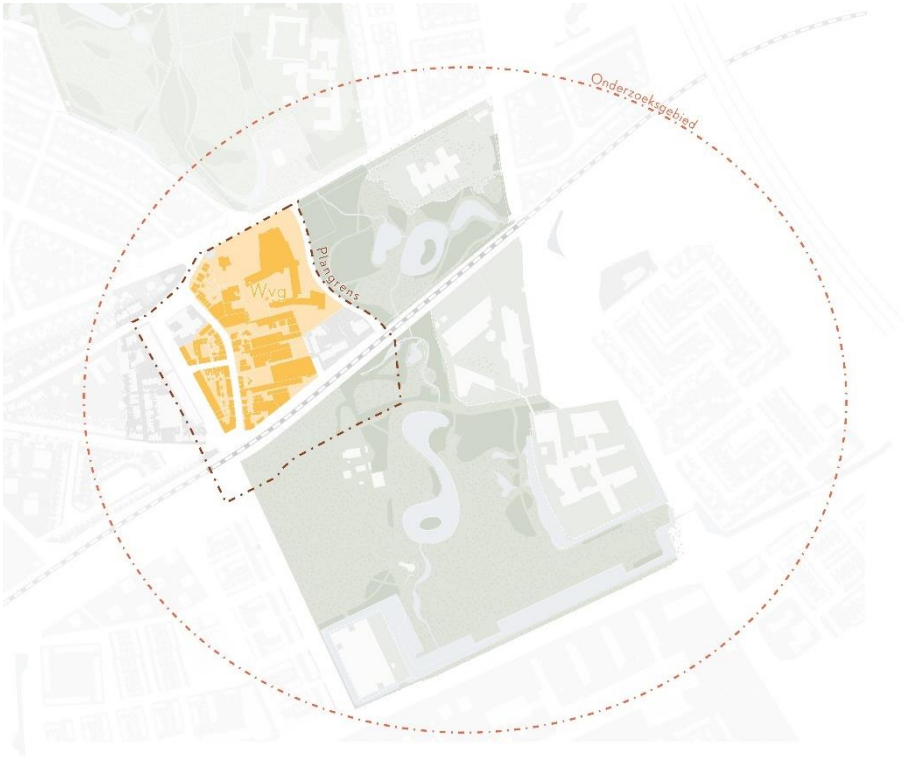
A2. De bouwvergunning voor het appartementencomplex Sacré Coeur dateert van 20 januari 2003 (Gem.doc. UCM 418723). Op dat moment stonden er rondom en op het terrein in totaal 11 platanen. In het bestuurlijke besluitvormingstraject is door de gemeente daarna alsnog opdracht gegeven voor het formuleren van heldere eisen met als doel het bouw- en inrichtingsplan aan kwaliteit te doen winnen. Het volgende citaat vinden we in het resultaat van deze studie (Gem.doc. UCM418714 van 9 april 2003) :

> *De conclusie uit deze studie is dat het appartementengebouw op een wat grotere afstand tot het huidige gebouw aan de Ernst Casimirlaan moet komen te staan. Hierdoor ontstaat rondom het gebouw ruimte die door een parkachtige inrichting onderdeel wordt van het park. De verschuiving van 10 meter is mogelijk omdat recent is geconstateerd dat de platanen aan de Esperantolaan aangetast zijn door de honingzwam. Het doodlopende deel van de Esperantolaan wordt bij het park betrokken en de ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats via de Ernst Casimirlaan.*

In het oorspronkelijke plan stonden het sociale corporatie huurwoningencomplex Casimirstate (eigendom Vivare) en ons appartementengebouw met koopwoningen heel dicht op elkaar. Door deze verschuiving van het appartementencomplex met koopwoningen naar het park werd de beoogde integratie met het park bereikt. De beplanting met bomen moest dit verder ondersteunen. Met de bomenaanplant aan de westkant werd beoogd het zicht op het Casimirstate-complex te minimaliseren.

24. Beantwoording Wvg en de plangrens

Het klopt dat Casimir State en het gebouw Sacré Coeur geen onderdeel van het gebied zijn waarop het voorkeursrecht (Wvg) rust. Wel liggen beide complexen binnen de plangrens van het ontwikkelgebied. Binnen dit gebied kunnen verbeteringen aan de openbare ruimte worden voorgesteld, als die belangrijk zijn voor het algemeen belang en het grotere geheel van de gebiedsvisie.



Plangrenskaart uit de startnotitie (januari 2023).

25. fietspad langs Sacré Coeur

A3. De bewoners van het appartementengebouw Sacré Coeur voelen zich net als het complex Regina Pacis verbonden met het park. In het beeld getoond op pag. 38 wordt ons appartementengebouw echter **planmatig gescheiden van het park**, wat dus ook in tegenspraak is met de oorspronkelijke bedoeling en opzet van de gemeente.

A4. De stedenbouwkundige verbeelding op pagina 36 toont ter hoogte van ons appartementengebouw bomen langs de afrastering met de spoorlijn. Deze bomenrij (op het plan pag.48 overigens weer verdwenen ?) is van fundamenteel belang om het zicht op het spoor en de geluidsoverlast binnen de perken te houden. **Het voorgestelde fietspad daarbinnen en om de hoek oostelijk richting Esperantolaan loopt dan zeer dicht langs ons appartementengebouw. Dit resulteert in een onacceptabele inbreuk op de privacy en een considerabele aantasting van de waarde van de appartementen.** Aan de oostzijde hebben 11 appartementen een groot (inpandig) balkon. Aan de zuidzijde is een terras op de eerste verdieping bovenop de ingang van 8 inpandige garages.

25. Beantwoording fietspad langs Sacré Coeur

Er is door u aandacht gevraagd voor de voorgestelde verbinding voor voetganger en fietser tussen Park Sacré Coeur en het woongebouw Sacré Coeur. Voor nu is dit is een wens (ambitie) vanuit de gebiedsvisie. Wij zien juist om het gebouw kansen voor veilig fietsen en wandelen en niet via het ‘hof’ tussen Sacré Coeur gebouw en Casimir State. Die weg is voor auto’s namelijk wel bereikbaar. De precieze fiets- en wandelpaden worden pas in de vervolgfase verder uitgewerkt. Dat is de fase dat er een stedenbouwkundig plan wordt gemaakt. Hierbij zullen wij uw zorgen over de ligging en uw privacy meenemen. Graag gaan

we met u in overleg over de verschillende mogelijkheden. En u heeft dan uiteraard weer de mogelijkheid om te reageren op het plan.

26. Passage over het spoor

A5. In de plannen wordt ook gesproken over een **passage over het spoor** ter hoogte van de zuidoost hoek van het appartementengebouw Sacré Coeur. Deze hoek zal **niet meer toegankelijk** zijn als conform ons verzoek het fietspad rond de zuid- en oostkant komt te vervallen. Bovendien zou deze oversteek eindigen in het Heempark dat alleen overdag bij licht geopend is. **Ook om veiligheidsredenen zou dit geen goede plek zijn.**

26. Beantwoording Passage over het spoor

U heeft zorgen over een spoor overgang of onderdoorgang. Voor nu geeft de gebiedsvisie enkel aan dat we graag een verbinding zouden zien (een ambitie) voor het beter functioneren van het station. En voor de gebruikers zoals de HAN-studenten en de bewoners van Schaapsdrift e.o. Of deze verbinding er zal komen en waar en hoe, zoeken we verder uit in de vervolgfase: het stedenbouwkundig plan. Dat doen we graag samen met de partners in het gebied en omwonenden. De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn.

27. bereikbaarheid woongebouw

A6. Ook een heel belangrijk bezwaar tegen het plan is dat de voorgestelde ingang tot ons complex wordt verplaatst naar de zuidwest hoek.

De westelijke rij parkeerplaatsen (8 stuks) en de 7 parkeerplaatsen langs de zuidkant liggen in de zuidwest hoek tegen elkaar. Deze parkeerplaatsen, die alle privé eigendom zijn van bewoners, geven dus geen enkele ruimte voor de voorgestelde verplaatsing van de ingang van het complex.

Ook is er veel ruimte nodig voor hoogwerkers: glazenwassers, schilders en overige onderhoudswerken aan de buitengevels (hogere etages) wanneer nodig. Bij een zuidwest ingang is de passage van bijvoorbeeld hoogwerkers onmogelijk.

Op de bijlagen 1 en 2 bij dit reactieformulier is dit punt in beeld gebracht met gebruikmaking van de kaarten op de pagina's 80 en 42 van de gebiedsvisie.

A7. Momenteel is de ingang aan de noordzijde. Deze wordt beschermd met de aanduiding "verboden voor onbevoegden" . Het eerste niet afgesloten gedeelte wordt veelvuldig gebruikt voor dienstverlening thuiszorg/wijkverpleging (dagelijks), pakketbezorgers, boodschappendienst AH en onderhoudsdiensten. Ook voor verhuizers en hoogwerkers is dit de enig mogelijke toegang.

Op dit eerste gedeelte zijn drie parkeerplaatsen voor de wijkverpleging en andere bezoekers.

Verdere toegang tot ons complex is beperkt door een slagboom (privé eigendom).

Al het verkeer met bestemming appartementengebouw Sacré Coeur komt dus via de Esperantolaan.

Dit verkeer via de achterzijde (Eleonorastraat) naar de ingang aan de noordzijde leiden is zeer inefficiënt en wat betreft het zwaardere verkeer niet haalbaar. De doorgang tussen de gebouwen is daarvoor te smal.

De bewoners van Casimirstate en Sacré Coeur maken gebruik van meerdere afvalcontainers (5 in totaal). De vuilophaaldienst komt ook via de Esperantolaan.

Ook auto's van de bewoners van Casimirstate komen veelal via de Esperantolaan.

27. Beantwoording Bereikbaarheid woongebouw

In de gebiedsvisie is nog niet opgenomen hoe de herinrichting precies zal worden, behalve dat de in- en uitgang voor de auto verplaatst wordt (via de Esperantolaan). Daarmee verandert de entree van het gebouw niet en blijft het te voet en met de fiets vanuit het noorden bereikbaar. De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn. De volgende fase is de uitwerking van een stedenbouwkundig plan. Dan kijken we zorgvuldig naar de blijvende bereikbaarheid van de complexen. Voor zowel bewoners, bezoekers en dienstverlening (zorg, boodschappen etc.). Specifiek zullen we onderzoeken hoe de bestaande parkeerplaatsen bereikbaar kunnen blijven.

28. Inrichting Esperantolaan

B. Inrichting Esperantolaan

In de gebiedsvisie worden auto's van de Esperantolaan geweerd. **Dat zal ons inziens niet haalbaar zijn.** Wel zal de Esperantolaan gezien de plannen veel minder autoverkeer te verwerken krijgen.

Overdag is bijna de gehele laan aan de kant van het park bezet met geparkeerde auto's. Deze zijn op uitzonderingen na van het personeel en bezoekers van Vreedenhoff. Ook dienstverleners zorgen voor regelmatig verkeer naar de ingang. De verplaatsing van het complex Vreedenhoff en het opheffen van woongebouw Tuinstede zal veel veranderen. De frequentie van het over blijvende zware verkeer (zie hiervoor) is in ieder geval ook heel beperkt.

Ons voorstel zou zijn om **de Esperantolaan te voorzien van een smalle middenbaan voor auto's** met fiets- en voetpaden aan beide zijden. Geen parkeer faciliteiten meer.

Het plan om de wijk te openen richting park kan toch gerealiseerd worden door beveiligde oversteken richting het park.

Bij het einde van de Esperantolaan is een ingang naar het park. Deze passage wordt veel gebruikt door fietsers richting station via de Ernst Casimirlaan naar de Eleonorastraat.

De overgang van de Esperantolaan naar de Ernst Casimirlaan vraagt wel om verbetering, o.a. een verruiming van de bocht.

Tegenover deze parkingang is een nieuw woongebouw voorzien. **Dit gebouw zou misschien verkleind kunnen worden en/of iets verplaatst in verband met de benodigde ruimte voor het verkeer.**

28. Beantwoording Inrichting Esperantolaan

De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn. Zie ook het antwoord op vraag 26 over de bereikbaarheid van het woongebouw. In een volgende fase gaan we het plan verder uitwerken. Uitgangspunt is dat de Esperantolaan onderdeel wordt van de beleving van het park. En daar hoort de auto niet in thuis en dus ook geen oversteken met stoplichten en zebrapaden. In de visie is het dan een eis dat de Esperantolaan een fietspad met voetgangers wordt. Dus zonder bereikbaarheid van de auto.

C. Algemene opmerkingen.

29. Aanpassing Velperweg

C1. Aanpassing Velperweg.

Zoals hiervoor duidelijk is gemaakt, is o.i. een beperkt autoverkeer (inclusief Vrachtwagens) op de Esperantolaan onvermijdelijk. **Binnenkort wordt de inrichting van de Velperweg aangepast. Wij vragen ons af of bij die inrichting voldoende rekening is gehouden met afslaand autoverkeer naar de Esperantolaan** (bijvoorbeeld een korte voorsorteerstrook) **.**

29. Beantwoording Aanpassing Velperweg

De gebiedsvisie toont de bouwvelden en het wegennetwerk. Daarin komt er geen afslag naar de Esperantolaan. Als de gebiedsvisie wordt vastgesteld door de gemeenteraad gaan we een volgende fase in. Dan kunnen we alles verder uitwerken tot een stedenbouwkundig plan. Zoals het kruispunt op de Velperweg met de beoogde afslag naar de Middenstraat. De Velperweg wordt dan ook hierop ingericht.

30. Parkeerplekken

C2. Parkeerplekken.

De inzet van de plannen is minder auto’s en stimuleren fietsverkeer. We moeten echter niet vergeten dat de bevolking verouderd. Veel ouderen wagen zich liever niet op de fiets omdat hun stabiliteit verminderd. Het aantal (benodigde) auto’s zal waarschijnlijk niet minder worden.

Voldoende parkeerplaatsen dicht bij huis zullen dus zeer wenselijk zijn en blijven.

De verplaatsing van het Vreedenhoff complex betekent ook een verplaatsing van benodigde parkeerplekken. Overwogen zou kunnen worden deze (grotendeels) ondergronds te maken. Dit kan onder de gebouwen en misschien deels onder de open terreinen.

Ook voor de geplande nieuwe gebouwen is een veilige inschatting van benodigde parkeerplekken nodig. Ondergronds parkeren zou daarbij ook een optie kunnen zijn.

30. Beantwoording Parkeerplekken

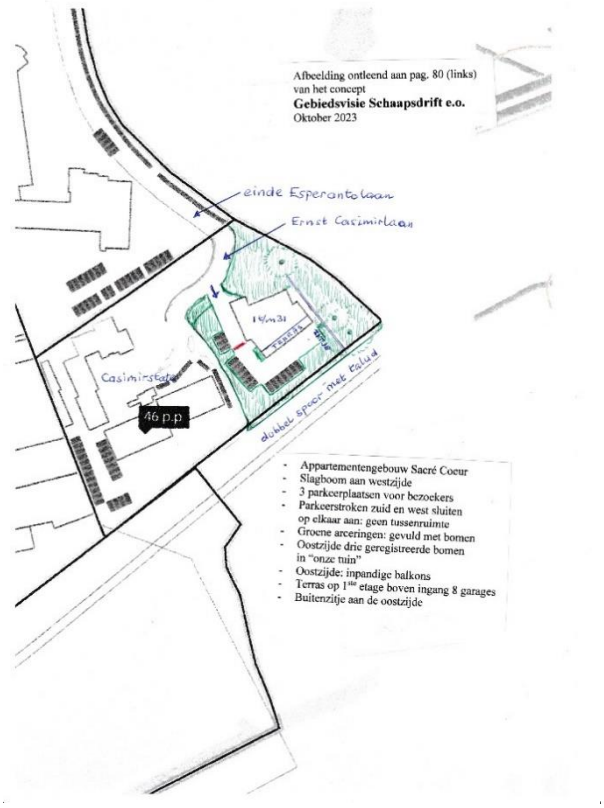
De auto en parkeren blijft altijd een aandachtspunt. De opzet van de visie is een autoluwe wijk. Autoluw betekent dat auto's niet zichtbaar op straat staan, maar er wel voldoende parkeergelegenheid is in het plan. Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd met aandacht voor het behoud van auto’s in de buurt. We roepen Innoforte ook op tot het maken van parkeerplaatsen op hun terrein bij nieuwbouw. In de gebiedsvisie wordt ongeveer 50% van de parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen opgelost binnen het nieuw te bouwen bouwblok; de overige 50% zal in de parkeergarage komen.

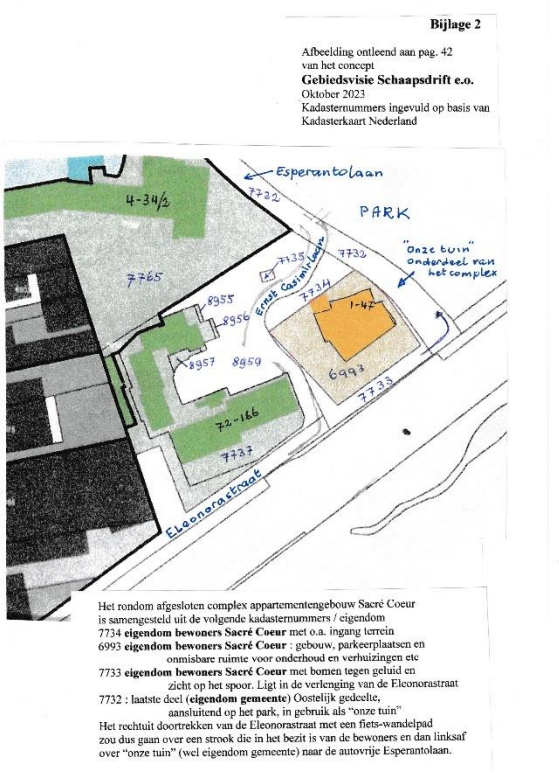
31. Elektrische laadplekken

C3. Elektrische laadplekken.

Het aantal elektrische auto's zal gestaag toenemen. Het aantal benodigde laadpalen / laadplekken dus ook. Gezien de langere tijd die voor opladen nodig is, wordt de plek dus door de bestuurder verlaten. Bij te weinig plekken zorgt dat voor irritaties. Dit betekent o.i. dat toch gestreefd moet worden naar zoveel mogelijk "eigen oplaadplaatsen" . Bij nieuwe flatgebouwen zou een aantal "eigen" laadplekken o.i. zeer wenselijk zijn/worden.

> Wij verzoeken de gemeente serieuze aandacht te besteden aan onze bezwaren en vernemen graag zo spoedig mogelijk of aan de "**Plannen die het appartementengebouw Sacré Coeur direct raken"** wordt tegemoet gekomen**.**





31. Beantwoording Elektrische laadplekken

Dit is een aandachtspunt voor de volgende fase: de stedenbouwkundige uitwerking. Daarin worden voldoende laadplekken meegenomen.

Tuinstede

Punten uit de reactie van bewoners van Tuinstede hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

8-11-2023

Reactie op de concept gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. en de geplande/ingetekende sloop van 48 sociale huurwoningen voor senioren met een medische indicatie en wat die plannen voor hen betekenen, mocht er nu opeens wel iemand geïnteresseerd zijn of raken……..

Geachte wethouder Bouwkamp, raadsleden en het team van medewerkers schaapsdrift@arnhem.nl

Wat een prachtige brochure met daarin de concept gebiedsvisie, het is werkelijk voor bijna iedereen een elk wat wils….. Je kunt zien dat er heel wat geld is uitgetrokken om tot zo'n geweldig plan te komen. Bijna iedereen werd of wordt in aanloop naar deze plannen gunstig bediend; de gemeente kan een gebied gaan ontwikkelen en de benodigde grond verwerven om heel stevig te kunnen gaan bouwen in het gebied met minimaal 500 woningen en misschien nog wel meer als jullie flink de hoogte in kunnen en mogen gaan bouwen van de gemeenteraad en B&W. Wat let jullie om tot 10 hoog te gaan bouwen zoals ik jullie op 26 juni 2023 al hoorde opperen? Innoforte mag en kan doen wat hen het beste uitkomt en houdt het hele gebied in een ijzeren greep tot het bekendmaken van de uitkomst: wordt het nieuwbouw die voor een deel gefinancierd gaat worden door de verkoop van grond aan de gemeente gaat of gaat over tot renovatie met verkoop van zoveel mogelijk grond . Misschien is er ook nog de optie: niets doen en wordt het vroegere Vreedenhoff een sterfhuis met de bijbehorende sterfhuisconstructie? Er is door de gemeente bij Innoforte zelfs nog geen keiharde eis op tafel gelegd dat er eind januari 2024 een besluit moet zijn genomen. Dat krijg je natuurlijk ook als de gemeente in een afhankelijkheidsrelatie verkeert om de benodigde grond voor de gebiedsvisie te verwerven. Het levert alle bewoners van dit concept visie gebied nog maanden van onzekerheid op. **Vivare mag en kan doen wat het wilt; meezeilen op de wind die vanuit Innoforte gaat waaien en daarmee in het aller gunstigste geval voor Vivare verwerft het met de opoffering van het complex Tuinstede en de bewoners van de daarbij behorende 48 sociale huurwoningen voor senioren met een medische indicatie, een veelvoud aan sociale huurwoningen terug**. Driewerf hoera voor Vivare; een goed gebouw dat volgens Vivare nog wel 10 jaar mee kan, wordt met de grond gelijk gemaakt om de plannen van de gemeente te dienen. Vivare is bereid het belang van de huidige bewoners gemakshalve op te offeren. Voor een groter eigen belang en een groter verdienmodel. En wordt er door Innoforte voor de optie renoveren gekozen dan kan Vivare als het aan de gemeente ligt weer genoegzaam achterover leunen met de handen in de zakken omdat volgens hen het gebouw zo nog wel een tiental jaren mee kan. Een gemeente die eisen stelt aan Vivare dat ze het gebouw mee laten vergroenen? Ik zie het nergens terug in de concept gebiedsvisie. Ik kom daar aan het eind nog op terug.

32. Behoud van Tuinstede en proces van inspraak

Als het aan de makers van de gebiedsvisie ligt wordt Tuinstede gesloopt. De 48 sociale huurwoningen voor senioren doen en deden er tot nu toe echt niet toe. Het is natuurlijk niet alleen onze woningbouwcooperatie Vivare die ons keihard laat vallen maar ook de gemeente

liet ons als bewoners keihard in de steek en dan moet ik nu opeens in deze plannen vertrouwen hebben dat de gemeente een flinke vinger aan de pols houdt hoe en wat er met de oude bewoners gaat gebeuren**?** Dat wij niet belangrijk waren en zijn heeft de afgelopen anderhalf al lang uitgewezen.

NIEMAND geeft de garantie dat deze letterlijk en figuurlijk oude tot stokoude bewoners terug kunnen keren in een woning in het gebied en op dezelfde mooie locatie als waar we nu wonen aan de rand van het park. NIEMAND heeft het over de impact die een onvrijwillige verhuizing betekent voor deze groep bewoners. **NIEMAND** heeft het over het feit dat bewoners die aan de rand van het Sacré Coeur park wonen daar (ooit) bewust voor gekozen hebben om rust, ruimte en groen om zich heen te hebben om daar in de laatste fase van het leven van te kunnen genieten met, zo nodig, persoonlijke hulp en activiteiten dichtbij door een verbindende doorgang met het gebouw Vreedenhoff, nu van Innoforte. Ouderen die welbewust gekozen hebben om ver weg te wonen van een kinderspeelplaats en/of een school met krijsende kinderen, weg van aanhoudende indringende geluiden van een veel jongere generatie die logischerwijs een ander levenspatroon volgt met veel meer behoefte aan reuring en minder aan rust en regelmaat. NIEMAND heeft het over de impact van al die zorgen en onrust die wij als ouderen ervaren door de sloopplannen van ons gebouw. NIEMAND heeft het over het feit, dat mocht je fysiek of mentaal de te verwachten bouwdrift en alle bijkomende herrie en overlast niet aankunt bij het ontwikkelen van een nieuwe wijk, maar na afronding wel terug kunt keren in het gebied, je noodzakelijkerwijs toch 2 keer zult moeten verhuizen (als die kans je dan geboden wordt) met alle onrust en zorgen en kosten van dien. NIEMAND heeft het over het feit dat mensen zich in de laatste fase van het leven hechten aan hun kleine burennetwerkje wat vaak het laatste netwerkje is dat ze nog bezitten want als 80- of 90- jarige of als je bijna 100 jaar bent dan is jouw familie- en/of vriendennetwerk van vroeger veelal weggevallen. Je hebt dan de steun van en aan elkaar, de vertrouwde omgeving, je eigen vertrouwde huis waar de oude bewoners na oplevering zo'n 25 jaar geleden zijn komen wonen broodhard nodig om je veilig te voelen. NIEMAND IS DE AFGELOPEN ANDERHALF JAAR TOT 2 JAAR KOMEN VRAGEN BIJ DE BEWONERS VAN TUINSTEDE WAT AL DEZE PLANNEN ZOUDEN KUNNEN GAAN BETEKENEN VOOR ONS.

De eigenaren/bewoners van de Schaapsdrift die zo slim waren om zich op tijd te verenigen werden vanaf het begin meegenomen in de plannen, mede dankzij de WVG op hun huizen. Er werd door de gemeente zelfs geld uitgetrokken voor het inhuren van een eigen stedenbouwkundige die samen met deze woningeigenaren een alternatieve visie op de ontwikkeling van dit gebied kon uitwerken en presenteren aan de gemeente op de eerste avondbijeenkomst in juni 2023. Hoe fijn is het voor hen en ook voor u te lezen dat, waar mogelijk, hun wensen worden meegenomen in deze concept visie. En hoe erg is het dat er toch nog 25 koopwoningen moeten worden gesloopt.

In het voorwoord bij de conceptvisie verdedigt Cathelijne Bouwkamp zich door tweemaal te stellen dat de bewoners in het gebied zijn meegenomen in de plannen:

'Het college, de gemeenteraad en de bewoners zijn al vele maanden met elkaar in gesprek om te komen tot een gebiedsvisie'.

'We vinden het echter belangrijk om deze tussenstap te maken zodat bewoners inzicht krijgen in de uitwerking van hun verhaal'

Beide is een pertinente leugen voor wat betreft de seniorbewoners van de sociale huurwoningen in het complex Tuinstede. Was het maar zo geweest. Ik kan, als bewoner

van het complex Tuinstede, het sociale huurwoningencomplex voor mensen met een medische indicatie dat in deze concept gebiedsvisie met een pennenstreek van de kaart wordt geveegd om plaats te maken voor nieuwe hoogbouw, stellen dat wij als bewoners helemaal niet zijn betrokken bij deze plannen. Het woord ‘met een medische indicatie’ wordt helemaal niet vermeld in de visie. Vivare stelde zich op het standpunt dat zolang de plannen nog niet vastliggen de noodzaak om de bewoners te betrekken in het proces niet nodig was. De uitdrukking ‘we were kept in the dark’ is hier van toepassing en natuurlijk hebben we heus af en toe een brief van de gemeente ontvangen met een uitnodiging over de een of andere bijeenkomst die de Schaapsdrift e.o. aanging, maar niemand heeft ons helder en transparant duidelijk gemaakt dat er ook op het complex Tuinstede een WVG rustte en dat dit vergaande consequenties kon hebben voor het gebouw Tuinstede als zodanig en voor de bewoners van dit complex in het bijzonder. Het zou onze tijd wel duren dachten wij. Het ging immers steeds alleen over de Schaapsdrift……

Er werden in juni 2023 kort op elkaar 3 bijeenkomsten georganiseerd waarbij ik aanwezig ben geweest. De bewoners van de Schaapsdrift kregen alle aandacht en tijd om met hun eigen stedenbouwkundige de door henzelf uitgewerkte gebiedsvisie te presenteren. Bij de door de gemeente georganiseerde ‘tafels’ werd er al geïrriteerd gereageerd door de bewoners van de Schaapsdrift als ik mijn mond open deed en iets wilde toevoegen dat niet in hun Schaapsdrift e.o. visie paste. Waarom kwam ik nu pas op de proppen was hun reactie kort door de bocht. Dat de essentiele brief waarin een uitnodiging zat om deel te nemen aan het ontwikkelen van een eigen visie niet was bezorgd in het gebouw Tuinstede had te maken met het feit dat wij geen koopwoning hadden. Werd mij door een van hen verteld.

Op die eerste twee bijeenkomsten op 12 en 20 juni heb ik [redacted] gevraagd of het complex Tuinstede ter plekke werd vertegenwoordigd door Vivare en of [redacted] mij kon voorstellen aan die persoon. [redacted] vertelde me dat er niemand van Vivare aanwezig was. Ik was daar flink pissig over kan ik u vertellen. Ik was ook kwaad op [redacted], als aanspreekpunt van de gemeente, hoe het mogelijk was om deze 3 bijeenkomsten te organiseren waarbij bewoners van Tuinstede, een populatie van voornamelijk hoogbejaarden met medische problemen, vaak slecht ter been en zonder eigen vervoer op deze avondbijeenkomsten hun informatie moesten komen verzamelen, laat staan een inbreng konden hebben. Op avond 1 was ik als enige bewoner aanwezig. Op de avonden 2 en 3 waren slechts een andere bewoner en ik aanwezig.

Vervolgens ontstond volgens mij bij [redacted] opeens de realisatie dat er een groep bewoners helemaal niet was meegenomen in het proces van de voorliggende anderhalf jaar. Ondertussen had ik nog steeds niet door hoe belangrijk de voorafgaande anderhalf jaar voor de bewoners van Tuinstede waren geweest. Dat besef kwam pas op 26 juni 2023 toen ik zag hoe de stedenbouwkundige grote groene pijlen tekende richting het complex Tuinstede als nieuwe groene wegen naar het Sacré Coeur park en ik [redacted] hoorde praten over de ontsluiting van het gebied en de bijbehorende hoogbouw. Maar nog steeds wist ik niet dat op het gebouw Tuinstede een WVG rustte en dat wij geofferd konden worden om plaats te maken voor die mooie nieuwe plannen.

Ik kan stellen dat ik, en met mij de andere bewoners, de afgelopen anderhalf jaar op geen enkele manier door Vivare ben geïnformeerd over de plannen met betrekking tot het gebied laat staan over het complex Tuinstede en wat dit eventueel voor ons als bewoners van het complex Tuinstede kon gaan betekenen.

Pas op 26 juni 2023 de laatste informatieavondbijeenkomst in de HAN heb ik de hand kunnen schudden van de vertegenwoordiger van Vivare Bert Verburg, die zeer vriendelijk

reageerde maar niets concreets te melden had want alle plannen waren nog vaag. Over de eventuele sloop van het Tuinstede complex werd helemaal niet gesproken.

Pas begin juli 2023 werd, volgens mij op voorspraak van [redacted] (maar naar aanleiding van mijn geklaag bij hem over het gebrek aan informatie bij ons als bewoners van complex Tuinstede) door Vivare en de gemeente Arnhem samen een **EERSTE** inloopbijeenkomst georganiseerd in het gebouw Vreedenhoff van Innoforte waar bewoners van Tuinstede vragen konden stellen. Een inloopbijeenkomst……vooral geen gevoel van gezamenlijkheid creeren moet zijn gedacht. De regelrechte verdeel en heers mentaliteit. Ik was toen jammer genoeg op vakantie.

Wij zijn bewoners die niet georganiseerd zijn, zelfs geen bewonerscommissie hebben, die ook in het gebouw geen gezamenlijke ruimte hebben om elkaar te ontmoeten. 48 zelfstandige wooneenheden voor senioren met veelal alleenstaande ouderen en nog een paar oudere echtparen. **Niets van de (financiele) energie die door de gemeente Arnhem is aangewend om de belangen van de koopwoningeigenaren op de Schaapsdrift e.o. te bedienen is evenredig aangewend voor het wooncomplex Vivare en dan hebben we het wel over 48 sociale huurwoningen. 48 zelfstandige wooneenheden voor senioren waarvan de meerderheid boven de 80 jaar is en met een medische indicatie in dit gebouw is komen wonen en die bij doorgang van deze gebiedsvisie ander onderdak moeten zoeken.**

Heeft en had de gemeente Arnhem de afgelopen anderhalf jaar geen zorgplicht voor al haar bewoners van dit concept visie gebied? Had de stedenbouwkundige ook geen interesse in individuele voorstellen en/of visies van deze groep bewoners? Werd het hem niet extra makkelijk gemaakt door ons gebouw van de kaart te gummen zonder dat hij deze groep oude bewoners persoonlijk in de ogen heeft hoeven kijken terwijl hij zijn grootse plan met een nog veel grotere consequentie voor ons aan onszelf moest komen vertellen?

De eigenaren van de 25 koopwoningen zijn de dag voor de presentatie van de concept gebiedsvisie op 24 oktober 2023 gewaarschuwd/ingelicht dat hun huizen op de nominatie staan om gesloopt te worden. Ook hierin werden we achter gesteld. Denkt u dat de 48 zelfstandige wooneenheden ook zijn benaderd met de plannen voor de sloop van hun woningen? 48 sociale huurwoningen. Bijna het dubbele aantal van de 25 koopwoningen. Er werd en wordt hier ook weer duidelijk met 2 heel verschillende maten gemeten. Ten faveure van de koopwoningen en de mensen van de sociale huurwoningen hebben het nakijken. Ik begrijp dat dit op de eerste plaats door Vivare zou moeten zijn gedaan. Maar als gemeente draag je dat dan toch op aan de woningbouwcooperatie Vivare. En als Vivare dat dan weigert te doen heb je als gemeente toch nog steeds een informatie- en zorgplicht? Het gaat me nogal om wat, zeg!

Vivare heeft zich -met jullie wegkijken of met regelrechte instemming - anderhalf jaar lang onttrokken aan haar zorgplicht om de bewoners van het complex Tuinstede goed, voldoende en vooral BIJTIJDS en op gezette tijden te informeren over de gebiedsplannen en met name over het eigen complex Tuinstede dat wel of niet ingezet kon worden als ruilmiddel en geofferd kon worden om meer woningen in het te ontwikkelen gebied te verwerven. Hierdoor is aan de bewoners de mogelijkheid ontzegd om ook de ruimte te krijgen om met een eigen visie op de ontwikkeling en ontsluiting van het gebied te komen maar vooral de tijd hadden gekregen om zich te gaan realiseren wat deze nieuwe plannen voor hen zouden kunnen gaan betekenen. De gemeente is hieraan dus medeschuldig. Blijkbaar hebben jullie Vivare niet/nooit aangesproken op hun zorgplicht om ons als bewoners goed te gaan en blijven informeren en bovenal te gaan betrekken. Er werd een pot

met geld uitgetrokken voor de koopwoningeigenaren en bewoners van de Schaapsdrift maar de senioren van de sociale huurwoningen met een medische indicatie werden in dit hele proces overgeslagen en in de steek gelaten. 23 oktober was opnieuw een gemiste kans om het beter aan te pakken doordat jullie Vivare niet verantwoordelijk stelden om de sloopplannen voor het complex Tuinstede in de concept gebiedsvisie ook vooraf aan die bewoners mee te delen.

Digitaal heb ik de raadsvergadering van 4 oktober 2023 gevolgd . Veel verschillende partijen zijn opgekomen voor de koopwoningeigenaren op en rond de Schaapsdrift. Met geen woord is gesproken over het complex Schaapsdrift. Het gebeurt nu weer opnieuw. De vereniging Schaapsdrift e.o. vraagt heel terecht aandacht voor de sloopplannen voor hun woningen in de media. Ik heb de nieuwsitems op de NOS, de Arnhemse courant, de Gelderlander en nog meer zie voorbij komen. Nergens wordt gemeld dat er ook 48 goede sociale huurwoningen op de nominatie staan om gesloopt te worden. Woningen van senioren. Senioren die een medische indicatie hebben om daar te wonen. Mensen met ook gevoelens, verlangens en zorgen, die de kans lopen dat hun levensloopbestendige woning wordt gesloopt.

Vivare en verplichte vergroening/ verduurzaming van gebouw Tuinstede bij renovatie van Innoforte. Voorstel op eigen titel.

Vivare wil graag (door mee te werken aan de sloop van mijn gebouw) op den duur hun sociale huurwoningen bezit in het te ontwikkelen gebied vergroten. Die kans krijgen ze als deze plannen door gaan. 30% sociale huurwoningen in het gebied wordt eigendom van Vivare. Wat een mazzel voor Vivare. Er mag bij die gunning toch ook wat tegenover staan als de nieuwbouw **niet** doorgaat en er minder gebouwd gaat worden? Krijgt Vivare dan nog steeds de gunning om de 30% sociale huurwoningen bij te bouwen of ligt de concurrentie dan weer open? Het zou in mijn optiek fantastisch zijn als de eis op tafel komt te liggen dat Vivare het complex Tuinstede dan moet gaan mee vergroenen, duurzamer moet maken voor de toekomst, Voor wat hoort wat toch? De koopwoningeigenaren wordt en werd het zoveel mogelijk naar de zin gemaakt; er werd geluisterd naar bezwaren en visies. Er wordt gezorgd voor minder hittestress, een beekje boven de grond, parkeerdruk oplossing en ga maar door. Nu nog even de belangen van de senioren in gebouw Tuinstede bij jullie aanstippen. Zie de opdracht tot vergroening aan Vivare maar als een douceurtje voor de jarenlange ellende waar de senioren van het complex Tuinstede aan worden blootgesteld als het gebied gaat worden ontwikkeld en Vivare geen nieuwbouw pleegt en er dan om ons heen jaren grote overlast is.

In de hele concept gebiedsvisie valt echt nergens te lezen dat Vivare niet op de handen kan blijven zitten als er geen nieuwbouw wordt gepleegd en dan door de gemeente dringend wordt aangespoord om de sociale huurwoningen in het gebouw Tuinstede mee te vergroenen in die prachtige gebiedsplannen. Met die vergroening kan heel veel energie worden bespaard en nog meer hittestress worden voorkomen dan dat we nu al jaren ervaren.

Ik doe een voorstel voor sedum op het zinken dak van de bovenste etage zodat de bewoners op die etage minder hittestress gaan ervaren bij een binnentemperatuur van nu al 29 graden in de zomers. Het ien er voor de hoogbouw ook veel aantrekkelijker uit om op groen te kijken dan naar een zinken dak. Laat gelijk zonnepanelen op het dak plaatsen om op zijn minst de overheadkosten van het gebruik van de algemene verlichting e.d. in het gebouw te verminderen. Dit jaar moest ieder huishouden al 100 euro extra gaan bijbetalen. Vivare kan dan door die dringende aansporing vanuit de gemeente gelijk ook gaan zorgen dat aan de glazen overkapte galerijkant van de woningen die zuidwaarts gericht zijn, zonweringen

geplaatst worden en er optimale ventilatie beschikbaar komt omdat de bewoners door de afgesloten glazen galerij zonder ventilatie ’s middags enorme hittestress ondervinden als ze de brandende zon aan die kant op hun gedeelte van de galerij en voordeur hebben staan. Het is soms om flauw te vallen door de hitte als je door die lange glazen door de brandende zon moet lopen. Door het ontbreken van voldoende ventilatie in die glazen puien is het dus bovendien ook nooit mogelijk om onze woningen te kunnen doorluchten zoals wordt aangemoedigd door de rijksoverheid om vocht en schimmels te vermijden. In het complex Tuinstede zijn slechts aan de tuinzijde/balkonzijde van de woningen ramen geplaatst die open kunnen. Flink doorluchten kan dus alleen met de voordeur open, maar dan haal je in feite nog alleen maar de warme lucht naar binnen en bovendien wie zet zijn voordeur nog open als kwetsbare oudere? Het zijn eveneens woningen die prima en zelfs beter van het gas kunnen worden afgehaald omdat bekend is dat naast de voordelen voor het milieu en de eigen portemonnee bij senioren met beginnende dementie (en daar hebben we er regelmatig en heel logisch een paar van in het gebouw wonen) een grotere kans bestaat dat er een gaspit wordt vergeten uit te doen of wordt vergeten aan te steken terwijl het gas de woning binnenstroomt. 5 jaar geleden werden de keukens van de bewoners vernieuwd na 20 jaar gebruik. Het was toen al een mooi moment om koken op inductie te promoten.

Nogmaals wij, de bewoners van Tuinstede zijn niet georganiseerd, hebben geen bewonerscommissie en hoe ieder van ons denkt over sloop of vergroening en de hele concept gebiedsvisie: ik heb geen idee. Ik spreek ook niet namens de bewoners van Tuinstede. Ik spreek op eigen titel. Ik denk alleen dat ik, als een van de jongste bewoners van Tuinstede met mijn bijna 70 jaar, goed kan verwoorden hoe ik me als bewoner voel en hoogst waarschijnlijk voor een flink aantal mensen een representatief stemgeluid laat horen. Ik vraag me zelfs af of de concept gebiedsvisie na 24 oktober is rond gebracht bij de bewoners van Tuinstede? Er lag tot nu toe niets in mijn brievenbus. Is het zo dat bewoners, als ze niet zelf bij de presentaties zijn verschenen , geen recht hebben op een fysiek exemplaar van de concept gebiedsvisie? Verlangen jullie nu dat de bewoners waarvan de meesten absoluut niet digitaal vaardig zijn en geen PC, laptop of smartphone bezitten een e-mail gaan sturen en een digitale vinger op gaan steken om een fysiek exemplaar te ontvangen? Het is van de zotte. Bespaar een postzegel en gooi een exemplaar door de brievenbus van iedere woning met een begeleidend schrijven dat in diezelfde conceptvisie het gebouw Tuinstede wordt gesloopt. Dat is wel zo eerlijk.

Ik heb zelf een digitaal exemplaar gedownload en zelfs bij het opstellen van mijn brief aan jullie is het lastig switchen tussen de digitale versie en dit word-document.

32. Beantwoording behoud van Tuinstede en proces van inspraak

Allereerst begrijpen wij goed dat de concept gebiedsvisie voor u als bewoners van Tuinstede heel veel onzekerheid met zich meebrengt. U vertelt naar volle tevredenheid in Tuinstede en de buurt te wonen. U zou liever zien dat in de toekomst het bestaande gebouw verduurzaamd wordt.
Dat de gebiedsvisie uitgaat van sloop en nieuwbouw voor Tuinstede, is mede daarom een zwaar en moeilijk besluit geweest om te nemen. Maar met nieuwbouw en dus het verplaatsen van Tuinstede (en Innoforte), ontstaat er belangrijke ruimte voor:

- nieuwe woningen waar binnen de gemeente veel behoefte aan is;
- het verder vergroenen van de wijk, met meer woningen aan het groen. Zo vergroten we de leefbaarheid;

- een nieuwe in- en uitgang voor de auto met de zogenaamde ‘Middenweg’. Zo maken we de wijk autoluw. Dat betekent de auto uit het zicht en veiligere routes voor wandelen en fietsen.

Fijn ook dat u zoveel oog heeft voor de communicatie met u en uw medebewoners, de seniore sociale huurders van Vivare. En voor de minder digitaal vaardige bewoners. Vanuit de gemeente hebben we alle bewoners inderdaad per brief meegenomen in het nieuws over de wet voorkeursrecht gemeente (Wvg) en het plan van de gemeente om een gebiedsvisie op te stellen voor de buurt. Op de 4 informatieavonden van juni en juli zijn alle belanghebbenden uitgenodigd. Samen hebben wij daar alle belangen geprobeerd in kaart te brengen en de hoofdlijnen te schetsen. Op onder andere uw aangeven is voor de bewoners van Tuinstede en Casimir State een extra informatiebijeenkomst georganiseerd op 4 juli. Deze bijeenkomst was bedoeld om de belangen van u als bewoners nog beter te inventariseren. Op 23 oktober is ook een extra bijeenkomst georganiseerd voor de bewoners van Tuinstede in aanloop naar de presentatie van de concept-gebiedsvisie.

Als gemeente willen we iedereen waar mogelijk op de hoogte te houden van ontwikkelingen. Op een toegankelijke en begrijpelijke manier. Voor sommige berichten, zoals over de mogelijke plannen voor het gebouw, moeten wij alleen wel de wens van de verhuurder van de woningen respecteren. Vivare heeft wel aangegeven in de vervolgstappen nauw te willen samenwerken met de gemeente in de communicatie. Wij zullen hier dan ook extra aandacht aan geven.

Tijdens de laatste bijeenkomst is door Vivare toegelicht dat Vivare wil meewerken aan de gebiedsvisie als de kwalitatieve doelen voor de hele buurt kunnen worden bereikt. Als dit definitief is zullen zij een bewonerscommissie instellen en met alle huurders om tafel gaan. Onderwerp zal onder andere zijn om de wensen op te halen voor uw nieuwe woning. Het is het streven om woningen in de huidige wijk beschikbaar te stellen voor de huurders van Tuinstede als zij daar ook willen blijven.

Vivare

Punten uit de reactie van Vivare hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Hiermee reageren wij op de concept gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. versie 1.2 van 24 oktober 2023.
Wij onderschrijven de gesignaleerde kansen in deze buurt en de ambities in de beoogde ontwikkeling. Als al aanwezige woningcorporatie in deze buurt pakken wij de toevoeging van sociale huurwoningen graag op, dat kan door afname en/of door zelf te ontwikkelen. Ten aanzien van de inbreng van het bestaande woongebouw Tuinstede benadrukken wij dat het realiseren van een kwalitatief hoogwaardige leefomgeving én aanzienlijk meer woningen voorwaardelijk zijn. Eerder heeft Vivare daar al het volgende over gezegd:

De beoogde kwaliteitsslag voor deze buurt met verdichting is reden voor Vivare om zich welwillend op te stellen. Meer woningen alleen is niet voldoende voor een eventueel sloop-nieuwbouwplan, ons huidige bezit is immers nog prima (gebouw Tuinstede, bouwjaar 1997, gemiddeld energielabel B). Sloop-nieuwbouw kan dus alleen bij een kwalitatieve herinrichting van de buurt met verdichting (het plot Innoforte is hierin vanwege omvang en direct naaste ligging belangrijk).

Voor (vervangende) nieuwbouw geldt dat wij uitgaan van de sociale grondprijs. En verder gebruikelijke condities;
nieuwbouw dat voldoet aan ons functioneel en technisch Programma van Eisen (waaronder De Woonstandaard),
dat aansluit bij de portefeuillestrategie, dat voldoet aan rendementsvereisten en een beperkte onrendabele top
kent. Daarom efficiënt bouwwerk(en) en geen kostbare parkeeroplossingen. Bij voorkeur zelfstandig
woongebouw(en) of anders met duidelijke afbakening (eigen toegang, gebouwscheiding) vanwege beheer.

Ervan uitgaande dat fasering in het plan is in te passen, willen wij er graag voor zorgen dat onze bewoners in het gebied kunnen blijven met slechts één verhuisbeweging. Onze huidige huurders betalen nu gemiddeld 580 euro voor een keurige relatief jonge woning. Het is moeilijk om draagvlak te vinden bij huurders die in zo'n goede woning wonen voor een beperkte huur. Vivare wenst dat de huurders met deze ontwikkeling ook perspectief hebben, ook voor hen moet er een verbetering in zitten. Qua doelgroep denken wij aan kleine huishoudens die baat hebben bij de goede bereikbaarheid (station Presikhaaf), daaronder senioren inbegrepen (goede toegankelijkheid) maar niet specifiek als sec ouderencomplex(en) te positioneren. Tenzij ook voorzieningen als een supermarkt onderdeel uitmaken van de plannen in de Schaapsdrift.

Dus voor de businesscase om rekening mee te houden:

- *Marktwaarde bestaand gebouw*
- *Alle bijkomende kosten zoals uitverhuizen, sloop en eventuele grondsanering*
- *Nieuwbouw o.b.v. sociale grondprijs en efficiënt bouwwerk(en), geen kostbare parkeervoorzieningen*
- *Toevoeging substantieel aantal woningen*
- *Kwaliteitsslag voor de buurt in meerdere lagen (zoals verweving met de stad, verbinding met het park, verbetering*
- *openbaar gebied en gebouwde omgeving, betere bereikbaarheid en veiligheid)*

Door Vivare beoogde toevoeging betreft hoofdzakelijk 2/3-kamer woonappartementen van 50 tot 65 m2 GO. Daarnaast enkele ruime woonappartementen vanaf 75 m2 GO. En een deel van de appartementen voorzien van een tuintje zou mooi zijn. Meer concreet om aanvankelijk als uitgangspunt te nemen is PMC 7 van De Woonstandaard met een maximale Sfiko Vivare voor afname € 212.500,- (incl. bouw- en woonrijpe grond, bouwkosten, leges, advieskosten ed. en incl. BTW).

Tot slot herhaal ik onze wens om in de communicatie samen op te trekken, zodat wij onze bewoners goed kunnen betrekken en informeren.

Onze uitgangspunten voor een herontwikkeling zette ik al eens uiteen per e-mail op 14 augustus 2023 (bijgaand).
Enkele aanvullende opmerkingen:

33. Doorverhuizing

- Wij vinden het belangrijk dat onze bewoners een goede plek behouden of vinden. Mocht verhuizing noodzakelijk zijn, dan is het wenselijk dat bewoners in het gebied kunnen blijven met slechts één verhuisbeweging en dat betaalbaarheid geborgd blijft. De concrete bewonerswensen zullen wij met bewonerscommissies in kaart brengen zodra er meer zekerheid bestaat over het realiseren van de ambities.

33. Beantwoording Doorverhuizing

We zien het liefst uiteraard een doorverhuizing. Dus eerst nieuwbouw gereed te hebben en daarna pas Tuinstede te slopen. Dat is een schuifpuzzel waar in de gebiedsvisie ruimtelijk rekening mee is gehouden. In de volgende fase, het stedenbouwkundige plan, zal er een fasering in overleg met Vivare worden opgesteld.

34. Regievoering

- Regievoering door de gemeente is volgens ons noodzakelijk om de ontwikkeling in lijn met de gebiedsvisie als geheel te kunnen doen slagen.

34. Beantwoording Regievoering

Als gemeente willen wij na vaststelling door de gemeenteraad de gebiedsvisie verder uitwerken tot een plan en vervolgens uitvoeren. Dat doen we door actief in gesprek te gaan met alle eigenaren.

35. Parkeren in nabijheid

- Zoals bekend zijn gebouwde parkeervoorzieningen voor ons financieel haast onmogelijk. Toch zullen we wel rekening moeten houden met de parkeerbehoefte van onze bewoners nabij de woning, met name waar het onze seniore bewoners betreft.

35. Beantwoording Parkeren in nabijheid

De precieze uitwerking van de parkeerplekken gaan we in de stedenbouwkundige fase samen verder uitzoeken.

36. Nieuwe bebouwing Casimirstate

- Voor nieuwe bebouwing kort nabij het bestaande gebouw Casimirstate vragen wij alvast aandacht voor voldoende licht en lucht in het ensemble.

36. Beantwoording Nieuwe bebouwing Casimirstate

Ja, hier wordt een zorgvuldige inpassing voor gemaakt in de volgende fase. Dat is het stedenbouwkundig plan. Zie hiervoor ook het antwoord onder nummer 20. Woonbouwvlek bij de bewoners van Casimir State.

37. Levendige plinten

- De geschetste levendige zakelijke plinten zijn wij vanuit de leefbaarheid voorstander van, maar als volkshuisvester zijn wij wel terughoudend in de exploitatie hiervan. Kortom, wanneer we een gebouw(deel) als sociaal aanmerken dan liever geen of beperkt een zakelijke plint van toepassing.

37. Beantwoording Levendige plinten

In de volgende fase gaan wij met elkaar in overleg over onder ander het stedenbouwkundig plan. Dan zullen we rekening houden met dit standpunt voor de zakelijke plinten (ondernemers in de ruimtes op de begane grond).

38. Atelierwoningen

- Ook worden atelierwoningen als mogelijkheid genoemd. Zowel vanuit onze wensportefeuille als vanuit onze praktijkervaringen willen wij hierin geen uitbreiding van ons bezit.

38. Beantwoording Atelierwoningen

In de volgende fase gaan wij met elkaar in overleg over onder ander het stedenbouwkundig plan. Dan zullen we rekening houden met dit standpunt voor de atelierwoningen (woningen voor een creatief beroep met bijvoorbeeld ruimte voor een studio).

39. Woninggrootte

- Op basis van de stedenbouwkundige verbeelding is een berekening van het aantal nieuwe woningen opgenomen. Daarbij is vermeld dat ca. 188 woningen sociaal zijn, met een afmeting van 70 m² BVO / 55 m² GO. De afmeting lijkt toch wat krap ingestoken. Voor ons is echter van belang dat de gevarieerde gebruiksoppervlakten zoals door ons beoogd gerealiseerd worden.

39. Beantwoording Woninggrootte

In de volgende fase gaan wij met elkaar in overleg over onder ander het stedenbouwkundig plan. Dan zullen we rekening houden met dit standpunt voor de woninggrootte.

Wij volgen de vaststelling van de gebiedsvisie met belangstelling. De onzekerheden en opgaven zijn groot, wij zullen steeds onze keuzes afwegen om verantwoorde stappen te blijven zetten.

Inmiddels zijn we verschillende overleggen, bewonersbijeenkomsten en ook raadsvergaderingen verder en voel ik een behoefte om de opmerkingen en uitgangspunten van Vivare eens uit te schrijven.

Innoforte

Punten uit de reactie van Innoforte hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Blz 21: 2.2 Knelpunten

Gesteld wordt dat grootschalige (senioren/zorg-) complexen een slechte parkrand met Park Sacré Coeur vormen. De rugligging naar de Schaapsdrift zou daar debet aan zijn, waardoor de daar gelegen woningen niet kunnen profiteren van het park.

- In essentie is niet de rugligging van de grootschalige (senioren/zorg-) complexen als wel de industriële en logistieke hallen een barrière voor de bewoners van de Schaapsdrift, om directe toegang tot het park te hebben.

40. Verbindingen parken

Blz 34: 4.Gebiedsvisie

Gesteld wordt dat het Park Sacré Coeur de voortuin is van de groene stadsbuurt.

- Wij ondersteunen de ambitie om de omliggende parken meer toegankelijk te maken voor de bewoners van Schaapsdrift e.o., maar missen de onderbouwing waardoor dit zich laat vertalen in een eenzijdige versterking van de verbinding met Park Sacré Couer. Park Presikhaaf biedt gelijke voorzieningen en kwaliteiten, maar een versterkte verbinding tussen Schaapsdrift en dat park ontbreekt in de gebiedsvisie. Een ruim opgezette doorgang onder het spoor door kan met enige creativiteit hierin voorzien.

40. Beantwoording Verbindingen parken

Fijn dat u de ambitie ondersteunt om de verbindingen met de parken te versterken. Wij zijn het eens met u om daarin niet alleen park Sacré Coeur mee te nemen. Daarom onderzoeken wij de ambitie om de bestaande onderdoorgang naar het zuiden te verbreden.

41. Vrije sectorwoningen

Blz 38: 4.1 Arnhemse mix

De nieuw te realiseren woningen zijn verdeeld in minimaal 66% in het betaalbare segment (sociaal/middenhuur-/koop), waarvan 30% sociaal en 20% een betaalbare koopwoning. Dan resteert 50%x66%=33% voor de middenhuur. Onduidelijk is in welke categorie de overige woningen (34%) gerealiseerd worden

- Wij hechten eraan op te merken dat wij gebonden zijn aan de richtlijnen van College sanering Zorginstellingen voor wat de vervreemding van ons vastgoed betreft. Het op voorhand stellen dat –na vervreemding- een corporatie als enige sociale verhuurder kan optreden sluit andere sociale verhuurders buiten. De marktwerking gaat hierdoor verloren, met tot gevolg een mogelijk prijsdruk op de grondwaarde. Wij stellen voor dat de term corporatiehuurwoning wordt vervangen door sociale huurwoning.
- Wij hebben nota genomen van de hiervoor genoemde differentiatie. In dat kader merken wij op dat wij sinds vele decennia niet alleen zorg aan kwetsbare ouderen aanbieden, maar heb óók huisvesting in het sociale woonsegment aanbieden. Dit laatste heeft te maken met de sociaal economische status van (een groot deel van) onze doelgroep, maar ook met de zorgfinanciering. Wij vragen ons af waarom de groep ouderen die Innoforte huisvest niet als sociaal wordt gekenmerkt en maken ons tegelijk zorgen of de differentiatie niet teveel doorslaat naar het sociale segment.

41. Beantwoording Vrijesectorwoningen

Hierbij gaan we puntsgewijs in op uw punten:

- Allereerst merken we op dat we uw optelsom over de segmenten niet geheel volgen. Het klopt dat we binnen projecten streven naar 66% aan betaalbare woningen, waarvan minimaal 30% sociale huur en minimaal 20% betaalbare koop. Het klopt dat met die eisen nog maximaal 16% van het betaalbare programma niet is ingevuld. De voorkeur voor deze 16% gaat alleen niet perse uit naar middenhuur, vandaar ook dat we bij de andere segmenten (betaalbare koop en sociale corporatiehuur) spreken van 'minimaal'. Uit ons woonbehoefteonderzoek blijkt een geringe behoefte aan middenhuur. 34% van het programma is vrij. We vinden het uiteraard wel van belang om te bouwen naar behoefte. In het vrije segment bestaat een behoefte aan duurdere koopwoningen en minder aan vrije sector-huurwoningen. Echter, voor deze 34% zijn in beleid geen harde uitgangspunten vastgelegd.

- Wij zien het als rechtmatig en juist inclusief om bij sociale verhuur in te zetten op verhuur door toegelaten instellingen. Reden daarvoor is dat (bijvoorbeeld) bij sociale verhuur door commerciële partijen niet aan de doelgroep met de laagste en lagere inkomens wordt verhuurd, omdat veelal minimuminkomenseisen worden gehanteerd. Ook gelden voor commerciële partijen niet dezelfde wet- en regelgeving, en maken we als gemeente geen prestatieafspraken met deze partijen.

- Met minimaal 30% corporatiehuur vrezen we niet dat het programma doorslaat naar teveel sociaal. In Arnhem is met name behoefte aan reguliere sociale corporatiehuurwoningen.

- (Maatschappelijke) zorgwoningen van Innoforte (Vreedenhoff) zijn geen onderdeel van het woningbouwprogramma. De concrete invulling van het programma bij de ontwikkeling van woningen met WLZ-zorg thuis dient in overleg plaats te vinden.

42. Autoluwe stad

Blz 40: 4.1 Autoluwe stadsbuurt

Een buurthub moet erin voorzien dat deze 50% van de parkeerdruk vanuit nieuwbouw kan opvangen. Naast het inzetten van deelmobiliteit als instrument, dient parkeergelegenheid op eigen terrein en onder een groen dak te worden voorzien.

- Onduidelijk is hoe het gebruik van de parkeerhub in de praktijk zal plaatsvinden, zodat ook de medewerkers en bezoekers van Innoforte daarvan gebruik kunnen maken, als overloop voor de (aan te leggen) voorziening op ons eigen terrein.
- Onduidelijk is ook wat verstaan moet worden onder 'een groen dak'.
- De ingetekende 50 parkeerplaatsen (en 300 fietsplaatsen) zijn waarschijnlijk onvoldoende voor bezoekers en medewerkers van Innoforte, uitgaande van een parkeerbehoefte van ca. 0,4 of 0,5 plaats per cliënt. De ingetekende parkeerplaatsen bevinden zich overigens in de kavel gelegen tegen het Park Sacré Couer aan, terwijl de keuze voor de beste locatie voor nieuwbouw óf renovatie van Vreedenhoff nog gemaakt moet worden. Om die reden stellen wij voor om ook een parkeervoorziening op te nemen in de kavel grenzend aan de Velperweg/Schaapdrift.
- Te allen tijde wensen wij dat onze gebouwen optimaal bereikbaar zijn voor nooddiensten. Indien deze niet het gebouw kunnen bereiken via de gebruikelijke wegenstructuur, willen wij in geval van nood, calamiteiten of uitvaartzorg ontheffing voor het gebruik van fietspaden e.d..
- In het geval dat renovatie van Vreedenhoff de meest voor de hand liggende is, én de Esperantolaan als fietspad wordt ingericht, is onduidelijk welk vergelijkbaar (en

kostenvrij) alternatief ons wordt aangeboden voor het parkeren van bezoekers en medewerkers van Innoforte.

42. Beantwoording Autoluwe stad

Er is aandacht gevraagd voor de bereikbaarheid van Vreedenhoff en voldoende parkeerplaatsen. In de gebiedsvisie gaan we ervan uit dat Innoforte zelf voorziet in parkeerplaatsen in haar eigen gebouw. In de volgende fase, het stedenbouwkundig plan, onderzoeken we of dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk is met andere functies. En of Innoforte ook parkeerplaatsen kan gebruiken in bijvoorbeeld de parkeergarage. De zorg over de bereikbaarheid van de nood- en hulpdiensten geldt voor het hele gebied. Deze diensten moeten uiteraard altijd overal kunnen komen. Op hoofdlijnen is hier al rekening mee gehouden. In het vervolgtraject zullen we daar zeker verder naar kijken.

43. Vivare als premium partner

Blz 42: 4.2 Vivare als premium partner van gemeente Arnhem

Ons is de goede relatie tussen de gemeente en Vivare bekend.

- Indien de gemeente Arnhem gronden in eigendom wilt overdragen aan Vivare, kunnen deze worden ingezet voor de realisatie van sociale huurwoningen. Deze verplichting kan wat ons betreft echter niet worden opgelegd aan andere grondeigenaren. Wij stellen daarom voor om het Premiumpartnership voor Woningcorporatie Vivare te beperken tot de eigendommen van de gemeente Arnhem, behoudens die gronden waarvoor de gemeente andere ambities wenst te realiseren. In het geval dat andere grondeigenaren dan gemeente Arnhem met andere sociale verhuurders zaken willen doen, zouden zij de vrijheid moeten hebben om dat te kunnen doen.
- Innoforte overweegt om sterker in te zetten op het aanbieden van WLZ-zorg thuis, bij voorkeur aan bewoners van de wijk waarin Vreedenhoff gelegen is. Indien haalbaar zal Innoforte hierin het initiatief willen nemen door –op ons eigen perceel- een deel van de nieuw te bouwen woningen in het betaalbare segment te realiseren. Dat betekent dat wij alsdan de mogelijkheden willen verkennen die woningen met derden te ontwikkelen en te exploiteren. Vivare is dan een logische strategische partner om dat te bespreken, maar is niet de enige sociale verhuurder.

43. Beantwoording Vivare als premium partner

Over Vivare als premium partner van de gemeente is bij vraag 40 al een en ander gezegd. In het door de gemeenteraad vastgestelde Plan van Aanpak Woningbouwontwikkeling is vastgesteld dat toegelaten instellingen (corporaties) de voorkeurspartners (‘premium partner’) zijn om sociale huurwoningen te bouwen en verhuren.

Wij ondersteunen het voornemen van Innoforte om WLZ-zorg thuis aan te bieden, bij de nieuwe woningen. Dit past binnen de gebiedsvisie. We gaan in de volgende fase graag in gesprek hierover.

44. Functies in de plinten

Blz 64: 6.1.1 Wonen

De verbeelding van de gewenste functiemix laat zien dat in de plinten andere activiteiten beoogd zijn, dan alleen maar wonen.

- Graag willen wij weten welke functies deze ‘gemengde plinten’ hebben, m.n. waar deze gelegen zijn op ons perceel.

44. Beantwoording functies in de plinten

De functies in de plinten (begane grond nieuwbouw) zijn nu alleen op hoofdlijnen ingetekend. In de volgende fase, het stedenbouwkundig plan, willen wij met jullie daar verder op studeren. Zowel voor de precieze locatie als de invulling ervan.

45. Landschap en groen

Blz 70: 6.2.1 Landschap en groen 3

Landschap en groen krijgen in de ontwikkeling een hoofdrol, om de leefbaarheid te verbeteren door de buurt te vergroenen. Verharding maakt plaats voor meer groen.

- In de huidige situatie is de verharding in de gehele buurt een feit, met uitzondering van ons perceel. Het perceel van Innoforte bestaat voor ca. 60% uit ‘collectief groen’. In de nieuwe situatie wordt aan een relatief groot deel van ons perceel de functie ‘groen’ toegekend, vergeleken met de percelen van andere eigenaren. De vergroening vindt derhalve voornamelijk plaats op ons perceel, door de verbinding met Park Sacré Couer te versterken. Wij betreuren overigens dat in het ontwerp voorbij gegaan wordt aan de mogelijkheid tot het versterken van de verbinding van de buurt met Park Presikhaaf.
- Ook wij willen meewerken aan deze (kostbare) transitie, maar voor Innoforte zijn de financiele middelen daartoe uiterst beperkt. Graag wensen wij tegemoet gekomen te worden in de financiering van deze transitie.

45. Beantwoording Landschap en groen

Voor de gehele buurt is zowel een verdichting (nieuwbouw) als een vergroening voorzien. Richting park Sacré Coeur wordt de mogelijkheid voorgesteld om tot en met tien lagen te bouwen. Daar hoort wel bij dat de openbare ruimte daaromheen extra breed en groen wordt. Immers willen wij de leefbaarheid van de buurt versterken. In de vervolgfase zullen wij op basis van het stedenbouwkundig plan met alle grondeigenaren in gesprek gaan over een anterieure overeenkomst. De eventuele financiële gevolgen van de gebiedsvisie zullen dan ook onderwerp van gesprek zijn.

46. Parkeren

Blz 78: 6.3.2. Parkeren

Het vergunnen van het parkeren wordt beperkt tot bestaande bewoners in de buurt.

- Hiertegen maken wij bezwaar, omdat de betaalbaarheid van onze zorgverlening afhankelijk is van inzet van onze medewerkers. Ook zij –naast bewoners- willen dat de locatie goed bereikbaar is én blijft. Tevens maken wij bezwaar tegen het betaald vergunnen van het parkeren. De parkeerhub biedt kansen, maar heeft als nadeel dat deze relatief verder weg van ons gebouw gelegen is, dan het parkeren langs de huidige Esperantolaan. Wij zijn een 24-uurs bedrijf en veiligheid voor onze medewerkers ook in de avond en vroege ochtend is belangrijk.
- De optie om in de nieuwe situatie het parkeren te concentreren, ingesloten binnen de beoogde contouren van de bebouwing heeft als voordeel dat de geparkeerde auto’s uit het straatbeeld verdwijnen. Voor Innoforte is dit geen oplossing, omdat een (groene) tuin vereist is voor het welzijn van onze bewoners. Een dubbelfunctie met parkeren is geen optie. De geplande parkeerhub zou in zekere zin uitkomst bieden, zie hiervoor. Maar de aanleg hiervan is onzeker, zodat wij graag het voorstel tegemoet zien hoe Innoforte de eigen parkeervoorziening het beste kan realiseren, zonder meerkosten. Wij merken daarbij op dat onze bewoners veelal slecht ter been zijn en dat hoogteverschillen voor hun onoverbrugbaar zijn: zij zijn voor wat hun

omgevingsvrijheid hoofdzakelijk afhankelijk van een goede inrichting van de tuinen op het maaiveld/begane grond. Volledigheidshalve wijzen wij in dit kader naar de “Wet Zorg en Dwang” waaraan wij hebben te voldoen.

- De bevoorrading door onze leveranciers is niet uitgewerkt. Dit zal in een later stadium uitgewerkt worden, begrijpen wij. Evengoed benadrukken wij in deze fase dat de bevoorrading voor ons cruciaal is voor onze bedrijfsvoering. De verdichting van ons perceel zal er mogelijk toe leiden dat de bevoorrading onder maaiveld moet plaatsvinden. Dit is kostenverhogend en zet onze rentabiliteit van de bedrijfsvoering verder onder druk. Graag ontvangen wij een voorstel hoe wij hierin gefaciliteerd worden.

46. Beantwoording Parkeren

Zoals is het antwoord onder vraag 41 is gesteld, zijn dit echt punten die we in de volgende fase kunnen uitwerken. Als we met het stedenbouwkundig plan verder gaan, werken we graag samen de parkeeroplossing uit. Daarbij zullen we ook uitwerken hoe de bevoorrading door uw leveranciers zal gaan plaatsvinden.

47. Verwervingen

Blz 94: 7. Onderbouwing verwervingen

Situering positie ‘nieuw Vreedenhoff’

De ingetekende positie is voor ons herkenbaar. Evenwel houden wij de mogelijkheid open – als renovatie van Vreedenhoff niet haalbaar is- om de nieuwbouw ten oosten van dat perceel te realiseren. Dit heeft als voordeel dat wij niet afhankelijk zijn van derden (ontwikkeling op ons eigen perceel), maar als nadeel heeft dit o.a. dat wij meer moeten investeren in de tijdelijke huisvesting van onze huidige bewoners.

- Graag willen wij meer duidelijkheid over de maximale bebouwingshoogten van de beoogde nieuwbouw van de diverse percelen.
- De legenda bij het figuur maakt een onderscheid in het type te realiseren woningen, maar deze zien wij niet terug in de kaart.
- Overigens: de gewenste wijkontwikkeling vereist inderdaad een centrale regie vanuit de gemeente, gezien het feit dat de ontwikkeling alleen mogelijk is door samenwerkende eigenaren. Dit vraagt om afstemming en consensus van alle betrokken partijen, wil de ontwikkeling als geheel slagen. Wij kunnen ons echter niet permitteren afhankelijk te zijn van de eventuele of vertraagde medewerking van andere eigenaren, gegeven de absolute noodzaak tot vernieuwing van Vreedenhoff. Het is de gemeente derhalve bekend dat onze urgentie een andere is dan die van vele andere grondeigenaren in de buurt. Om die reden vragen wij om in de planologische procedure rekening te houden met ons eerder gedane verzoek om de vernieuwing van Vreedenhoff, nieuwbouw of renovatie, als deelontwikkeling te beschouwen, wat erop neerkomt dat het mogelijk is dat Innoforte als individuele grondeigenaar zelfstandig en binnen de planologische kaders de ontwikkeling van Vreedenhoff kan realiseren, al dan niet na verkoop van de gronden aan de gemeente.

47. Beantwoording Verwervingen

U vraagt verder aandacht voor de inpassing van Vreedenhoff in de gebiedsvisie. Met de gebiedsvisie leggen wij de kaders neer voor de verdere ontwikkeling van de wijk. Wij zijn al met u in overleg hoe de ontwikkeling van Vreedenhoff hier het beste inpast. U heeft daarbij inderdaad altijd aangegeven dat er een voorkeur is voor nieuwbouw maar dat door uw moverende redenen renovatie toch ook een optie kan zijn. Hoe dat precies uitpakt is onderdeel van de volgende fase.

De hoogte van de bebouwing kan tot 10 lagen richting het park waarbij er sprake is van een oplopende hoogte. Immers moet er aangesloten worden op de bestaande bebouwing van Schaapsdrift. Bij antwoordnummer 70 gaan we hier nog dieper op in. De verdere uitwerking volgt in het stedenbouwkundige plan.

U vraagt verder of het mogelijk is om uw wens tot snelle ontwikkeling te faciliteren. De gemeente hecht ook aan een snelle ontwikkeling van de wijk. In het vervolg overleggen wij graag over de planning.

Eigenaar pand Velperweg [redacted]

Punten uit de reactie van deze eigenaar hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Betreft: Bezwaarschrift tegen de concept-Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o., oktober 2023, Ziegler/Branderhorst

Geacht college en gemeenteraad van Arnhem,
Als belanghebbende dienen wij tegen bovengenoemd plan bezwaren in en dragen alternatieve aan, te weten:

Als bewoner en ondernemers, vinden de concept-Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o., oktober 2023, Ziegler/ Branderhorst, een onzalig stedenbouwkundig plan. Bij onverkorte uitvoering van dit plan dreigt met een pennenstreek het unieke karakter van deze organisch ontstane buurt, waar wonen en werken sinds mensen heugenis harmonieus samengaan, verloren te gaan.
Bij zorgvuldige bestudering van de concept-gebiedsvisie, blijkt al snel dat het een megalomaan stedenbouwkundig plan betreft, met uitgangspunten die niet kloppen, uitwerkingen die niet haalbaar zijn, en (sociale) woningen die onnodig worden gesloopt, waardoor er een enorme som gemeenschapsgeld onnodig dreigt verloren te gaan.
Bij de door ons uitgewerkt schets voor een alternatief stedenbouwkundigplan, zie: bijlage: 2, kunnen nagenoeg alle doelen, die door de buurt en gemeente zijn gesteld, worden gerealiseerd. Zo blijven alle (sociale) woningen behouden, (-zie hiervoor ook bijlage: 1-), met uitzondering van het bedrijfsobject met twee uitgebrande bovenwoningen, Schaapsdrift 41, 43 en 45, welke zouden kunnen worden gesloopt ten behoeve van de gewenste groene doorsteek ”groene lopers” naar de Esparantolaan.

48. Behoud Vreedenhoff van Innoforte

Het verzorgingshuis - “Vreedenhoff”- kan in ons alternatieve plan grotendeels worden behouden, door een oude vleugel van het object, voorbij de bestaande hoofdingang tot aan het sociale woningbouwcomplex - “Tuinstede”-, te slopen en dezelfde bouwmassa nieuw te bouwen aan de Velperwegzijde, aan de kopzijde van het complex.

Voor dit laatste, zijn in het recente verleden door Vreedenhoff reeds plannen ontwikkeld. Hiervoor is het noodzakelijk een klein deel van de bestaande gebouwen aan de Velperwegzijde te slopen, -gebouwdelen die grotendeels buitengebruik zijn zoals het oude keukencomplex-, om voldoende ruimte te creëren voor de nieuwbouw en zo ontstaat er tevens een intieme binnentuin.

Het complex - “Vreedenhoff”- is inpandig in de afgelopen jaren al in belangrijke maten gerenoveerd. Met de afronding van de totale inpandige renovatie, een nieuwe buitenschil, zou er met veel minder kosten dan totale nieuwbouw, die door ons zijn geraamd op circa 35 tot 40 miljoen euro, een nagenoeg nieuw zorgcomplex kunnen worden gerealiseerd. Ook vanuit milieutechnisch oogpunt heeft deze vernieuwbouw grote voordelen.

“Een bestaand gebouw renoveren/vernieuwen lijkt soms kostbaarder, maar is op lange termijn altijd veel duurzamer en goedkoper”.

Door een beperkt deel van het zorgcomplex - “Vreedenhoff”- te verplaatsen naar de Velperwegzijde, ontstaat er veel ruimte voor het sociale woningcomplex - “Tuinstede”- en

kan er een royale groene verbinding worden gecreëerd naar de Schaapsdrift. Door de sloop van eerdergenoemd bedrijfsobject met twee bovenwoningen, aan de Schaapsdrift 41, 43 en 45 - ontstaat daar een opening in de bestaande bebouwing- van circa 24 meter breed, waardoor de door de stedenbouwkundigen zo gewilde groene vinger, ”groene loper”, met aansluiting op het park Sacré Coeur, royaal kan worden gecreëerd. Ook kan hier de bestaande beek bovengronds worden gehaald, om verder bovengronds door de wijk te stromen, om uiteindelijk aan te sluiten op het park Presikhaaf.

48. Beantwoording Behoud Vreedenhoff van Innoforte

U geeft aan en onderbouwt dat het beter is als Innoforte kiest voor een renovatie in plaats van sloop en nieuwbouw. Zoals uit hun reactie blijkt, onderzoeken zij nu beide varianten. Zij hebben daarbij wel de voorkeur uitgesproken voor nieuwbouw op basis van hun eigen inschatting en expertise. De gebiedsvisie geeft de kaders waarbinnen beide opties uitgewerkt moeten worden.

49. Alternatieve schets

In ons alternatieve concept stedenbouwkundige (-plan, zie bijlage: 2-) blijven er volop mogelijkheden om nieuwbouw van woningen te realiseren, getuige het gearceerde gedeelte in onze schets. Hier zou prima het plan van architect [redacted] Groot en opdrachtgever [redacted] Neijenhuis passen. Volgens de architect zouden er zo’n 300 tot 400 woningen kunnen worden gerealiseerd. Samen met de (sociale) woningen die dankzij het alternatieve plan behouden blijven – (zie bijlage:1) - kunnen er zo’n 400 woningen aan woningvoorraad worden toegevoegd, dan wel behouden blijven, door de 79 woningen/appartementen niet te slopen.

Rotterdam is een van de bekendste voorbeelden van een stad waar nog altijd driftig wordt gesloopt. De afgelopen tien jaar moesten er zo’n vierduizend vooroorlogs panden wijken voor nieuwbouw. Bij de Rotterdamse stedenbouwkundigen is sloop dan ook met de paplepel in gegoten. Wij zouden dit dan ook de “Rotterdamse sloopmethode” willen noemen, welke men ook op royale schaal heeft toegepast in het onderhavige concept- Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Wij vinden het met name stuitend om te constateren dat er klaarblijkelijk wordt overwogen het sociale woningbouwcomplex - “Tuinstede”- van eigenaar WBV Vivare te slopen, al noemt men het in de gebiedsvisie heimelijk – “verhuizing”-. Het betreft een complex van 48 sociale woningen, ofwel driekamerappartementen van circa 65 m2. Het complex is circa 25 jaar oud, heeft een fraaie binnen patio, een entreegebouw en overdekte galerijen, met daarnaast in het souterrain bergingen.

De huidige huur is ruim €600,00 per maand. Het gebouw wordt hoofdzakelijk bewoond door oudere en kwetsbare mensen en uit recente gesprekken met bewoners bleek dat deze zeer tevreden huurders geen idee hadden wat er mogelijk boven hun hoofd hangt.
Het sociale woningbouwcomplex heeft een totale bouwmassa van circa 10.000 m3, met een herbouwwaarde, prijspeil 2023, van indicatief €6.500.000,00, exclusief de ondergrond. Uitgaande van de norm voor woningen, 75 jaar defaultwaarden, zou er tweederde van de dit mooie en in prima staat verkerende sociale woningbouwcomplex verloren gaan.

Gekapitaliseerd zou er door deze volkomen zinloze sloop, op basis van herbouwwaarde, prijspeil 2023, €4.335.000,00 + circulaire sloop €500.000,00, dus in totaal €4.835.000,00 aan gemeenschapsgeld verloren gaan, -(zie bijlage 1) -.

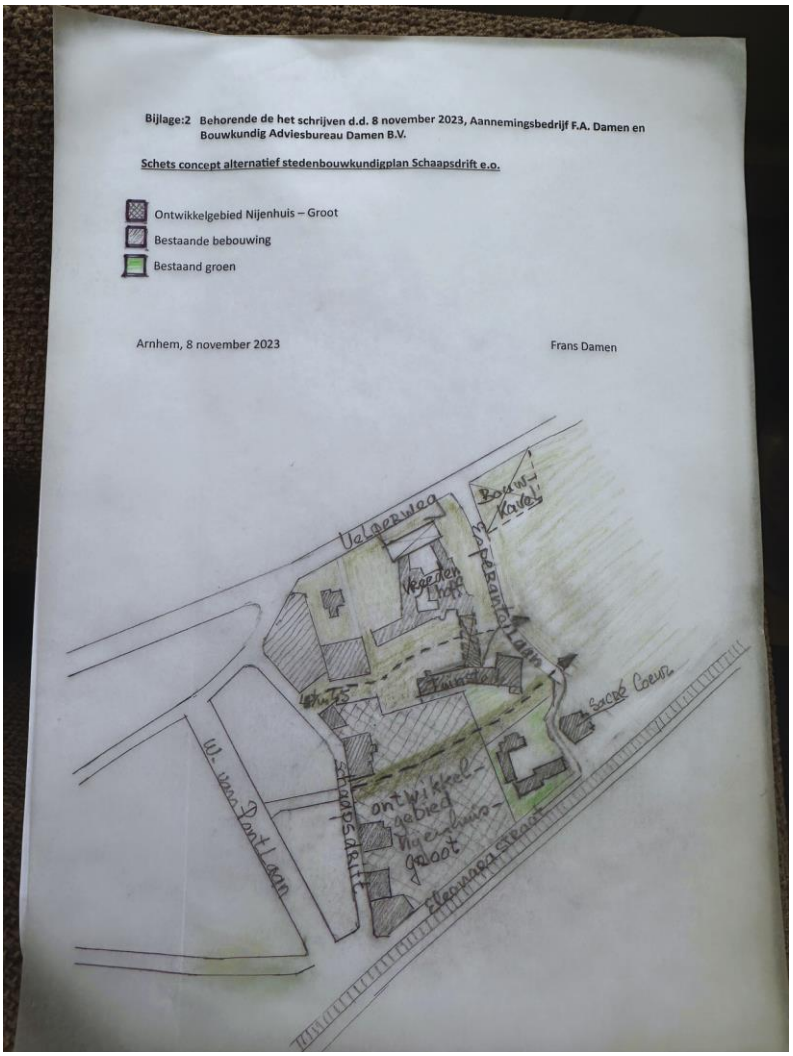
Woningbouwverenigingen beroepen zich vaak op loze argumenten. Bijvoorbeeld dat de bewoners nieuwe woningen willen. Maar die bewoners realiseren zich vaak niet dat nieuwbouw gepaard gaat met een enorme huurstijging. Zeker deze kwetsbare oudere huurders dreigen de dupe te worden van de megalomane concept-gebiedsvisie.

Sociale woningbouw is niet een verdienmodel voor de woningbouwvereniging, gemeente en/of beleggers!

De huidige huur is ruim €600,00 per maand. Het gebouw wordt hoofdzakelijk bewoond door oudere en kwetsbare mensen en uit recente gesprekken met bewoners bleek dat deze zeer tevreden huurders geen idee hadden wat er mogelijk boven hun hoofd hangt.
Het sociale woningbouwcomplex heeft een totale bouwmassa van circa 10.000 m3, met een herbouwwaarde, prijspeil 2023, van indicatief €6.500.000,00, exclusief de ondergrond.
Uitgaande van de norm voor woningen,
75 jaar defaultwaarden, zou er tweederde van de dit mooie en in prima staat verkerende sociale woningbouwcomplex verloren gaan.

Woningbouwverenigingen beroepen zich vaak op loze argumenten. Bijvoorbeeld dat de bewoners nieuwe woningen willen. Maar die bewoners realiseren zich vaak niet dat nieuwbouw gepaard gaat met een enorme huurstijging. Zeker deze kwetsbare oudere huurders dreigen de dupe te worden van de megalomane concept-gebiedsvisie.

Dan is er nog het feit dat de Esperantolaan met aansluitend de Ernst Casimirlaan in principe als toegangsstraat verdwijnt voor het bestaande - “Vreedenhoff”- complex, het sociale woningbouwcomplex - “Tuinstede”-, 48 sociale appartementen, het daar achtergelegen wooncomplex “Casimirstate” met 65 sociale appartementen van de woningbouw vereniging en het tegen de spoorlijn gelegen appartementencomplex -“Sacré Coeur”-, bestaande uit 16 appartementen, -van privé eigenaren- is één van de aspecten uit het concept stedenbouwkundigplan, dat ons inziens niet realistisch is.
Bijlage 2: alternatieve schets



49. Beantwoording Alternatieve schets

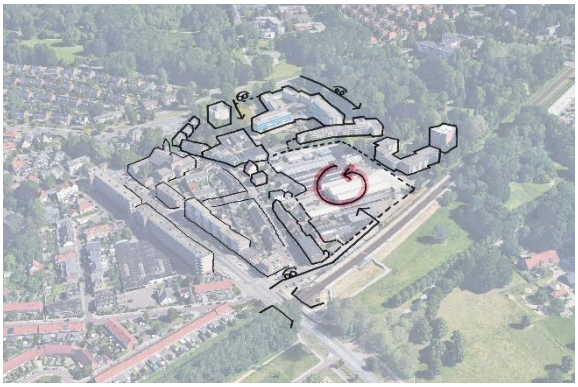
U beschrijft veel aandachtspunten in de gebiedsvisie. U kijkt daarbij naar argumenten die onder andere gaan over de voorbeelduitwerking van het mogelijke stedenbouwkundige plan. U geeft daarbij aan dat het beter is om:

- Vreedenhoff te renoveren; hierop hebben wij bij het antwoord onder nummer 47 gereageerd.
- Tuinstede moet gehandhaafd blijven omdat daarmee veel maatschappelijk kapitaal verloren gaat. Bij antwoord onder nummer 31 gaan wij hierop in. Vivare maakt hierin de afweging om bij een grote kwalitatieve sprong van de wijk mee te gaan met de gebiedsvisie.
- Zo blijft feitelijk een veel kleiner plangebied over waar het plan van Neijenhuis belegingsmaatschappij gerealiseerd kan worden.

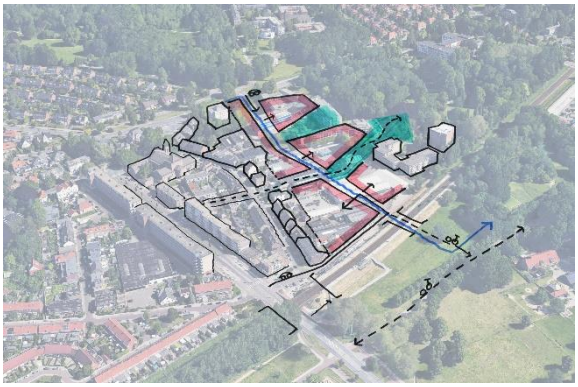
In de gemeenteraad zijn op 5 juli 2023 een drietal schetsen (denkrichtingen) getoond. Deze schetsen waren gemaakt naar aanleiding van de derde bijeenkomst “schetsen met de stedenbouwkundige” met bewoners van Schaapsdrift e.o.

De conclusie van deze denkrichtingen staat hieronder beknopt. Bij antwoord op vraag 3 zijn wij hier ook op ingegaan. Conclusie is dat denkrichting 3 aan de meeste opgaven die zijn gesteld voldoet. Dit geldt minder voor denkrichting 1 en 2 aangezien de gebiedsvisie antwoord geeft op de integrale thema's, dat er naast verdichting ook ruimte moet komen voor parkeren, vergroenen en de stationsomgeving. Denkrichting 3 biedt hier ruimte om de Schaapsdrift toekomstbestendig te maken. Het voorstel dat aangeboden wordt als alternatief plan gaat met name over denkrichting één.

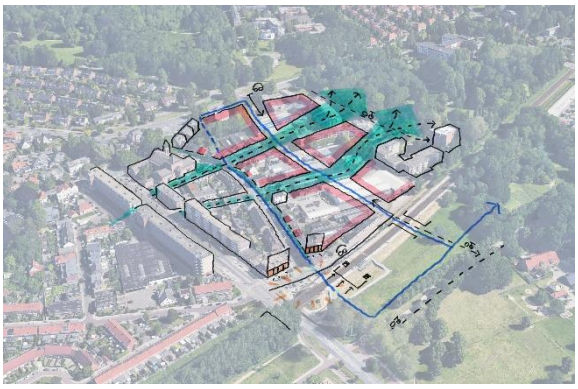
Hieronder beknopt de samenvatting die hoort bij de schetsen.



Denkrichting 1, eigen kleinschalige ontwikkeling, geen gemeentelijke investeringen noodzakelijk, maar geen bereikte integrale doelen.



Denkrichting 2 *Grootschalige blokken in de rug van de Schaapsdrift doordat er geen noordelijke groene loper gemaakt wordt. De acht woningen blijven behouden maar de omgeving profiteert niet mee en de nieuwbouw wordt een losse ontwikkeling aan park Sacré Coeur. De stationsomgeving blijft een bottleneck. Innoforte kan niet profiteren van de ruimte die ontstaat in het gebied doordat alleen nieuwbouw op de huidige locatie mogelijk is (geen gefaseerde ontwikkeling). Beperkte ontwikkeling locatie leidt snel tot hoogbouwgedachtes.*



Denkrichting 3, *Het maken van een robuust raamwerk met groene lopers als verbinding naar het Sacré Coeur park. Gefaseerde ontwikkeling is nu mogelijk, behoud Innoforte. Ruimte voor stationsomgeving. Vergroenen van de stenige leefomgeving. Grotere ontwikkelruimte. Bebouwing kan meer verspreid worden door het gebied en daardoor lager en meer aansluitend op bestaande bouw. Samen optrekken met grote grondeigenaren leidt tot beste kansen om integrale doelen te bereiken.*

In uw voorgestelde alternatief zijn veel thema's die voor een leefbare buurt zorgen, niet gehanteerd. Het gaat alleen om het toevoegen van woningen en het maken van één doorgang. Dit plan lijkt voor een groot deel op denkrichting 1. Wij zijn daarbij van mening dat de overwegingen die de grondeigenaren Innoforte en Vivare maken ook belangrijk zijn om te kiezen voor denkrichting 3.

Daarnaast lijken de voorgestelde aantallen van 300 tot 400 woningen op het ontwikkelgebied van Neijenhuis beleggingsmaatschappij -Groot niet realistisch. Gezien tekening van Hoogte 2 architecten uit 2020 en onze eigen tekeningen van de mogelijke bouwblokken grenzend aan de Schaapsdrift, lijkt het erop dat er 100 tot maximaal 200 woningen kunnen komen. Tenzij er met extreme hoogbouw wordt gebouwd. Daarnaast zijn er vanuit ons vragen over ontsluiting van het voorgestelde ontwikkelgebied. Er is geen alternatief geboden voor het autoverkeer van de nieuwe woningen.

50. Esperantolaan

De Esperantolaan is in de huidige situatie, zelfs in de herfst, al een heel groene straat. Deze straat kan met beperkte kosten door herinrichting verder worden vergroend en versterkt als een straat waarbij "auto te gast" is, en er meer ruimte komt voor voetgangers en fietsers. De straat blijft dan wel behouden voor ontsluiting van bovengenoemde complexen.

De in het conceptplan genoemde ontsluiting via de Eleonorastraat is gezien de bestaande beperkte ruimte aan de spoorzijde met op het einde een fietspad en haakse bocht, zonder verdere sloop van goede sociale woningen, technisch onmogelijk. De bereikbaarheid/ ontsluiting van eerdergenoemde complexen zou ernstig verslechteren en kan ons inziens zeker rekenen op massief protest van de eigenaren van het appartementencomplex "Sacré Coeur".

50. Beantwoording Esperantolaan

Voor het antwoord verwijzen we naar antwoord nr. 26 bij Sacré Coeur gebouw.

51. Verdichting in park Sacré Coeur

Ook vinden wij het bijzonder dat net buiten het plangebied gelegen bouwkavel, op de hoek van de Esperantolaan/Velperweg, -(zie de schets van ons alternatieve stedenbouwkundige plan, bijlage: 1) -. Dit is een bouwkavel vaneen belegger/ontwikkelaar, met beperkte groen opschot, -dus zeker geen park- van circa 3.500 m2, waarvoor in het verleden al meerdere plannen zijn gemaakt om er een appartementencomplex te ontwikkelen. De oude gietijzerenhekwerken markeren nog grotendeels het genoemde bouwperceel. Bij een bouwingsdichtheid van 50 % kunnen er 15appartementen van 100 m2 per bouwlaag worden gerealiseerd.

Uitgaande van 6 bouwlagen, parkeren en bergingen ondergronds, kunnen er prima 75 appartementen in hethuur en/of koopsegment aan de woningvoorraad worden toegevoegd. Door dit bouwkavel bij het plangebiedte betrekken, kan waarschijnlijk de door de gemeente zo gewenste taakstelling van 500 wooneenhedenworden gerealiseerd.

51. Beantwoording Verdichting in park Sacré Coeur

De "bouwkavel Groen Opschot" die als woningbouwlocatie wordt benoemd in Park Sacré Coeur is geen optie. Ten eerste is het geen bouwkavel, de bestemming die hierop rust is groen. Bovendien is het park een gemeentelijk monument. Het huidige college heeft de keuze gemaakt voor binnenstedelijke verdichting, waarbij kavels bestemd als groen niet kunnen worden aangewend voor woningbouw.

52. Buurthub (parkeergarage)

De in de concept- Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. genoemde OV-hub lijkt ons een van de meest onzinnige onderdelen uit het plan. Er is op dit moment geen enkele noodzaak/behoefte voor een ruimte slurpende parkeergarage voor 400auto's. Het station -"Presikhaaf"- functioneert volgens de buurtbewoners op zich prima, maar met een tweetalpiekmomenten per dag, bij het komen en gaan van de HAN-studenten, is het bijna een slaap- station te noemen.

De in het conceptplan genoemde punten, zoals een stationsplein, een stoere overkapping van het station, met verder de wens de bestaande onderdoorgang onder het spoor te vergroten, sporen totaal niet met de actuele informatie van ProRail over station -"Presikhaaf"-. Er zijn op dit moment alleen plannen om de perrons betertoegankelijk te maken voor mensen met een beperking, door twee personenliften te realiseren. Het gaat hier dus klaarblijkelijk allemaal om wens- gedachten van de stedenbouwkundigen, die niet rusten op feiten en alleen met heel veel gemeenschapsgeld zouden zijn te realiseren.

52. Beantwoording Buurthub (parkeergarage)

Het betreft hier geen OV-hub het is een HUB die voornamelijk voor de buurt is. Bewoners en ondernemers. Zie hiervoor verder ook het antwoord onder nummer 7 bij buurtvereniging voor behoud van de Schaapsdrift e.o.

Resumerend

Wij als bewoner en ondernemers vinden het een megalomaan en onrealistisch concept stedenbouwkundig plan dat op belangrijke onderdelen niet is te realiseren. De door de plannenmakers gehanteerde "Rotterdamsesloop methode" roept meer dan nodig weerstand op bij bewoners en ondernemers en er gaan in principe 79, -hoofdzakelijk sociale-, woningen/ appartementen, van de toch al krappe woningvoorraad, onnodig verloren. Uitgaande van het feit dat er geen bestaande woningen hoeven te worden gesloopt, kan ons inziens ons alternatieve concept stedenbouwkundigplan, -(zie: bijlage: 2) - prima worden

gebruikt om met alle betrokkenen terug te gaan naar de tekentafel. Verder zijn wij van mening dat bij uitvoering van de voorliggende Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. van bureau Ziegler/ Branderhorst, oktober 2023, er onnodig tientallen miljoenen aan gemeenschapsgeld, over de balk dreigen te worden gegooid. Dit geld kan veel beter worden ingezet om de bestaande woningvoorraad in de wijk te verbeteren, door renovatie, vernieuwbouw en hulp bij de energietransitie. De verouderde infrastructuur is dringend aan verbetering toe. Bij herinrichting van de straten kan het “auto te gast” principe als basis worden gebruikt en kan het bestaande groen in de wijk worden versterkt.
Gezien het bovenstaande verzoeken wij u als college van B&W van Arnhem, dan ook dringend het voorliggende concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o., van bureau Ziegler/Branderhorst, oktober 2023, niet te accepteren.
Daarnaast vragen wij de gemeenteraad om het college van B&W op te dragen, op een fatsoenlijke en menselijke manier met alle betrokkenen, dus ook de ondernemers in dit dossier om te gaan. Mocht het onverhoopt toch zo zijn dat er bewoners en/of ondernemers, door de planvorming de dupe dreigen te worden, hen op een menselijke wijze waar mogelijk te helpen en royaal te compenseren.
Uiteraard zijn wij bereid, indien gewenst, een en ander nog nader toe te lichten.

Neijenhuis beleggingsmaatschappij

Punten uit de reactie van deze eigenaar/ondernemer hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Geachte College,

Met belangstelling hebben wij kennisgenomen van de concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. d.d. 24 oktober 2023. Graag maken we van de mogelijkheid gebruik om middels dit schrijven een zienswijze in te dienen betreffende deze visie.

De nu voorliggende concept gebiedsvisie is groen en ambitieus en kent een aantal overeenkomsten met het in onze opdracht door Hoogte 2 Architecten (H2A) uitgevoerde stedenbouwkundig onderzoek uit december 2020. Op een aantal onderdelen zijn de uitgangspunten echter wel degelijk afwijkend en op die punten richt zich deze zienswijze.



Stedenbouwkundige schets van Hoogte 2 Archtiecten uit 2020.

53. Behoud woningen

Behoud woningen.

Wij zijn van mening dat het ook met behoud van de bestaande woningen mogelijk is om Schaapsdrift Oost te transformeren naar een aantrekkelijke nieuwe woonomgeving zonder daarbij te hoeven inleveren op de in deze conceptgebiedsvisie geformuleerde ambities. De gewenste verbinding tussen de Schaapsdrift / Plattenburg en Park Sacré Coeur is met behoud van de volledige oostgevel van de Schaapsdrift al mogelijk door de diverse “instekers” die reeds aanwezig zijn t.b.v het bereik van de bedrijven op het achter gebied,

dan wel door sloop van panden welke tot ons bezit horen. In bovengenoemd onderzoek van H2A is dit principe helder verbeeldt.

53. Beantwoording Behoud woningen

De beschreven argumenten voor het behoud van de woningen hebben betrekking op het stationsgebied en de sloop van woningen voor de noordelijke groene loper. Hier volgt een beknopte toelichting.

We willen het stationsgebied veiliger, aantrekkelijker en toekomstigbestendig maken door:

- Te streven naar levendigheid, met wonen en werken aan het stationsplein.
- Aantrekkelijke plinten aan het stationsplein te maken.
- Ruimte te scheppen voor de toekomstige infrastructuur, voor fiets en auto.

(Zie ook het antwoord onder vraag nummer 2 voor een uitgebreidere reactie)

Groene loper:

- De in de reactie voorgestelde doorsteken zijn helaas te klein voor een effectieve vergroening. Ze doen geen recht aan de klimaatopgaven.
- Woningen behouden zet de schuifactie van Innoforte en Vivare onder druk.

(Zie ook het antwoord onder vraag nummer 3 voor een uitgebreidere reactie)

54. Autoluwe stadsbuurt

Autoluwe Stadsbuurt

Wij onderschrijven het streven om het gebied te transformeren tot een autoluwe stadsbuurt, maar willen de ambities daarin nog scherper stellen door het volledig omarmen van het STOMP-principe te koppelen aan een parkeernorm die recht doet aan een wijk van de toekomst. Daarnaast stellen wij voor om de entree van de parkeervoorziening aan de Eleonorastraat direct achter de bebouwing aan de Schaapsdrift 117 te situeren zodat de rest van de Eleonorastraat kan worden ingericht volgens het “auto te gast” principe. Daardoor zijn de bestaande woningen aan de Ernst Casimirlaan / kop Esperantolaan met de toepassing van een compact straatprofiel bereikbaar en kan de Esperantolaan autovrij worden. Ook deze oplossing kan worden geïmplementeerd zonder sloop van bestaande woningen aan de Schaapsdrift. Indien gewenst vanuit verkeerstechnisch oogpunt kan de uitrit van de parkeervoorziening eventueel worden gesitueerd ter hoogte van de reeds in ons bezit zijnde panden Schaapsdrift 101 t/m 105. In de plint van de nieuwe bebouwing aan Eleonorastraat kan, naast de entree van de parkeervoorziening ook het feitsparkeren als onderdeel van een mobiliteits-hub worden opgelost. Hierdoor komt er direct naast het perron ruimte beschikbaar t.b.v. de upgrade van het huidige station. Voor de upgrade van het station en directe omgeving is het verbreden van de onderdoorgang aan de Wichard van Pontlaan onnodig en kan het voor deze ingreep gereserveerde geld beter worden ingezet voor verbeteringen van de openbare ruimte op de kop Schaapsdrift / Eleonorastraat.

54. Beantwoording Autoluwe stadsbuurt

U geeft een aantal reacties die wij hieronder beantwoorden:

Parkeernorm: De parkeernorm wordt herzien met een onderbouwing, in lijn met het STOMP-principe. Wij streven naar een zo laag mogelijke norm. Daarbij hebben we ook oog voor de behoefte van verschillende doelgroepen die toch gebruik moeten maken van een auto, zoals mensen met een lichamelijke beperking.

Entree van de parkeergarage: Wij zijn het met u eens dat de entree van de parkeerhub of -garage zo dit mogelijk bij het station moet liggen. Dit doet recht aan een autoluwe wijk. Essentieel is daarbij ook dat het stationsplein zo wordt ingericht dat er voldoende (veilige) ruimte is voor de toekomstige verkeerstromen. Zie hiervoor verder ook de beantwoording die we bij vraag nummer 2 gaven. Wij zijn van mening dat de parkeergarage afstand moet houden van de bestaande bebouwing aan de Schaapsdrift. Als we de parkeergarage via de Schaapsdrift ontsluiten, leidt dit tot te veel autoverkeer op de Schaapsdrift. Door de Eleonorastraat als auto-te-gast-straat in te richten, ontstaat er nog steeds onvoldoende ruimte voor de uitbreiding van de fietsenstalling. En voor de wens om de sociale veiligheid in het gebied te vergroten met werk- en woonruimtes langs de Eleonorastraat. Zie ook het principeprofiel over het ruimtegebruik dat we bij het antwoord op vraag 2 toonden.

Fietsenstalling: De precieze oplossing voor het fietsparkeren zullen we in de volgende fase onderzoeken. Belangrijk is om hier de NS en ProRail in mee te nemen, zodat we ook aan hun eisen kunnen voldoen.

Onderdoorgang: de onderdoorgang is een ambitie van de gemeente om het nog makkelijker te maken voor fietsers. In de volgende fase zullen we de (financiële) haalbaarheid onderzoeken.

55. Draagvlak

Draagvlak

Hoewel wij onderschrijven dat nieuwbouw op de kop Schaapsdrift / hoek Wichard van Pontlaan positief kan bijdragen aan de transformatie van het gebied is het in onze visie geen absolute voorwaarde om de gebiedsontwikkeling nu te starten. Dat is al naar voren gekomen in het eerdergenoemde stedenbouwkundig onderzoek van H2A waarbij enkel de transformatie van het bedrijventerrein uitgangspunt is. Deze insteek kan rekenen op draagvlak in de buurt en daarmee de weerstand verkleinen en het vervolgproces versnellen. En dat lijkt, gezien de grote maatschappelijke opgave waar we met z'n allen voor staan, de enige juiste weg om stappen te nemen in dit heikele dossier. Wij vertrouwen erop dat het college samen met de raad ook dit pad neemt omwille van de huidige én de nieuwe bewoners van de Schaapsdrift en omgeving.

55. Beantwoording Draagvlak

Met de gebiedsvisie presenteren we het meest optimale toekomstplan voor de wijk Schaapsdrift e.o. en opgaven voor onder meer woningbouw en klimaatadaptatie waar Arnhem voor staat. We streven naar een groene en toekomstbestendige stadsbuurt met duurzame ontwikkelingen en kwalitatieve verbeteringen. Deze kwaliteit en het plangebied verkleinen met het doel weerstand te vermijden past niet in deze ambitie.

Ondernemers

Punten uit de reactie van de ondernemers hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

Geachte raadsleden,

Naar aanleiding van ons gesprek met [redacted] en [redacted] op maandag 6 november 2023 schrijf ik u deze brief namens negen ondernemers van de bedrijven die hun bedrijfspand huren aan de Wichard van Pontlaan 10, 12, 14 en 14a en Schaapsdrift 96a, 117. Het gaat om de volgende ondernemingen , Kapperszaak Arnhem, Zorgkantoor Mariposa, Harmsen Administratie- en Belastingadviesbureau, Estetica Cosmetics, Cafetaria De Smulhoek en Kobold Instrumentatie BV.

Alvorens het college op 28 november 2023 een besluit over de gebiedsvisie neemt en het college deze op 29 november 2023 voorlegt aan de gemeenteraad, willen wij graag onze grieven onder uw aandacht brengen.

56. Korte termijn

In de wet is beschreven dat iedere bestuurder verplicht is om zijn bestuurstaken ‘behoorlijk’ uit te voeren. Dat betekent dat de bestuurder zijn uiterste best moet doen om zijn taken zo goed mogelijk uit te voeren. Het bestuur wenst via het concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. een beslissing door te drukken die grote gevolgen heeft voor zijn bewoners en ondernemers. Wij hoorden pas één dag voor de presentatie van de Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o., dat onze bedrijfspanden op de nominatie staan voor sloop. Op 24 oktober 2023 was de presentatie van het concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. Hierbij werd medegedeeld dat je vóór 10 november 2023 een reactie op het concept moet geven. Er is naar mijn mening sprake van onbehoorlijk bestuur, nu je op zo een korte termijn moet reageren en geen wettelijke termijn in acht wordt genomen.

Wij willen onze grote zorgen uitspreken over de toekomstige plannen met betrekking tot concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. Wij hebben het gevoel dat er onvoldoende wordt beseft wat ons bestaansrecht is bij de eventuele uitvoering van sloop van de hierboven genoemde bedrijfspanden en daarna nieuwbouw. Er wordt niet geluisterd naar de bezwaren van de ondernemers.

56. Beantwoording Korte termijn

Wij hebben de concept gebiedsvisie op 24 oktober gepresenteerd aan alle belanghebbenden. Daarbij hebben wij aangegeven dat iedereen kan reageren op de gebiedsvisie voor 10 november. Het gaat hierbij om het verzamelen van de stem uit de wijk. Wij willen als gemeente door zoveel mogelijk reacties te verzamelen inzicht geven aan de gemeenteraad hoe belanghebbenden reageren op de concept gebiedsvisie. Wij geven daarbij ook aan wat wij doen met de reacties. Deze totale lijst met reacties is dan ook opgenomen in de bijlage van de gebiedsvisie. De periode van 2 weken voor het kunnen reageren heeft vooral te maken met deze planning voor het aanbieden aan de gemeenteraad. Dit is nog geen formele zienswijzeprocedure zoals straks bij het bestemmingsplan/ omgevingsplan zal komen. Dan geldt uiteraard wel een wettelijke reactietermijn.

57. Ondernemers behouden in de buurt

Wij als ondernemers hebben allemaal bewust gekozen voor de huidige locatie van onze bedrijfspanden.
Dit omdat:
- onze bedrijfspanden goed in het zicht liggen;
- de bedrijfsruimte qua oppervlakte groot genoeg is;
- de huurprijs niet te hoog is;
- wij op deze plek goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer (bushalte voor de deur en treinstation op loopafstand) en - er voldoende vrije parkeermogelijkheden in de buurt zijn.
Ieder bedrijfspand was één grote ruimte. Wij hebben allen zelf de inrichting / indeling van ons pand verzorgt en bekostigd. Kortom wij zitten prima op onze plek en willen geenszins verhuizen.

Het is voor ons als ondernemers onbegrijpelijk waarom onze bedrijfspanden moeten wijken voor nieuwbouw. Onze bedrijfspanden aan de Wichard van Pontlaan 10, 12, 14 en 14a en Schaapsdrift 96a betreft slechts een klein gedeelte van het plan Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. Daarbij zouden de beoogde 60 extra woningen prima elders gebouwd kunnen worden, zoals op de hoek Velperweg Esperantolaan waar vroeger een villa heeft gestaan die jaren geleden is gesloopt. Op deze plek zit reeds een woonbestemming. Hoe kan een buurt aantrekkelijk worden gemaakt met zoveel hoogbouw? Het merendeel van de ruimte is gereserveerd voor appartementen. Zoveel nieuwe en bestaande woningen op een kleine beperkte ruimte. Er zou ruimte gemaakt moeten worden voor het Stationsplein. Nu blijkt dat op exact dezelfde plek nieuwbouw wordt gezet.

Indien de plannen van de Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. doorgang vinden, en onze bedrijfspanden gesloopt worden, heeft een tijdelijke verhuizing voor onze ondernemingen een zeer grote impact. Zo krijgen wij allen te maken met inkomensderving, verlies van klanten, schade die onze klanten oplopen omdat wij niet tijdig hun zaken kunnen verwerken, de vraag waar wij in de tussentijd na sloop met ons bedrijf komen te zitten en waar wij na realisatie van de nieuwbouw uiteindelijk met ons bedrijf terecht komen.

Gelet op het bovenstaande zal er in de buurt van de Wichard van Pontlaan andere bedrijfspanden gevonden moeten worden. Wij zijn afhankelijk van onze klanten die niet te ver kunnen of willen reizen, omdat wij ze anders kwijt raken. Daarbij heeft het belastingadviesbureau ook een maatschappelijke functie voor oudere mensen en laaggeletterden. Zij helpen bij het inloggen met digid bij verschillende instanties, helpen bij aanvragen toeslagen en helpen bij brieven van overheidsinstanties omdat de ambtelijke taal vaak niet begrepen wordt. De nieuwe locatie zal in de tussentijd dat wij nog gehuisvest zijn op onze huidige locatie, bedrijfsklaar gemaakt moeten worden. Daarbij zijn wij afhankelijk van derden die een aantal zaken moeten regelen zoals: inrichting schoonheidssalon, verhuizen computers, alarmsysteem aanleggen en verdere inrichting, wasbakken kapsalon plaatsen enz., cafetaria inrichting enz. Het aanpassen van onze websites, visitekaartjes. In de tussentijd hebben wij dubbele kosten en zullen een aantal dagen niet kunnen werken in verband met deze verhuizing.

We hebben net twee jaar corona achter de rug, een aantal ondernemers hebben van de overheid steun gehad. Niet iedereen heeft van overheidswege steun gehad, bijvoorbeeld het belastingadviesbureau die ook minder inkomen kreeg, omdat een aantal klanten niet mocht werken. Nu zijn we na de corona aan het opkrabbelen en krijgen we dit voor onze kiezen. Vanaf 13 juli 2023 is voor de appartementen aan de Wichard van Pontlaan de Wvg niet meer van toepasing. Deze appartementen zullen niet worden gesloopt. De gemeente heeft reeds een aantal van deze appartementen gekocht. Deze zullen in de toekomst door de gemeente te koop worden aangeboden. Waarom zijn deze appartementen voor sloop gered en staan

onze bedrijfspanden wel op de nominatie om gesloopt te worden? In het verleden is reeds eerder door de gemeente een huis gekocht aan de Velperweg en opdracht gegeven tot sloop waarbij achteraf het plan van de gemeente niet is uitgevoerd. Dit is verspilling van gemeentelijke gelden.

57. Beantwoording Ondernemers behouden in de buurt

In de gebiedsvisie is ruimte gemaakt voor werken en ondernemen. We willen een gezonde mix maken tussen wonen en werken. Hierbij focust de gebiedsvisie zich op werken dat past binnen een autoluwe wijk. We denken hierbij bijvoorbeeld aan makersplaatsen, kleinschalige kantoren of zorggerelateerde banen. Voor bedrijven die passen binnen deze visie is er ruimte om terug te keren. Na het vaststellen van de gebiedsvisie zullen wij daarbij ook onderzoeken hoe betaalbare ruimte voor bedrijven mogelijk gemaakt kunnen worden. Over hoe en waar en welke prijzen en compensatiemogelijkheden moeten de gesprekken nog gevoerd worden met de desbetreffende ondernemers nadat de gebiedsvisie is vastgesteld. In de visie is aangegeven dat er ook ruimte moet zijn voor betaalbaar werk met bijhorende betaalbare ruimte, maar nader onderzoek zal moeten uitwijzen hoeveel m2 er in de uitwerking van de gebiedsvisie haalbaar en realistisch is.

58. Ontwikkelen stationsgebied

In de (ontwerp) Omgevingsvisie Arnhem 2040 is gekozen voor het verdichten rondom OV-knooppunten. Station Arnhem Presikhaaf is zo'n OV-knooppunt. Het station wordt verder ontwikkeld. Dat is een belangrijke reden én kans voor deze ontwikkeling. Met de gebiedsvisie wil de gemeente dit gebied versterken en het karakter geven van een levendige en groene stadsbuurt. ProRail heeft vorig jaar een streep gezet door de ambitie van de gemeente Arnhem om ook station Presikhaaf te upgraden tot Intercity-station zo staat in de Arnhemsche Courant van 25 mei 2023. Maar die gedachte is nog niet losgelaten door de gemeente Arnhem, blijkt uit de Gebiedsvisie. Sterker nog wat wél een optie is die bij het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op tafel ligt, is dat station Presikhaaf wordt opgeheven. Een van de ideeën waar het ministerie op dit oment mee speelt, is om een nieuw station aan te leggen ter hoogte van het AKZO-terrein. In dat scenario wordt station Presikhaaf samen met station Velperpoort opgedoekt.
Gelet op deze mogelijkheid is het nog maar de vraag of station Presikhaaf op zijn huidige locatie blijft. Station Presikhaaf met slechts 2.700 passagiers per dag behoort tot de stations met de minste reizigers in Nederland. Het station wordt merendeel door studenten van de HAN gebruikt. In de avonden, weekenden en vakanties van de HAN wordt nauwelijks gebruik gemaakt van dit station

Het is heel vervelend dat de gemeente telkens spreekt over woningen terwijl het ook om bedrijfspanden gaat. Er kan alleen sprake zijn van sloop en/of onteigening als dit een zeer groot belang dient. Wij als ondernemers hebben er een groot belang bij, dat onze bedrijfspanden niet worden gesloopt. De gemeente is een volksvertegenwoordiger die voor onze belangen dient op te komen.

Wij hopen u met deze brief te overtuigen dat wij er niet bij gebaat zijn, als de plannen van de Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. voor onze bedrijfspanden wordt uitgevoerd. Wij verzoeken u om onze genoemde bedrijfspanden, Wichard van Pontlaan 10, 12, 14 en 14a en Schaapsdrift 96a, 117 uit het concept Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. te schrappen, zodat bij doorvoering van de plannen onze bedrijfspanden niet gesloopt worden en wij geen schade zullen ondervinden. Voordat u een beslissing neemt zouden wij graag uitgenodigd worden om een toelichting op deze brief te geven
Ik hoop spoedig een reactie van u te ontvangen.

58. Beantwoording Ontwikkelen stationsgebied
Beantwoording ontwikkeling stationsgebied

De beantwoording van deze vraag vindt u bij het antwoord op vraag nummer 2.

Schaapsdrift [redacted]
Punten uit de reactie van Schaapsdrift [redacted] hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

59. Schaapsdrift [redacted]
Betreft: Zienswijze op de concept-gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.
Geachte gemeenteraadsleden en college,
De plannen die op 24 oktober jl. aan ons, bewoners van de Schaapsdrift e.o., zijn gepresenteerd, zijn hard aangekomen. Als bewoners van Schaapsdrift [redacted] zijn wij geconfronteerd met sloopplannen op onze woning. Het is nogal cru gedwongen te worden opnieuw levens bepalende beslissingen te nemen terwijl wij dat zelf niet in onze planning hadden opgenomen. Wij wonen fijn op de Schaapsdrift en willen dat nog lang blijven doen.

In de concept gebiedsvisie wordt getracht de sloop van onze woning te rechtvaardigen door een aantal wat zwakkere argumenten op te stapelen. Vervolgens verkondigt de opsteller dat deze drogredenen niet los van elkaar gezien kunnen worden, wat volgens ons de zwakheid van de constructie al aangeeft.

Hierbij een reactie op de onderbouwing van de “verwervingen rond het stationsgebied” op blz. 96 van de concept gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

1. Halte Presikhaaf is geen station en er is ook geen sprake van een stationsgebied of openbaar vervoer hub. Mocht dat toch gerealiseerd worden, dan kan dat vele malen beter en efficiënter dan door de huidige voorzieningen op te kalefateren en te voorzien van marketingspeak namen. Het aantal reizigers op halte Presikhaaf is laag en ook met de geplande nieuwe woningen zal dat aantal laag blijven. De kunstgrepen van Ziegler/Branderhorst zullen voor de omgeving van het gedroomde stationsplein de leefbaarheid verlagen; er komt veel meer ruimte voor auto’s en ook het aantal verkeersbewegingen zal enorm toenemen door de locatie van de geplande parkeergarage.
2. Onze woning levert zogenaamd ook een kans voor verdichting van de bebouwing, terwijl het amendement aangeeft dat andere/meer woningen geen reden zijn voor sloop. Ook is het karakter van deze voorgestelde bebouwing totaal niet in lijn met het karakter van de wijk en de wensen van de wijk bewoners en ondernemers zoals aangegeven in het verhaal van de bewoners.
3. De gedroomde ontsluiting van de buurt waarvoor onze woning zou moeten verdwijnen is een half bakken verhaal, want het betreft een doodlopende weg. In de praktijk betekent dat elke auto die er in gaat via dezelfde weg terug moet. Dit lokt het zoeken van sluiproutes uit, terwijl de schaapsdrift autoluw moet worden. Bovendien ontstaat er op het “plein” een kluwen van voetgangers, fietsers, taxi’s, kiss&ride gebruikers en bestemmingsverkeer voor de geplande parkeer garage.
4. Het lijkt me zeer sterk dat de sloop van onze woning gaat bijdragen aan de sociale veiligheid, terwijl wij als bewoners dat in samenspraak met de directe buren dagelijks in praktijk brengen. In de voorgestelde bebouwing is er geen bewoning op de begane grond en de bedachte winkels en werkruimten zullen na 18 uur voornamelijk gesloten zijn. Door een nieuw gezicht te geven aan de ruimte rond (niet echt rond, het is maar aan een zijde, eenzijdig dus) halte Presikhaaf zal de aanwezigheid van mensen op straat niet verhoogd worden. De herrie van het spoor en het verkeer op de Wichard van Pontstraat zal dat niet bevorderen. Wat wel de aanwezigheid van mensen op straat bevordert is een wijkgevoel, een buurt waar men elkaar kent en die qua schaal bij de mensen past.

Jammer dat het veilige en knusse van de buurt wordt geofferd voor deze grootstedelijke luchtkastelen en gedroomde verkeersstromen.

Ondanks dat destijds de belangrijkste reden voor het opleggen van de WVG de enorme bouwopgave was (en het nooit aangetoonde speculeren), blijkt nu uit de samenvatting dat onze woning gesloopt wordt voor de groei van halte Presikhaaf. Een groei die op geen enkele wijze gestaafd wordt, net als de vele andere aannames in de gebiedsvisie die gepromoveerd worden tot argument voor sloop, zonder onderbouwing met feiten.

Wij doen een oproep voor een alternatief plan waarbij zoals afgesproken wordt uitgegaan van de bestaande bebouwing en we willen hier wederom graag over meedenken en helpen. Daarom gaan wij gaan ervan uit dat u onze zienswijze serieus neemt en zorg draagt voor behoud van onze woning(en).

59. Beantwoording Schaapsdrift [redacted]

We begrijpen uiteraard de zorgen rondom uw woning goed. De punten die u aangeeft hebben we al uitgebreider beantwoord bij de eerder gestelde vragen 1 t/m 7. Hieronder zullen we kort verwijzingen maken per punt.

- Stationsomgeving: Zie de beantwoording van punt 2. het gaat hierbij in het kort om:

Stationsgebied toekomstbestendig maken door:

- Streven naar levendigheid met wonen en werken aan het stationsplein.
- Creëren van aantrekkelijke plinten aan het stationsplein.
- Ruimte voor toekomstige infrastructuur, fiets en auto.
- Behoud van woningen:

Bij antwoord 1 gaan wij in op de uiterst moeilijke keuze om niet alle woningen te behouden om de ontwikkelingen van de stad Arnhem en de buurt mogelijk te maken.

Over de ontsluiting hebben wij bij antwoord nummer 2 al veel gezegd, net als over de doorstroming bij antwoord nummer 7. Wij hebben onderzocht of de doorstroming kan. In het vervolg zullen we dit nog specifieker onderzoeken.

Sociale veiligheid: Bij antwoord 10 gaan wij in op hoe de gebiedsvisie de sociale veiligheid kan versterken. Wij zijn het met u eens dat een belangrijk element het buurtgevoel en de onderlinge samenhang is. Daar zal ook aandacht voor zijn in de verdere uitwerking van de plannen in de volgende fase.

Natuurcentrum Arnhem

Punten uit de reactie van Natuurcentrum Arnhem hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

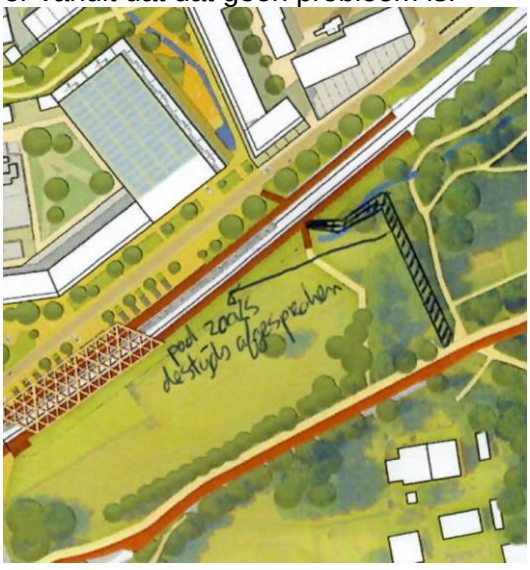
Reactie

60. Natuurcentrum Arnhem

Wij hebben de concept gebiedsvisie ontvangen en willen hier ook graag op reageren. Wij zijn namelijk belanghebbende, aangezien het pad van het station naar de Ruitenberglaan door een door ons gehuurde weide heen gelegd wordt. In een eerder stadium hebben wij gesproken met Prorail over hun plannen met het station. Toen is ook een dergelijk pad besproken. Wij hebben toen voorgesteld om het pad anders te laten lopen, zoals hieronder in de tekening (TEKENING VOEG IK ALS APARTE BIJLAGE TOE) schetsmatig is aangegeven. Zij gaven toen aan hier voor open te staan. We hebben verschillende redenen om het pad anders te willen laten lopen:
Op deze manier doorkruist hij onze weilanden niet en krijgen wij geen versnippering van kleine stukjes land.

- Zo komt het pad uit op de plek, waar de ingang heemtuin, ingang boerderij en ingang park al bij elkaar komen, waardoor je een soort van pleintje/rotonde
- met verschillende paden creëert. Wij vinden dit een beter en mooier beeld dan zoals het er nu uit komt te zien.
- Met dit pad kom je in ons voorstel over onze parkeerplaats. Er ontstaat een soort van afscheiding tussen de parkeerplaats en heemtuin. Wij gaan er vanuit dat het
- pad verlicht wordt. Daarmee wordt ook onze parkeerplaats verlicht en is er wellicht ook minder kans op vandalisme op onze parkeerplaats (zoals nu wel vaak het geval is).
- Er lopen veel studenten langs onze parkeerplaats tijdens piekmomenten, waardoor het lastig is om op de parkeerplaats te komen.
- Dit creëert soms onveilig situaties. In ons voorstel draaien de auto's al de parkeerplaats op, voordat de stroom wandelende studenten op de weg komt.

Dit voorstel vereist wel dat we opnieuw moeten kijken naar de inrichting van onze parkeerplaats. Want in ons voorstel haal je daar een stuk van weg, dus het is dan goed om te bekijken waar we dit weer terug krijgen. Wij zien daar volop mogelijkheden voor en gaan er vanuit dat dat geen probleem is.



60. beantwoording natuurcentrum Arnhem

U geeft aan zorgen te hebben over de versnippering van het weiland. Deze versnippering is niet de intentie van de gebiedsvisie. Het pad zoals dat is getekend geeft de wens voor een nieuwe opgang en een verbinding met park Presikhaaf weer. Maar de exacte ligging van dit pad is nog niet bepaald. Dat komt in de volgende fase, het stedenbouwkundig plan. De argumenten die hier genoemd worden, wijzen duidelijk op een toekomstige ligging naast de Heemtuin. Dit wordt meegenomen in de volgende fase (stedenbouwkundig plan) tijdens de verdere uitwerking.

Kobold

Punten uit de reactie van Kobold BV hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

61. Kobold

Hierbij reageert ondergetekende op de “Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.”

Ik ben directeur van Kobold Instrumentatie BV, gevestigd op de Schaapsdrift 117.

Ik heb kennisgenomen van de Gebiedsvisie die het College u gaat aanbieden.
Om als Raad tot een gedegen beslissing te komen wil ik u het volgende meegeven.
Het is van alle dag dat wanneer een wethouder “op pad” wordt gestuurd om een bepaalde wens van de Raad uit te werken, het eerste plan niet de kwaliteit heeft die het zou moeten hebben.

Dit is ook bij deze Gebiedsvisie het geval. En het is aan u als Raad om dit te doorzien en de wethouder op te dragen het plan te verbeteren. U weet dit uiteraard, en ik hoop dat u ook daadwerkelijk sturing gaat geven aan een plan wat op bepaalde punten onaanvaardbaar is.

Sociaal:
Een belangrijk gemis aan dit plan is het ontbreken van de menselijke maat.
De wethouder en haar ambtenaren zijn **niet** sociaal met de bewoners en bedrijven omgegaan. U kunt de krantenartikelen erop na slaan om te zien dat je als direct betrokkene zo niet behandeld dient te worden. Bijvoorbeeld: Het “voorkeursrecht” kwam voor de bewoners volkomen onverwacht.

Het slopen van 24 woningen wordt door de wethouder verdedigt met “ik neem graag moeilijke beslissingen” Empathie is in dit hele concept plan en de aanloop daartoe niet te vinden. Wel op papier uiteraard. Dit om u, als Raad, gerust te stellen. “Wij luisteren naar de bewoners”. Alle communicatie van de wethouder en haar ambtenaren zijn er altijd op gericht om het eigen gelijk te halen. Het eigen plan door te drukken. Open staan voor alternatieven is niet aan de orde geweest. En daarom ligt er nu een plan wat voorbijgaat aan de bewoners en bedrijven in dit gebied. Het is uw taak als Gemeenteraad deze menselijke maat alsnog in het plan in te passen. Het is uw plicht.

Hoe werkt het opzetten van een Gebiedsvisie?
Wanneer een gebiedsontwikkelaar (Ziegler Branderhorst) van een Gemeente een opdracht krijgt tot het ontwikkelen van een visie krijgt deze vaak de vrije, creatieve hand om een schets te maken waarin hij voorbij gaat aan allerhande sociale aspecten. “Het ideale beeld zonder weerstand van het bestaande”. Gezond out of the box denken.
Wat is theoretisch haalbaar. Dat is Ziegler Branderhorst gelukt.

Fase 2 is de taak van de ambtenaren en wethouder om te beoordelen wat realistisch is. Daar gaat het mis. De wethouder heeft aangegeven dat ze uitgaat van de stedenbouwkundigen als leidraad voor dit plan. Haar taak om de voorzet te vertalen naar de menselijke maat, politieke wenselijkheid en sociale aanvaardbaarheid zijn niet ingevuld.
Wel op papier. Inspraak, bijeenkomsten etc. Maar het plan stond voor de wethouder al vast.

Waarom? Waarom heeft de wethouder en haar ambtenaren zo gewerkt? Dat is een vraag die ik, als raadslid, zou stellen. Wat kan wel? Wat is wel sociaal aanvaardbaar.
Dat is de vraag die u als volksvertegenwoordiger in deze stad u zelf moet stellen. Mijn idee:

Ik onderneem sinds 1990 op de Schaapsdrift. Het gebied kan een mooie upgrade krijgen wanneer het bedrijvige binnenterrein wordt voorzien van gestapelde woningbouw zoals er al staat. Vanuit de Esperantolaan een ontwerp maken en stoppen voor de Schaapsdrift. Geen sloop van huizen in de Schaapsdrift. Tevens: Veel zaken die in het plan genoemd worden kunnen zelfs zonder nieuwbouw worden gerealiseerd. Ze worden er nu bijgetrokken om te kunnen slopen. Maar dat kan ook zonder. Ik noem:

- Fietstunnel onder het spoor door.
- Sociaal veiliger station (kom eens met me praten ik werk er pal naast).
- Stationsplein aan de andere zijde opzetten.

Immers 95% van de reizigers die Station Presikhaaf gebruikt zijn afkomstig van de HAN. Het station wordt niet of nauwelijks door wijkbewoners gebruikt. Die nemen de bus.
- Los van het feit of het Station blijft bestaan. De NS vindt het te onbeduidend. Alleen technisch interessant. Door de spoorkruising verderop met de lijn Zevenaar-Arnhem moet er gestopt worden.

- Vergroening (zullen we gelijk beginnen?).

Ik verzoek u het plan aan te passen aan de menselijke maat. Geen sloop van huizen en bedrijven aan de Schaapsdrift en Stationsplein. Maak niet de fout van het College om de mens niet mee te wegen in deze nieuwbouwplannen. Niet slopen maar integreren in bestaande omgeving. Het is niet moeilijk dat te doorzien. Ik ben van mening dat een Gemeenteraadslid dit ook doorziet. Nu is het aan u hier op passende wijze sturing aan te geven. Medeverantwoordelijk voor een megalomaan plan zonder een sociaal kantje wil je niet zijn toch?

Het zijn uw kiezers die het veld dienen te ruimen. Ik wens u veel wijsheid toe in dit boeiende dossier.

61. Beantwoording Kobold

U geeft aan dat u het plan en het proces niet vindt passen bij een gemeente die zich sociaal opstelt. Wij zijn het met u eens dat er een zeer moeilijk besluit voorligt om te nemen. In het antwoordnummer bij vraag nummer 1 gaan wij hier al verder op in. De gebiedsvisie gaat over een grotere ambitie voor Schaapsdrift e.o.. Een complex besluit om te nemen, waarbij we de belanghebbenden zoveel mogelijk mee nemen in de overwegingen en het proces. Vandaar ook de mogelijkheid te reageren op de conceptgebiedsvisie. Ook uw reactie wordt aangeboden in de bijlage aan de raad, die een besluit moet gaan nemen.

[redacted]
Punten uit de reactie van [redacted] hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie

62. [redacted]
Ik heb kennisgenomen van het concept gebiedsvisie, de maquette kritisch bekeken, de presentatie op 24 oktober bijgewoond en de inloopavond in de HAN bezocht waar ik de handout van 24 oktober ontvangen heb.

Waar ik van geschrokken ben is het massale, de hoogte en veelheid van grote bouwblokken op vrij korte afstand van elkaar.
Het verdichten van de "beschikbare" ruimte in de bestaande stadswijken is met deze concept gebiedsvisie wel heel letterlijk ingevuld.

Dit concept is een eerste aanzet voor de invulling van Spoorzone Arnhem Oost. Als bewoner van een van de aangrenzende wijken, binnen visie spoorzone Oost, ben ik toch wel geschrokken.
Dit concept is ruimtelijk gezien een schril contrast met de omliggende wijken. Er wordt de suggestie gewekt dat de "groene vingers" van dit concept een verbinding maken met het aangrenzende groen. Naar mijn mening wordt dit teniet gedaan door de massaliteit en hoogte van de bouwblokken.

Waarom is er niet gekozen voor een afwisseling van laagbouw met hoogbouw, wat ruimtelijk gezien een betere invulling zou zijn en beter aan zou sluiten bij de omgeving?

De visie door de bewoners geschetst zou een beter uitgangspunt zijn dan de concept visie van het stedenbouwkundig bureau!

Wat is de opdracht geweest die aan het stedenbouwkundigbureau is gegeven?
Een ontwerp met zoveel mogelijk woningen waarbij geen rekening gehouden hoefde te worden met de impact voor de huidige bewoners en bedrijven en de aard van de omliggende wijken. Bij deze visie zitten de toekomstige bewoners veelal "op elkaars lip" en zitten de bewoners van de onderste bouwlagen jaarlijks grote dagdelen in de schaduw van de woningblokken om hen heen.

Wat ik ook zeer betreur is dat er opnieuw stagnatie is opgelopen met de plannen van ProRail voor de verbeteringen aan station Presikhaaf!

Vanaf de presentatie van de gemeenschappelijke plannen van de gemeente Arnhem met ProRail 2017 bij de HAN, waar er al gesproken werd over het "achter gebleven stationnetje" is er nauwelijks iets gebeurd. De toegankelijkheid van en naar de perrons voor gehandicapten, ouderen, reizigers met rolkoffers, kinderwagens etc. is slecht zo niet onmogelijk.
ProRail geeft ook aan dat de huidige situatie niet voldoet aan de "huisstijl en klantvriendelijkheid". Om nog naar niet te praten over het noodzakelijk onderhoud dat enkele jaren(?) opgeschort wordt.
Was de intentie c.q. noodzaak er niet voordat het doorrij-fietspad er was e.e.a. gerealiseerd te hebben? Hierbij werd al in 2017 gewezen op de samenwerking tussen de hoge scholen in Arnhem en Velp en de toestroom van studenten uit Velp die gebruik zouden gaan maken van station Velp.

Hopelijk wordt er bij de afwegingen en verdere uitwerking van dit plan en de invulling van het totaal plan Spoorzone Oost meer rekening gehouden met huidige en toekomstige bewoners en reizigers.

62. Beantwoording [redacted]

U geeft aan het niet eens te zijn met de maat en de schaal van de gebiedsvisie voor Schaapsdrift e.o.. Bij het antwoord op de vraag nummer 6 gaan wij in op de reden waarom wij kiezen voor verdichting en vergroening. Niet alleen om woningen toe te voegen, maar ook juist om de leefbaarheid te vergroten van de wijk. U geeft ook uw zorgen aan over de werkzaamheden van ProRail. Zij hebben ook gereageerd op de gebiedsvisie. Deze reactie en ons antwoord kunt u lezen bij de punten 12 tot en met 19.

Genoteerde reacties op de bewonersavond 24 oktober 2023
Punten uit deze reacties hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.

Reactie – antwoord

63. Historisch hekwerk Park Sacré Coeur

- Er zijn zorgen over of het herstel van historisch hekwerk bij park Sacré Coeur nog mogelijk is t.o.v. Groene Loper

63. Beantwoording Historisch hekwerk Park Sacré Coeur

Er is aangegeven dat er zorgen zijn over het herstel van het historische hekwerk aan het Park Sacré Coeur. Deze zorgen vanuit de gebiedsvisie ongegrond. De wens in de gebiedsvisie is om de wandelpaden vanuit de buurt aan te sluiten op de wandelpaden in het Park Sacré Coeur. In de vervolgfase zullen deze aansluitingen verder worden uitgewerkt.

64. Noordelijke groene loper

- Schaapsdrift e.o. verbinden met de rest omgeving werd genoemd. Ik zie alleen een O-W verbinding met Sacre Coeur en een klein strookje richting Wichard van Pontlaan(Arnoudstraat). Maar op de kop a/d Eleonorastraat een hoog bouwblok maakt de verbinding vanuit Plattenburg met Schaapsdrift niet. Eerder een grote blokkade dan gevoel van verbinding.
- Noordelijke groene loper eruit -> te weinig kwaliteit en smal

64. beantwoording Noordelijke groene loper

Deze vraag is al uitgebreider beantwoord bij vraag nummer 3 (noordelijke groene loper).

65. Sociale woningbouw op kaart

- Verwervingen: waar zijn de sociale woningen? Paars in de legenda maar nergens op de kaart te zien.
- Waar is de sociale woningbouw?

65. Beantwoording sociale woningbouw op kaart:

De vraag waar de sociale woningbouw gevestigd is, komt voort uit een fout in de legenda. Deze fout wordt hersteld bij de volgende versie van de gebiedsvisie. Er is in deze fase nog geen ruimtelijke verdeling gemaakt voor waar welke woningen precies zullen komen. Dit wordt verder uitgewerkt in de volgende fase: dus na vaststelling van de gebiedsvisie door de gemeenteraad. Dan gaan we het stedenbouwkundige plan tekenen. De stedenbouwkundige verbeelding (zoals de maquette) is een voorbeeld van hoe de invulling zou kunnen worden. De doelgroepen zullen altijd een verdeling hebben van:

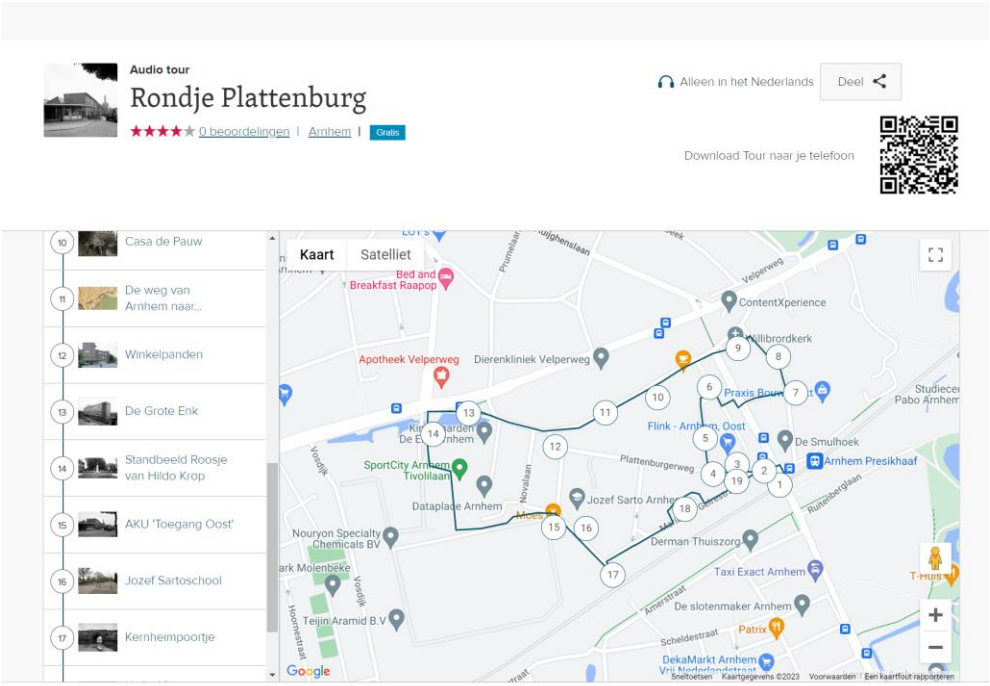
- Minimaal 30% sociaal
- Minimaal 36% betaalbaar
- Ca. 34% vrije sector

66. Erfgoed en historie

- Zie historie ivm ergoed route op Izitravel

66. beantwoording erfgoed en historie

De erfgoedroute blijft toegankelijk en behouden. De geschiedenis is opgenomen in de startnotitie van januari 2023 met een uitgebreide historische analyse. En er is een cultuurhistorische quick scan uitgevoerd naar de gebouwen voor de gebiedsvisie. Daarnaast sorteert de gebiedsvisie voor om onder andere het restant van de enige stoomwasserij in het gebied te behouden en bijzonder te maken. Hoe dit ruimtelijk wordt uitgewerkt wordt in de vervolgfase, het maken van het stedenbouwkundig plan, bepaald.



- De Praxis is fijn wat betreft service maar minder verkeer is ook fijn.

67. Hoogte en dichtheid

- Niet 10 verdiepingen doen langs het park, zicht op het park is zo minder. 6 verdiepingen kan wel
- Toren Wichard van Pontlaan te hoog en te breed tov omgeving. Liever renovatie van bestaand gebouw.
- Toren Wichard van Pontlaan: niet doen. 1 laag er bovenop kan wel
- 10 lagen is te hoog bij park Sacré Coeur, maar 6 lagen hoog
- Te veel woningen in een klein gebied. Leefbaarheid komt zo onder druk, maar 6 lagen bij Sacé Coeur.
- Zo'n 60 jaar na de stedenbouwkundige misdaad gepleegd in de wijk Plattenburg krijgen we een herhaling van zetten door het Arnhemse bestuur en wel hierom. Plaats delict 60 jaar terug het realiseren van de Wichard van Pontlaan waarbij de Schaapsdrift e/o geamputeerd werd van de wijk Plattenburg. Er is een stedenbouwkundig plan gepresenteerd voor de Schaapsdrift e/o dat zijn weerga niet kent met het respectloos omgaan met het karakter van de wijk Plattenburg. Het plan straalt een grootheidswaanzin uit die alle perken te buiten gaat. Alleen al de

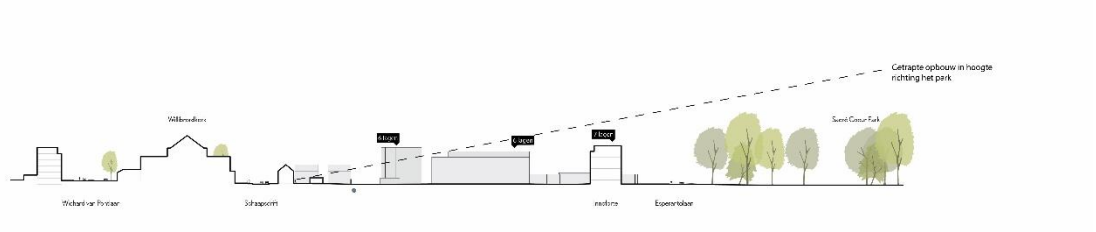
bouwmassa geprojecteerd op de hoek Velperweg / Esperantolaan is om sprakeloos van te worden. Als je het profiel tekent over de Velperweg met de parkachtige omgeving waar de villa van Insult Dei staat met de bombastische hoogbouw dan moet de stedenbouwkundige een beroepsverbod met terugwerkende kracht hebben. Wellicht is de keuze voor een Rotterdams stedenbouwkundig bureau bewust gedaan door de gemeente in de wetenschap dat de fallus stedenbouw / architectuur daar gepredikt wordt en manifest gemaakt. Zie de Kop van Zuid en Zalmhaven kwartier waar hoog niet hoog genoeg schijnt te zijn. De Velperweg is qua schaal van een andere orde. Dat een ander Rotterdams bureau met een zekere faam Van de Broek en Bakema met het Postgiro gebouwde de plank in het verleden compleet heeft misgeslagen qua schaal moet toch niet leiden tot een herhaling voor de wijk Plattenburg. Laten we constateren dat Arnhem niet Rotterdam is en Arnhem gekarakteriseerd kan worden als tuinstad en de wijk Plattenburg in het bijzonder en laten we dat zo houden. Arnhem is ook niet Parijs maar zou zich wat stedenbouw wel kunnen spiegelen aan deze stad op grond van het volgende. De stedenbouwkundige schaal wordt daar gerespecteerd en als iemand het waagt daarvan af te wijken hebben ze de guillotine mede uitgevonden voor het laten rollen van de koppen van de stedenbouwkundigen. Maar Arnhem de wijk Plattenburg wordt opgezadeld met een megalomaan project door mevrouw de wethouder van Groenlinks maar zich gedraagt als Groenrechts met het in de kaart spelen van de projectontwikkelaars. Laat een herstelplan ontwikkelen voor de wijk Plattenburg waarbij recht gedaan wordt aan de Schaapsdrift e/o waarbij een evenwichtige herontwikkeling plaats vindt voor het gebied van de bedrijven en het o zo noodzakelijke verpleegtehuis Vreedenhoff welke helaas gevestigd is in een door de tijd achterhaald gebouw. Kortom red de wijk Plattenburg en daarmee het karakter van Arnhem.

67. Beantwoording hoogte en dichtheid

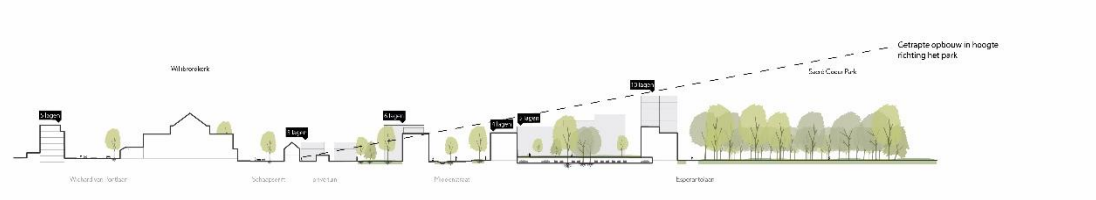
De verschillende vragen over hoogte en dichtheid gaan vooral over de drie accenten die in de stedenbouwkundige verbeelding (de mogelijke invulling) uitwerking de tien lagen hoogte aanraken. In de gebiedsvisie wordt er ruimte geboden om de hoogte op te bouwen richting het park Sacré Coeur. Dat gaat trapsgewijs. Het is absoluut niet de bedoeling dat de gemiddelde bouwhoogte 10 lagen wordt, het gaat om een aantal accenten waarvoor wij stedenbouwkundig de ruimte zien.

Er is onderzocht (zie doorsnede) dat met een trapsgewijze opbouw in hoogte het mogelijk is om van drie naar maximaal tien lagen hoogte te kunnen gaan, zonder dat dit het beeld vanaf de Schaapsdrift domineert. Daarnaast stelt de visie voor om naast die opbouw in hoogte ook langzaam op te bouwen in schaal en maat van de bebouwing. Dat betekent kleinere panden rondom de Schaapsdrift en grotere panden richting Park Sacré Coeur. Net als in de huidige situatie ook al gebeurt.

Er zijn zorgen dat het nieuw te bouwen Innoforte-complex de privacy van de bewoners schaadt. Er zou te hoog en te dicht op hen wordt gebouwd. In de verdere uitwerking van de plannen moet hier inderdaad rekening mee worden gehouden. In de visie is een hoogte oplopend van 3 naar maximaal 5 lagen bedacht. Hiermee worden in deze visie dus al beperkte voorwaarden voor de uitwerking meegegeven.



Huidig profiel



Voorstel plan met opbouw in hoogte

Geen extreme hoogte accenten voor Arnhem

In de omgeving (winkelcentrum Presikhaaf) staan meerdere flats van 9 lagen, en in de omgeving van het AKZO-terrein en Presikhaaf hoogbouwaccenten van 18–20 lagen hoog (65 meter). Het aanwezige zorgcomplex heeft een deel van 7 lagen en een klein accent bij de entree van 8 lagen. Tegen het park staat een appartementengebouw van 6 lagen. Bebouwing van 10 lagen is inderdaad hoger dan de directe omgeving, maar het is voor Arnhem geen extreme toevoeging.



Innoforte complex - Links het 7-lagen deel en op de voor grond de entree met extra opbouw.

In de vervolgfase, het stedenbouwkundig plan, kan er van deze maximale hoogte afgeweken worden.

Om hoogte accenten, maximaal 10 lagen, mogelijk te maken, bieden het park en de twee groene lopers extra openbare ruimte en breedte voor een aantal extra verdiepingen. Door hogere panden te maken voor wonen, blijven de woningen betaalbaarder, wat de grote opgave is voor Arnhem. Voor alle bebouwing boven de 8 lagen zien wij graag dat een Hoogte Effecten Rapportage (HER) wordt uitgevoerd. Hiermee wordt onderzocht wat de gevolgen zijn voor schaduw, wind en/of geluidshinder. Dit wordt verder meegewogen in het stedenbouwkundige plan.

Er zijn twijfels dat de dichtheid en de hoogte van de bebouwing de leefbaarheid van de buurt onder druk zet. In de gebiedsvisie worden dan ook thema's toegevoegd die juist de leefbaarheid van de buurt vergroten. Zoals levendige bedrijvigheid, entrees en transparante gevels op de begane grond etc. Die zorgen voor ogen op straat en daarmee meer sociale veiligheid. Vergroenen voor betere klimaatadaptatie; schaduwwerking (koelte) en waterberging.

Bij het station wordt een uitzondering voorgesteld die afwijkt van de trapsgewijze opbouw in hoogte en grootte. Meer toelichting hierover vindt u onder de beantwoording van vraag nummer 4 over de stationsomgeving als entree.

68. Terugkeer ondernemers

Zorgen over terugkeer van ondernemers. Kunnen ze dat wel betalen?

68. Beantwoording terugkeer ondernemers

Zie voor een uitgebreider antwoord over de ondernemers vraag nummer 56

69. Tuinstede

- Wat mij opviel in uw gebiedsvisie is dat de cijfers rooskleuriger worden voorgesteld dan ze in werkelijkheid zijn. 24 panden worden gesloopt, over de rest, 48 woningen, wordt licht gesproken over verhuizingen. Ik bedoel het complex Tuinstede dat in uw visie ook tegen de vlakte gaat. Daarmee kom je uit op 72 woningen in plaats van 24. Mooier kunnen we het niet maken. Tuinstede , waar zoveel senioren op leeftijd hun rustige oude dag dachten door te brengen. Tijdens bijeenkomsten met bewoners in juli afgelopen zomer in de HAN werd vaak gesproken over de menselijke maat en het dorpse karakter van de buurt. Ik mis in dit concept die menselijke maat. Nu komen er 450 woningen in de vorm van woontorens op dit relatief kleine gebied. Het is niet redelijk dat deze buurt moet opdraaien voor de woningnood in Arnhem. Natuurlijk hebben bewoners niks tegen ontwikkeling op het bedrijven terrein maar met redelijke getallen. En daarbij zijn we altijd uitgegaan van het laten staan van goede woningen. Groot is dan ook de ontsteltenis bij het vernemen van sloop van 72 panden. De hoogte van de bebouwing sluit niet aan op de bebouwing die er nu staat. Als eerste de toren van 30 meter hoog die gepland staat bij het station. De huizen aan het begin van de Schaapsdrift komen daardoor volledig in de schaduw te liggen, zonnepalen op de daken die er nu liggen zullen niks meer opleveren. Zijn we dan duurzaam bezig? Er wordt gesproken over hittestress. Door zoveel bakstenen neer te leggen zal die hittestress er niet minder op worden maar juist meer. Zelfs het plaatsen van extra bomen zal niet voldoende zijn, een druppel op een gloeiende plaat.
- Waar gaat Tuinstede (48 stuks) naartoe? Die krijgen gelegenheid om gefaseerd naar nieuwe woningen te gaan.

69. Beantwoording Tuinstede

De 48 sociale woningen die Tuinstede zouden vervangen, zullen bij voorkeur gebouwd zijn voordat Tuinstede gesloopt wordt. Waar dat precies zal zijn wordt in de volgende fase verder uitegwerkt. Dan maken we het stedenbouwkundig plan. Meer hierover leest u ook in de antwoorden onder de vragen 31 t/m 38 van een bewoner van Tuinstede en van Vivare.

70. Plattenburg

- In Plattenburg heerst angst dat ze de volgende wijk zijn waar gesloopt gaat worden.
- Kan het gebouwtje tegenover de Eleonorastraat niet 1/4 gedraaid worden?

70. Beantwoording Plattenburg

Er zijn zorgen dat Plattenburg na Schaapsdrift e.o. de volgende wijk is waar gesloopt gaat worden. Plattenburg, gelegen te westen van de Wichard van Pontlaan, heeft in de omgevingsvisie en het ontwikkelperspectief voor de Spoorzone geen specifieke status. Voor Plattenburg ten westen van de Wichard van Pontlaan is geen grootschalige woningbouw voorzien. Alleen kleinschalige initiatieven die via het reguliere ruimtelijke ordeningsproces worden behandeld. Voor de zorgen rond Plattenburg is dus geen aanleiding.
Over de positie van de bebouwing willen we aangeven dat alleen de bouwvlekken vastgelegd zijn in de visie. De bebouwing van de maquette is een mogelijke invulling. Pas in de volgende fase, de stedenbouwkundige uitwerking, wordt de bebouwing verder bepaald.

71. Schaapsdrift

- 2 lagen + kap ook achter de Schaapsdrift
- Meer behoud van bestaande woningen: Schaapsdrift 47 - 49 en de oude Stoomwasserij
- Originele identiteit Schaapsdrift/karakter laten terug komen.
- Achter [redacted] huizen Schaapsdrift 1 tm 9 is recht van overpad. Dit zie ik niet terug op de gebiedsvisie

71. Beantwoording Schaapsdrift:

Veel van deze vragen zijn al uitgebreider beantwoord onder de punten 1 t/m 7. Er zijn zorgen dat de Schaapsdrift het karakter van kleinschaligheid en diversiteit niet zal behouden. Daarom hebben we in de gebiedsvisie ook voorzien dat nieuwe bebouwing aan de Schaapsdrift moet aansluiten bij het bestaande karakter. In maat, grootte en positie. Hierdoor draagt de bebouwing bij aan het kleinschalige karakter en is het individuele huis herkenbaar. De vergroening aan de oostzijde van de straat weerspiegelt de vroegere loop van de beek. De stationsomgeving is hierop een uitzondering. Het recht van overpad zal zeker worden meegenomen in de verdere uitwerking in de volgende fase: het stedenbouwkundig plan.

72. Wichard van Pontlaan (doorsteek)

- Dat de Wichard van Pontlaan wordt doorgetrokken naar de Velperweg
- Kan de Wichard van Pontlaan niet worden doorgetrokken naar de Velperweg waardoor de Oude Velperweg niet meer nodig is voor de wijkontsluiting?

72. Beantwoording Wichard van Pontlaan (doorsteek):

Er wordt gevraag of wij een nagelaten verbetering uit het verleden zouden kunnen oplossen door de doorsteek voor autoverkeer van de Wichard van Pontlaan naar de Velperweg nu wel aan te leggen. Hierdoor is dan de Oude Velperweg als doorgaande route niet meer nodig. Nadeel van deze oplossing is dat er dan meer ruimte gemaakt moet worden en dus er meer

woningen niet kunnen blijven bestaan. Dit is niet logisch omdat met het ontwerp van de renaissance van de Velperweg er een goede oplossing is gevonden voor het kruispunt Oude Velperweg, Velperweg en de Huijghenslaan.

73. Stationsomgeving

- Geen twee fietspaden onder het viaduct van Laan van Presikhaaf
- Geen verkeerslus op stationplein, dit levert overlast op
- Leefbaarheid stationstraat te druk + te weinig op straat
- Stationsplein: te druk en dus geen plek voor een rustig terras. Liever terras op het Beekplein. Dit is misschien een oplossing voor het huidige probleem.
- Overkapping station goed plan
- Extra opgang
- Stationsplein: behoud 2 extra woningen door gebouw geen knik te geven. Stationsplein te groot in relatie met station.
- Ik vind het fijn als het opgeknapt wordt, zeker langs het spoor.
- Geen wandelroute over het spoor: is te dicht op de heemtuin
- Knik uit het gebouw -> behoud 2 extra woningen
- Dan het stationsgebied . Pro rail zal de damwanden vervangen in 2025 maar daarna zijn er geen plannen om halte Presikhaaf verder te ontwikkelen. Waarom dan een parkeergarage bouwen in een autoluwe buurt? Het is toch de bedoeling dat er meer gefietst en gewandeld wordt in uw visie? De studenten die gebruik maken van dit station komen hier niet heen met de auto. In Plattenburg liggen veel huizen met tuinen aan het spoor. Wil je criminaliteit voorkomen in de toekomst ga dan geen parkeergarage bouwen langs het spoor, maar laat beide helften van Plattenburg meer op elkaar lijken door laagbouw langs het spoor.

73. Beantwoording Stationsomgeving:

Bij het antwoord nummer 2 is uitgebreid ingegaan op de stationsomgeving. Kortgezegd: de Eleonorastraat en het plein moeten breder worden dan nu het geval is. Anders is er niet voldoende veilige ruimte voor de verschillende verkeersstromen. Uitgebreider antwoord op de vragen over ProRail en het station Presikhaaf leest u terug bij vraag nummer 12 tot en met 20.

74. Groen en water

- Aansluiten beplanting Sacre Coeur
- Kan een deel van de beek die nu bovengronds ligt aan de achtertuinen niet behouden blijven? En pas later aansluiten op de Middenstraat?
- De beek weer bovengronds is leuk. Dan wel graag met begroeiing dus geen kanaaltje. (overigens ben ik van mening dat de bronnen wat gedempt kunnen worden. Grondwater loopt zo te veel, ongebruikt in IJssel of Rijn)
- Casimir state: ik maak mij zorgen over de oude bomen die op het hele terrein staan. Nieuwe aanplant is pas na 20 tot 40 jaar een echte boom die schaduw geeft.

74. Beantwoording groen en water

Er is de wens geuit om de beek in de achtertuinen van het noordelijke deel van de Schaapsdrift te laten lopen. In de gebiedsvisie is er een duidelijke wens om de beek boven water te halen en dit te doen in de Middenstraat. Dit is voor de afwatering, continuïteit en zichtbaarheid de meest logische keuze. De precieze ligging van de beek is echter nog niet definitief vastgesteld. Het doel is om een groene omgeving te creëren met beplanting en zeker geen kanaal. In de vervolgfase (het stedenbouwkundig plan) zal de definitieve loop

van de beek verder worden uitgewerkt en kan deze mogelijk (deels) in achter de tuinen blijven liggen. In de vervolgfase kijken we hoe we de huidige bomen in het ontwerp kunnen passen dit noemen we natuurinclusief ontwerpen.

75. parkeren en fietsen

- Genoeg groen op parkeerdekken om tuin aan te leggen.
- Voorkom snelfietsen e.d. in het park
- Niet betaald parkeren
- Rekening houden met extra parkeerplaatsen ivm elektrische auto's
- Er is een veilige fietsenstalling nodig bij de woningen. Fietsparkeren moet zo dicht mogelijk bij de woningen (voordeur) mensen kiezen altijd voor gemak. Fiets (e-bike) in open boxen voelt niet veilig genoeg.
- Auto parkeerplaatsen weg van de Schaapsdrift levert een te grote parkeerdruk -> Schaapsdrift helemaal parkeerplaats vrij
- Auto's naar garage levert extra verkeersbewegingen op.
- Fietspad rond flat Sacre Coeur heeft tot gevolg tot nog meefietsen in park Sacre Coeur en dat mag niet.
- Gevaarlijke kruising snelfiets pad met de Laan van Presikhaaf.

75. Beantwoording parkeren en fietsen

Meerdere reacties gaan over de zorg voor fietsen in het park, fietsparkeren en de fietsveiligheid in het algemeen. In de gebiedsvisie wordt hier deels antwoord op gegeven. Hieronder verduidelijken we dit graag.

Gebiedsvisie Hoofdstuk 4:

“Het stimuleren van fietsgebruik is een prioriteit. De buurt ligt gunstig ten opzichte van het stadscentrum (<10min fietsen), park Presikhaaf en het winkelcentrum Presikhaaf. Verbeterde fietsroutes worden aangelegd, de Schaapsdrift wordt veel meer ingericht als fietsstraat waar de auto te gas is en er komt een fiets- en voetpad op de Esperantolaan. Gezamenlijke fietsenstallingen met fietsparkeernormen (verplicht aantal fietsplekken per gebouw) worden voorgeschreven voor ontwikkelende partijen. Dit helpt de buurt te transformeren naar een buurt waar alles binnen fiets- en loopafstand bereikbaar is.”

Toevoeging:

De fietsen krijgen een parkeerplek binnen de nieuwbouw en niet op straat. In de nieuwbouw willen we een koppeling met de interne lift of trap. Zo biedt het gemak worden ‘zwerffietsen’ zo veel mogelijk voorkomen. Fietsen in het Sacré Coeur is geen onderdeel van de visie. De auto gaat uit de Esperantolaan en dit wordt een fiets- en wandelpad. Dat maakt de overgang naar het park zo groen mogelijk. Om het fiets- en wandelpad goed te verbinden met onder andere het station, willen we dit pad om Casimir State en het Sacré Coeurgebouw heen leiden. Zodat niet alle fietsers door het ‘hof’ komen. Hoe dit precies vorm gaat krijgen wordt in de volgende fase (het stedenbouwkundig plan) uitgewerkt. Daarbij nemen we deze binnengekomen reactie mee.

76. Aantallen in de Verwervingen

- Niet 25 woningen maar 70 woningen. Foei gemeente Arnhem er ligt een amendement

76. Beantwoording verwervingen

De optelling klopt, maar werkt niet helemaal hetzelfde. Vivare is verplicht om voor hun woningen alternatieve woonruimte te verzorgen. Daarom zijn deze woonaantallen uit de totalen gehaald. Ze komen immers in dezelfde aantallen terug. Dit geldt ook voor de 180 zorgwoningen van Innoforte.

77. Overige opmerkingen

- De plannen die ik gezien heb zien er TOP uit.

78. Veiligheid van de nieuwe fietsoversteek bij de Laan van Presikhaaf.

“De gemeente Arnhem ontwikkelt een Duurzaam Mobiliteitsbeleid, waarbij de voetganger op 1 gezet wordt, de fietser op 2 en het openbaar vervoer op 3. In de stad doet de auto een stapje terug, om de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de stad en de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers te verbeteren. En om ruimte te creëren voor meer groen. Het past in dat kader dat fietsers op steeds meer plaatsen voorrang krijgen op autoverkeer, zodat Arnhemmers en bezoekers de stad vlot en comfortabel op de fiets kunnen bereiken. Door de fietser op steeds meer plekken voorrang te geven wordt het aantrekkelijker om op de fiets naar de stad te gaan en de auto te laten staan. We doen dat door comfortabele, doorgaande fietsroutes aan te leggen. Deze routes zijn voldoende breed, vlak geasfalteerd en hebben zo weinig mogelijk scherpe bochten. En de fietser krijgt dus op zo veel mogelijk plaatsen voorrang bij het kruisen van autoverkeer. De fietsroute via de Ruitenberglaan en Amerstraat is zo’n doorgaande route. Met de doortrekking vanaf de Lange Water langs het spoor naar Velp wordt de route ook aantrekkelijk voor bezoekers uit Velp.

Uiteraard is de veiligheid van fietsers en overige verkeersdeelnemers een randvoorwaarde voor het omdraaien van de voorrang. Om die reden hebben we in de Laan van Presikhaaf en Wichard van Pontlaan 3 verkeersdrempels aangelegd en brengen we de snelheid terug van 50 naar 30 km/u. Daarnaast zijn aanvullende borden geplaatst, waardoor de fietsoversteek beter op zal vallen. Een dergelijke verandering als het wijzigen van de voorrangssituatie heeft altijd enige gewenningstijd nodig. Gedurende die periode (gebruikelijk 3 tot 6 maanden) plaatsen we extra (gele) borden, om weggebruikers te attenderen op de gewijzigde situatie. In het geval van Laan van Presikhaaf en Lange Water plaatsen we extra grote, extra opvallende tijdelijke borden, omdat dit de eerste locaties in Arnhem zijn waar de snelheid van het autoverkeer verlaagd wordt om de voorrang op een veilige manier te kunnen wijzigen, ten gunste van de fietser (en voetganger). Ook wordt er een monitoringsplan ingezet, zodat we, indien nodig, doelgerichte maatregelen kunnen treffen.”
De monitoring bestaat uit tellingen van auto- en fietsverkeer en uit observaties van verkeersgedrag bij de fietsoversteek, zowel vóór de reconstructie (juni/ juli) als erna (november). Tevens wordt in november een verkeersveiligheidsaudit uitgevoerd (fase 4, na openstelling), door onafhankelijke, gecertificeerde auditoren. Hierbij beoordelen de auditoren het verkeersgedrag en leggen daarbij risicovolle gedragingen vast, tezamen met (mogelijke) oorzaken door infrastructurele gebreken.
De monitoring richt zich met name op evaluatie van de verkeersveiligheid, maar biedt tevens input voor het beoordelen van de verkeersafwikkeling. Naar verwachting zal het monitoringsrapport eind december kunnen worden aangeboden aan de verantwoordelijk wethouder Mobiliteit.

Stappenplan sociaal maatwerk

Datum : Dinsdag 28 november 2023

Betreft : Stappenplan sociaal maatwerk

De consequenties vanuit de gebiedsvisie zijn voor eigenaren, huurders en gebruikers van panden in Schaapsdrift e.o. die niet behouden blijven groot. Het college vindt het belangrijk om hen maatwerk te bieden, waarbij de oplossing centraal staat. Om hier invulling aan te kunnen geven, heeft het college ervoor gekozen dit ‘Stappenplan sociaal maatwerk’ op te stellen. Dit stappenplan beschrijft hoe wij het gesprek gaan voeren met eigenaren van woningen, bedrijfspanden, hun huurders, als ook ondernemers, na het vaststellen van de gebiedsvisie over (onder andere) mogelijkheden om terug te keren in het gebied.

Laat voorop staan dat we nog heel vroeg in het proces zijn en er nog veel stappen voor ons liggen alvorens we tot de realisatie van de plannen uit de gebiedsvisie over kunnen gaan. Dat gaat niet over weken of maanden, maar over jaren. We willen met alle betrokkenen persoonlijk in gesprek om tot overeenstemming te komen. De persoonlijke situatie van betrokkenen is daarmee de basis van de gesprekken.

De raad heeft in amendement 23A13 besloten dat huidige bewoners die dat wensen in gesprek kunnen met de gemeente over de mogelijkheden om met voorrang binnen het plan terug te keren. Daarnaast heeft de raad op 1 juni 2022 motie 22M64 aangenomen, waarin het college wordt gevraagd met bewoners het gesprek te voeren over mogelijkheden om binnen het plan terug te keren. Tot slot heeft het college (bij monde van wethouder Bouwkamp) tijdens de raadsbehandeling over de startnotitie Schaapsdrift op 10 mei 2023 toegezegd met bewoners in gesprek te treden over nadere invulling van een mogelijk om terug te keren in het gebied. Deze punten uit het amendement, de motie en de toezegging worden meegenomen in de persoonlijke gesprekken met eigenaren en huurders nadat de gebiedsvisie is vastgesteld. In dit gesprek zullen we ook uitleg geven over de wettelijke schadevergoedingen en waar mogelijk maatwerk leveren afhankelijk van de individuele situatie.

Huurders van Innoforte en Vivare
Dit geldt ook voor de huurders van de zorgwoningen van Innoforte en Vivare. Innoforte en Vivare zullen de gesprekken met deze bewoners zelf oppakken. Het is daarbij de bedoeling dat de bewoners van Vreedenhoff en Vivare het liefst maar een keer hoeven te verhuizen.

In de gesprekken gaan we eerst gedetailleerder in op alle mogelijkheden die er zijn, bijvoorbeeld (maar niet beperkt tot) een mogelijke voorkeur om in de wijk te blijven. Wij inventariseren persoonlijke wensen, nemen alle aangedragen oplossingen mee. Binnen de kaders van de wet, staan we overal voor open. Het gemeentelijke vastgoed in de wijk kan daar desgewenst eventueel een rol in spelen. De bewoners, eigenaren, huurders en ondernemers kunnen uiteraard tijdens deze gesprekken gebruik maken van hun eigen adviseurs.

Na de eerste verkennende gesprekken zullen we de oplossingsrichting per betrokkene in overleg verder onderzoeken en uitwerken. Vanzelfsprekend kan deze richting van persoon tot persoon verschillen. En nemen we de tijd om de benodigde stappen goed en zorgvuldig samen met de betrokkene te doorlopen.

Planning op hoofdlijnen (in geval van raadsbesluit gebiedsvisie):

2024	start gesprekken met bewoners, eigenaren, huurders en ondernemers
2024 – **2025**	uitwerken visie tot omgevingsplan Schaapsdrift e.o.
Herfst 2025 of later	Voorbereiding start uitvoering als alle procedures op tijd worden doorlopen

Pas na het vaststellen van het omgevingsplan door de gemeenteraad (en het daarna onherroepelijk worden van het omgevingsplan) is het definitief dat de grond nodig is bij het opnieuw inrichten van de wijk. Desalniettemin zetten wij erop in om zo snel als mogelijk met alle betrokkenen in gesprek te gaan. Hoe eerder we met gesprekken kunnen beginnen, hoe meer mogelijkheden er zijn.

We zijn zeer terughoudend om de raad te vragen over te gaan tot onteigening zoals ook door de raad zelf gevraagd is in motie 22M64. Tegelijkertijd kent ook dit traject 2 fases. De eerste fase, minnelijke verwerving ter voorkoming van onteigening, hebben we hierboven uitvoerig beschreven. Komen wij er in de gesprekken niet uit, dan pas zal de gemeente de stap zetten naar onteigening, conform de aanvullingswet grondeigendom Omgevingswet.

Organisatie

Deze aanpak kost tijd en capaciteit. Een gemeentelijke verwerver zal als aanspreekpunt dienen. Deze persoon heeft de ruimte en tijd om met iedereen persoonlijk in gesprek te gaan. Ook neemt deze persoon deel aan het projectteam Schaapsdrift e.o. om ook binnen de planontwikkeling naar oplossingen te kunnen zoeken.

INTENTIEOVEREENKOMST VREEDENHOFF

Partijen:

1) de stichting **Stichting Innoforte**, statutair gevestigd te (6881 TA) Velp, kantoorhoudende te (6881 TA), aldaar kantoorhoudende aan de Hoofdstraat 1, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 09141342, ten deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevr. S. van der Lyke, bestuurder, hierna te noemen: 'Innoforte';

2) de publiekrechtelijke rechtspersoon **Gemeente Arnhem**, statutair gevestigd te (6811 DG) Arnhem, aldaar kantoorhoudende aan de Koningstraat 38, ingeschreven in het handelsregister van de Kamer van Koophandel onder nummer 09214908, te deze rechtsgeldig vertegenwoordigd door mevrouw drs. E.W.M. van der Graaf-Peerenboom, clustermanager Gebiedsrealisatie en Vastgoed, daartoe bevoegd op grond van het door de burgemeester en het college van burgemeester en wethouders op 26 november 2019 genomen algemeen mandaat-, volmacht-, en machtigingsbesluit gemeente Arnhem 2020, zaaknummer 421195, het algemeen ondermandaat- ondervolmacht- en ondermachtigingsbesluit gemeentesecretaris gemeente Arnhem 2020 d.d. 27 november 2019, zaaknummer 421939, hierna te noemen: "Gemeente"-,

Innoforte en Gemeente hierna gezamenlijk te noemen "partijen"

<u>Nemen het volgende in aanmerking:</u>

a) Gemeente en Innoforte spreken met elkaar uit dat zij samen willen werken aan een kwalitatieve versterking van de wijk Schaapsdrift en de plek van Vreedenhoff en Nijenstede in deze wijk.
b) Innoforte is in de wijk Schaapsdrift eigenaar van een tweetal zorggebouwen, te weten Vreedenhoff en Nijenstede. Innoforte spreekt uit dat Vreedenhoff in de huidige vorm niet meer voldoet aan de zorginhoudelijke en vastgoed technische eisen van deze tijd. Innoforte wenst dat de zorg die geboden wordt vanuit de locatie Vreedenhoff in de wijk behouden blijft. Innoforte heeft in dat kader een onderzoek gestart naar de realisatie van een toekomstbestendig én betaalbare exploitatie van Vreedenhoff.
c) Gemeente spreekt uit dat zij een toekomstbestendige wijk willen maken van Schaapsdrift, waarin de huidige bewoners inclusief de bewoners van Innoforte voorop staan in de ontwikkeling van de wijk. Gemeente spreekt uit dat zij de zorg die Innoforte biedt aan haar cliënten van toegevoegde waarde vindt voor de stad en de wijk Schaapsdrift.
d) Innoforte en de Gemeente hebben een sterke voorkeur voor nieuwbouw van Vreedenhoff, maar Innoforte sluit een renovatie van Vreedenhoff om haar moverende redenen niet uit. Gemeente is hiermee bekend. Partijen streven ernaar de planontwikkeling op elkaar af te stemmen.
e) Innoforte geeft aan dat in de afweging voor renovatie óf nieuwbouw de financiële afweging naast de zorginhoudelijke afweging moet worden gemaakt, wat bepalend gaat zijn voor de uiteindelijke keuze voor nieuwbouw of renovatie.
f) Gemeente heeft vanuit de bovenomschreven belangen van Innoforte in het stedenbouwkundig ontwerp een gebied aangegeven waar Innoforte haar planontwikkeling zoveel als mogelijk op eigen grond kan vormgeven. Daarbij is voor Innoforte van belang dat de ontwikkeling een korte

doorlooptijd heeft, mede met oog op het beperken van overlast voor haar bewoners, medewerkers en andere betrokkenen.

g) De gemeente zich zal inspannen om de eventueel benodigde gronden voor de nieuwbouw van Vreedenhoff te verwerven.
h) Partijen wensen de gemaakte afspraken in deze intentieovereenkomst vast te leggen.

<u>Komen het volgende overeen</u>

1) Gemeente en Innoforte gaan gezamenlijk optrekken in de uitwerking van de plannen en zullen hierin bovenstaande belangen als uitgangspunt nemen.
2) Gemeente en Innoforte nemen 6 maanden de tijd om vanuit bovenstaande afspraken en belangen tot een uitwerking te komen, waarbij:
   a) Gemeente in overleg treedt met Innoforte teneinde in gezamenlijkheid een ontwikkelkader voor de nieuwbouw van Vreedenhoff vorm te geven als uitwerking van de gebiedsvisie.
   b) Innoforte uiterlijk in januari 2024 de keuze maakt voor nieuwbouw of renovatie van Vreedenhoff ten behoeve van +/- 180 cliënten, dagbesteding en ontmoeting in de breedste zin van het woord.
   c) Gemeente de gebiedsvisie ter besluitvorming aan de gemeenteraad voorlegt in november 2023.
   d) Gemeente in de eerste helft van 2024 voorbereidingen treft om te komen tot een omgevingsplan waarin de keuze van Innoforte geborgd wordt;
   e) De financiële afspraken tussen de Gemeente en Innoforte worden uitgewerkt om vast te leggen in een vervolgovereenkomst uiterlijk maart 2024.
   f) Innoforte gehouden blijft aan de richtlijnen van College sanering Zorginstellingen bij vervreemding van haar eigendommen. Voor de realisatie van sociale huurwoningen is daarbij de doelgroepenverordening van Gemeente ook van toepassing.
   g) Innoforte en Gemeente met elkaar de voor Vreedenhoff benodigde parkeervoorzieningen verkennen, als onderdeel van de financiële afspraken en passend binnen de gebiedsvisie.
   h) Innoforte en gemeente voeren de benodigde werkzaamheden voor eigen rekening en risico uit.
3) Deze intentieovereenkomst eindigt van rechtswege indien na deze 6 maanden na ondertekening van deze overeenkomst geen vervolgafspraken zijn gemaakt, tenzij partijen anders overeenkomen.
4) Innoforte behoudt haar strategische vrijheid om richtlijnen op te stellen voor de toewijzing van nieuw te ontwikkelen woonruimte op haar toekomstige gebouw, mede met oog op het voorkomen van overlast-gevende situaties die de kwaliteit van zorg kunnen aantasten.

Aldus overeengekomen en getekend in tweevoud,

Op ....17 November.....2023

Innoforte

.....

Mevrouw S. van der Lyke

De gemeente

.....

Mevrouw E.W.M. van der Graaf-Peerenboom

Deelnemers rondetafelgesprek (vanaf ca. 20.00-20.15)

1	Van den Bogaerdt	Namens verschillende ondernemers in het gebied
2	Peter Donders	Namens complex Casimir State
3	Ronny Rouwenhorst	Namens de wijkvereniging behoud schaapsdrift en omstreken
4	Angelique Jansen	Bewoner schaapsdrift
5	Frans Damen	Ondenemer en bewoner van een bedrijfsobject aan de Velperweg
6	Liesbeth Kruijsen	
7	Jurgen Jansen	Bewoner schaapsdrift
8	Jan Willem van der Eijk	
9	Stefani Hilferink	Innoforte

Inbreng Karla Meijers, bewoner Tuinstede op de inspreekavond 13 december 2023

Door de korte voorbereidingstijd voel ik me, als burger van Arnhem en bovenal als bewoner van het gebouw Tuinstede enorm onder druk gezet. Mijn wantrouwen naar de overheid is groot en om vanuit de gemeente vorige week geïnformeerd te worden dat er op 13 december in de gemeenteraad een bijeenkomst er tussen wordt gepropt waarop burgers kunnen inspreken helpt daar geenszins aan bij. Ik heb het gevoel dat besluiten er doorheen gejast gaan worden. Met stoom en kokend water. Daarnaast valt het me iedere keer op dat belangrijke informatie vaak op vrijdagmiddag rond 17.30 wordt verstuurd; mensen krijgen stukken toegestuurd en/of informatie die voor hen gepaard kunnen gaan met grote emoties net voor het weekend te slikken en kunnen vervolgens met prangende vragen nergens meer terecht want het ambtelijk apparaat heeft ondertussen de deuren gesloten voor een fijn weekend…….Of we krijgen een paar uur vooraf te horen dat je huis onder je kont vandaan wordt getrokken….

Ik weet dat voor veel bewoners van de Schaapsdrift de plannen van de gemeente en de WVG op hun huizen al bijna anderhalf jaar bij hen voor heftige emoties zorgt. Ikzelf was gewoon veel te naïef. Ik heb heel lang gedacht dat het om de Schaapsdrift e.o. ging en dat Tuinstede daar niet eens bij hoorde. En als je dan een woningbouwcooperatie zoals Vivare hebt, die haar bewoners pas in juli 2023 voor het eerst , wat informatie verschaft en zich duidelijk op het standpunt stelt dat zolang Innoforte nog niets heeft besloten het geen zin heeft om bewoners goed geïnformeerd te maken, dan komt de concept-gebiedsvisie, waar het gebouw Tuinstede op is weggevaagd, als een enorme schok. Mijn bestaan schudt in ieder geval op haar grondvesten. Ik verwijt de ontwikkelaars van de plannen, de wethouder, de ambtenaren die er bij betrokken zijn dat ze ons de bewoners heel lang niet hebben mee genomen in de plannen en ons niet veel actiever hebben betrokken bij wat er boven ons hoofd kwam te hangen. De ambtenaren hadden de schildpadhouding van Vivare in een eerder stadium moeten doorbreken en eisen dat de bewoners van Tuinstede zouden worden meegenomen in de ontwikkeling van de plannen. Ook al waren het maar de sociale huurwoningen i.p.v. koopwoningen. De bewoners van Tuinstede hebben zich de afgelopen anderhalf niet georganiseerd, hebben niet eens een bewonerscommissie. Wij, bewoners van Tuinstede werden tot nu toe niet betrokken bij de plannen. Ons werd niets gevraagd. 48 sociale huurwoningen voor ouderen die voornamelijk variëren in de leeftijd tussen de 80- en de 100 jaar en bovendien een medische indicatie hebben worden in deze plannen verdreven, gewoon weggevaagd, hun huis, hun thuis, wordt opgeofferd voor het belang van anderen. Ik heb 4 avonden bijgewoond in juni 2023. Op 2 avonden was alleen ik er vanuit Tuinstede, op de laatste 2 andere avonden was er 1 persoon meer. De stedenbouwkundige vroeg ons niet om ideeën, om onze visie… Is niet bij ons langs gekomen. Maar trok de laatste avond grote groene golven op het whiteboard. Grote groene golven, dwars door mijn gebouw Tuinstede. Om de Schaapsdrift te verbinden met het park Sacre Cooeur. Aan de overkant bij de oude Velperweg ligt het fantastische park Angerenstijn. Aan het einde van de Schaapsdrift aan de tegengestelde kant begint het grote park Presikhaa. Nee hoor dat is allemaal niet goed genoeg er moet ook nog een grote groene golf waarmee Tuinstede wordt weggevaagd. Mijn ‘**Thuisstede’ wordt weggevaagd. Pas toen eind juli viel voor mij het kwartje. Gelijk met mijn thuis.**

De hoeveelheid stress die op mij afkomt, de zorgen over mijn toekomst, waar ik eventueel gedwongen word naar toe te verhuizen is afschuwelijk. De mensen die deze plannen hebben gemaakt, het gebouw Tuinstede van de kaart hebben geveegd zullen er geen nacht minder om slapen, maar zorgen bij mij nu al voor vele slapeloze nachten……. En ja, alles is relatief. Ik woon gelukkig niet in Gaza en ik hoef ook niet onder een brug te slapen…. Maar mijn huis is mijn veilige plek waar ik ben geworteld, van waaruit ik de wereld tegemoet treed. Die plek wil ik niet verliezen.

Als Rotterdammer, die van dichtbij heeft meegemaakt wat de sloop van sociale huurwoningen doet met mensen individueel en met de cohesie van een groep bewoners die uit elkaar wordt gerukt is gigantisch. En beloftes van mogen terugkeren, dat de oude bewoners met voorrang worden teruggeplaatst; weinig van die beloftes werden bewaarheid. Ik hou dan ook mijn hart vast voor ons, bewoners van het complex Tuinstede. Ouderen die al een bijzonder klein netwerk hebben, die welbewust hebben gekozen om te wonen in een rustige omgeving aan de rand van het park Sacre Coeur. Waar je de vogels hoort fluiten in het park. De rust die alleen een paar keer per uur wordt onderbroken door de Intercity of de sprinter maar waar ik zelfs het roodborstje in de struiken naast de spoorbaan niet meer bij zie opvliegen. Ik ben er ook aan gewend geraakt.

Vele partijen winnen bij die plannen in de concept gebiedsvisie. De gemeente kan noodzakelijke woningen toevoegen, Vivare kan haar sociale huurwoningenbestand uitbreiden met 30% maar de huidige bewoners hebben het nakijken. Zij mogen de komende maanden eerst nog in onzekerheid verkeren hoe het uiteindelijke plan wordt vorm gegeven, zij mogen vervolgens een paar jaar in een bouwput gaan wonen met alle afschuwelijke herrie en gigantische overlast die dat met zich meebrengt. Vervolgens kunnen de mensen die nog niet van of door de stress zijn overleden en zich de vanzelfsprekende grote huurverhoging die Vivare bij nieuw te bouwen sociale huurwoningen zal toepassen, eventueel nog kunnen permitteren, in een flatgebouw van 10 hoog terecht komen. Of je kijkt de laatste jaren van je leven tegen zo'n flatgebouw aan. Het idee dat andere mensen denken dat het een win-win concept is om 'verplicht' te moeten gaan mixen met mensen die in een andere fase in hun leven verkeren en er logischerwijs een ander levensritme op na houden staat mij enorm tegen.

Heel welbewust heb ik gekozen voor het gebouw Tuinstede, ik heb vooraf in wijken rondgereden, onderzoek gedaan. ik heb woningen bezichtigd en heel geduldig gewacht op de perfecte woning voor mij. Kleinschalig wonen voor 55-plussers met een medische indicatie. Tweehoog, niemand boven mijn hoofd, een balkon op het zuiden/zuidoosten en een groene wal die inkijk van andere mensen tegengaat. Ik ben er ongelooflijk blij en dankbaar voor dat ik hier oud mag worden en hopelijk nog lang mag blijven wonen. Misschien kunnen jullie je nu iets meer voorstellen wat deze pennenveeg met mij, als individuele bewoner, doet. Maar er zijn 48 woningen met ouderen in de laatste fase van hun leven. Die zitten er echt niet op te wachten dat hun leven omver wordt gegooid, die nog een keer moeten gaan verhuizen. Al het vertrouwde achter zich moeten laten. Ik gun mezelf in ieder geval rust. Gewoon RUST.

Van: J.H.W.Oostendorp
Verzonden: Wednesday, December 13, 2023
Aan: Willem Lammers
Onderwerp: Aanvullende reactie bewoners Sacre Coeur

Geachte heer Lammers,
Bijgevoegd een aanvullende reactie betreffende Sacre Coeur op de beantwoording van de gemeente op onze eerste reactie op de Gebiedsvisie van 24 oktober 2023.
In deze aanvullende reactie vragen we extra aandacht op ons verzoek de geplande impact op ons terrein (eigendom) zo snel mogelijk te verwijderen uit de plannen in verband met de impact op de waarde van onze appartementen.
Voor uw gemak hebben wij ook een kopie bijgevoegd van ons gedeelte van het beantwoordingsdocument, alsmede twee reeds eerder toegezonden plattegronden van ons terrein.
Ondergetekende is niet in de gelegenheid op de vergadering van woensdag in te spreken.
In verband met de urgentie verzoeken wij u onze aanvullende reactie aan de projectleider de heer Ronald Gubbens en de wethoudster mevrouw Bouwkamp door te sturen.
Met vriendelijke groeten,
Jan Oostendorp

231211 Vervolgreactie op Beantwoording Gemeente inzake Onze reactie op Gebiedsvisie van 24 oktober 2023

Sacré Coeur

Punten uit de reactie van Sacré Coeur en de beantwoording van de gemeente hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering.
Onze aanvullende reacties op de antwoorden van de gemeente zijn van hetzelfde nummer voorzien en onderstreept.

24. Beantwoording Wvg en de plangrens

> *"Het klopt dat Casimir State en het gebouw Sacré Coeur geen onderdeel van het gebied zijn waarop het voorkeursrecht (Wvg) rust. Wel liggen beide complexen binnen de plangrens van het ontwikkelgebied. Binnen dit gebied kunnen verbeteringen aan de openbare ruimte worden voorgesteld, als die belangrijk zijn voor het algemeen belang en het grotere geheel van de gebiedsvisie."*

24. Aanvullende reactie van de bewoners Sacré Coeur:

".....Binnen dit gebied kunnen verbeteringen aan de openbare ruimte worden voorgesteld,……"
Ons gebouw en terrein omvatten 4 kadastrale secties:

- Q06993 :middengedeelte waarop het gebouw zich bevindt
- Q07734 : een noordelijke strook voor de ingang
- Q07733 : een zuidelijke strook tegen het spoorterrein

Deze 3 kadastersecties zijn eigendom van de bewoners
Een vierde deel ligt een de oostzijde en is een strook aan het einde van Q07732,
het oorspronkelijke einde van de Esperantolaan. Dit gedeelte is afgescheiden en door de gemeente in bruikleen gegeven aan de bewoners van het Sacré Coeur complex.
In het plan zijn ingrepen voorzien op de secties die ons eigendom zijn. Dit zijn dus geen "verbeteringen aan de openbare ruimte", en zullen ook duidelijk impact hebben op de waarde van onze appartementen, te beginnen met de WOZ waarde per 1 januari 2024 en mogelijk met terugwerkende kracht op de WOZ waarde per 1 januari 2023 (effect op kosten 2024).
Er dient rekening te worden gehouden met verkoop van appartementen op korte termijn, mede gezien de leeftijd van veel bewoners.
Het is dus voor iedereen, ook de gemeente, van belang om de geplande ingrepen op ons terrein op zo kort mogelijke termijn uit het plan te verwijderen.

25. Beantwoording fietspad langs Sacré Coeur

> *"……Er is door u aandacht gevraagd voor de voorgestelde verbinding voor voetganger en fietser tussen Park Sacré Coeur en het woongebouw Sacré Coeur….".*

25. Aanvullende reactie van de bewoners Sacré Coeur:

Zoals reeds door ons vermeld is ons gebouw onderdeel van het park. Dit is door de gemeente als zodanig gedefinieerd. De voorgestelde verbinding loopt dus over de zuidkant (sectie Q07733), **een strook die ook eigendom is van de bewoners**. Op de Noordoosthoek zou dit fiets/voetgangerspad op enkele meters langs een inpandig terras lopen. Een fiets/wandelpad, dat in feite duidelijk in zicht komt van de bewoners van 11 appartementen, zou ook **aanzienlijk impact hebben op de waarde van onze appartementen.** De suggestie dat ook over dit pad calamiteiten verkeer mogelijk zal zijn, maakt het daar niet beter op.
Dit is dus een van de geplande ingrepen waarvoor wij verzoeken om deze op korte termijn uit het plan te verwijderen.

26. Beantwoording Passage over het spoor

> *"……U heeft zorgen over een spoor overgang of onderdoorgang…."*
> *"……Of deze verbinding er zal komen en waar en hoe, zoeken we verder uit in de vervolgfase…."*

26. Aanvullende reactie van de bewoners Sacré Coeur:
In aansluiting op onze aanvullende reacties op uw beantwoordingen 24, 25 en 27 :
Deze in het plan gesuggereerde mogelijke overgang heeft ook een directe impact op ons terrein. Wij verzoeken u om eerder genoemde redenen deze specifieke optie zo spoedig mogelijk uit het plan te verwijderen.

27. Beantwoording Bereikbaarheid woongebouw

> *"……In de gebiedsvisie is nog niet opgenomen hoe de herinrichting precies zal worden, behalve dat de in- en uitgang voor de auto verplaatst wordt (via de Esperantolaan). Daarmee verandert de entree van het gebouw niet en blijft het te voet en met de fiets vanuit het noorden bereikbaar……"*

27. Aanvullende reactie van de bewoners Sacré Coeur:
Handhaving van de entree van ons gebouw is uiteraard geen onderwerp van discussie.
Echter, verplaatsing van de in- en uitgang voor auto's en andere onmisbare voertuigen als vrachtwagens en hoogwerkers etc. van de noordkant (Esperantolaan/Ernst Casimirlaan) naar de zuidkant (via de Eleonarastraat) is niet mogelijk zonder ingrijpende veranderingen op het terrein, inclusief verplaatsing van aangelegde parkeerplaatsen die specifiek eigendom zijn van de bewoners. Ook de ruimte om dan met auto's en vrachtwagens te manoeuvreren is gewoon ontoereikend.
Ook dit plan zal **aanzienlijk impact hebben op de waarde van onze appartementen en is dus een van de geplande ingrepen waarvoor wij verzoeken om deze op korte termijn uit het plan te verwijderen.**

28. Beantwoording Inrichting Esperantolaan

> *"……Uitgangspunt is dat de Esperantolaan onderdeel wordt van de beleving van het park. En daar hoort de auto niet in thuis en dus ook geen oversteken met stoplichten en zebrapaden. In de visie is het dan een eis dat de Esperantolaan een fietspad met voetgangers wordt. Dus zonder bereikbaarheid van de auto……."*

Aanvullende reactie van de bewoners Sacré Coeur:
In aansluiting op onze aanvullende opmerkingen hiervoor zal het ons inziens **onvermijdelijk zijn om een beperkt gebruik van de Esperantolaan voor auto's en dienstverlenend verkeer, waaronder vrachtvervoer en hoogwerkers, toe te staan**. De frequentie zal laag zijn. Een ontwerp met een middenstrook van bijvoorbeeld 2,20 meter voor auto's is dan voldoende.
Stoplichten voor beveiliging van fietsers en voetgangers is bij die lage frequentie overbodig.
Echter, een lang fietspad over de hele Esperantolaan is aantrekkelijk voor te snel fietsen.
Voetgangers vanuit de wijk naar de wandelpaden in het park zullen dit fietspad kruisen.
Veiligheidsmaatregelen zoals bijvoorbeeld zebrapaden zullen ook daarom onvermijdelijk zijn.

Arnhem, 11 december 2023

Namens de bewoners van het gebouw Sacré Coeur,
J. H.W. Oostendorp

231201 Beantwoording reacties/vragen op de concept gebiedsvisie van 24 oktober 2023

Uit de inhoudsopgave:

SACRÉ COEUR 30
24. WVG EN DE PLANGRENS
..... 30
25. FIETSPAD LANGS SACRÉ COEUR
..... 31
26. PASSAGE OVER HET SPOOR
..... 32
27. BEREIKBAARHEID WOONGEBOUW
..... 32
28. INRICHTING ESPERANTOLAAN
..... 33
29. AANPASSING VELPERWEG
..... 34
30. PARKEERPLEKKEN
..... 34
31. ELEKTRISCHE LAADPLEKKEN
..... 35

Sacré Coeur

Punten uit de reactie van Sacré Coeur hebben een rood nummer. De antwoorden hierop hebben dezelfde nummering (**en zijn inmiddels blauw gekleurd)**

Reactie
Onze reactie op de concept-gebiedsvisie:

24. Wvg en de plangrens

A. Plannen die het appartementengebouw Sacré Coeur direct raken
A1. Wij, bewoners van het appartementengebouw Sacré Coeur, hebben opgemerkt dat op een eerdere afbeelding van het Schaapsdrift gebied te zien was dat de zuidoostelijke hoek met het sociale corporatie huurwoningen complex Casimirstate en ons appartementengebouw met koopwoningen geen onderdeel waren van het Wvg gebied (zie ook begrenzing op pagina 20 van het Gebiedsvisie document).
Inmiddels is gebleken dat het complex Casimirstate en het appartementengebouw Sacré Coeur wel onderdeel zijn van het conceptplan.
A2. De bouwvergunning voor het appartementencomplex Sacré Coeur dateert van 20 januari 2003 (Gem.doc. UCM 418723). Op dat moment stonden er rondom en op het terrein in totaal 11 platanen. In het bestuurlijke besluitvormingstraject is door de gemeente daarna alsnog opdracht gegeven voor het formuleren van heldere eisen met als doel het bouw- en inrichtingsplan aan kwaliteit te doen winnen. Het volgende citaat vinden we in het resultaat van deze studie (Gem.doc. UCM418714 van 9 april 2003) :
De conclusie uit deze studie is dat het appartementengebouw op een wat grotere afstand tot het huidige gebouw aan de Ernst Casimirlaan moet komen te staan. Hierdoor ontstaat rondom het gebouw ruimte die door een parkachtige inrichting onderdeel wordt van het park. De verschuiving van 10 meter is mogelijk omdat recent is geconstateerd dat de platanen aan de Esperantolaan aangetast zijn door de honingzwam. Het doodlopende deel van de Esperantolaan wordt bij het park betrokken en de ontsluiting van het parkeerterrein vindt plaats via de Ernst Casimirlaan.

In het oorspronkelijke plan stonden het sociale corporatie huurwoningencomplex Casimirstate (eigendom Vivare) en ons appartementengebouw met koopwoningen heel dicht op elkaar. Door deze verschuiving van het appartementencomplex met koopwoningen naar het park werd de beoogde integratie met het park bereikt. De beplanting met bomen moest dit verder ondersteunen. Met de bomenaanplant aan de westkant werd beoogd het zicht op het Casimirstate-complex te minimaliseren.

24. Beantwoording Wvg en de plangrens

Het klopt dat Casimir State en het gebouw Sacré Coeur geen onderdeel van het gebied zijn waarop het voorkeursrecht (Wvg) rust. Wel liggen beide complexen binnen de plangrens van het ontwikkelgebied. Binnen dit gebied kunnen verbeteringen aan de openbare ruimte worden voorgesteld, als die belangrijk zijn voor het algemeen belang en het grotere geheel van de gebiedsvisie.
(Pagina 31 van de beantwoording)
Plangrenskaart uit de startnotitie (januari 2023).

25. fietspad langs Sacré Coeur

A3. De bewoners van het appartementengebouw Sacré Coeur voelen zich net als het complex Regina Pacis verbonden met het park. In het beeld getoond op pag. 38 wordt ons appartementengebouw echter planmatig gescheiden van het park, wat dus ook in tegenspraak is met de oorspronkelijke bedoeling en opzet van de gemeente.
A4. De stedenbouwkundige verbeelding op pagina 36 toont ter hoogte van ons appartementengebouw bomen langs de afrastering met de spoorlijn. Deze bomenrij (op het plan pag.48 overigens weer verdwenen ?) is van fundamenteel belang om het zicht op het spoor en de geluidsoverlast binnen de perken te houden. Het voorgestelde fietspad daarbinnen en om de hoek oostelijk richting Esperantolaan loopt dan zeer dicht langs ons appartementengebouw. Dit resulteert in een onacceptabele inbreuk op de privacy en een considerabele aantasting van de waarde van de appartementen. Aan de oostzijde hebben 11 appartementen een groot (inpandig) balkon. Aan de zuidzijde is een terras op de eerste verdieping bovenop de ingang van 8 inpandige garages.

25. Beantwoording fietspad langs Sacré Coeur

Er is door u aandacht gevraagd voor de voorgestelde verbinding voor voetganger en fietser tussen Park Sacré Coeur en het woongebouw Sacré Coeur. Voor nu is dit is een wens (ambitie) vanuit de gebiedsvisie. Wij zien juist om het gebouw kansen voor veilig fietsen en wandelen en niet via het 'hof' tussen Sacré Coeur gebouw en Casimir State. Die weg is voor auto's namelijk wel bereikbaar. De precieze fiets- en wandelpaden worden pas in de vervolgfase verder uitgewerkt. Dat is de fase dat er een stedenbouwkundig plan wordt gemaakt. Hierbij zullen wij uw zorgen over de ligging en uw privacy meenemen. Graag gaan

(Pagina 32 van de beantwoording)

we met u in overleg over de verschillende mogelijkheden. En u heeft dan uiteraard weer de mogelijkheid om te reageren op het plan.

26. Passage over het spoor

A5. In de plannen wordt ook gesproken over een passage over het spoor ter hoogte van de zuidoost hoek van het appartementengebouw Sacré Coeur. Deze hoek zal niet meer toegankelijk zijn als conform ons verzoek het fietspad rond de zuid- en oostkant komt te vervallen. Bovendien zou deze oversteek eindigen in het Heempark dat alleen overdag bij licht geopend is. Ook om veiligheidsredenen zou dit geen goede plek zijn.

26. Beantwoording Passage over het spoor

U heeft zorgen over een spoor overgang of onderdoorgang. Voor nu geeft de gebiedsvisie enkel aan dat we graag een verbinding zouden zien (een ambitie) voor het beter functioneren van het station. En voor de gebruikers zoals de HAN-studenten en de bewoners van Schaapsdrift e.o. Of deze verbinding er zal komen en waar en hoe, zoeken we verder uit in de vervolgfase: het stedenbouwkundig plan. Dat doen we graag samen met de partners in het gebied en omwonenden. De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn.

27. bereikbaarheid woongebouw

A6. Ook een heel belangrijk bezwaar tegen het plan is dat de voorgestelde ingang tot ons complex wordt verplaatst naar de zuidwest hoek.
De westelijke rij parkeerplaatsen (8 stuks) en de 7 parkeerplaatsen langs de zuidkant liggen in de zuidwest hoek tegen elkaar. Deze parkeerplaatsen, die alle privé eigendom zijn van bewoners, geven dus geen enkele ruimte voor de voorgestelde verplaatsing van de ingang van het complex.
Ook is er veel ruimte nodig voor hoogwerkers: glazenwassers, schilders en overige onderhoudswerken aan de buitengevels (hogere etages) wanneer nodig. Bij een zuidwest ingang is de passage van bijvoorbeeld hoogwerkers onmogelijk.
Op de bijlagen 1 en 2 bij dit reactieformulier is dit punt in beeld gebracht met gebruikmaking van de kaarten op de pagina's 80 en 42 van de gebiedsvisie∫
A7. Momenteel is de ingang aan de noordzijde. Deze wordt beschermd met de aanduiding "verboden voor onbevoegden" . Het eerste niet afgesloten gedeelte wordt veelvuldig gebruikt voor dienstverlening thuiszorg/wijkverpleging (dagelijks), pakketbezorgers, boodschappendienst AH en onderhoudsdiensten. Ook voor verhuizers en hoogwerkers is dit de enig mogelijke toegang.
Op dit eerste gedeelte zijn drie parkeerplaatsen voor de wijkverpleging en andere bezoekers.
Verdere toegang tot ons complex is beperkt door een slagboom (privé eigendom).
Al het verkeer met bestemming appartementengebouw Sacré Coeur komt dus via de Esperantolaan.
Dit verkeer via de achterzijde (Eleonorastraat) naar de ingang aan de noordzijde leiden is zeer inefficiënt en wat betreft het zwaardere verkeer niet haalbaar. De doorgang tussen de gebouwen is daarvoor te smal.

(Pagina 33 van de beantwoording)

De bewoners van Casimirstate en Sacré Coeur maken gebruik van meerdere afvalcontainers (5 in totaal). De vuilophaaldienst komt ook via de Esperantolaan.
Ook auto's van de bewoners van Casimirstate komen veelal via de Esperantolaan.

27. Beantwoording Bereikbaarheid woongebouw

In de gebiedsvisie is nog niet opgenomen hoe de herinrichting precies zal worden, behalve dat de in- en uitgang voor de auto verplaatst wordt (via de Esperantolaan). Daarmee verandert de entree van het gebouw niet en blijft het te voet en met de fiets vanuit het noorden bereikbaar. De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn. De volgende fase is de uitwerking van een stedenbouwkundig plan. Dan kijken we zorgvuldig naar de blijvende bereikbaarheid van de complexen. Voor zowel bewoners, bezoekers en dienstverlening (zorg, boodschappen etc.). Specifiek zullen we onderzoeken hoe de bestaande parkeerplaatsen bereikbaar kunnen blijven.

28. Inrichting Esperantolaan

B. Inrichting Esperantolaan
In de gebiedsvisie worden auto's van de Esperantolaan geweerd. Dat zal ons inziens niet

haalbaar zijn. Wel zal de Esperantolaan gezien de plannen veel minder autoverkeer te verwerken krijgen.
Overdag is bijna de gehele laan aan de kant van het park bezet met geparkeerde auto's. Deze zijn op uitzonderingen na van het personeel en bezoekers van Vreedenhoff. Ook dienstverleners zorgen voor regelmatig verkeer naar de ingang. De verplaatsing van het complex Vreedenhoff en het opheffen van woongebouw Tuinstede zal veel veranderen. De frequentie van het over blijvende zware verkeer (zie hiervoor) is in ieder geval ook heel beperkt.
Ons voorstel zou zijn om de Esperantolaan te voorzien van een smalle middenbaan voor auto's met fiets- en voetpaden aan beide zijden. Geen parkeer faciliteiten meer.
Het plan om de wijk te openen richting park kan toch gerealiseerd worden door beveiligde oversteken richting het park.
Bij het einde van de Esperantolaan is een ingang naar het park. Deze passage wordt veel gebruikt door fietsers richting station via de Ernst Casimirlaan naar de Eleonorastraat.
De overgang van de Esperantolaan naar de Ernst Casimirlaan vraagt wel om verbetering, o.a. een verruiming van de bocht.
Tegenover deze parkingang is een nieuw woongebouw voorzien. Dit gebouw zou misschien verkleind kunnen worden en/of iets verplaatst in verband met de benodigde ruimte voor het verkeer.

(Pagina 34 van de beantwoording)

28. Beantwoording Inrichting Esperantolaan
De maquette en tekeningen in de gebiedsvisie geven voor nu slechts een idee van hoe het straks zou kunnen zijn. Zie ook het antwoord op vraag 26 over de bereikbaarheid van het woongebouw. In een volgende fase gaan we het plan verder uitwerken. Uitgangspunt is dat de Esperantolaan onderdeel wordt van de beleving van het park. En daar hoort de auto niet in thuis en dus ook geen oversteken met stoplichten en zebrapaden. In de visie is het dan een eis dat de Esperantolaan een fietspad met voetgangers wordt. Dus zonder bereikbaarheid van de auto.

C. Algemene opmerkingen.

29. Aanpassing Velperweg
C1. Aanpassing Velperweg.
Zoals hiervoor duidelijk is gemaakt, is o.i. een beperkt autoverkeer (inclusief Vrachtwagens) op de Esperantolaan onvermijdelijk. Binnenkort wordt de inrichting van de Velperweg aangepast. Wij vragen ons af of bij die inrichting voldoende rekening is gehouden met afslaand autoverkeer naar de Esperantolaan (bijvoorbeeld een korte voorsorteerstrook) .

29. Beantwoording Aanpassing Velperweg
De gebiedsvisie toont de bouwvelden en het wegennetwerk. Daarin komt er geen afslag naar de Esperantolaan. Als de gebiedsvisie wordt vastgesteld door de gemeenteraad gaan we een volgende fase in. Dan kunnen we alles verder uitwerken tot een stedenbouwkundig plan. Zoals het kruispunt op de Velperweg met de beoogde afslag naar de Middenstraat. De Velperweg wordt dan ook hierop ingericht.

30. Parkeerplekken
C2. Parkeerplekken.
De inzet van de plannen is minder auto's en stimuleren fietsverkeer. We moeten echter niet vergeten dat de bevolking verouderd. Veel ouderen wagen zich liever niet op de fiets omdat hun stabiliteit verminderd. Het aantal (benodigde) auto's zal waarschijnlijk niet minder worden.

Voldoende parkeerplaatsen dicht bij huis zullen dus zeer wenselijk zijn en blijven.
De verplaatsing van het Vreedenhoff complex betekent ook een verplaatsing van benodigde parkeerplekken. Overwogen zou kunnen worden deze (grotendeels) ondergronds te maken.
Dit kan onder de gebouwen en misschien deels onder de open terreinen.
Ook voor de geplande nieuwe gebouwen is een veilige inschatting van benodigde parkeerplekken nodig. Ondergronds parkeren zou daarbij ook een optie kunnen zijn.

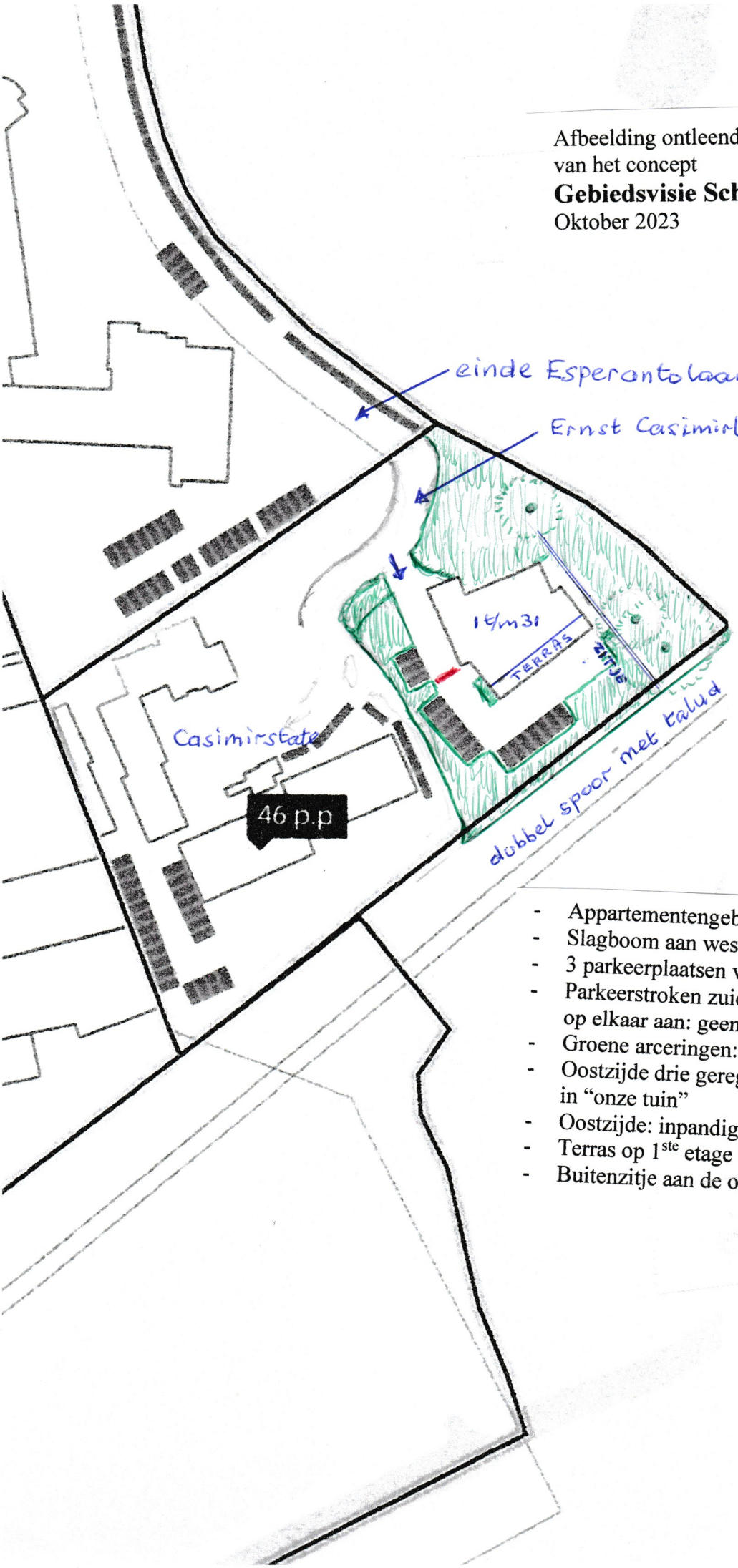
30. Beantwoording Parkeerplekken
De auto en parkeren blijft altijd een aandachtspunt. De opzet van de visie is een autoluwe wijk. Autoluw betekent dat auto's niet zichtbaar op straat staan, maar er wel voldoende parkeergelegenheid is in het plan. Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd met aandacht voor het behoud van auto's in de buurt. We roepen Innoforte ook op tot het maken van parkeerplaatsen op hun terrein bij nieuwbouw. In de gebiedsvisie wordt ongeveer 50% van de parkeerplaatsen voor de nieuwe woningen opgelost binnen het nieuw te bouwen bouwblok; de overige 50% zal in de parkeergarage komen.

(Pagina 35 van de beantwoording)

31. Elektrische laadplekken
C3. Elektrische laadplekken.
Het aantal elektrische auto's zal gestaag toenemen. Het aantal benodigde laadpalen / laadplekken dus ook. Gezien de langere tijd die voor opladen nodig is, wordt de plek dus door de bestuurder verlaten. Bij te weinig plekken zorgt dat voor irritaties. Dit betekent o.i. dat toch gestreefd moet worden naar zoveel mogelijk "eigen oplaadplaatsen" . Bij nieuwe flatgebouwen zou een aantal "eigen" laadplekken o.i. zeer wenselijk zijn/worden.
Wij verzoeken de gemeente serieuze aandacht te besteden aan onze bezwaren en vernemen graag zo spoedig mogelijk of aan de "Plannen die het appartementengebouw Sacré Coeur direct raken" wordt tegemoet gekomen.

31. Beantwoording Elektrische laadplekken
Dit is een aandachtspunt voor de volgende fase: de stedenbouwkundige uitwerking. Daarin worden voldoende laadplekken meegenomen.

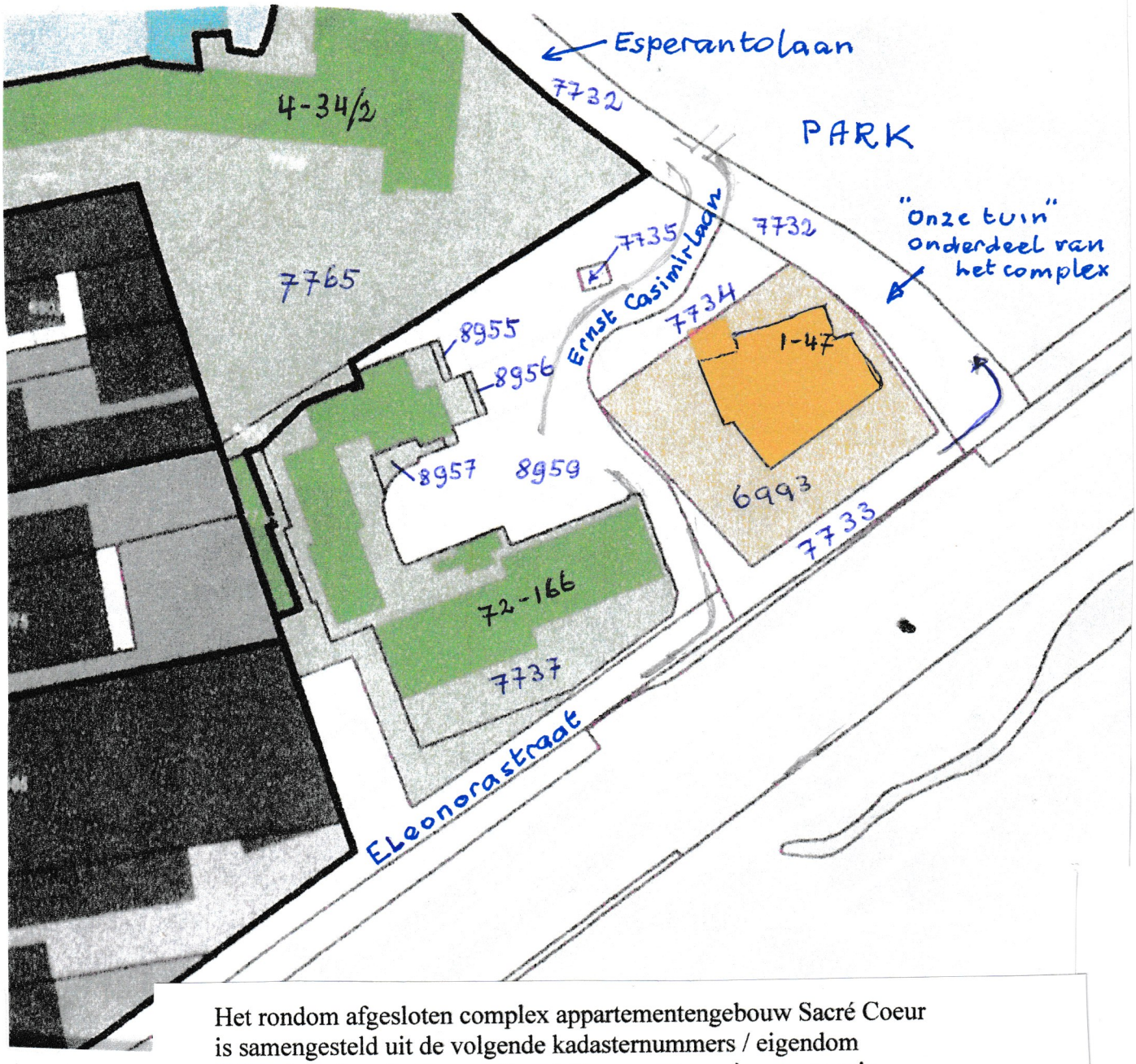
Afbeelding ontleend aan pag. 80 (links)
van het concept
Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.
Oktober 2023



- Appartementengebouw Sacré Coeur
- Slagboom aan westzijde
- 3 parkeerplaatsen voor bezoekers
- Parkeerstroken zuid en west sluiten op elkaar aan: geen tussenruimte
- Groene arceringen: gevuld met bomen
- Oostzijde drie geregistreerde bomen in “onze tuin”
- Oostzijde: inpandige balkons
- Terras op 1ste etage boven ingang 8 garages
- Buitenzitje aan de oostzijde

Bijlage 2

Afbeelding ontleend aan pag. 42
van het concept
Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.
Oktober 2023
Kadasternummers ingevuld op basis van
Kadasterkaart Nederland



Het rondom afgesloten complex appartementengebouw Sacré Coeur
is samengesteld uit de volgende kadasternummers / eigendom
7734 **eigendom bewoners Sacré Coeur** met o.a. ingang terrein
6993 **eigendom bewoners Sacré Coeur** : gebouw, parkeerplaatsen en
onmisbare ruimte voor onderhoud en verhuizingen etc
7733 **eigendom bewoners Sacré Coeur** met bomen tegen geluid en
zicht op het spoor. Ligt in de verlenging van de Eleonorastraat
7732 : laatste deel (**eigendom gemeente**) Oostelijk gedeelte,
aansluitend op het park, in gebruik als "onze tuin"
Het rechtuit doortrekken van de Eleonorastraat met een fiets-wandelpad
zou dus gaan over een strook die in het bezit is van de bewoners en dan linksaf
over "onze tuin" (wel eigendom gemeente) naar de autovrije Esperantolaan.

(inspreek Frans Damen, rondetafelgesprek concept-Gebiedsvisie Schaapsdrift, 13 december 2023)

Geacht College, Beste Raad der gemeente Arnhem,

Mijn naam is Frans Damen en spreek mede namens mijn broer Jos Damen, wij zijn beiden ondernemers, gevestigd op de bedrijfslocatie Velperweg 152 te Arnhem, waar mijn broer Jos ook woonachtig is.

Wij zijn een trotst familiebedrijf, waarvan het aannemersbedrijf al 50 jaar op deze locatie is gevestigd en de handel in Historische Bouwmaterialen ruim 25 jaar.

Toen 50 jaar geleden, ook het Spijkerkwartier door de gemeente Arnhem werd geschoond van bedrijven, zijn wij indertijd in overleg naar het bedrijventerrein Schaapsdrift verhuisd. Nu dreigt ook hier, dat wij weer gedwongen dienen te vertrekken.

Door het megalomane stedenbouwkundigplan, waarbij de “Rotterdamse sloopmethode” wordt gehanteerd, dreigen er nu velen bedrijven, welke zijn gevestigd op het officiële bedrijventerrein Schaapsdrift, ernstig gedupeerd te worden.

Tot op heden is er misschien wel door de plannenmakers over de bedrijven gesproken, maar is er niet of nauwelijks met de bedrijven zelf gesproken. Bedrijven zijn al 1,5 jaar in onzekerheid en in geen van de stukken van de plannenmakers, lees gemeente, wordt er überhaupt gesproken over de bedrijven. Het lijkt er op dat de gemeente de tientallen bedrijven op het bedrijventerrein Schaapsdrift bewust niet informeert en in het ongewisse laat. De financiële schade is inmiddels groot, bedrijven staan stil en weten niet waar zij aan toe zijn, terwijl de betrokken eigenaren hier veel stress van onder vinden. Achter deze bedrijven zitten ondernemers, mensen van vlees en bloed, die ook mensenrechten hebben, die door deze werkwijze wijze van de gemeente Arnhem wordt geschonden.

De financiële onderbouwing van het voornoemde plan ontbreekt en er dreigen onnodig voor tientallen miljoenen, vaak nog goede (sociale-) woningen en een al grotendeels gerenoveerd verzorgingshuis, te worden gesloopt.

Wij zoeken dan ook de raad der gemeente Arnhem dit onzalige concept stedenbouwkundigplan als zodanig niet te accepteren.

Arnhem, 13 december 2023

- Aannemingsbedrijf F.A. Damen B.V.
  Jos Damen
  Velperweg 152
  6824 MC Arnhem

- Bouwkundig Adviesbureau Damen B.V.
  Frans Damen Historische Bouwmaterialen
  Frans Damen
  Oude Velperweg 50
  6824 HE Arnhem

Beste raadsleden en fractievolgers,

In onderstaande mail verzoekt mevrouw Meijers om de mail bij de stukken over Schaapsdrift te voegen. Het betreft een mail aan een ambtenaar van de gemeente over het aanleveren van een fysiek exemplaar van de gebiedsvisie.

Met vriendelijke groet,

De griffie

Van: K. Meijers
Verzonden: woensdag 13 december 2023 11:15
Aan:
CC: Willem Lammers <willem.lammers@arnhem.nl>
Onderwerp: Re: verdeel en heers bij de concept-gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Beste ,

Daar gaan we weer: het voelt als verdeel en heers. Burgers proberen onbewust te houden. Laat ik van het goede uitgaan; dat het van jullie, ambtenaren bij de gemeente Arnhem, geen 'bewuste' tactiek is. In Tuinstede woont een groep ouderen, het merendeel in de leeftijdscategorie tussen de 80 en 100 jaar. Het merendeel zonder digitale kennis. Ik vraag me af hoeveel van hen zich reeds bij jou gemeld hebben voor de digitale nieuwsbrief?!?

Er staat me nogal wat op het spel zeg: onze woningen worden van de kaart geveegd in de concept-gebiedsvisie. Hebben niet ALLE bewoners DIRECT en GELIJKTIJDIG GEWOON RECHT op deze informatie??

Of ze nu wel of niet digitaal vaardig zijn en de vraag digitaal kunnen stellen, of ze nu wel of niet de telefoon gebruiken om de brochure aan te vragen of op de bijeenkomst zijn geweest op 24 oktober of zich hebben laten informeren vooraf dat onze woningen op de nominatie staan om gesloopt te worden? 48 sociale huurwoningen van een bevolkingsgroep die door leeftijd en persoonlijke omstandigheden zich tot nu toe niet meegenomen voelen in de concept-gebiedsvisie.

Er is geen bewonerscommissie die bij de bewoners individueel langs gaat om het belang van de concept-gebiedsvisie uit te leggen. Vivare heeft dat waarschijnlijk ook liever niet. Ik kan je nu al vertellen dat de ongelijkheid in het meenemen van ons als bewoners van Tuinstede de gemeente uiteindelijk gaat opbreken bij de rechter.

IOp de insprekers lijst van vanavond staat geen enkele bewoner van Tuinstede. Hoe komt dat denk je? Geen interesse? Of geen vertegenwoordiging omdat bewoners geen informatie hebben gekregen en weten wat er op het spel staat?

Ik heb je nu al een paar keer aangegeven dat je te maken hebt met OUDE mensen, met mobiliteitsproblemen, met kleine netwerken, met weinig digitale kennis,vaak zonder smartphone, zelfs zonder pc. Sommigen met beginnende dementie, ook een paar allochtonen met te weinig kennis van de Nederlandse taal.

Waarom niet gewoon bij iedere woning van Tuinstede de concept-gebiedsvisie in de bus. Zodat IEDEREEN hetzelfde recht op informatie krijgt. Het liefst met een brief er bij dat onze woningen in de concept-gebiedsvisie worden weggevaagd. Dan wordt het speelveld eerlijk. Dan weet iedere bewoner wat er op het spel staat.

Verschuilen achter de wensen van Vivare kan de gemeente Arnhem niet doen.De overheid, zeker een lokale overheid moet betrouwbaar zijn, moet burgers beschermen, moet ALLE burgers en in dit geval de bewoners van Tuinstede TIJDIG informeren. Ik hoor het onze burgervader allemaal vertellen op de televisie naar aanleiding van zijn rapport. Lessons to be learned, zou ik zo zeggen.

Zoals de brief door jou is opgesteld lijk ik nu, tussen de regels door, de taak te krijgen om de bewoners van informatie te voorzien, zodat ze gaan bellen of digitaal een verzoek gaan doen. Die taak ga ik niet op mij nemen. Ik heb geen informatieplicht aan de bewoners, die heeft Vivare en zeker de gemeente Arnhem.

Het is nu 13 december. De informatie achterstand van ons als bewoners wordt steeds groter. Daar worden jullie uiteindelijk op afgerekend.

Omdat ik geen zin heb om mee te spelen stuur ik deze brief aan jou in de cc naar de gemeente Arnhem, naar de raadsadviseur van de griffie Arnhem, zodat dit bij de stukken aan de gemeenteraad kan voor vanavond.

Daarnaast kan ik door het sterke gevoel van onrechtvaardigheid nu niet eens mijn huisnummer doorgeven omdat ik een gelijke behandeling wil voor ALLE 48 sociale huurwoningen voor ouderen met een medische indicatie. Gewoon de concept-gebiedsvisie bij ons allen in de bus graag!

Vriendelijke groet,

K. Meijers

Op 13 dec. 2023 10:05 schreef ;

Geachte mevrouw Meijers, Beste ,

Naar aanleiding van ons telefoongesprek heb ik met verschillende personen waaronder bij Vivare afgestemd. Op uw verzoek doe ik graag de gebiedsvisie bij u in de bus. Als andere bewoners de gebiedsvisie ook willen ontvangen dan kunnen zij dit aangeven aan ons via Schaapsdrift@arnhem.nl of mij bellen via het algemene nummer van de gemeente. Ook kan men langskomen op mijn spreekuur waar ik ook gedrukte exemplaren heb liggen.

Kan jij mij jouw huisnummer doorgeven zodat wij de gebiedsvisie bij jou kunnen bezorgen?

Met vriendelijke groet,

Projectmanager

Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
Postbus 5465
6802 EL Arnhem

telefoon

mobiel

e-mail

internet
www.arnhem.nl



Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o

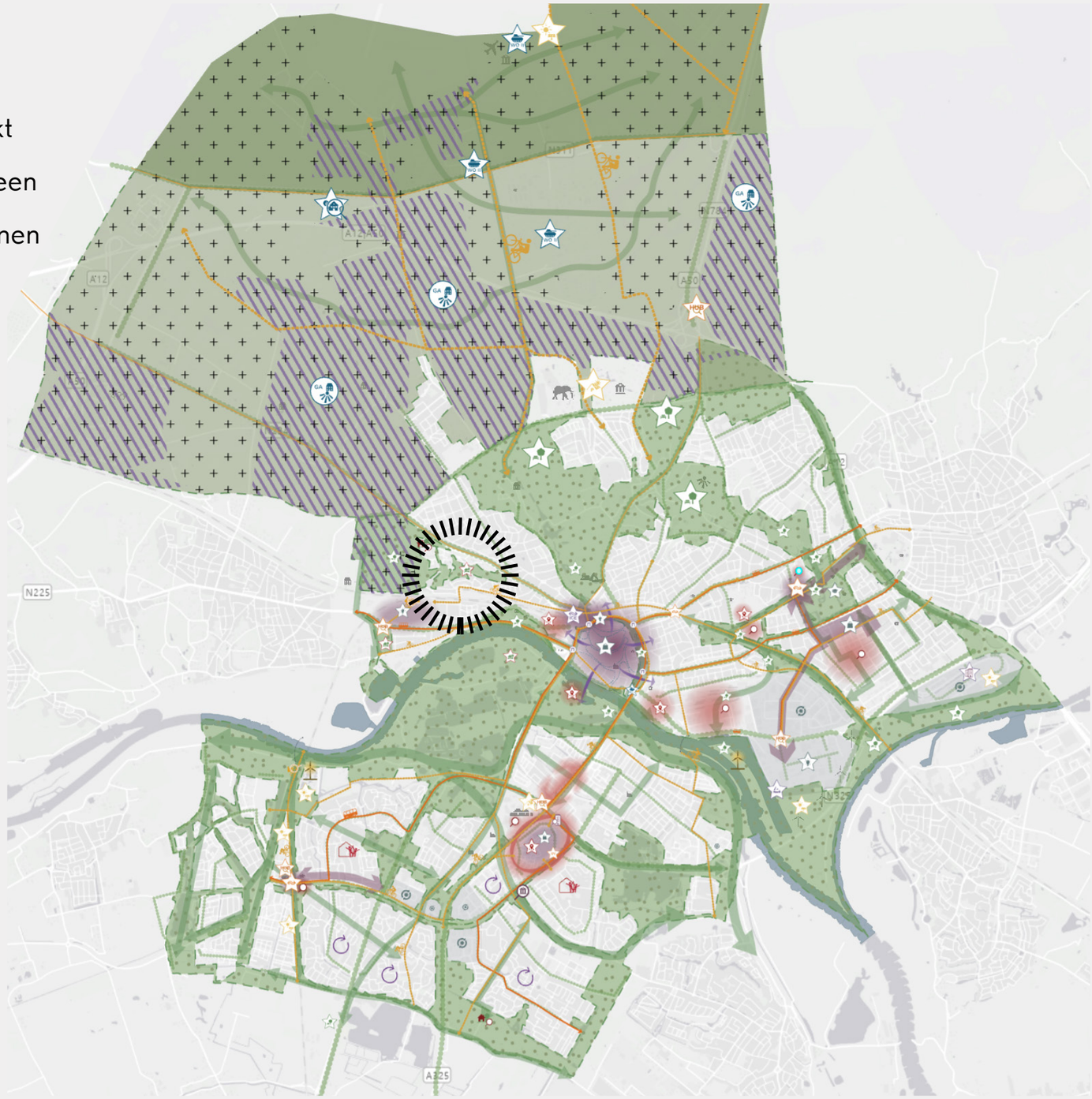
Presentatie t.b.v. de gemeente raad

13 december 2023

Ziegler | Branderhorst

Ontwerp-Omgevingsvisie Arnhem 2040

OV knooppunt Presikhaaf:
Schaapsdrift e.o. aangemerkt
als onderzoekslocatie voor een
woon-werk milieu, (flex-)wonen
en voorzieningen.



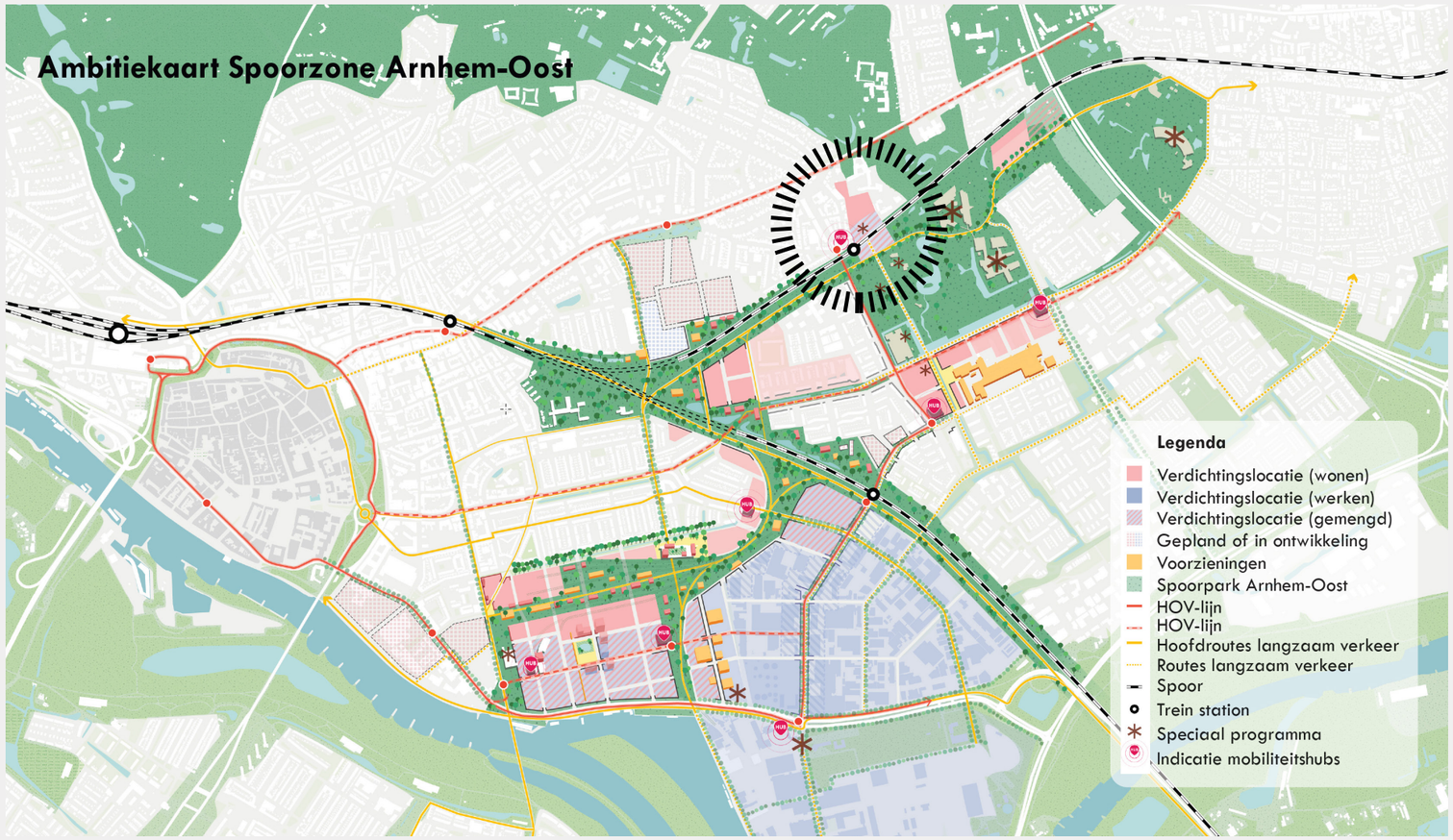


Ontwerp-Omgevingsvisie Arnhem 2040 “Stapelen van ambities vergt keuzes” (hoofdstuk 3.2)

Ontwikkelperspectief spoorzone Arnhem-Oost (mei 2021)

Waarom ontwikkeling Schaapsdrift e.o.?

Voor 2040 streeft de gemeente Arnhem naar het toevoegen van ongeveer 16.000 woningen om de groei aan inwoners op te vangen. Ook het aantal banen is dan toegenomen. Een groot deel van de extra woningen kan volgens het college in de spoorzone oost gerealiseerd. Hierbij dient station Arnhem Presikhaaf als een belangrijke aanleiding voor de ontwikkeling van Schaapsdrift e.o. Schaapsdrift e.o. is niet alleen het bouwen van nieuwe woningen maar juist de combinatie tussen het bouwen van nieuwe woningen en het verbeteren van de leefomgeving voor de hele buurt. Hierbij krijgt het stationsgebied extra aandacht om het station met de tijd te laten meegaan.



Ambitiekaart Spoorzone Arnhem-Oost

Huidige situatie



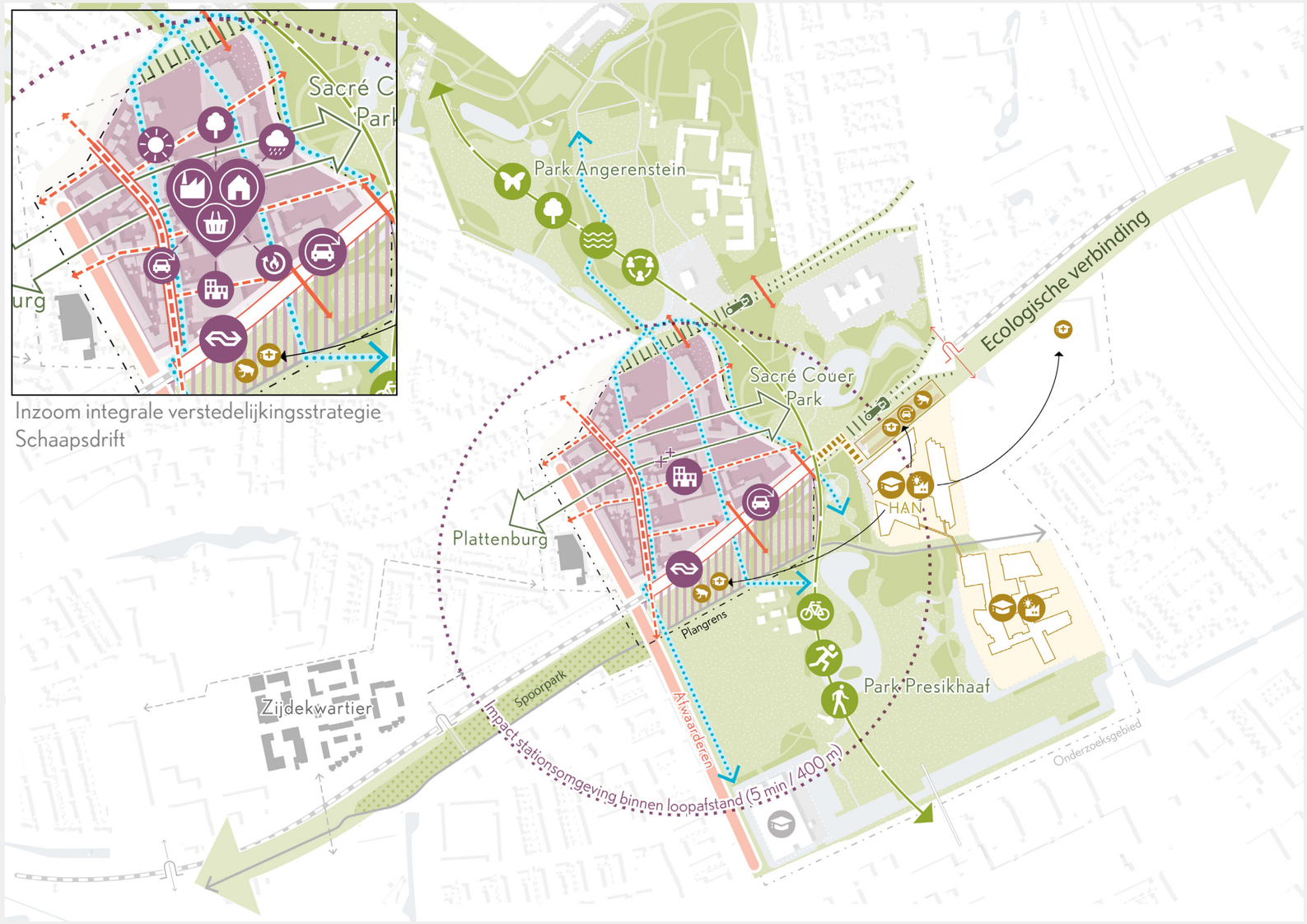






De groene stadsbuurt

Fijn wonen in een heerlijke, gezellige en groene stadsbuurt in Arnhem-noord. Op steenworp afstand wonen aan één van de groene vingers van Arnhem (Park Angerenstein, Park Sacré Coeur en Park Presikhaaf). Goed verbonden met de binnenstad en de omgeving middels spoor en fietspaden. Station Presikhaaf is de poort naar de kenniscampus HAN en winkelcentrum Presikhaaf is op loopafstand.



Inzoom integrale verstedelijkingsstrategie Schaapsdrift

Uitgangspunten startnotitie

Verbonden

Gebiedsontwikkeling Schaapsdrift aan laten sluiten op de omliggende wijken en rekening houden met de historische kwaliteiten, eigen signatuur en de ligging nabij het station.

De wijken Plattenburg en Schaapsdrift (hernieuwd) verbinden met park Sacré Coeur door nieuwe routes en verbindingen en door een samenhangende uitstraling en sfeer te creëren.

Opwaardering station Arnhem Presikhaaf; door een functionele verbetering en een kwaliteitsimpuls van station en stationsomgeving in balans met de direct woon- en leefomgeving.

- Creëer een autoluwe omgeving vanuit het ontwerpprincipe STOMP en onderzoek welke reductie ten aanzien van de parkeernorm mogelijk is gezien de nabijheid van het station Presikhaaf.

Nieuwe Arnhemse Mix

Wonen, werken en voorzieningen gemengd voor een aantrekkelijk stadswijk als aanvulling op omliggende wijken.

Natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen in combinatie met het toepassen van het 3-30-300 principe voor een groene duurzame stadswijk.

Kans om stedelijke ambitie te versmelten met het kleinschalige karakter van Schaapsdrift en omgeving.

Waarbij we tussen de 500 en 1000 woningen willen toevoegen ten bate van een (hoger) stedelijk woonmilieu, passend bij de kwalitatieve woondoelstellingen in Schaapsdrift.

Uitwerken van het werk- en voorzieningenprogramma passend bij het aantal woningen met een bandbreedte van 500-1000 woningen én passend bij de economische werkgelegenheidsdoelstelling om voldoende banen te houden/realiseren passend bij een groeiende stad. In deze bandbreedte zitten ook functies zoals hoger onderwijsfaciliteiten.

Energiek

Koppel de ontwikkelopgave aan de energie- en circulariteitsopgave (bouw circulair, gasloos en energieneutraal)

Vergroot het innovatieklimaat en ondernemerschap. Door de HAN-campus te laten floreren met het toevoegen van hoger onderwijsfaciliteiten in het gebied rondom het station Presikhaaf.

Trots op oost

Versterken en verbinden van de ketting van stadsparken en groengebieden middels het slechten van barrières en het verbinden van groen, water en routes (fiets/voet) met meer ruimte voor ontmoeting, gezond gedrag en biodiversiteit.

Ambitie is te komen tot een gezonde groene en veilige woonwijk waarbij voetgangers en fietsers (autoluw) voorrang hebben. Mobiliteitstransitie inzetten met het benutten van de ligging nabij station Presikhaaf en het onderzoeken van de haalbaarheid van een buurthub.

Ecologische verbinding langs het spoor richting Zutphen verenigen met de kwaliteitsimpuls op en rondom station Presikhaaf en de HAN-campus met behoud en versterken van de Heemtuin.

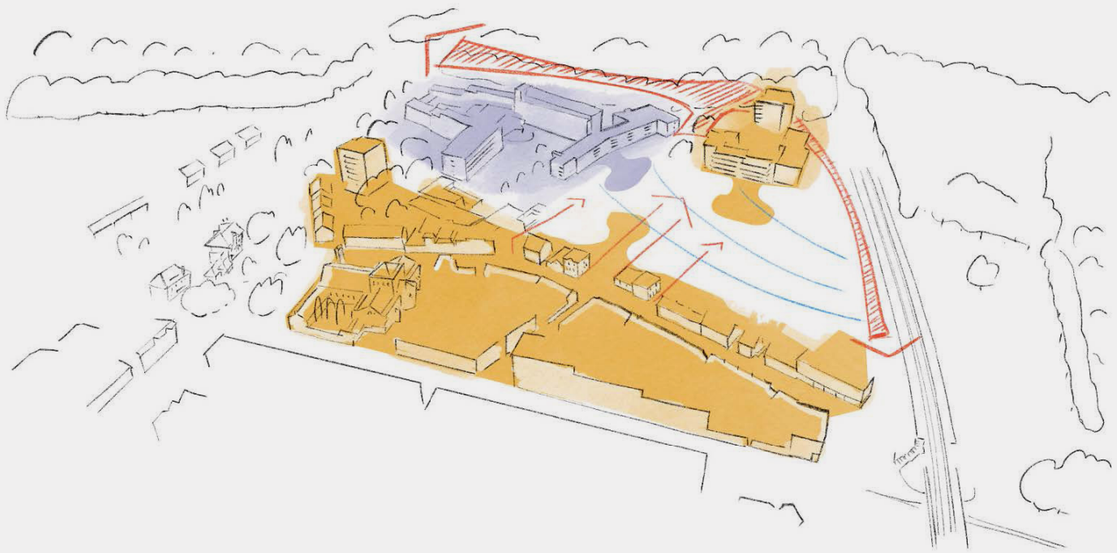
Herstellen/zichtbaar maken van de voormalige beek in Schaapsdrift. Onderzoeken waar de beekloop gerealiseerd kan worden in relatie met de klimaatopgave in en om het gebied.

Een toekomstbestendige stadswijk waarin huidige en nieuwe bewoners zich thuis en verbonden voelen met hun leefomgeving.

Verhaal van de Schaapsdrift e.o.

(bewoners juni 2023)

De bewoners hebben samen met het buro OpenKaart het verhaal van Schaapsdrift opgesteld. Hierin hebben zij vier ambities benoemd voor hun wijk in de toekomst. Onderdeel van deze ambities is ook het behoud van alle woningen.



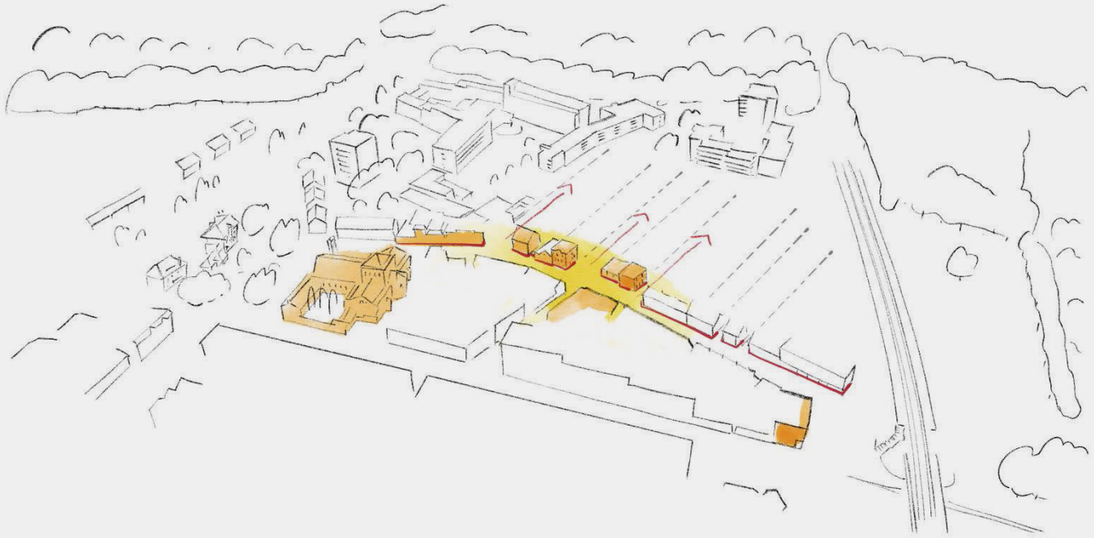
Schaapsdrift als één buurt (tekening Openkaart)



Groen en water als verbindende elementen (tekening Openkaart)

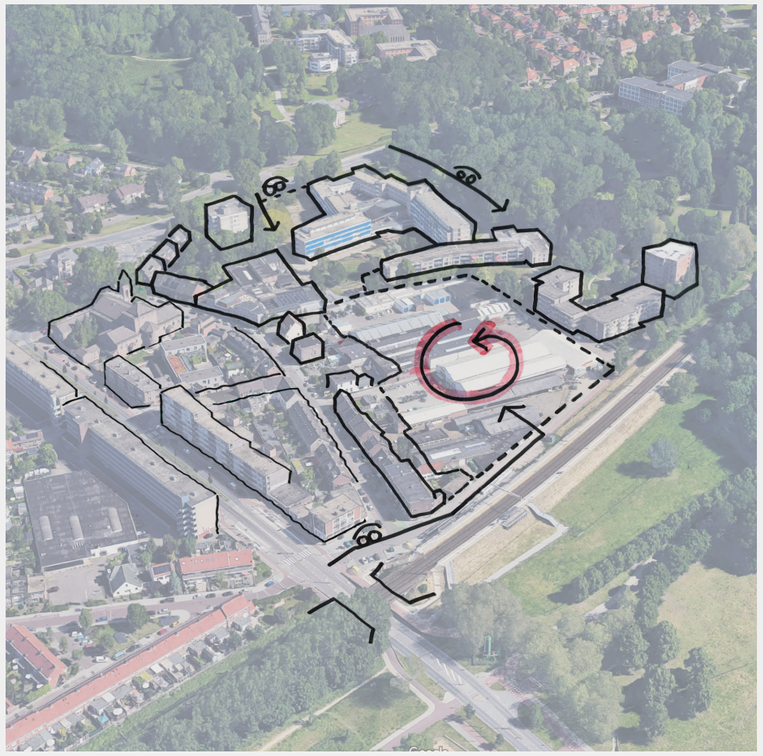


Diversiteit als kracht (tekening Openkaart)



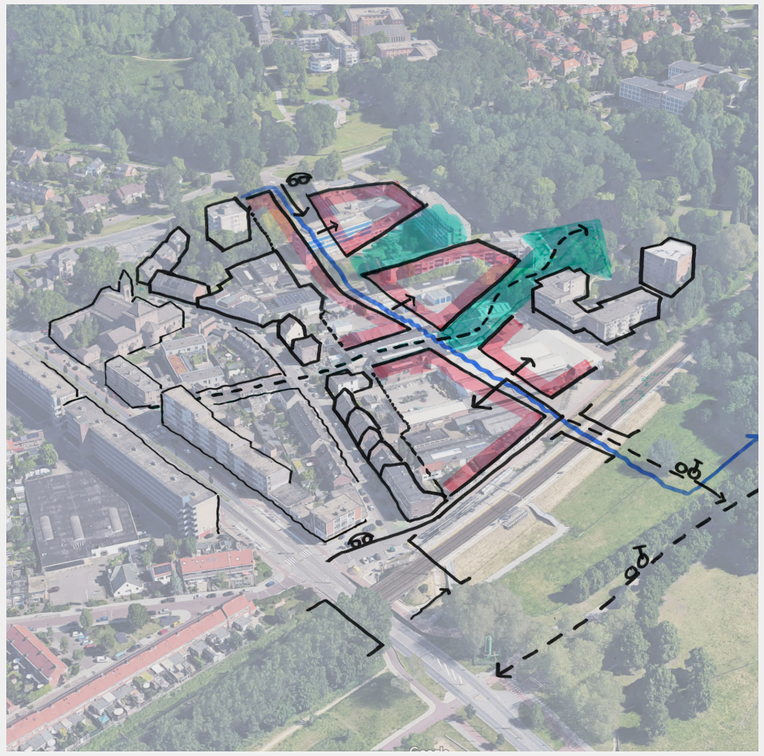
Schaapsdrift als hart van de buurt (tekening Openkaart

Ambities waarmaken in de gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.



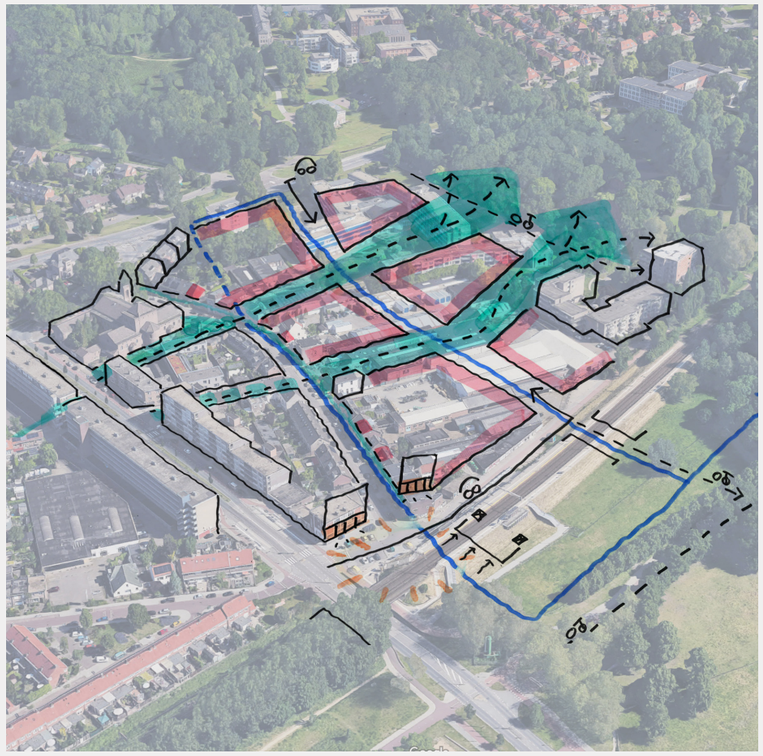
Ieder voor zich ontwikkelen:

Geen gestapelde ambities



Gescheiden werelden, nieuwe rand

langs het park



Integraal plan voor de samenhang en

gestapelde ambities waarmaken

Deze afbeeldingen zijn gepresenteerd in de

gemeenteraad van Arnhem op 5 juli 2023

De gebiedsvisiekaart Schaapsdrift e.o.

Het stapelen van ambities



Gebiedsvisiekaart Schaapsdrift e.o.

We kiezen voor:

1. Een toekomstbedendige stationsomgeving

2. Stadsbrede woon- en bouwopgave

3. Het vergroten van de leefbaarheid

4. Een nieuwe ontsluiting (weg in en uit de wijken).

5. Het nieuwe gezicht van de buurt Schaapsdrift en omgeving

Verkleining Wvg gebied



WVG gebied Gebiedsvisie (december 2023)



WVG gebied oorspronkelijk (2022)



WVG gebied aangepast (zomer 2023)

Mogelijke stedenbouwkundige verbeelding

Verdieping van de visie die de mogelijkheden laat zien



Stedenbouwkundige verbeelding van Schaapsdrift e.o.

Ambities:

Arnhemse mix

wonen, werken en voorzieningen

Autoluwe stadsbuurt

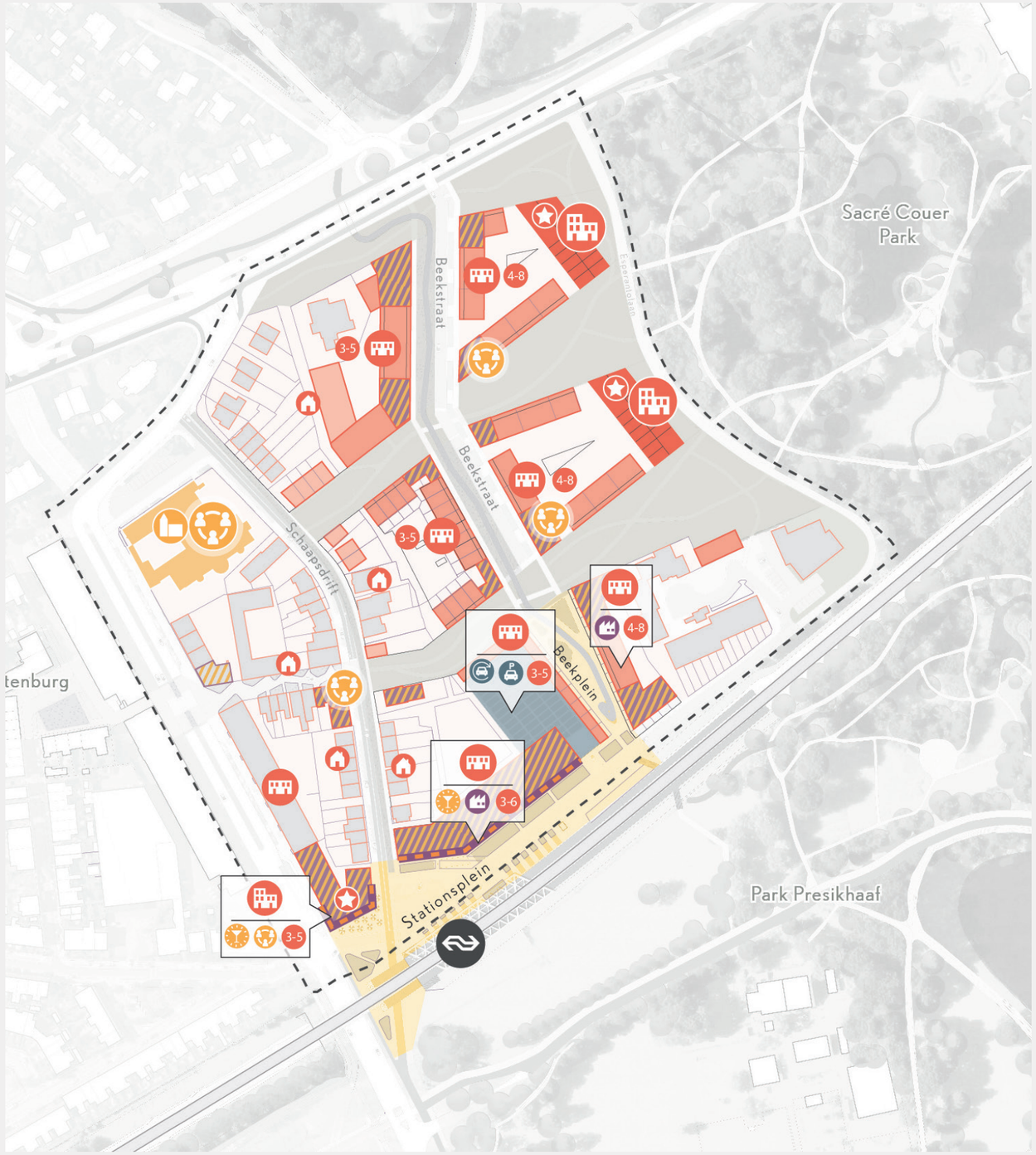
Mobiliteitstransitie - toekomstbestendige stationsomgeving

Zonder vergroening geen verdichting

Een energieke wijk

Arnhemse mix

Wonen, werken en voorzieningen



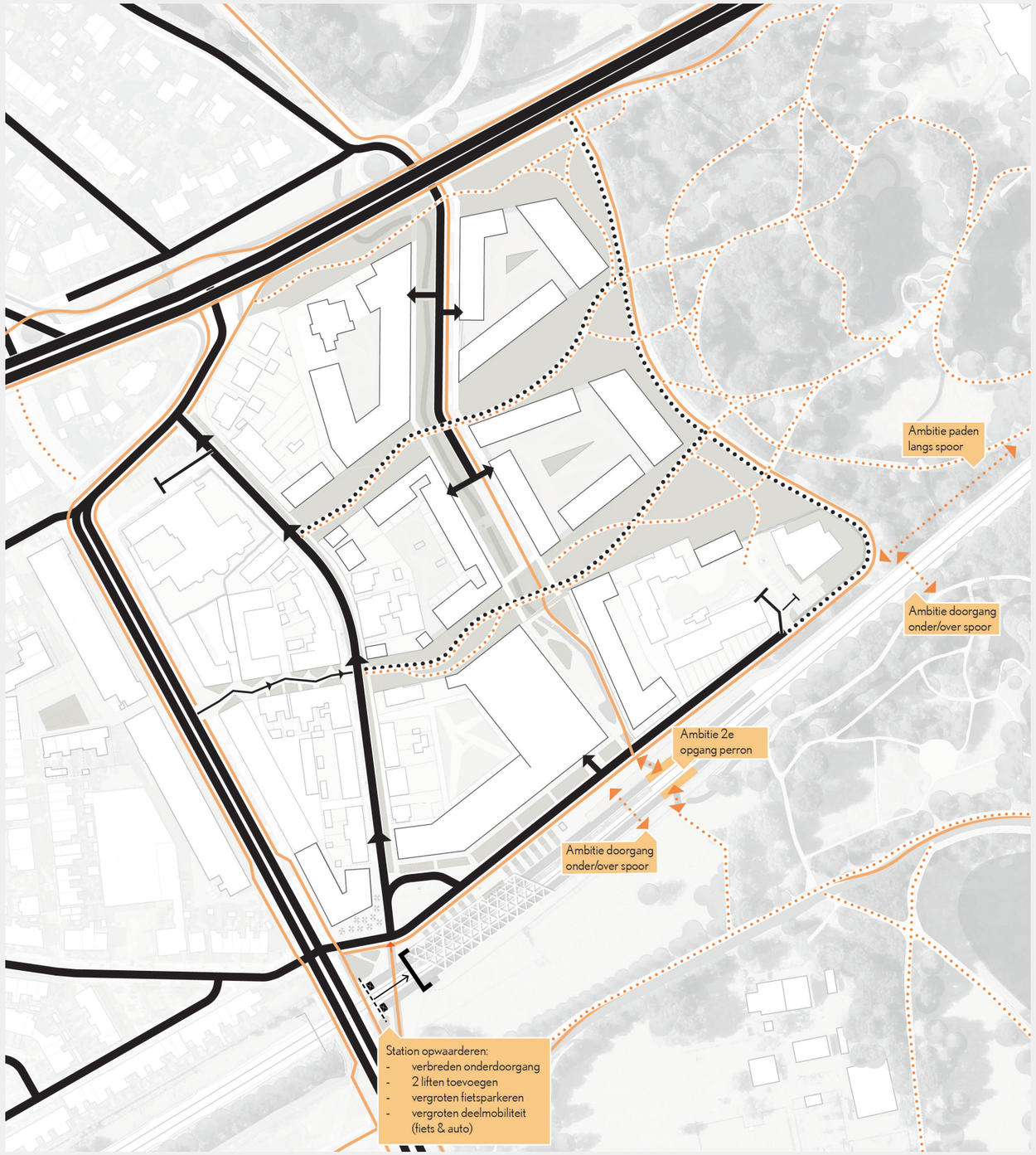
- Binnenstedelijke verdichting van ca. 450 woningen t.o.v. huidige situatie
- Nieuw woonzorgcentrum (180 woonzorg eenheden)
- Betaalbaar wonen gecombineerd met werken en voorzieningen op prominente plekken
- Geen programma dat auto's aantrekt
- Ruimte voor horeca rondom het stationsplein
- Plek voor een buurthuis

Middenstraat



Autoluwe stadsbuurt

Mobiliteitstransitie - toekomstbestendige stationsomgeving



Hoe zorgen we voor een autoluwe buurt, inzetten op STOMP:

- Voetganger op 1
- Fietsgebruik stimuleren (routing, stalling en normeringen)
- Gereguleerd autoparkeren
- Geen doorlopende straten (voor autoverkeer)
- Buurthub voor circa 50% van het parkeren / dubbelfunctie P+R in de toekomst en minder parkeren in de huidige straten Schaapsdrift en Reinaldstraat zoals ook opgenomen in de omgevingsvisie
- Verlagen van de parkeernorm
- Inzetten op deelmobiliteit



Parkeerhub met woningen op de kop

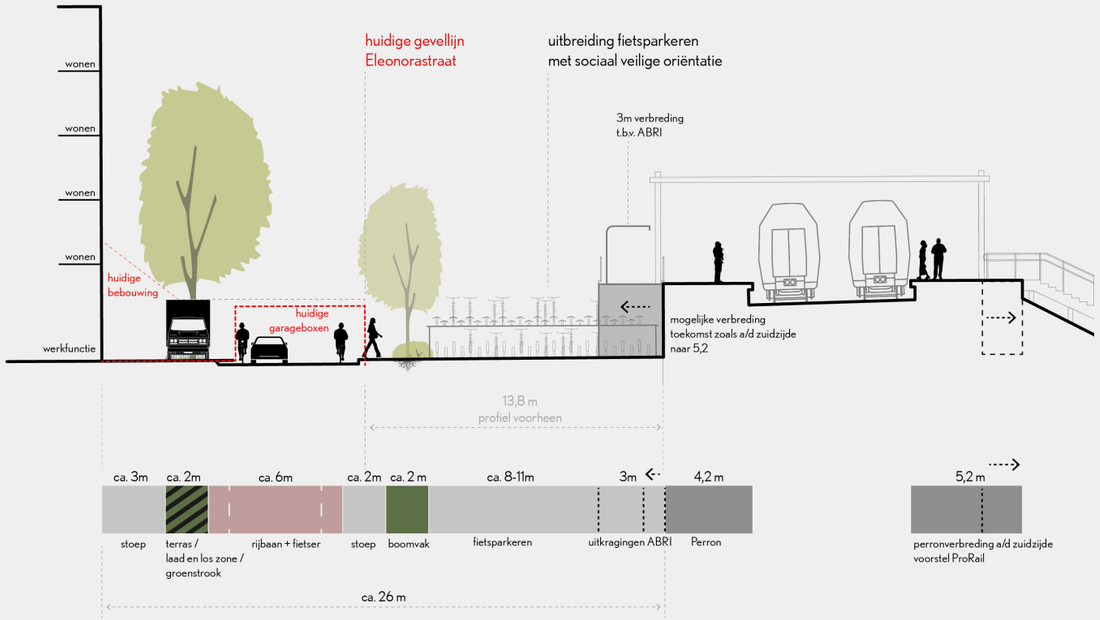


Groene binnenwereld op parkeerdek

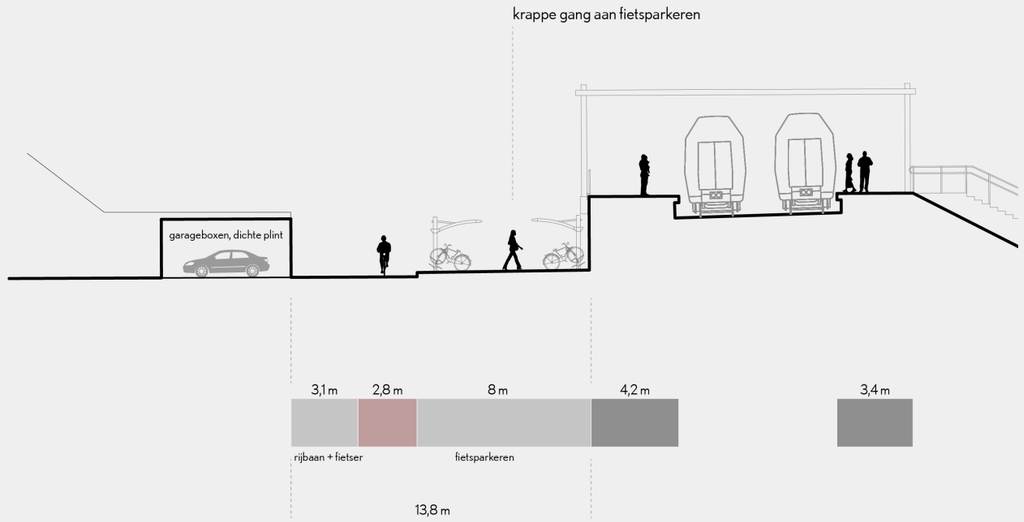


Verbreding Eleonorastraat





Principe profiel voor de toekomstige ruimte behoefte aan de Eleonorastraat



Huidige krappe profiel van de Eleonorastraat

Esperantolaan van parkeerstraat naar parkway



Esperantolaan

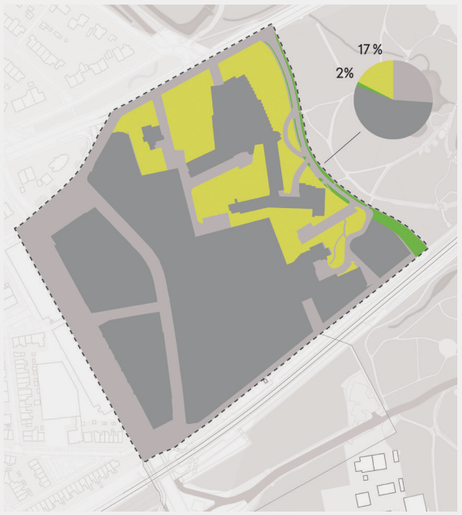
Zonder vergroening geen verdichting



Schets van de openbare ruimte in de gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

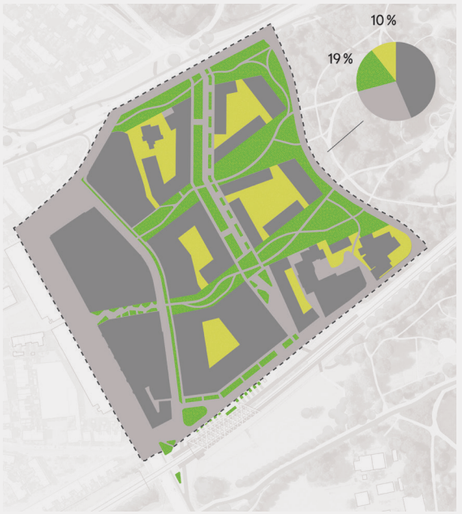
- ca. 200 nieuwe bomen
- ca. 10 keer zoveel openbaar groen
- Groene lopers zijn samen met de Middenstraat de verbindende elementen
- Parkinrichting geeft ruimte en aanleiding tot sporten, spelen en ontmoeting

Groen en water als verbindende elementen
(Verhaal van de Schaapsdrift e.o.)



Huidig

Onverhard	
openbaar groen	1.400 m²
collectief groen	16.200 m²



Raamwerk

Onverhard	
openbaar groen	17.500 m²
collectief groen	9.500 m²

Van doodlopende stegen naar Groene lopers



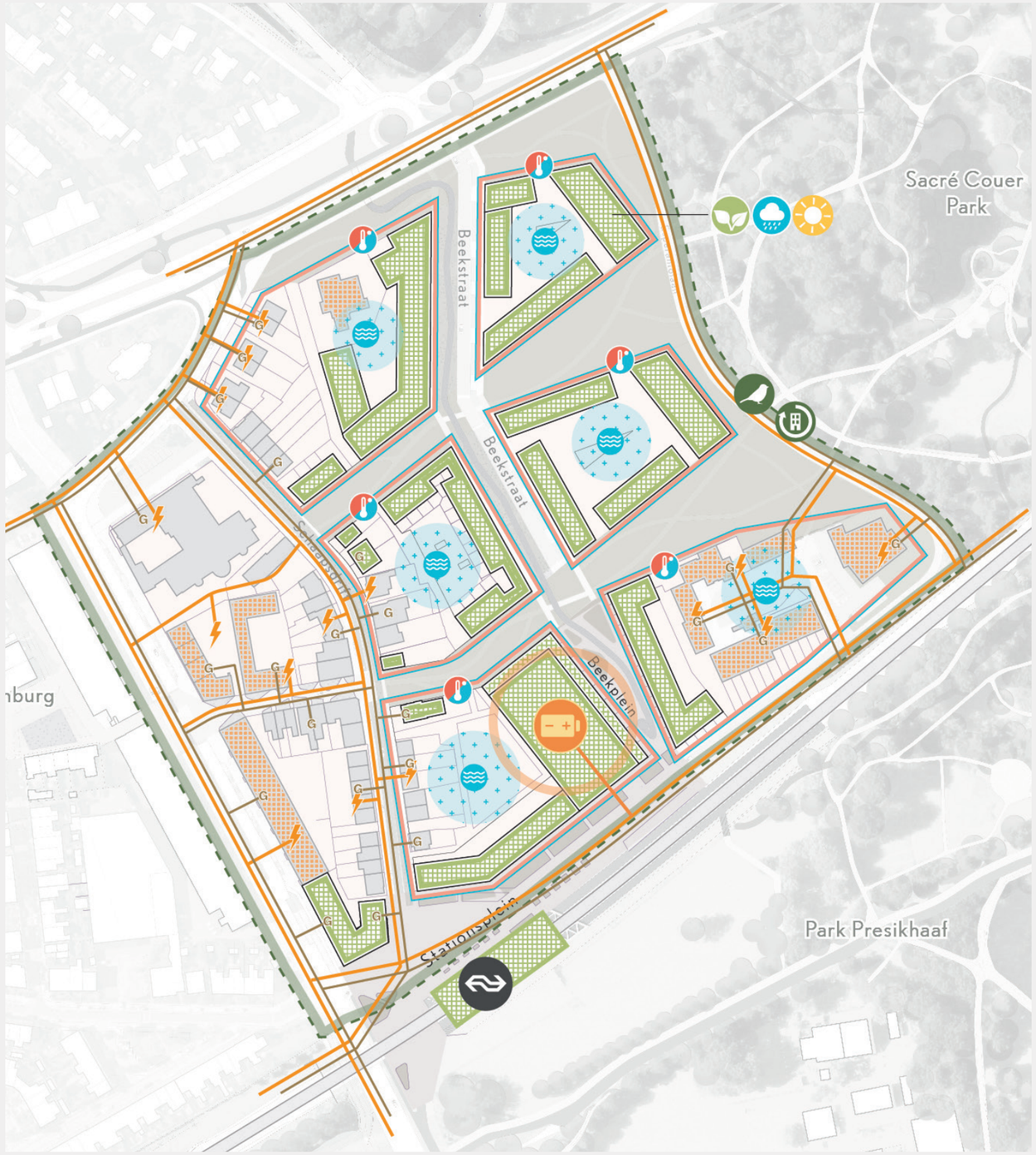
Groene lopers

Schaapsdrift



Schaapsdrift

Een energieke buurt



De buurt moet meeprofiteren van de energiestrategie van deze gebiedsontwikkeling

- Warmte en energie: onderzoek naar een collectief warmtesysteem om naar een optimaal energie systeem te komen
- Onderzoek naar hoe de bestaande buurt hiervan kan profiteren.
- Energie strategie wordt beïnvloed door de netcongestie. Onderzoek naar collectieve opslag van energie.

Daklandschap

- Daklandschap Nieuwbouw:
  - Groene daken
  - Afkoppelen hemelwaterafvo
  - PV panelen
- PV panelen op bestaande bouw

Collectief energiesysteem

- Collectieve Warmte-koudeopslag
- Buurtbatterij, voorkomen netcong

Natuurinclusief bouwen

- Circulair bouwen
- Natuurinclusief bouwen
- Hemelwater bergen en vertraagd afvoeren op binnenterreinen

Kabels en leidingen

- electriciteits kabels + aansluiting
- gasleidingen + aansluiting

Verwerven/slopen

Verwerven bij “zeer groot belang”

We kunnen alleen verwerven als er sprake is van een ‘zeer groot belang’. Bij een zeer groot belang is het algemene belang voor ontwikkeling van de buurt, wijk of zelfs de stad groter dan een individueel belang. In dit plan betekent dit dat een verwerving van een woning op meerdere punten moet bijdragen aan:

1. Een toekomstbedendige stationsomgeving

Een toekomstbestendige stationsomgeving, waarbij de ontwikkeling van station Arnhem Presikhaaf als stimulans voor de ontwikkeling van Arnhem-Oost kan werken. Hiervoor is rond het station ruimte nodig voor o.a. verkeersbewegingen, fietsenstalling, opgangen naar de perrons en een sociaal veilige omgeving.

2. Stadsbrede woon- en bouwopgave

De opgave om meer woningen te bouwen in Arnhem. En het toevoegen van een flink aantal aan betaalbare woningen binnen de grenzen van de bestaande stad Arnhem. Naast wonen moet ook ruimte zijn voor werken. Zo kan het aantal banen in Arnhem meegroeien met de toename van het aantal inwoners.

3. Het vergroten van de leefbaarheid

Met verdichting komt ook de verplichting om voor de bestaande en nieuwe bewoners een leefbare omgeving te behouden en te versterken. Door het maken van grote groene stroken (lopers) en twee doorsteken in de wijk om een extra groene openbare ruimte te creëren voor alle (extra) inwoners. Zo worden ook bestaande en omliggende buurten voetgangersvriendelijk verbonden met Park Sacré Coeur. Op deze manier vormen straks de bestaande en nieuwe woningen één nieuwe groene wijk.

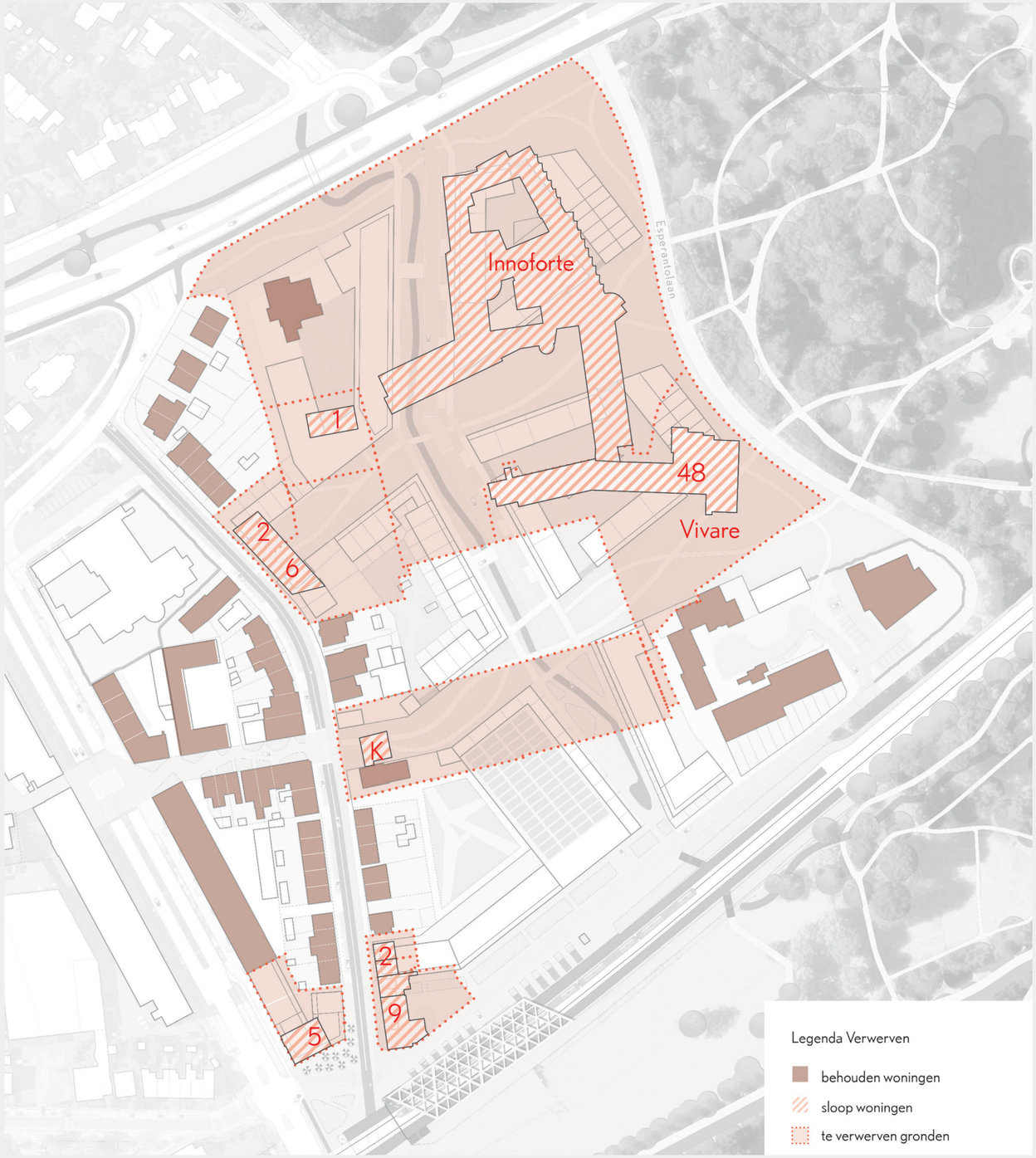
4. Een nieuwe ontsluiting (weg in en uit de wijken).

De bereikbaarheid van Arnhem is een groot aandachtspunt zeker door de toevoeging van woningen in bestaand gebied. Dus investeringen in het station maar in de bereikbaarheid van wijken en buurten is noodzakelijk. Dit is om bestaande wegen te ontlasten en verkeersopstoppingen te voorkomen. Directe aansluiting op de Velperweg en een autoverbinding van de Eleonorastraat op de Wichard van Pontlaan zijn hierbij een voorwaarde.

5. Het nieuwe gezicht van de buurt Schaapsdrift en omgeving

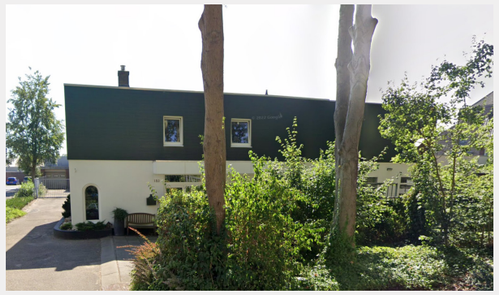
De bedoeling is de wijk op drie plekken een nog duidelijker gezicht naar buiten te geven: de Willibrordkerk op de Schaapsdrift, de nieuwe ingang van de Middenstraat en het station. Bij het station betekent dit dat we van een achterkant van de wijk een voorkant maken. Dicht bij het station kan de functie ‘werken’ een plek krijgen. De reden hiervoor is bereikbaarheid, spoorweggeluid en trillinghinder. Ook aan de Wichard van Pontlaan geven we de vernieuwde buurt een duidelijk gezicht.

Verwerven van **8 panden** waarvan: 2 particulier bewoonde woningen, 5 gebouwen met o.a. particulier verhuurde woningen en 1 bedrijfswoning





Schaapsdrift 41-45
Schaapsdrift 47-49



Bedrijfswoning Velperweg 152



Schaapsdrift 81
Schaapsdrift 83



Esperantolaan 2 (Innoforte)
Esperantolaan 4-34 (Vivare)

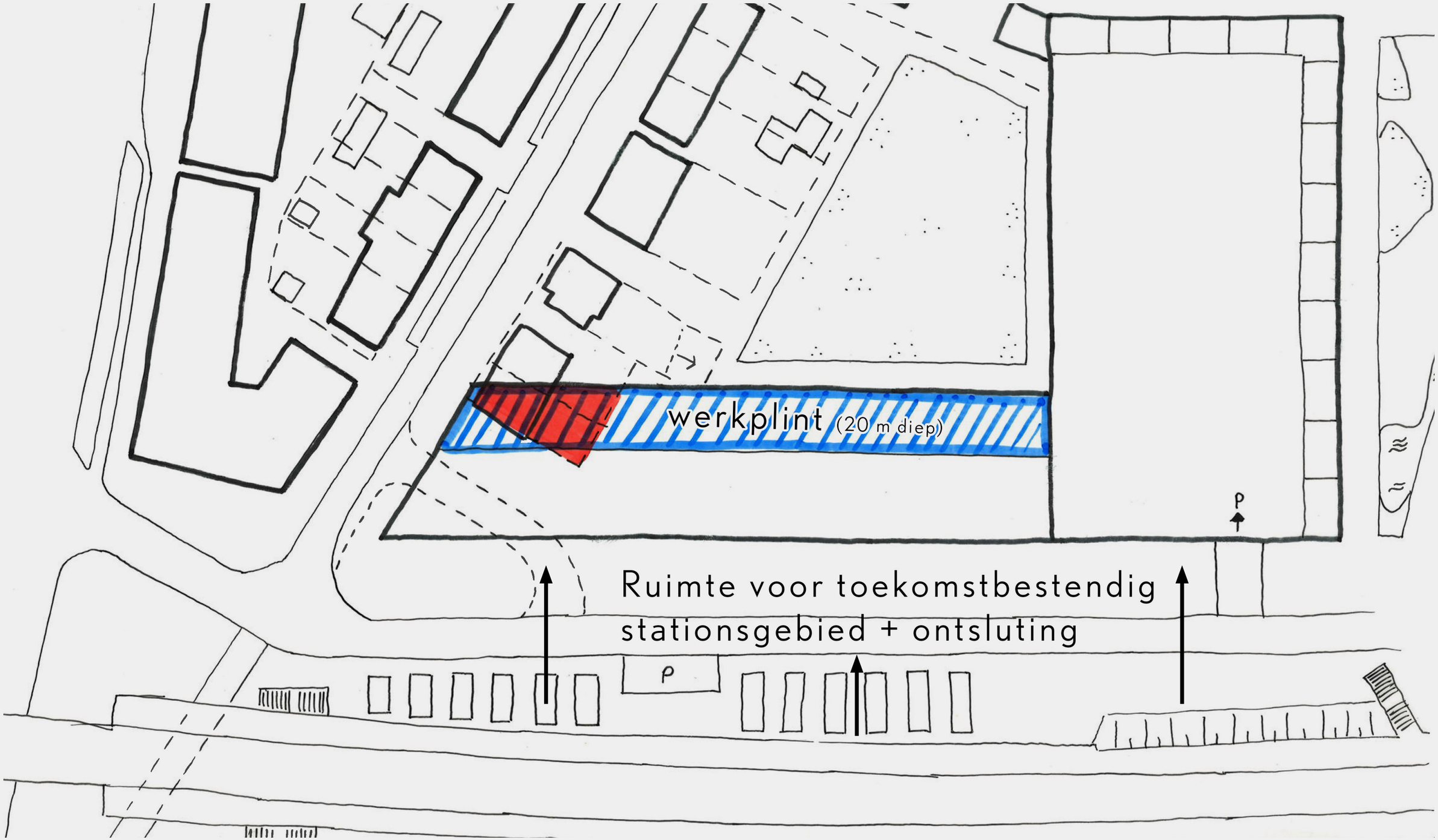


Wichard van Pontlaan 2, 4 , 6, 8, 10, 12 14



Schaapsdrift 109 en 111
Schaapsdrift 113, 115 en 117
Schaapsdrift 96

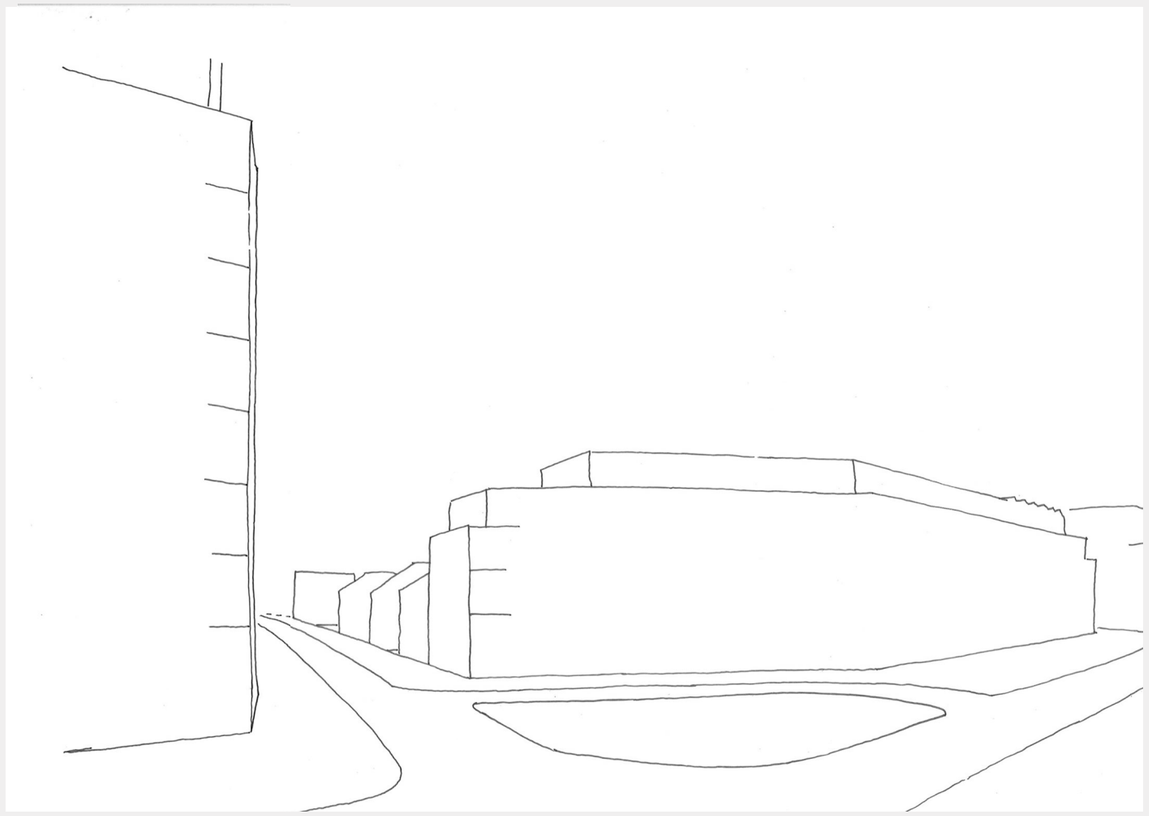
Eleonorastraat, zonder knik



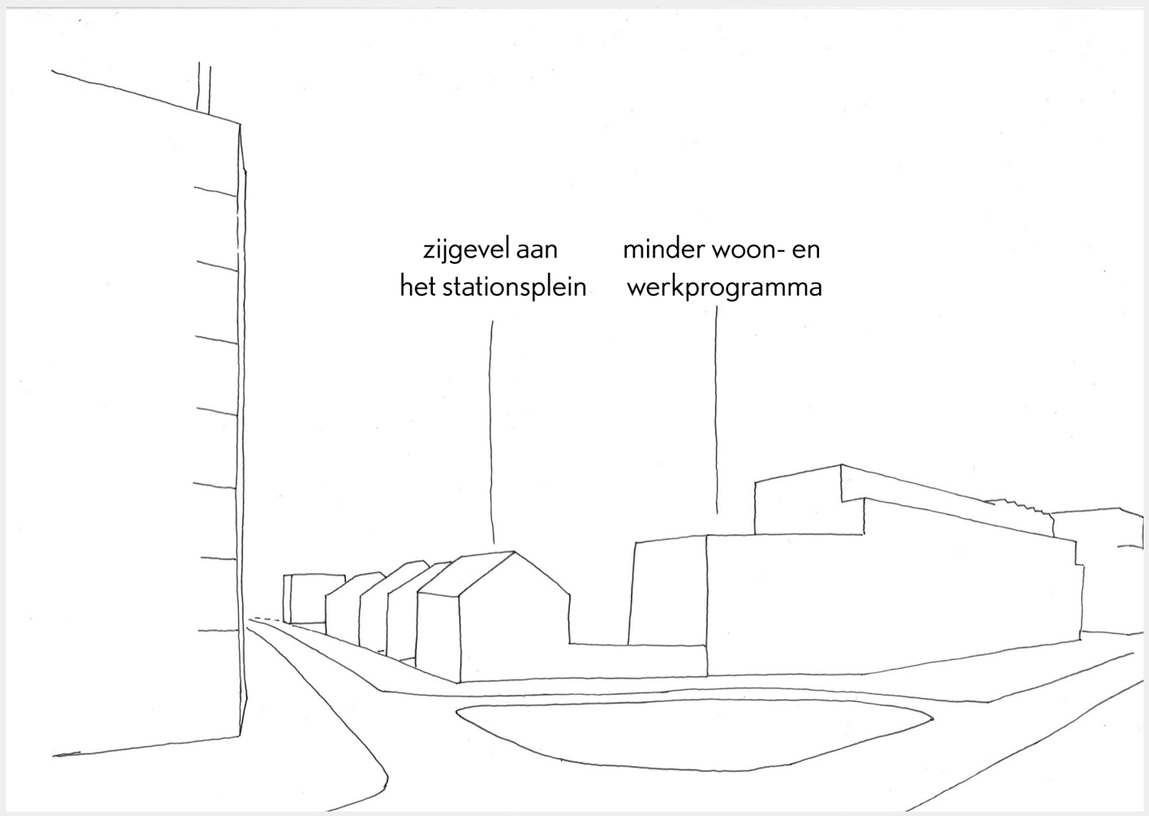
Behoud deel v/d woningen



Impressie in gebiedsvisie

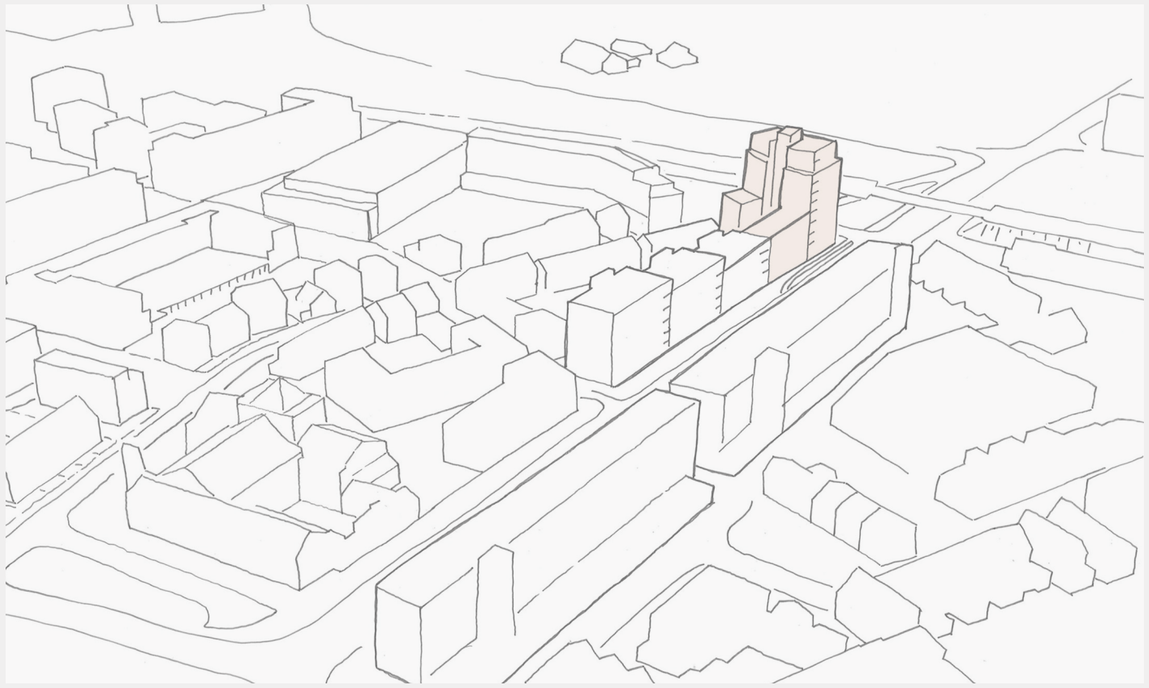


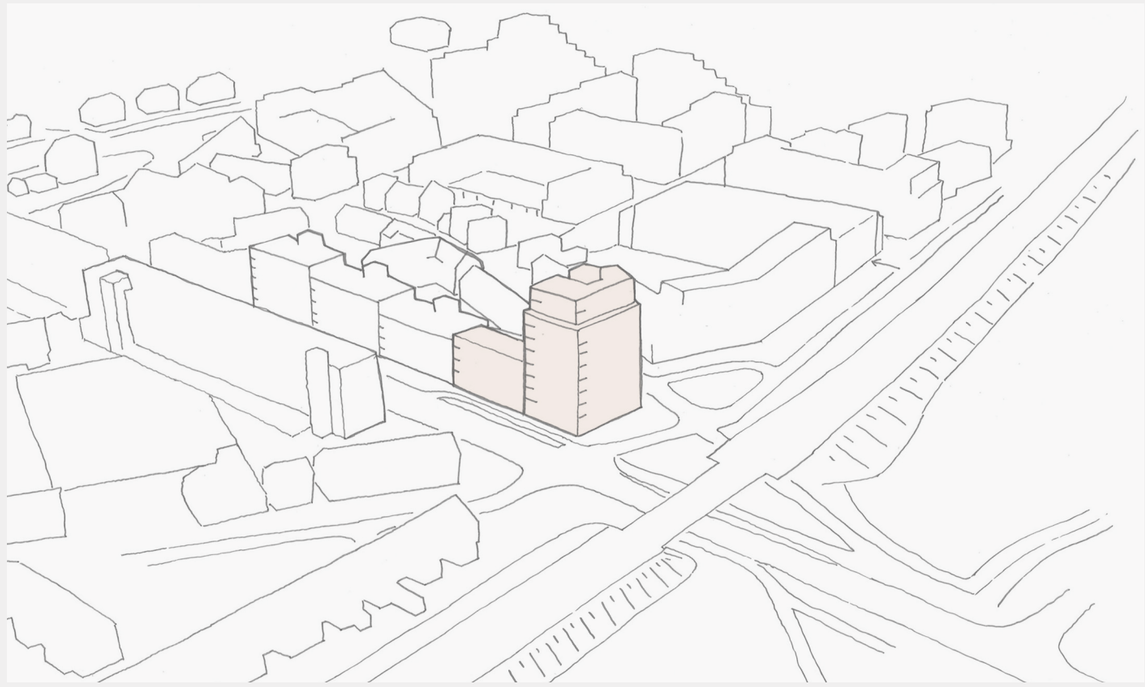
Massa/ruimte voorstel stationsplein gebiedsvisie



Massaruimte voorstel bij behoud deel v/d woningen

Bouwhoogten aan de Wichard van Pontlaan



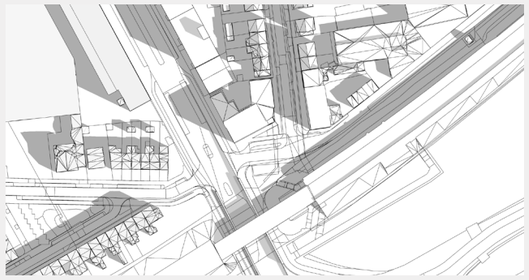




Aanzicht Wichard van Pontlaan

Schaduwwerking voorjaar/najaar

Conclusies: In het vroege voorjaar (21 maart) en het late najaar (ca. eind sep.). Is er in de middag extra schaduwwerking te verwachten. Dat is niet enkel te verklaren door het hoogteaccent, maar ook door de ca. 4 lagen aan de Wichard van Pontlaan, voorheen éénlaags.



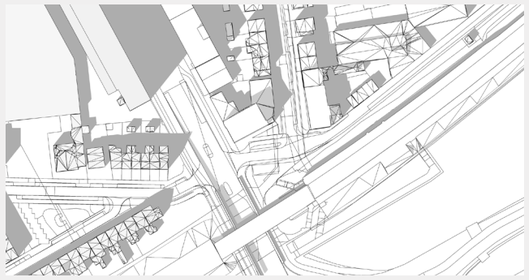
21 maart - 09:00 uur
huidige situatie



21 maart - 09:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding

21 maart - 12:00 uur
huidige situatie

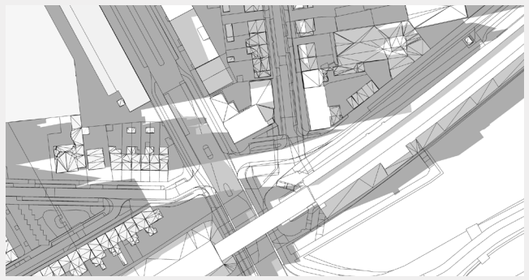
21 maart - 12:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding



21 maart - 15:00 uur
huidige situatie



21 maart - 15:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding



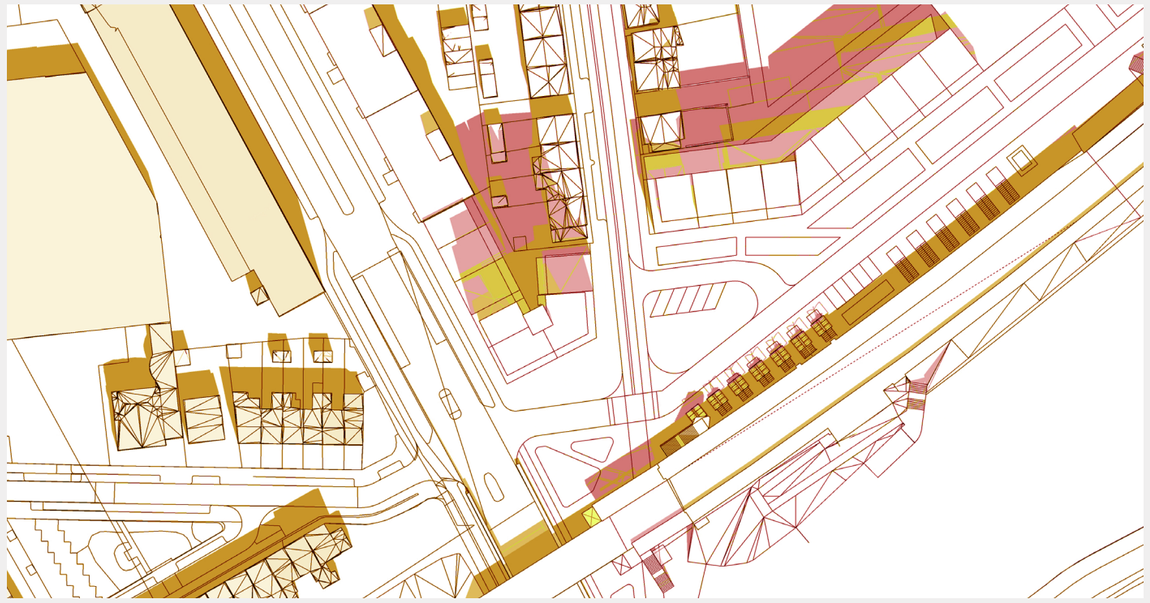
21 maart - 18:00 uur
huidige situatie



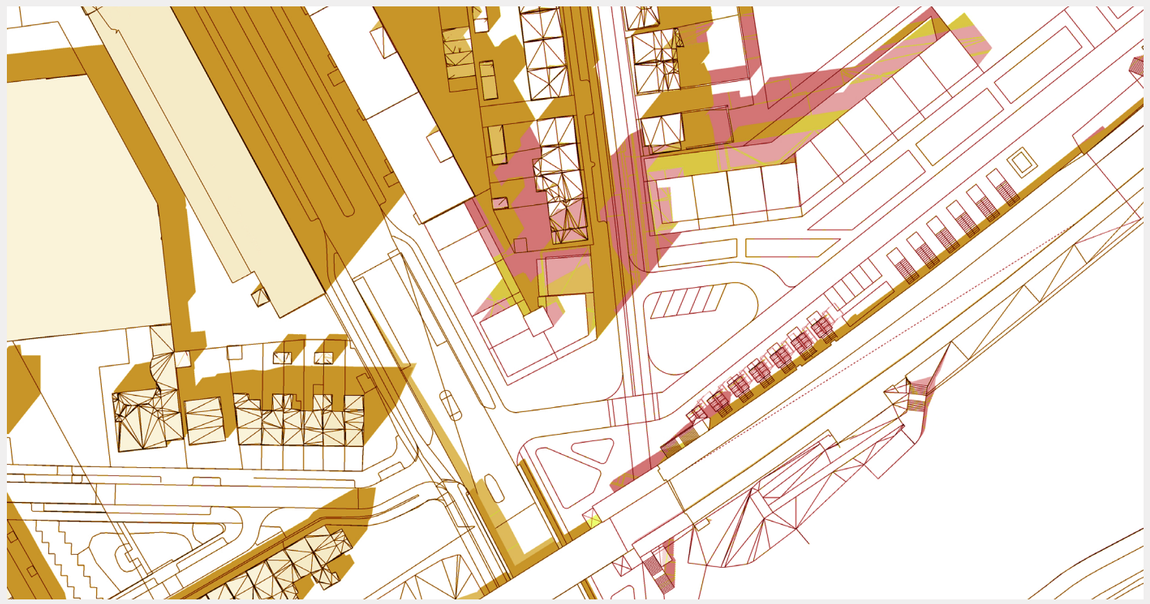
21 maart - 18:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding

Schaduw huidige situatie

Aanvullende schaduw stedenbouwkundige verbeelding



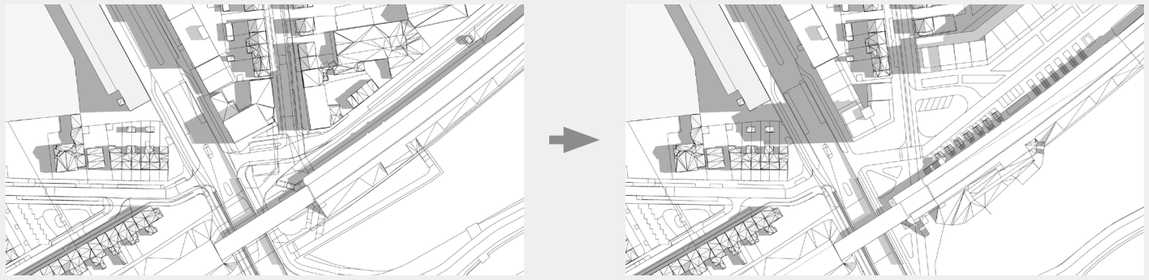
21 maart - 12:00 uur
Schaduwwerking over elkaar heen gelegd, bestaand vs stedenbouwkundige verbeelding. In het vroege voorjaar, is er in de middag extra schaduwwerking te verwachten.



21 maart - 15:00 uur
Schaduwwerking over elkaar heen gelegd, bestaand vs stedenbouwkundige verbeelding. Extra schaduw achtertuinen niet door hoogteaccent maar door de ca. 4 lagen aan de Wichard van Pontlaan.

Schaduwwerking zomer

Conclusies: In de zomer geeft de vierlaagse bebouwing aan de Wichard van Pontlaan in de avond uren extra schaduw in de achtertuinen. De hoogbouw speelt hier amper een rol. Het hoogteaccent werpt wel kort in de ochtend schaduw op de achtertuinen van een aantal woningen aan de Plattenburgerweg.

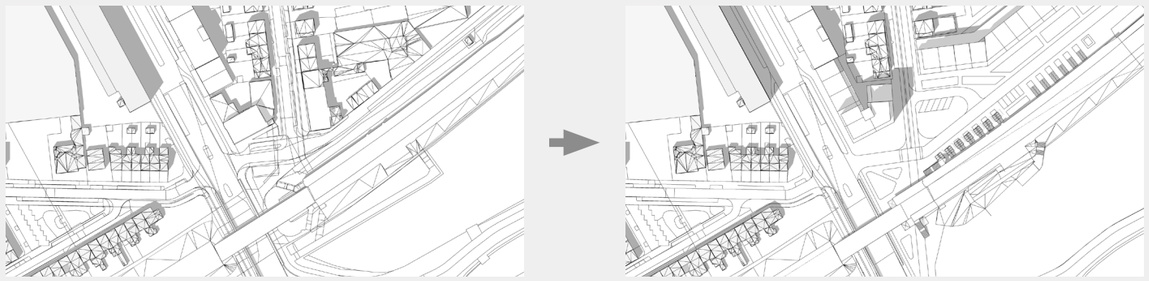


21 juni - 09:00 uur
huidige situatie

21 juni - 09:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding

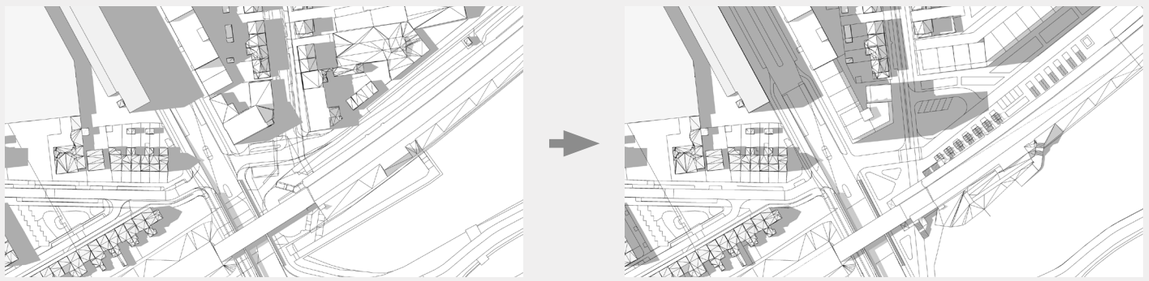
21 juni - 12:00 uur
huidige situatie

21 juni - 12:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding



21 juni - 15:00 uur
huidige situatie

21 juni - 15:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding

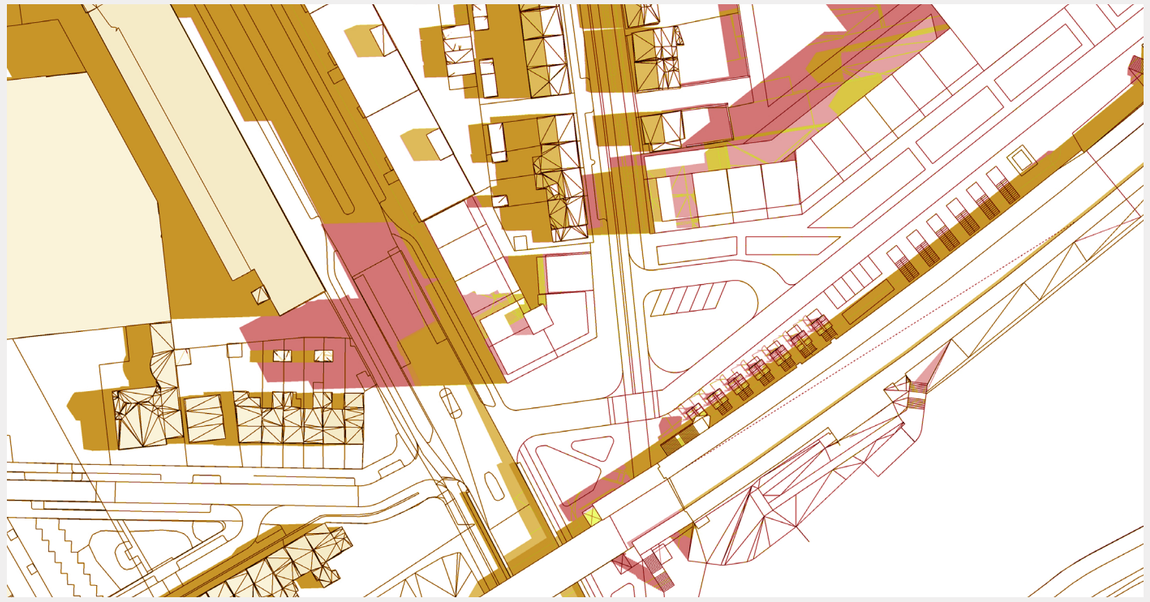


21 juni- 18:00 uur
huidige situatie

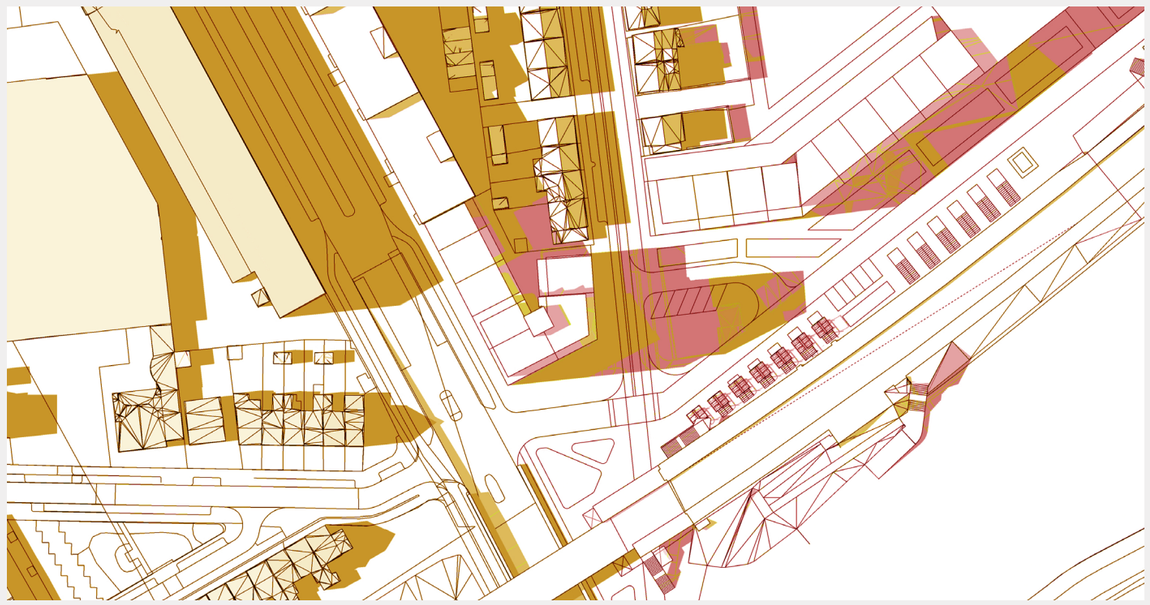
21 juni - 18:00 uur
stedenbouwkundige verbeelding

Schaduw huidige situatie

Aanvullende schaduw stedenbouwkundige verbeelding

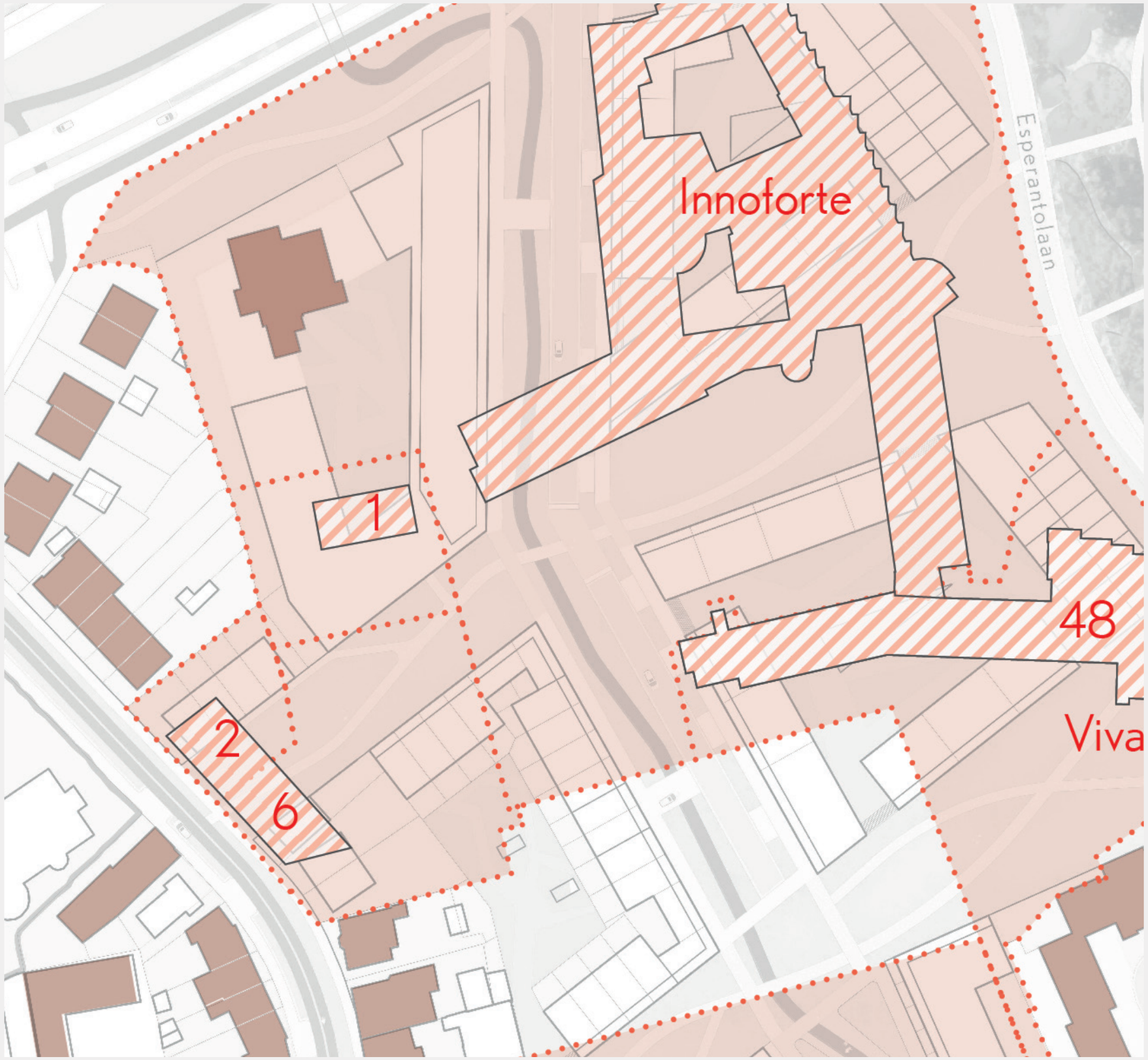


21 juni - 09:00 uur
Schaduwwerking over elkaar heen gelegd, bestaand vs stedenbouwkundige verbeelding. Het hoogteaccent werpt in de ochtend schaduw op de achtertuinen aan de Plattenburgerweg.



21 juni - 18:00 uur
Schaduwwerking over elkaar heen gelegd, bestaand vs stedenbouwkundige verbeelding. In de avond uren is er extra schaduw in de achtertuinen Schaapsdrift, niet door hoogteaccent maar door de ca. 4 lagen aan de Wichard van Pontlaan.

Noordelijke groene loper



- vergroening middels bomen vergt een minimale breedte van de groene loper
- doorwaadbaarheid van het gebied
- meer woningen aan het groen
- aansluiten in maat en korrel op Schaapsdrift

Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

4-8
3-5
4-8
3-5
4-8
3-6

- Verbindingen Park Sacré Coeur
- Vergroenen
- Beek herstellen en zichtbaar maken
- Wonen, werken en voorzieningen mengen
- Circulair, gasloos, energieneutraal
- Kerken en monumenten
- Opbouw in aantal bouwlagen richting het park
- Hoogte accent van 10 lagen
- Omgeving Station opwaarderen
- Stationsplein
- Kansen voor toekomstige verbindingen
- Fietsroutes
- Auto ontsluiting
- Parkeerhub
- Plangrens

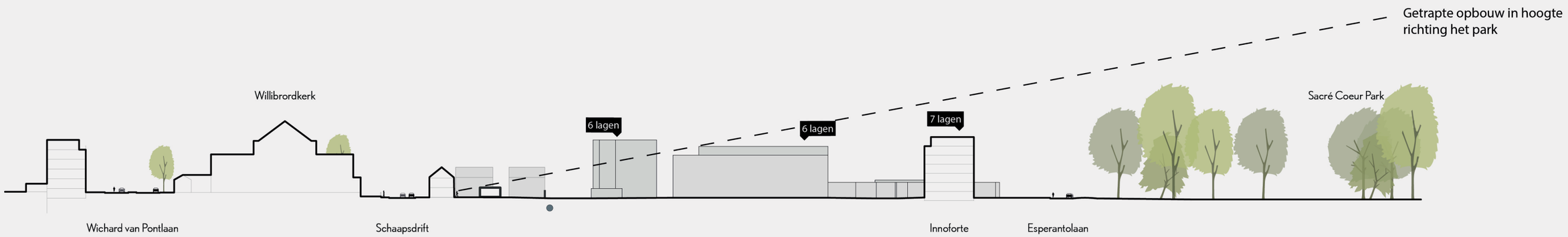
Ondersteunende beelden t.b.v. beantwoording vragenronde

Hoogte

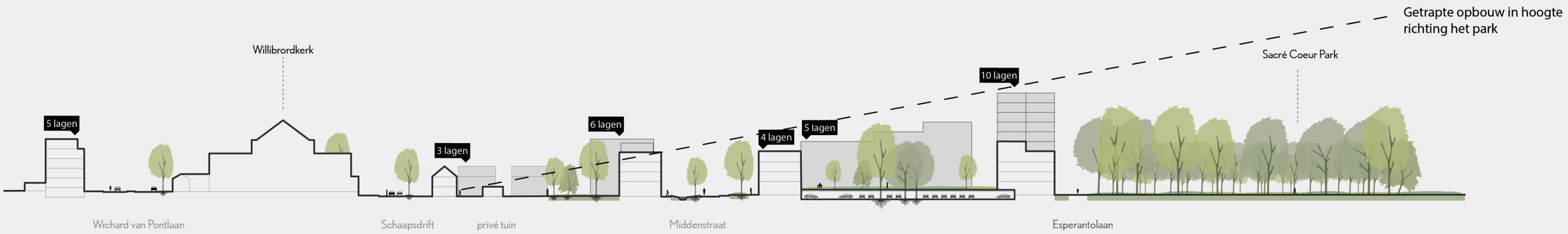


Innoforte complex - Links het 7-lagen deel en op de voor grond de entree met extra opbouw.

Hoogte opbouw



Huidig profiel



Voorstel in de gebiedsvisie met opbouw in hoogte

Van: J.W van der Eijk
Verzonden: woensdag 13 december 2023 08:09
Aan: Willem Lammers
Onderwerp: Ronde Tafel gesprek van hedenavond-jan Willem van der Eijk

Beste Willem Lammers,

Vanavond wil ik meer uitleg geven geven over twee onderwerpen:

1-financieele onderbouwing die ontbreekt .

2- Bewust rookgordijn gelegd van af het begin, doelstelling was tot sloop over te gaan en later - enigzins terug te komen met toezegging om zoveel mogelijk huizen te laten staan.

3- Bouwen op een gebied van beperkte omvang met toename van verkeer.

4- Onjuiste informatie omtrent Innoforte.

Groet van Jan Willem van der Eijk

Geachte leden van de Raad,

Mijn naam is Walter van den Bogaerdt, directeur van Kobold Instrumentatie.

Wij ondernemen sinds 1990 op de Schaapsdrift, direct naast station Presikhaaf.

Ik spreek in namens een aantal bedrijven waarvan de bestaanszekerheid wordt bedreigt door de voorgestelde sloop van hun werkplek.

Overigens:

Slechts één dag voor de presentatie van het plan werden wij hiervan telefonisch op de hoogte gesteld.

Ondernemers die het beste voor hebben met Arnhem.

Dat laatste voelt met deze Concept Gebiedsvisie niet meer als wederzijds.

Het Conceptplan is voor een aantal bedrijven een directe bedreiging voor hun bestaanszekerheid.

Zij hebben hun klantenkring in de directe omgeving en moeten bij sloop langdurig buiten hun werkgebied werken. Daardoor wordt hun klantenbestand aangetast.

Onacceptabel.

De bedrijven aan de Station zijde van de Schaapsdrift dienen te verdwijnen voor de inrichting van de OV Hub Presikhaaf.

Wist u dat Station Presikhaaf al tientallen jaren een OV-HUB is?

Trein, bus en op korte loopafstand de Trolleybus rijden af en aan. 12 bussen per uur rijden er naar het Centrum!

De werkelijkheid is dat de gebouwen gesloopt dienen te worden om daarvoor in de plaats zoveel mogelijk hoogbouw te plaatsten. En de HUB wordt er met de haren bijgesleept om de sloop voor u plausibel te maken. Immers zonder zeer groot belang geen sloop!

Dat pik je als ondernemer niet. Dan wordt je door een College met oneigenlijke argumenten af geserveerd.

De principiële vraag die wij ons stellen is:

Voldoet de Gebiedsvisie aan de uitgangspunten van uw eigen Amendement?

Het antwoord is : NEE

Het college biedt u een Concept Gebiedsvisie aan zonder de door de Raad geëiste “Zeer grote belangen” om tot sloop van gebouwen over te gaan.

Het “zeer grote belang” wordt op pagina 92 aangeduid met 5, soms wazige ambities en doelstellingen en “gestapeld” tot één zeer groot belang.

Een optelsom van vijf “niet zeer grote belangen” is….. vijf “niet zeer grote belangen”.

Als u als Raad de redenatie van de wethouder accepteert geldt dat voor de hele stad.

Het schept een uitdagende precedentwerking voor Arnhem.

Ik geef u een voorbeeld.

Arnhem heeft het voormalige Postbankgebouw omgevormd tot een fraaie woontoren.

Het voormalige AKZO terrein wordt getransformeerd tot Het Zijdekwartier.

Naast deze twee projecten ligt de woonwijk Molebeke, oude huizen met een paar tennisvelden en een sporthal.

Zet hier een stedenbouwkundige op met dezelfde definitie van “zeer groot belang” en hij transformeert deze wijk tot een mooi hoogbouwgebied waar veel meer mensen kunnen wonen. Op loopafstand van het centrum. Inclusief de nieuwe OV-HUB Velperpoort.

Gekkigheid?

Nee.

Want dit is precies wat er nu gebeurt met de Schaapsdrift.

De bedrijven begrijpen dat er woningen gebouwd moeten worden. Dit kan zeker in het gebied achter de Schaapsdrift. Wij zijn er van overtuigd dat dit kan zonder sloop van huizen en gebouwen aan de Schaapsdrift en Station zijde.

Alle gebouwen kunnen blijven staan!

Ik sluit af voorzitter.

Het College heeft u het plan gepresenteerd.

En we weten allemaal…. Het College, de wethouder gaat er niet over.

DE RAAD BEPAALT.

U bepaalt of u akkoord met deze zeer discutabele invulling van zeer groot belang en gaat over tot het slopen van huizen en gebouwen.

of

U biedt de bedrijven en bewoners binnen zeer korte tijd veiligheid en rust.

Om te leven, om te ondernemen.

Persoonlijk ben ik heel benieuwd wat u belangrijker vindt:

Coalitiepolitiek bedrijven of de burgers en bedrijven op de Schaapsdrift hun leven terug geven.

Ik wens u bij de besluitvorming van dit uitdagende dossier veel succes en wijsheid toe.

Onderwerp: FW: reactie Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Van: peter donders <peterdondersecl@live.nl>
Verzonden: zaterdag 4 november 2023 0:59
Aan: Gemeente Arnhem schaapsdrift@arnhem.nl

Onderwerp: FW: reactie Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Namens bewoners van de Ernst Casimirlaan, huurders van Casimirstate van Vivare.
Bijgevoegd is een handtekeningenlijst van bewoners.

Aan de gemeente Arnhem,

Hieronder vindt u de bezwaren van bewoners Casimirstate te Arnhem op het plan Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o.

Bebouwing:
De geplande bebouwing aan de westzijde van complex Casimirstate staat te dicht op ons complex.
Hierdoor moeten 17 schuurtjes (waarin scootmobielen , brommers ect staan) verdwijnen.
Deze schuurtjes behoren tot complex Casimirstate seniorenkant. De hebben geen andere opslagmogelijkheid.

Parkeerplaatsen:
In het concept staat dat er 23 parkeerplaatsen vervallen.
De vraag is : waar kunnen wij de auto parkeren?
Waar gaan de bezoekers, de wijkverpleging en andere zorg, service werkers hun auto neerzetten. Op het pleintje parkeren is niet toegestaan.
Er zijn veel oudere bewoners die afhankelijk zijn van hun auto.
Gezien dit sociale woningbouwbouw is, verwachten wij dat er niet veel gebruik gemaakt gaat worden van het gereguleerd parkeren.

Vrije sector woningen:
Op de planning staat tussen Casimirstate seniorencomplex en park een “gebouw” getekend. Dit zouden 10 woningen worden. Formaat is nog onbekend. Zoals het nu in het concept ingetekend is, wordt de ruimte te veel afgesloten.
Er ontstaat daardoor te veel geluids-reflectie van de treinen en door minder luchtstroom wordt het pleintje warmer.

Wij vragen u dan ook bovenstaande zaken te herzien.

Graag ontvangen wij een bevestiging van ontvangst van deze email.

namens de bewoners Casimirstate

Nog enkele belangrijke aanmerkingen;

- Er wordt erg lichtzinnig met het bestaande groen, in bijzonder de volwassen bomen omgegaan. In directe omgeving van Casimir State, De bomen langs de Eleonorastraat, ter hoogte van ons complex dreigen te verdwijnen(3 hoge Italiaanse populieren , Acacia, Den Esdoorn en nog een naaldboom endiverse heesters) Ook het woonblok dat ingetekend staat tussen noordelijk pand van Casimir State en Complex aan park Sacre Coeur Gaat een groot stuk groen, bomen (15stuks) en struiken kosten. Een belangrijk stuk bosschage ca 50m x 10 tot 20m.
- Het plaatsen van nieuw groen is goed, maar weegt niet op tegen het verwijderen van dit blok groen!

Geachte leden van de Raad,

13 december jl. heb ik ingesproken op de avond van de behandeling van de Concept Gebiedsvisie Schaapsdrift eo.

Nogmaals dank voor de uitgebreide tijd en interesse van u allen.

Deze, soms emotionele avond, was voor mij persoonlijk leerzaam. De combinatie van moegestreden burgers, ongeruste ondernemers en betrokken raadsleden gaf een bijzondere inkijk in de dynamiek van de Arnhemse politiek.

Onder weg naar huis heb ik de avond nog eens afgespeeld en wil ik u het volgende in overweging geven.

Ik ben er van overtuigd dat in de huidige situatie het verder doorzetten van de Gebiedsvisie niet gaat leiden tot succes.

Er staan teveel onzekerheden in, teveel aannames, en niet meer te verenigingen belangen.

Ik heb deze avond geleerd dat de aanwonenden er door het voortslepende proces er met de Gemeente niet meer uitkomen.

Ik heb de mensen in deze omgeving leren kennen als plichtgetrouwe, gezagsgetrouwe en lieve mensen. De verandering in hun gedrag over dit onderwerp is exceptioneel maar begrijpelijk.

Het is voor mij een duidelijk indicatie dat het huidige plan de plank misslaat.

Voortzetten van dit traject leidt tot grote tijdvertraging en hoge kosten omdat het draagvlak ontbreekt.

Mijn voorstel vraagt moed van u als Raadslid, en biedt voor alle partijen een win-win situatie.

Stop met de huidige proces.

Daarvoor in de plaats benoemt u het proces Innoforte als een deelproject.

Hier zit beweging in en leidt tot een rechtvaardige, door omwonenden gedragen oplossing.

Het overige gebied laat u voor nu wat het is.

Wanneer deelproject Innoforte is afgerond gaat u vanaf een nul situatie opnieuw in gesprek met de bewoners.

Start met een schone lei.

De tussenliggende tijd kan worden ingezet om opnieuw met Prorail in contact te komen. Blijft het station? Komt er een nieuwe Hub elders? Wat kan en wat kan niet? Zonder Prorail als welwillende partij is ieder plan gedoemd te mislukken! Dan blijft het bij wensdenken.

De tussenliggende tijd kan worden ingezet om de burgers hun rust te gunnen en vanuit een nieuw perspectief de toekomst van het gebied in te kleuren. Niet vanuit een technische, te hoge ambitie zoals nu, maar vanuit “klantwens”. Wat wil de burger eigenlijk?

Het “not in my backyard” speelt hier niet. Maak daar gebruik van. Houdt de omwonenden aan boord. Laat ze leidend zijn in de oplossing.

Zoals gezegd:

Dit vergt moed van de Raad. Van u als Raadslid.

Het laat zien dat u visie en betrokkenheid heeft.

Stap over coalitiebelangen heen en besluit Raad breed.

Een besluit als dit opent later deuren die nu gesloten blijven.

Zie een herzien besluit als dit niet als nederlaag, maar als overwinning.

Ik schat in dat deze richting zelfs leidt tot een korter tijdpad en kostenbesparing in vergelijking met wat er ons nu te wachten staat.

Tot slot:

Ik heb mijn idee aan u voorgelegd.

Ik begrijp heel goed dat de kans bestaat hier geen reactie op te ontvangen.

Wanneer er wel behoefte is deze denkrichting met ondergetekende te willen bespreken waardeer ik dat zeer.

Veel succes met uw werkzaamheden.

Walter van den Bogaerdt

Directeur Kobold Instrumentatie BV

BEHANDELRESULTAAT

18.45 uur - 21.45 uur: Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving, Informatief - 13-12-2023

Raadsvoorstel: “Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving”

Zaaknummer:	
Portefeuillehouder:	C. Bouwkamp
Resultaat van bespreking:	

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Eliens (PvdD), Usta (DENK), Van den Broek (CDA), Maref (VVD), Heemskerk (D66), Malda (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Coenders (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal), Visser (PvdA), Elfrink (SP) en Lukkassen/Luurssen (FVD).

De fracties van de PVV en BBA waren niet aanwezig.

Bespreking
De bespreking bestond uit de informatieve fase van het raadsvoorstel. Deze fase bestaat uit twee onderdelen:

1. Een technische briefing door Ivar Branderhorst. Hij heeft een presentatie gegeven, waarna er technische vragen zijn gesteld en beantwoord.
2. Een rondetafelgesprek met betrokkenen. Het gesprek is gestart met een inleidende pitch van de negen deelnemers. Vervolgens is met de deelnemers gesproken over hun inbreng, zijn vragen gesteld en beantwoord. De deelnemers aan het rondetafelgesprek staan vermeld op de lijst van deelnemers, die toegevoegd is aan de stukken.

Conclusie
De voorzitter heeft aan het einde van de beraadslaging geconcludeerd dat de informatieve fase is afgerond.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

M. Loor

Titel/onderwerp: # Raadsvoorstel "Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief"

Raadsadviseur: W. Lammers Telefoonnr: 377 2581 Willem.lammers@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Paul van Hoof; Tim Nijs
Portefeuillehouder:	Cathelijne Bouwkamp Nermina Kundic Paul Smeulders	Telefoonnr:	+31627046357; +31631114856
		E-mailadres:	paul.van.hoof@arnhem.nl; tim.nijs@arnhem.nl
Doel activiteit	Meningsvormend (M1)		
Toelichting	**Inhoud** Het gebiedsprogramma grootschalige woningbouwgebied Spoorzone Arnhem Oost is een ontwikkelperspectief en in dit ontwikkelperspectief worden de leidende principes vastgesteld voor de verdere ontwikkeling van de spoorzone. Het voorliggende document vormt een paraplu ten aanzien van de gebiedsbrede inhoudelijke thema's en geeft daarmee richting en samenhang bij de uitwerking in deelgebieden (zoals Rijnpark, Schaapsdrift, Zijdekwartier). Op de deelgebieden ontvangt de raad steeds een startnotitie, gebiedsvisie en een omgevingsplan. **Aandachtspunten** - De gebiedsbrede thema's zijn leefomgeving, mobiliteit, wonen, economie en energie & duurzaamheid. Per thema zijn leidende principes geformuleerd en is een spoorboekje gemaakt (wat zijn de acties). Wat voorbeelden van die principes: - Leefomgeving: 3-30-300 principe, spoorzone wordt klimaatadaptief ontwikkeld; bijdrage aan de ontwikkeling van de 'Groene Wig Arnhem-Oost' - Mobiliteit: 15-minutenstad, STOMP, barrière-werking van infrastructuur tegengaan, mobiliteit zoveel als mogelijk 'netto-nul emissie'. - Wonen: 2/3 betaalbaar, waarvan ten minste 30% sociale corporatiehuur; verschillende woonmilieus aan stad toevoegen, zoals voor senioren, studenten, starters en stedelijke gezinnen. - Economie: Toename van 0,5 fte per toegevoegde woning, ontwikkelen deelgebieden passend bij ambities rond het energiecluster, campussen, werklocaties en werkmilieus. Onderzoek verdichten bestaande bedrijventerreinen. - Energie, circulariteit en duurzaamheid: toepassen bewezen technieken; ruimte geven aan kleinschalig pionieren, profileren als Energiestad, gebruik maken van biobased materialen, lokaal geproduceerd en opgeslagen duurzame energie. Zie het raadsvoorstel voor meer informatie.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Afronding van de meningsvormende (M1) fase en besluit over vervolgbehandeling.		
Spreekrecht publiek	Nee		
Behandeladvies	<u>Vergaderorde M1</u> De M1 is gestart op 6 december 2023. Vanwege de tijd is de M1 op die avond niet afgerond. De eerste termijn aan de zijde van de raad is klaar, maar de eerste termijn aan de zijde van het college nog niet. Daarom wordt de volgende orde voorgesteld: - Afronding eerste termijn aan de zijde van het college; - Tweede termijn aan de zijde van de raadskamer voor het stellen van nieuwe politieke vragen of voor onderling debat;		

	- Tweede termijn aan de zijde van het college voor de beantwoording van nieuwe vragen. - Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken. Uitkomst van de Meningsvormende (MI) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase Meningsvorming 2, waar deze besproken zullen worden.			
Bijlagen				

Raadsvoorstel 'Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief'			
Bijlage - Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - ontwikkelperspectief			

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 3929660

Onderwerp: Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief

Kernboodschap

Arnhem groeit, de stad is in trek bij inwoners, bedrijven en bezoekers. We streven naar een evenwichtige groei van de stad waarbij goed wonen in balans is met werk en voorzieningen in een groene en gezonde, duurzame leefomgeving. Het overgrote deel van de in totaal 16.000 woningen die we tussen 2020 en 2040 in Arnhem gaan bouwen, is voorzien in de Spoorzone Arnhem-Oost. Het Gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost, het ontwikkelperspectief, draagt bij aan de verschillende doelen om dit gebied langjarig en adaptief tot ontwikkeling te brengen en geeft leidende principes die als kader dienen voor de verdere ontwikkeling van de Spoorzone.

Voorstel

1. Het Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - Ontwikkelperspectief en de hierin genoemde leidende principes vast te stellen en het college de opdracht geven om het spoorboekje verder uit te voeren.

Inleiding

De Spoorzone Arnhem-Oost betreft een langjarige stedelijke ontwikkeling en is meer dan de optelling van besluiten over deelgebieden en -thema's. Het college heeft bij het toesturen van fase 1 van het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost dan ook toegezegd met een raadsvoorstel met een vervolg te komen dat met name richting moet geven aan de uitwerking van de deelgebied overstijgende onderwerpen.

Beoogd effect

Arnhem GEMEENTE

Langjarige koers vaststellen om te komen tot verstedelijking en woningbouw in de Spoorzone Arnhem-Oost.

Argumenten

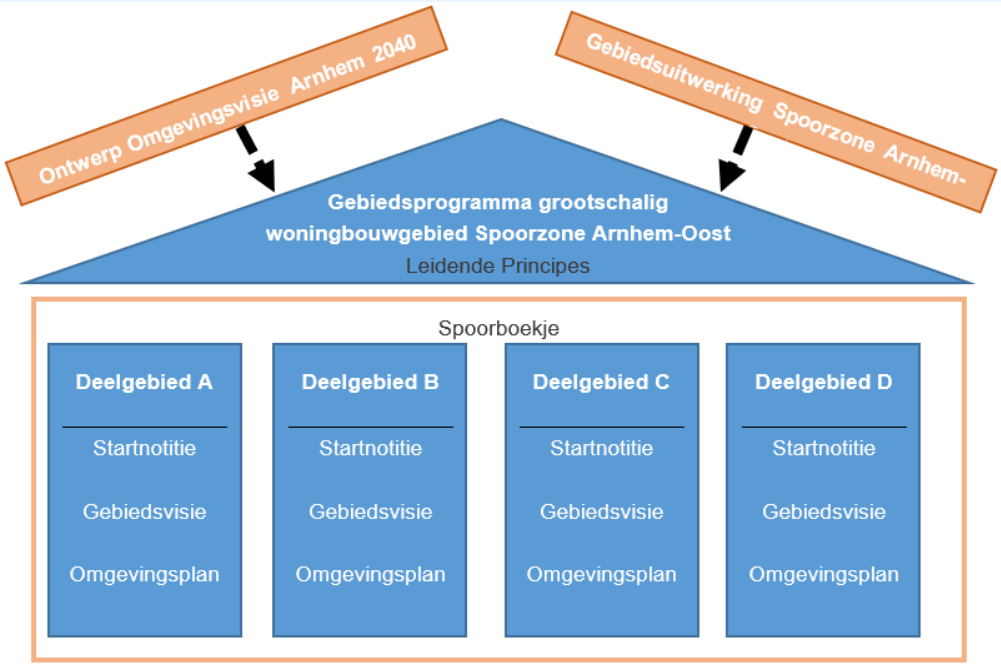
1.1	*Het gebiedsprogramma borgt de samenhang en geeft richting bij de uitwerking van deelgebieden binnen de spoorzone*

Het voorliggende document vormt een paraplu ten aanzien van de gebiedsbrede inhoudelijke thema's en geeft daarmee richting en samenhang bij de uitwerking in de deelgebieden.

Een gebiedsontwikkeling zoals Spoorzone Arnhem-Oost is een langjarig proces met vele kruispunten en beslismomenten waar afwegingen worden gemaakt en beslissingen genomen moeten worden. Door gemeenteraad, college en samenwerkende partijen in het gebied. Veel van deze besluiten vinden de komende jaren plaats in de deelgebieden.

De leidende principes in dit document vormen een set van uitgangspunten waar invulling aan wordt gegeven in de besluitvorming bij startnotities, grondexploitaties en gebiedsvisies in de verschillende deelprojecten, uiteraard met in achtneming van de gebiedsspecifieke opgave en omstandigheden. Hiermee worden de deelprojecten binnen de Spoorzone vanuit een gedeelde visie van de opgave en bijdrage aan de stad bekeken.

Reeds genomen (of bij u voorgelegde) raadsbesluiten op deelgebieden binnen de Spoorzone, zoals de startnotitie Rijnpark, het raadsbesluit over Flexwonen Merwedeterrein, het bestemmingsplan voor Nieuw Kadekwartier en het bij de raad voorliggende bestemmingsplan Zijdekwartier zijn in lijn met dit gebiedsprogramma. Deze besluiten zijn nadere detaillering van dit gebiedsprogramma en blijven leidend bij de uitwerking van deze deelgebieden.



1.2	*De gebiedsbrede thema's zijn leefomgeving, mobiliteit, wonen, economie en energie & duurzaamheid* De verstedelijkingsopgave in de Spoorzone Arnhem-Oost vergt een integrale aanpak . Met dit gebiedsprogramma borgen we de integraliteit door de volgende bouwstenen in dit programma te betrekken: leefomgeving, mobiliteit, wonen, economie en energie & duurzaamheid .
1.3	*Het succes van een langjarige gebiedsontwikkeling vraagt om het continu bouwen aan en onderhouden van relaties met de omgeving*
	Grootschalige ontwikkelingen zoals de Spoorzone Arnhem-Oost zijn een grote uitdaging en kunnen dan ook niet succesvol zijn zonder langjarige afspraken en samenwerking tussen Rijk, provincie, en regio. Het gebied zal ook grote veranderingen ondergaan, die van invloed zijn op huidige gebruikers, eigenaren en omgeving. Voor de Spoorzone als geheel zijn we continu in dialoog met verschillende groepen en mensen uit de stad. Op deelgebiedniveau worden in de startnotitie afspraken gemaakt over de wijze van participatie in het proces. Daarnaast is de gemeente niet degene die bouwt, eigenaar is van alle gronden en financierder is van alle onrendabele kosten. Met huidige eigenaren en ontwikkelaars, maar ook woningbouwcorporaties, zal daarom gekomen moeten worden tot afspraken over samenwerking, fasering, bouw, kostenverhaal en verevening.
1.4	*Dit document fungeert tevens als gebiedsprogramma in het kader van het verstedelijkingsproces met de regio, provincie en het Rijk (NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley).* Met het vaststellen van de verstedelijkingsstrategie van de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley in de raadsvergadering van 23 november 2022 is richting gegeven aan de verstedelijkingsopgave van de regio Arnhem Nijmegen Foodvalley en meer specifiek aan die van de Spoorzone Arnhem-Oost als gebiedsuitwerking binnen de verstedelijkingsstrategie. Om de samenwerking te borgen en de eerste afspraken met elkaar te maken hebben we als regio eveneens in november 2022 het verstedelijkingsakkoord met het Rijk gesloten. Afgesproken is dat de gebiedsuitwerkingen worden uitgewerkt naar gebiedsprogramma's. Voor Arnhem betreft dit de Spoorzone Arnhem-Oost. Met het Gebiedsprogramma

	Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief geven we invulling aan deze afspraak en fungeert daarmee als gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost binnen het verstedelijkingsprogramma van de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley.

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Het risico bestaat dat de leidende principes tot dilemma's bij de uitwerking leiden* De in het gebiedsprogramma vastgelegde leidende principes zijn uitgangspunt bij de uitwerking van de deelgebieden. Het zijn geen keiharde kaders. Indien bij de uitwerking in een deelgebied blijkt dat er dilemma's over of tussen leidende principes ontstaan en er daardoor voor afwijkingen wordt gekozen, dan zal dit bij de besluitvorming over een deelgebied expliciet worden gemaakt en zal beargumenteerd worden waarom er afgeweken wordt. Hiermee houdt de raad haar kaderstellende bevoegdheid ook bij afwijkingen hiervan
1.2	*Risicoanalyse per deelgebied* Een langjarige en omvangrijke ontwikkeling als Spoorzone Arnhem-Oost brengt nieuwe risico's met zich mee. Het uitvoeren van goed risicomanagement is daarbij van groot belang. Om het proces van risicomanagement goed invulling te geven zal er bij de start van een groot, risicovol project altijd een onafhankelijke, los van de projectorganisatie staande, risicoanalyse plaatsvinden. Deze afspraak is vastgelegd in de financiële verordening (artikel 11). De grondexploitaties van de deelgebieden worden elk afzonderlijk aangemerkt als een groot, risicovol project. Dat betekent dat in het investeringsvoorstel voor de verschillende grondexploitaties steeds de uitkomsten van een onafhankelijke risicoanalyse zullen zijn opgenomen. Deze risicoanalyse wordt uitgevoerd door de eenheid 'auditing & risicomanagement' van de gemeente, of de expertise daarvoor zal worden ingehuurd. Bij de risicoanalyse worden zowel de inhoudelijke risico's in kaart gebracht als het proces van risicomanagement zoals dat binnen het project wordt uitgevoerd. Daarnaast zal de omvang van het risicoprofiel gekwantificeerd worden, die zich vertaalt in een beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit.

Participatie

Bij de totstandkoming van het gebiedsprogramma is gebruik gemaakt van beleidsstukken en informatie uit stadsbrede visie zoals de Omgevingsvisie Arnhem, Gebiedsplan Nationaal Programma Arnhem-Oost en startnotities op beleidsvelden zoals mobiliteit en wonen. Op deze stukken heeft participatie in verschillende vormen plaatsgevonden. Ook met de Groene Metropoolregio is afstemming geweest.
De samenwerking met de stad en eigenaren binnen gebieden vindt in deelgebieden plaats. Per deelgebied worden in startnotities de participatiegraad vastgesteld.

Financiën

De ontwikkeling in het gebied Spoorzone Arnhem-Oost is een stevige opgave. Om de ambities te kunnen realiseren zal ook een forse inzet van financiële middelen nodig zijn. Hiertoe is naast inzet van eigen middelen ook een sterke lobby bij het Rijk gevoerd. Dit heeft geleid tot de erkenning als NOVEX-gebied en de toekenning van ongeveer 131 miljoen (inclusief BTW) aan rijksmiddelen voor de ontwikkeling van de opgave tot 2030.

Voor de inzet van de middelen is een robuust financieel systeem noodzakelijk dat aan de ene kant het primaat bij de raad legt om besluiten op inhoud en financiën gekoppeld te kunnen nemen en aan de andere kant de mogelijkheid geeft om over de jaren heen deelgebieden te kunnen toevoegen en flexibiliteit naar de toekomst toe mogelijk te maken.

Grofweg zal de gebiedsexploitatie van de Spoorzone bestaan uit drie “soorten” onderdelen:

- Grondexploitaties in die gebieden waar de gemeente een actief grondbeleid voert en de ontwikkeling zelf ter hand neemt
- Kostenverhaal voor de te ontwikkelen gronden die in particuliere handen ontwikkeld gaan worden
- Investeringsprojecten voor de investeringen in de openbare ruimte (inclusief groen/park) en mobiliteit (inclusief ontsluiting gebied).

Bij de begroting 2024 is het voorstel gedaan om een bestemmingsreserve voor de Spoorzone Arnhem-Oost in te stellen (BR Spoorzone Oost) met als doel dekking te bieden voor de kosten van de gebiedsontwikkeling en daarmee tevens de verrekening van de verschillende onderdelen waaruit de gebiedsexploitatie bestaat.

Doel BR Spoorzone Oost (voorstel in begroting 2024)
Dekking bieden voor de kosten van de gebiedsontwikkeling Spoorzone Oost, en wel voor de volgende onderdelen van deze gebiedsontwikkeling:
- Investeringen in de openbare ruimte (inclusief groen/park) en mobiliteit (inclusief ontsluiting gebied): dekkingsmiddelen hiervoor kunnen na afronding van onderdelen van het project aan deze bestemmingsreserve worden onttrokken. Wanneer de gemaakte kosten dienen te worden geactiveerd, zullen de dekkingsmiddelen worden toegevoegd aan de BR Kapitaallasten, ter dekking van de kapitaallasten;
- Grondexploitaties: hiervan worden resultaten (tekorten dan wel tussentijdse winstnemingen) verrekend met deze bestemmingsreserve;
- Anterieure overeenkomsten ten aanzien van grondexploitaties van derden: eventuele dekkingsresultaten worden ook met deze bestemmingsreserve verrekend.

Besluiten over de gebiedsvisies van individuele ontwikkelingen binnen de spoorzone zullen financieel en inhoudelijk per deelgebied aan de Gemeenteraad ter besluitvorming worden voorgelegd. Vanwege de verwevenheid van de verschillende onderdelen van de gebiedsexploitatie, zal de verwerking van de gebiedsexploitatie in de begroting middels een separaat raadsvoorstel in zijn geheel plaatsvinden nadat de afzonderlijke gebiedsvisies voor Schaapsdrift, Rijnpark en Presikhaaf 3 door u zijn vastgesteld. Daarmee geven we samen met de ontwikkelingen van Nieuw Kadekwartier en Zijdekwartier (die separate financiële besluitvorming hebben gehad) invulling aan de woonopgave tot 2030.

Een bijzonder onderdeel zijn de bereikbaarheidsmaatregelen. Het gaat dan om specifiek de maatregelen die niet binnen een deelgebied hun plek krijgen, maar die wel noodzakelijk zijn om de deelgebieden en de daartoe benodigde mobiliteitstransitie te kunnen realiseren. Deze gaan over bijvoorbeeld nieuwe fiets- en OV-verbindingen met het station, de binnenstad, werklocaties en tussen de deelgebieden onderling. Besluitvorming hierover vind inhoudelijk plaats via dit ontwikkelperspectief. De financiële vertaling van de maatregelen die minimaal noodzakelijk zijn om de ontwikkeling tot 2030 te realiseren, maakt ook deel uit van de gebiedsexploitatie en daarmee van de besluitvorming over het investeringsvoorstel voor de verschillende gebieden.

Uitvoering

In het spoorboekje dat bij elk thema is gegeven, is een doorkijk over de uitvoering opgenomen.

Een update van het spoorboekje wordt via de reguliere weg van najaarsrapportage en de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) aan u voorgelegd. Waar nodig zal het college daarnaast de gemeenteraad separaat informeren over de Spoorzone Arnhem - Oost. Over acties uit het spoorboekje die een plek krijgen in deelprojecten wordt in de besluitvorming over die projecten de raad geïnformeerd en wordt waar nodig daarover besluitvorming gevraagd.

Communicatie

Het Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost wordt actief gedeeld in gesprekken met onze partners in de stad over de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - ontwikkelperspectief

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	3929660

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 14 november 2023;

Gelet op artikel 147, tweede lid, van de Gemeentewet;

besluit:

1. Het Gebiedsprogramma Grootschalige Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost - Ontwikkelperspectief en de hierin genoemde leidende principes vast te stellen en het college de opdracht geven om het spoorboekje verder uit te voeren.

De griffier, De voorzitter,

Gemeente Arnhem

GEBIEDSPROGRAMMA



Grootschalig Woningbouwgebied
Spoorzone Arnhem-Oost

November 2023

Ontwikkelperspectief

GEMEENTE Arnhem

Inhoudsopgave

INLEIDING EN LEESWIJZER 3

SPOORZONE ARNHEM OOST 5

THEMATISCHE UITWERKING 8

LEEFOMGEVING 10

MOBILITEIT 12

WONEN 14

ECONOMIE 15

ENERGIE, CIRCULARITEIT EN DUURZAAMHEID 17

OMGEVINGS- EN ONTWIKKELSTRATEGIE 18

Inleiding en leeswijzer

Aanleiding

Arnhem groeit, de stad is in trek bij inwoners, bedrijven en bezoekers. We streven naar een evenwichtige groei van de stad waarbij goed wonen in balans is met werk en voorzieningen in een groene en gezonde, duurzame leefomgeving. We werken aan een betere benutting, doorstroming en duurzame kwaliteit van de woningvoorraad en voldoende stedelijke voorzieningen. In 2040 willen we dat er 16.000 woningen meer zijn dan in 2020 om de wooncrisis aan te pakken. Het overgrote deel van deze woningen, is voorzien in de Spoorzone Arnhem-Oost.

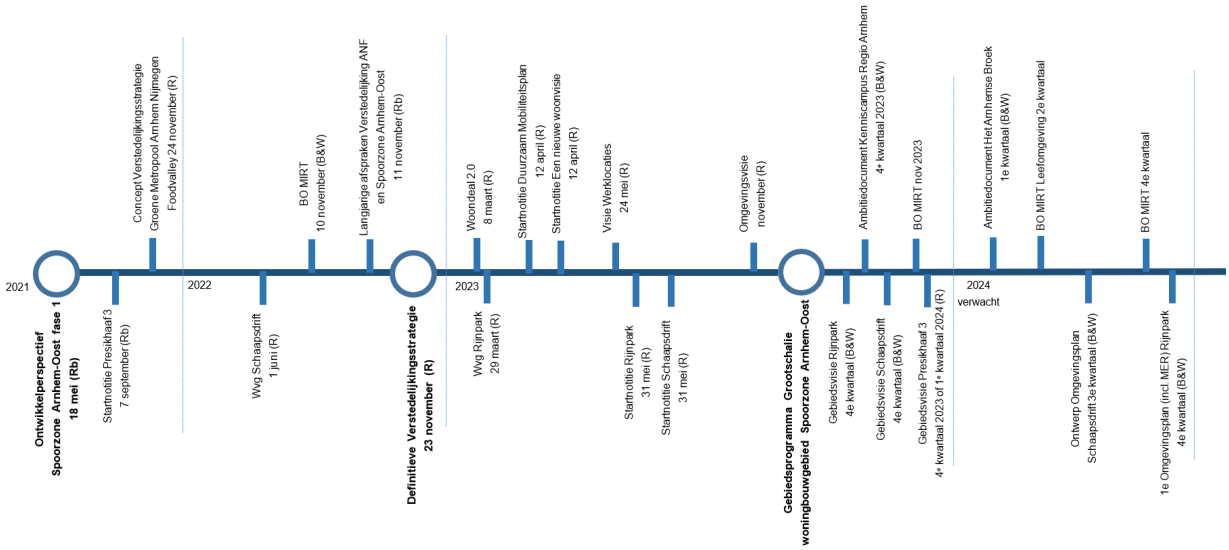
Doel

Het voorliggende gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost, het ontwikkelperspectief, draagt bij aan de verschillende doelen om dit gebied langjarig en adaptief tot ontwikkeling te brengen en geeft leidende principes die als kader dienen voor de ontwikkeling van de spoorzone.

a. De Spoorzone Arnhem-Oost is één van de strategische gebieden in de Omgevingsvisie Arnhem 2040 en uitgewerkt als gebiedsuitwerking Spoorzone Arnhem-Oost in de verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley en kent al diverse uitwerkingen en besluiten op deelgebied niveau (zie onderaan deze en volgende pagina). De omvang en de complexiteit van deze opgave maakt dat de gemeente Arnhem deze opgave niet alleen kan invullen. Met Rijk en regio zijn hierover in november 2022 en juni 2023 bestuurlijke afspraken gemaakt. Eén van deze afspraken is dat de gemeente de gebieds-uitwerking Spoorzone Arnhem-Oost met onderzoeksopgaven uitwerkt naar een gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost waar de uitvoeringsagenda centraal staat.

b. De Spoorzone Arnhem-Oost gaat om een langjarige stedelijke ontwikkeling en is meer dan de optelling van besluiten over deelgebieden en -thema's. Het college heeft bij het toesturen van fase 1 van het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost dan ook toegezegd met een raadsvoorstel te komen dat met name richting moet geven aan de koers van de Spoorzone Arnhem-Oost en principe uitspraken doet ten aanzien van onderliggende thema's en gebieden. Deze principe uitspraken zijn in dit document weergegeven als leidende principes per inhoudelijk thema.

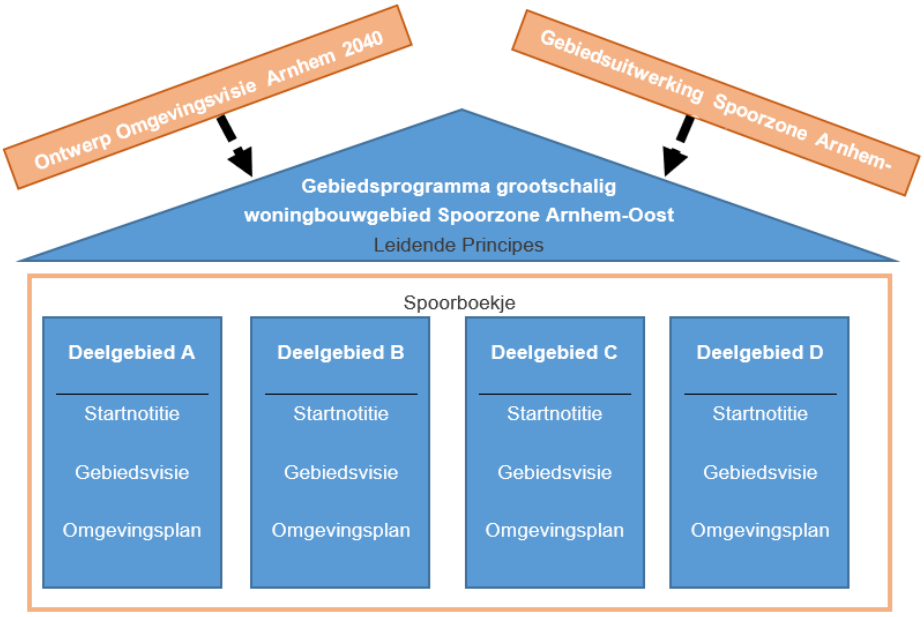
c. Het spoorboekje geeft een eerste inzicht in de uitvoeringsagenda van de Spoorzone Arnhem-Oost. Gezien de langjarige ontwikkeling van de Spoorzone is een adaptieve werkwijze noodzakelijk. Het spoorboekje geeft hier inzicht in.



Tijdlijn Spoorzone Arnhem-Oost

Leeswijzer

Het gebiedsprogramma is opgebouwd rond verschillende thema's die voorzien zijn van leidende principes en een spoorboekje: de leidende principes vormen een kader voor de ontwikkeling van de Spoorzone (blauwe tekstkaders) en in het spoorboekje geven we uitvoering aan de leidende principes in de deelprojecten van de Spoorzone (roze tekstkaders). Over acties die een plek krijgen bij de uitvoering van deelprojecten wordt in de besluitvorming over die projecten de raad geïnformeerd.



Gezien de planhorizon 2040 vormt een adaptieve manier van werken bij de uitvoering van de deelgebieden een belangrijk onderdeel van deze aanpak. Participatie met inwoners en stakeholders maakt nadrukkelijk deel uit van de aanpak van de Spoorzone Arnhem-Oost. De bovenliggende aanpak komt in de ontwikkel- en omgevingsstrategie als onderdeel van dit gebiedsprogramma aan bod.



Spoorzone Arnhem-Oost

Het voortvarend oppakken van de Spoorzone Arnhem-Oost geeft de mogelijkheid om invulling te geven aan onderstaande opgaven van de stad:

1. Bijdrage leveren aan de aanpak van de wooncrisis en verstedelijking inzetten als vliegwiel voor de stad;
2. De tweedeling in de stad tegen te gaan, verduurzaming van wijken en het tegengaan van energiearmoede;
3. Een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving passend bij het veranderende klimaat.

Sociaal, economisch als fysiek zijn er flinke barrières die het gebied onsamenhangend maken. De grote uitdaging is het slechten van deze barrières en tegelijkertijd het behouden van het karakter en identiteit van de verschillende deelgebieden. Door gebiedsgericht, integraal en langjarig te werken aan de Spoorzone Arnhem-Oost dragen we bij aan het versterken van het gebied en de stad als geheel.

1) Verstedelijking inzetten als vliegwiel voor de stad.
In 2040 willen we dat er 16.000 woningen meer zijn dan in 2020. Ondanks forse tegenwind proberen we te versnellen. Om dit mogelijk te maken, pakken we als gemeente een actievere rol. Duurzame verstedelijking in een groene leefomgeving is ons uitgangspunt. We werken aan een sterke en duurzame economie die bijdraagt aan het waarborgen van de bestaanszekerheid van onze bewoners en die bedrijven en (jong) talent kansen biedt voor de toekomst. Daarbij streven we naar een circulaire economie. Een economie die klaar is voor de grote transities. Bij het realiseren van deze opgaves is Spoorzone Arnhem-Oost van vitaal belang.

De Spoorzone Arnhem-Oost heeft de fysieke ruimte en mogelijkheden om, aanvullend op de bestaande plancapaciteit, circa 10.000 woningen te programmeren. Samen met al bekende locaties als Zijdekwartier en het Coberco-terrein komen de komende jaren zo'n 12.000 nieuwe woningen in dit gebied. Het Rijk erkent deze nationale binnenstedelijke opgave in Arnhem en de Spoorzone Arnhem-Oost is daarom in 2022 toegevoegd als grootschalige woningbouwlocatie (bij het nationaal programma NOVEX) waar rijk en regio samenwerken om tot gebiedsontwikkeling en woningbouw te komen.

De Spoorzone Arnhem-Oost bestaat uit een gebied met bestaande woonwijken als Presikhaaf, Plattenburg en Het Arnhemse Broek en binnenstedelijke werklocaties als Rijnpark, bedrijventerrein Het Broek, Nieuwe Haven en IPKW. In het ontwikkelperspectief fase I werd ingegaan op de potentie van het gebied. Het ligt dicht bij de binnenstad, is goed ontsloten en de natuur binnen handbereik, zowel de Veluwe als de rivieren de IJssel en de Nederrijn. Daarnaast liggen er twee belangrijke Hotspots in het gebied; de kenniscampus en het IPKW. Voor de Spoorzone Arnhem-Oost is het dan ook de uitdaging om de verschillende kansen die het gebied te bieden heeft te gaan verzilveren.

2) De kloof tussen arm en rijk tegengaan
De sociaal maatschappelijke opgave in de bestaande woonwijken speelt in de gehele opgave een grote rol. Met de ambities voor de Spoorzone sluiten we aan op het Nationaal Programma Arnhem-Oost waarin ambitieuze doelen op diverse gebieden zijn geformuleerd. Denk bijvoorbeeld aan het verbeteren van de condities waarin kinderen en jongeren opgroeien, het ondersteunen van gezinnen bij de opvoeding en het bieden van perspectief op werk en inkomen aan (jong)volwassenen. In de programmalijn Wonen en Leven raakt het Nationaal Programma Arnhem-Oost de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost direct. Met de ontwikkeling van de deelgebieden in de Spoorzone kunnen we een vliegwiel zijn voor de bestaande wijken en buurten. We moeten ons ervan bewust zijn dat deze uitdagingen elkaar beïnvloeden, versterken en/of verzwakken.

De aanpak in de Spoorzone draagt bij aan de sociale omgeving door realisatie van fysieke verbinding door het opheffen van barrières en het aanleggen van bijvoorbeeld grootschalig groen en daarmee betrokkenheid tussen bestaande en nieuwe wijken in Arnhem-Oost. Het vertrekpunt is dat het bouwen van meer woningen altijd onderdeel is van een duurzame leefomgeving met investeringen in groen, werk, mobiliteit en voorzieningen. Daarmee dragen we bij aan een leefbare en bereikbare stad met gevarieerde wijken waar het goed wonen en leven is. De sociale opgave wordt onderdeel van de omgevingsdialoog en integraal meegenomen in de vervolgfase van het project.

3) Een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving

De opgave om in de periode 2020-2040 maar liefst 16.000 woningen te realiseren in stad kan niet anders dan hand in hand gaan met de noodzakelijke energietransitie, verduurzaming van onze mobiliteit en een economisch systeem en samenleving waarin we veel minder grondstoffen, materialen en producten gebruiken.

Specifiek is dit gebied ook één van de meest verhitte plekken in de stad, arm aan biodiversiteit en mist stevige groene structuren. We zullen bij de ontwikkeling van de spoorzone rekening moeten houden met significant hogere temperaturen, waterextremen en noodzaak tot vergroening van dit deel van de stad naar de toekomst.

De aanpak van de spoorzone draagt bij aan de realisatie van nieuwe manieren van duurzame opwek, opslag, transport en gebruik. Zodat de energie toekomstbestendig kan worden gepland en uiteindelijk gerealiseerd. Groen, water en bodem zijn belangrijke sturende en structurerende elementen bij de verdere ontwikkeling.

In de Omgevingsvisie Arnhem 2040 wordt een toekomstbeeld geschetst van de stad waarbij aan meerdere ambities wordt gewerkt. Als we daarbij inzoomen op de Spoorzone Arnhem-Oost en de hoofdopgaven die daar spelen, zien we een viertal kansen voor het stadsdeel. De kansen vormen uitgangspunten bij de planvorming, waar op een integrale manier aan de opgaven wordt gewerkt. De opgaven vereisen namelijk een gezamenlijke aanpak en een heldere koers van handelen naar de toekomst. Dit zijn de belangrijkste kansen die al benoemd zijn in ontwikkelperspectief fase I.

De 4 ambities – De Spoorzone (uit Ontwikkelperspectief – de Ambities, mei 2021)

Verbonden
De buurten zijn goed met elkaar verbonden en er zijn goede verbindingen met de stad en het landschap. De ontwikkeling zal met het gezicht naar de omliggende wijken en bedrijfsterreinen staan en ook de leefbaarheid daar vergroten. Het gebied is goed bereikbaar met onder andere het openbaar vervoer (ov) en het is er aantrekkelijk om te lopen en te fietsen. Verbonden zit echter in meer dan alleen de bereikbaarheid. De te ontwikkelen gebieden creëren ook sociale en economische verbondenheid. Zo wordt bijvoorbeeld in het voorzieningenniveau goed nagedacht over de meerwaarde voor de omliggende gebieden.

Nieuwe Arnhemse Mix
Een aantrekkelijk stadsdeel met een rijk palet aan woon- en werkfuncties, die slim gebruik maken van de ruimte, zorgen voor dynamiek, levendigheid en ontmoeting en die elkaar aanvullen. Hiermee geeft het stadsdeel een boost aan de bestaande bewoners en trekt het nieuwe bewoners en ondernemers aan. Daarnaast krijgt de Spoorzone een functie voor de rest van Arnhem met haar nieuwe groenstructuren. De vergroening met een omvangrijk park is een antwoord op verhitting van de stad bedoeld voor zowel nieuwe en als bestaande Arnhemmers en versterkt de biodiversiteit tot diep in de stad.

Energiek
De Spoorzone Arnhem-Oost is een energiek en duurzaam stadsdeel met ruimte voor alle vormen van ondernemerschap. Samenwerkingen en verbindingen zorgen voor een innovatieklimaat en voor waardecreatie.

Trots op Oost
Arnhem Oost is een stadsdeel om trots op te zijn en waar mensen met verschillende achtergronden zich mee verbonden voelen. We zorgen voor een nog betere verbondenheid in de wijk door substantiële vergroting van het groen langs het spoor. Op de manier ontstaat er een groen Spoorpark van formaat – de leeflijn van Oost. Het gevolg is een betere verbinding tussen de omliggende buurten, hogere verblijfskwaliteit, ruimte voor bewegen en ontmoeten, en meer biodiversiteit. We scheppen ook meer ruimte voor dagelijkse voorzieningen op loop- en fietsafstand: scholen, gezondheidscentra en supermarkten waar ook de bestaande wijken gebruik van kunnen maken.

Thematische uitwerking

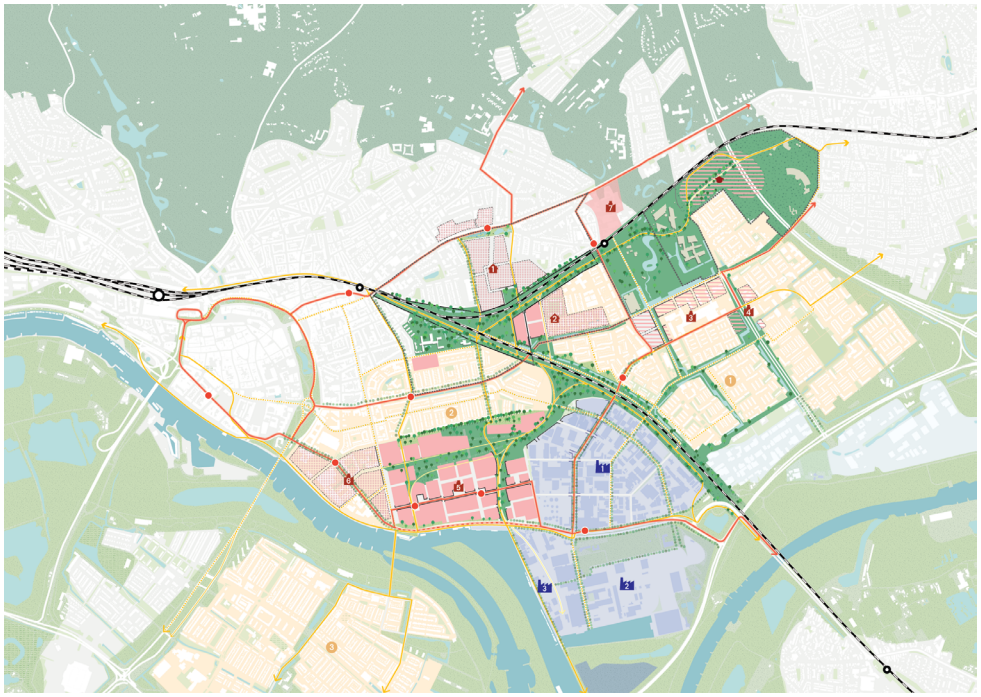
Leidende principes

Een gebiedsontwikkeling zoals Spoorzone Arnhem-Oost is een langjarig proces met vele kruispunten en beslismomenten waar afwegingen worden gemaakt en beslissingen genomen moeten worden door gemeenteraad, college en samenwerkende partijen in het gebied. Veel van deze besluiten vinden de komende jaren plaats in de deelgebieden waarbij de vier ambities uit het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost fase 1 worden vertaald naar leidende principes op onderstaande onderdelen.

In dit hoofdstuk worden leidende principes geformuleerd die nog niet in eerdere besluitvorming een plek hebben gekregen. Er zijn leidende principes geformuleerd op de onderdelen:

- Leefomgeving
- Mobiliteit
- Wonen
- Economie
- Energie, Duurzaamheid en Circulariteit

Deze principes geven richting bij de vele afwegingen en besluiten die de komen jaren langskomen en vormen daarmee een kader voor de verdere ontwikkeling van de spoorzone. De acties in het spoorboekje geven uitvoering aan de leidende principes en landen in de verschillende deelprojecten van de Spoorzone. De leidende principes in dit document vormen een set van uitgangspunten waar in de besluitvorming bij startnotities, grondexploitaties en gebiedsvisies in de verschillende deelprojecten invulling aan wordt gegeven, uiteraard met in achtneming van de gebiedsspecifieke opgave en omstandigheden. Hiermee worden de deelprojecten binnen de Spoorzone vanuit een gedeelde visie van de opgave en bijdrage aan de stad bekeken.



Perspectiefkaart Spoorzone Arnhem-Oost

Nationaal Programma Arnhem-Oost

Met de ambities voor de Spoorzone sluiten we aan op het Nationaal Programma Arnhem-Oost, waarin ambitieuze doelen op diverse gebieden zijn geformuleerd. In de programmalijn Wonen en Leven raakt het Nationaal Programma Arnhem-Oost de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost direct. In de programmalijn staan acties waarvan een deel verband houdt met de ingrepen die we doen in het kader van Spoorzone Arnhem-Oost. Het gaat om de volgende onderdelen uit de uitvoeringsagenda:

- Voldoende doorstroommogelijkheden in de wijken te creëren.
- De aanblik van de wijken meer groen te laten kleuren en dus minder versteend te laten zijn.
- Meer kinderen, jongeren en volwassenen te stimuleren om dagelijks binnen of buiten te bewegen en te sporten.
- Te investeren in voldoende geschikte en toereikende voorzieningen in de wijk om elkaar te ontmoeten en te werken aan persoonlijke ontwikkeling.
- De verkeersaders aan te pakken omdat we voetgangers en fietsers op één zetten.

De aanpak in de Spoorzone draagt bij aan de sociale omgeving door realisatie van fysieke verbinding door het opheffen van barrières en het aanleggen van bijvoorbeeld grootschalig groen en daarmee betrokkenheid tussen bestaande en nieuwe wijken in Arnhem-Oost. Het vertrekpunt is dat het bouwen van meer woningen altijd onderdeel is van een duurzame leefomgeving met investeringen in groen, werk, mobiliteit en voorzieningen. Daarmee dragen we bij aan een leefbare en bereikbare stad met gevarieerde wijken waar het goed wonen en leven is. De sociale opgave wordt onderdeel van de omgevingsdialoog en integraal meegenomen in de vervolgfase van het project.

De leidende principes die bijdragen aan de uitvoeringsagenda van het Nationaal Programma Arnhem-Oost zijn herkenbaar aan het volgende icoon: .







Leefomgeving

In de Spoorzone streven we naar het ontwikkelen van een groenblauw raamwerk met groen in en om het stedelijk gebied. De Groene Wig Spoorzone Arnhem-Oost maakt onderdeel uit van de gebiedsuitwerking Spoorzone Arnhem-Oost van de verstedelijkingsstrategie Arnhem Nijmegen Foodvalley.

Ontwikkelingen in de Spoorzone Arnhem-Oost leveren een bijdrage aan de omliggende wijken en buurten. Hiermee leveren we een bijdrage aan de leefbaarheid van de bestaande stad. Dit doen we door nieuwe verbindingen te creëren en door een nieuwe leefomgeving te creëren waar ook bestaande bewoners gebruik van maken. Dat kan door het stimuleren van ontmoetingsplekken in het groen, het doorbreken van fysieke barrières en het toevoegen van voorzieningen in de deelgebieden waar de omgeving gebruik van kan maken.

Een groene en klimaatadaptieve leefomgeving is een gezonde leefbare omgeving; dit is essentieel voor bestaande en nieuwe inwoners van de Spoorzone. Verdichting in de bestaande stad vergroot de urgentie om slimme oplossingen te vinden voor milieubelemmeringen rondom het spoor en spooremplacement, industrielawaai en bodemvervuiling. Het creëren van een gezonde en aantrekkelijke plek voor sport, ontspanning en ontmoeting voor bestaande en nieuwe bewoners in dit deel van de stad.

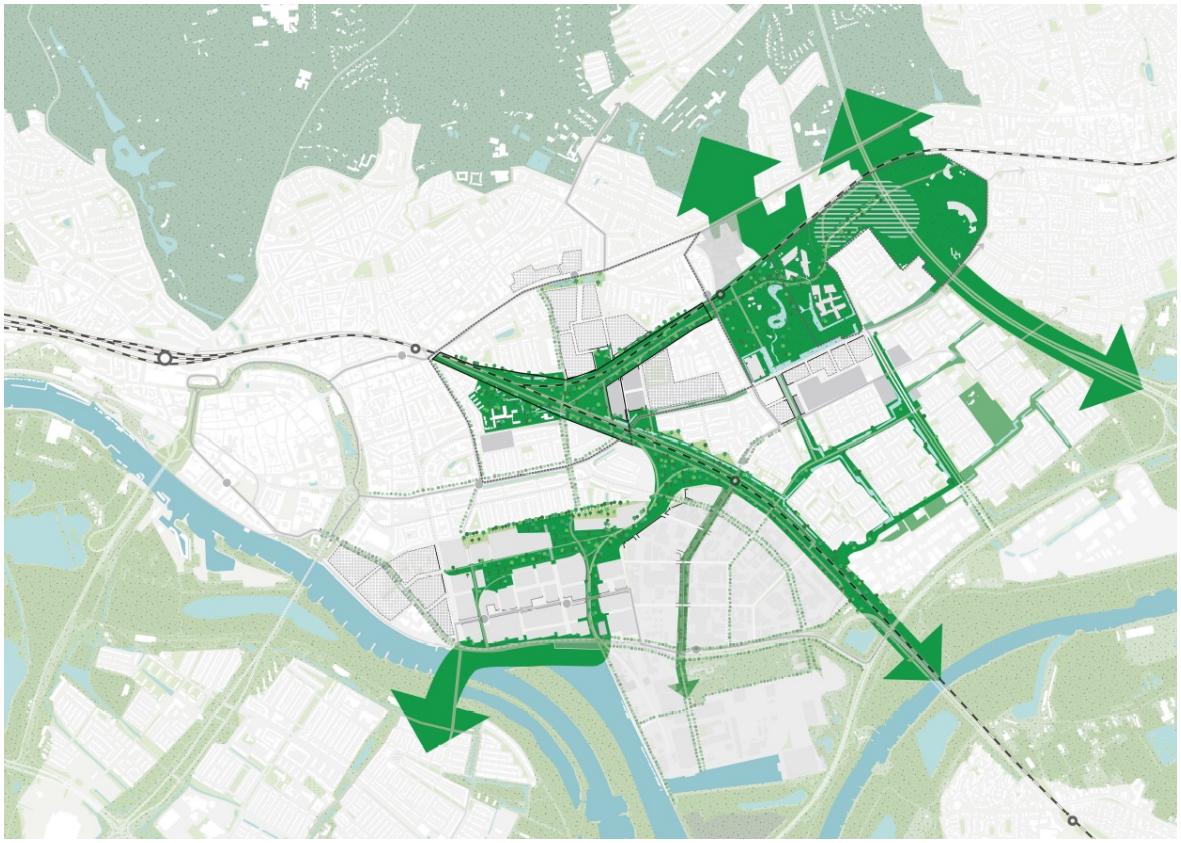
De ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost wordt over een langere periode tot stand gebracht en gerealiseerd. Conjuncturele en maatschappelijke ontwikkelingen vergen een adaptieve manier van gebieds- en planontwikkeling. Dit vergt een passende manier om de leef- en omgevingskwaliteit van de gebouwde en ongebouwde ruimte in de Spoorzone te borgen. Het borgen van omgevingskwaliteit in de deelgebieden, in de onderlinge samenhang en in samenhang met de omgeving is een belangrijke opgave. Met de instelling van een kwaliteitsteam en omgevingskwaliteitsplannen kan de regievoering vorm krijgen.

Leidende principes

- De planontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost draagt bij aan de gefaseerde en stapsgewijze ontwikkeling van de ‘Groene Wig Arnhem-Oost’. Onder het motto ‘groen groeit mee’ ontwikkelen we de ecologische en groene verbindingen tussen de regionale groengebieden Veluwezoom, het Rivierklimaatpark IJsselpoort en Meinerswijk aan de Rijn binnen de Spoorzone.
- Elke gebiedsontwikkeling draagt bij aan de groene leefomgeving.
- De Groene Wig draagt bij aan de verbinding tussen wijken en mensen in de Spoorzone Arnhem-Oost door ruimte te bieden voor gezond leven (bewegen, rust en ontmoeting). De inrichting van deze groene ruimte geeft hiervoor ruimte. Daarmee dragen we bij aan de leefbaarheid in de omliggende wijken.
- We hanteren het 3-30-300 principe: elke woning heeft zicht op minimaal 3 bomen, 30 procent bladerdak in de wijk en binnen 300 meter is een park of stuk groen van minimaal één hectare aanwezig en toetsen dit in de wijkgroenplannen.
- De Spoorzone Arnhem-Oost wordt klimaatadaptief ontwikkeld. Er worden klimaattoetsen uitgevoerd om de gevolgen voor hitte, droogte en waterveiligheid te bepalen. In de openbare ruimte zal alleen dat verhard worden wat echt noodzakelijk is. Hiermee draagt het gebied bij aan het tegengaan van hittestress, biedt het ruimte voor verkoeling en wordt droogte of juist het teveel aan water voorkomen. De maatregelen die hierbij horen worden in de gebiedsontwikkeling meegenomen.
- Omgevingskwaliteit is niet alleen een groene leefomgeving maar ook een omgeving die nu en in de toekomst kwaliteit heeft en bijdraagt aan de trots van inwoners en ondernemers in het gebied. Om de omgevingskwaliteit vorm te geven en te borgen wordt een kwaliteitsteam ingericht voor de plan-ontwikkeling in de Spoorzone Arnhem-Oost.

Spoorboekje

- De gemeente start de verkenning om de Groene Wig Arnhem-Oost uit te werken in samenhang met het versterken van de regionale groenblauwe structuur.
- Hanteren van het 'puntensysteem' natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen in de planontwikkeling.
- Het opstellen van één (of meerdere) omgevingskwaliteitsplannen om een integraal beeld op het gebied leefomgeving en in samenhang met de stedenbouwkundige en architectonische kwaliteit van de gebouwde omgeving te creëren.
- In kader van de ecologische verbinding met Rivierklimaatpark IJssel het knelpunt bij IJsseloord II agenderen in de regionale aanpak van de groenblauwe structuur.
- Het ontwikkelen van wijkgroenplannen.





Mobiliteit

Stadsbreed werken we aan nieuw Duurzaam Mobiliteitsplan, waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht uitgangspunten zijn. Belangrijke uitgangspunten uit het nieuwe Duurzaam Mobiliteitsplan zijn opgenomen in de startnotitie Duurzaam Mobiliteitsplan. Deze uitgangspunten zijn vertaald in de leidende principes die hieronder zijn weergegeven.

De verstedelijkingsopgave van Arnhem en de Spoorzone in het bijzonder vergt een integrale en samenhangende aanpak van het mobiliteitsnetwerk in de stad en de regio. Een goede, duurzame bereikbaarheid van de Spoorzone Arnhem-Oost is van groot belang om de verstedelijkingsopgave te kunnen realiseren. Mobiliteit staat daarbij niet op zichzelf. Enerzijds kunnen keuzes in het domein van mobiliteit (lage parkeernorm, bereikbaarheid conform het STOMP [1] principe) ervoor zorgen dat er in het gebied met hoge dichtheden kan worden gebouwd, anderzijds leidt een goede ruimtelijke inrichting (15-minutenstad met voorzieningen en werk dichtbij) er ook toe dat er relatief weinig ruimte nodig is voor infrastructuur.

Leidende principes

- We werken in de Spoorzone Arnhem-Oost aan de 15-minutenstad, en passen het STOMP-principe toe. Met het bijpassende pakket maatregelen duurzame mobiliteit (loop- en fietsroutes, hubs, HOV en deelmobiliteit) verlagen we de parkeernorm in de Spoorzone
- We gaan barrière-werking van infrastructuur tegen. Met de mobiliteitsmaatregelen streven we de vermindering van de barrière-werking tussen wijken onderling na of dragen bij aan de verbinding daarvan. Het vergroten van de verblijfskwaliteit en ruimte voor lopen en fietsen staat daarbij voorop. Naast het pakket duurzame mobiliteitsmaatregelen gaan we bij de planvorming uit van een gefaseerde uitplaatsing van het emplacement Arnhem-Oost, streven we naar een nieuwe oeververbinding over de Rijn in Arnhem-Oost en onderzoeken we op welke wijze de barrière-werking van de spoordijken en -taluds in dit deel van de stad verminderd kunnen worden. Hiervoor werken we samen met regio en Rijk.
- Binnen de Spoorzone vindt mobiliteit zoveel als mogelijk plaats met ‘netto-nul emissie’. Verschillende maatregelen hiervoor worden in de gebiedsontwikkeling opgepakt. Voor het succes van dit streven is de Spoorzone in hoge mate afhankelijk van maatregelen die op stedelijk of zelfs op regionaal schaalniveau worden genomen.

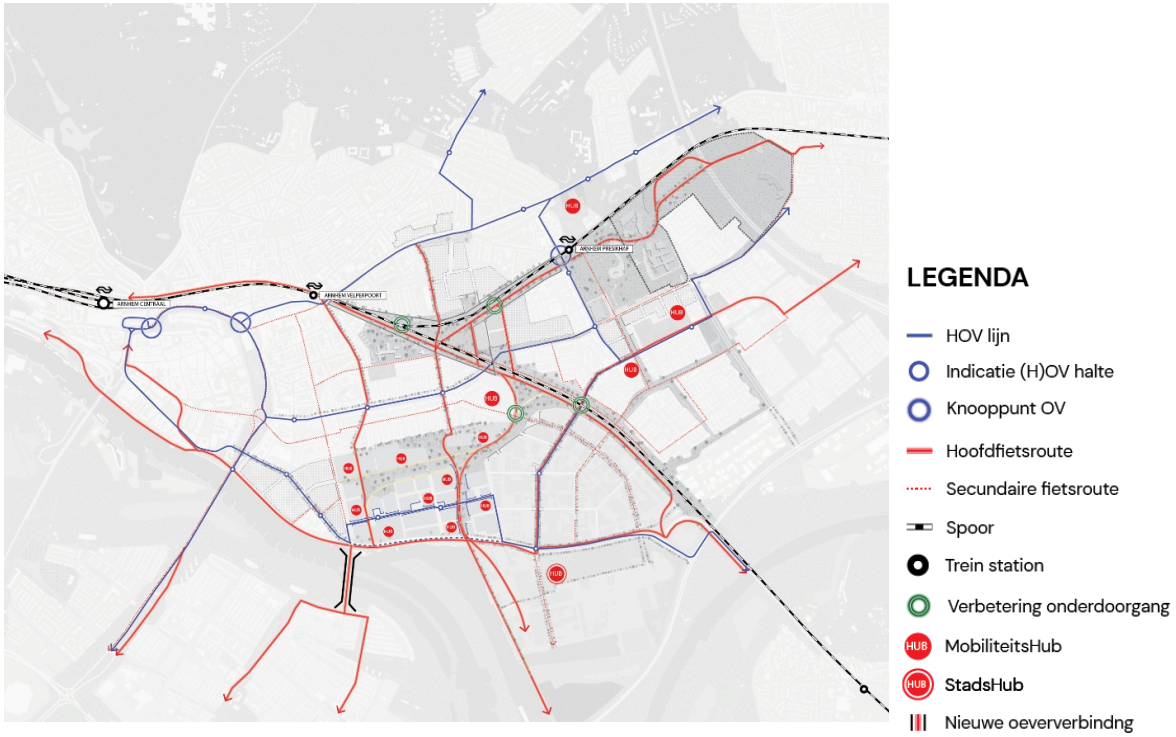




[1] Stappen, trappen, openbaar vervoer, mobility as a service (deelvervoer), personenwagen.

Spoorboekje

- We ontwikkelen een fijnmazig voetgangersnetwerk
- We zetten in op een aantrekkelijke, comfortabele, groenblauwe route naar de binnenstad
- We gebruiken de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost om het fietsnetwerk in dat deel van de stad compleet te maken. Onderdeel van dat netwerk is een verkenning naar een nieuwe fietsbrug over de Rijn tussen de Spoorzone Arnhem-Oost en Arnhem Zuid. We bieden topkwaliteit voor het parkeren van de fiets voor bewoners, maar ook voor werknemers en bezoekers.
- Onderzoek naar snellere en directere HOV- en fietsverbinding vanaf de Kenniscampus naar de campussen in Nijmegen als onderdeel van studie A325.
- We breiden ons hoogwaardig openbaar vervoer uit, met daarbij extra aandacht voor de relatie tussen station Presikhaaf en de kenniscampus en IPKW.
- We proberen de capaciteit van het spoor uit te breiden en tegelijkertijd het spoor beter in te passen om zo te proberen de barrièrewerking van het spoor in het gebied te verminderen.
- Haalbaarheidsonderzoek gefaseerde uitplaatsing Spooremplacement Arnhem-Oost.
- MIRT-onderzoek Spoorknoop Arnhem-Oost
- MIRT-onderzoek bereikbaarheid en mobiliteitstransitie 2030-2040; waaronder autoluw beleid, HOV/hubs, fiets en effecten op het bovenlokale systeem.
- We zetten actief in op deelmobiliteit.
- We bouwen diverse mobiliteitshubs op loopafstand van woningen, tot circa 250 meter.
- We streven naar parkeerregulering in en rond de Spoorzone Arnhem-Oost.



Maatregelpakket mobiliteit Spoorzone Arnhem-Oost 2020-2040

De maatregelen op deze kaart geven inzicht in het samenhangende pakket waarbij deze gefaseerd ontwikkeld, gefinancierd en uitgevoerd worden.

Wonen

De Spoorzone Arnhem-Oost biedt kansen 12.000 woningen toe te voegen. Hiermee creëren we voldoende aanbod om in de periode tot 2040 aan de gewenste vraag naar stedelijk wonen te voldoen.
Gelet op de Arnhemse woningbouwbehoefte is het van belang dat een groot deel van de woningen in de betaalbare segmenten wordt gerealiseerd. Aandachtspunt binnen de Spoorzone is dat dit in balans met de leefbaarheid en woningvoorraad van de bestaande wijken dient te gebeuren. Toevoegen van nieuwbouw in de Spoorzone Arnhem-Oost maakt het mogelijk nieuwe doelgroepen aan te trekken voor de stad of doorstroming in de bestaande wijken mogelijk te maken. Er is ook ruimte voor de huisvesting van verschillende aandachtsgroepen (zoals maatschappelijke opvang, kwetsbare jongeren en opvang van vluchtelingen).
Naast woningbouw is de aanpak van leefbaarheid en veiligheid in het Nationaal Programma Arnhem Oost van belang voor een aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners van Arnhem.
Met de invulling van woningbouw in de Spoorzone Arnhem-Oost dragen we voor een belangrijk deel bij aan de ambities uit de Omgevingsvisie Arnhem 2040 en de in ontwikkeling zijnde Woonvisie Arnhem 2024-2029/2034.

Leidende principes

- We vinden het van belang dat, gelet op de Arnhemse woningbouwbehoefte, een groot deel van de woningen in de betaalbare segmenten landt. We zetten in het kader van de Woondeal in op ten minste 2/3 betaalbaar, waarvan ten minste 30% sociale corporatiehuur. Per deelgebied wordt gekeken naar een passende mix.
- We streven naar een passende woningvoorraad nu en in de toekomst.
- We willen verschillende woonmilieus aan de stad toevoegen, waardoor het gebied aantrekkelijk wordt voor senioren, studenten, starters en stedelijke gezinnen. Hiermee vergroten we o.a. de voorraad (of beschikbaarheid) van levensloopgeschikte woningen voor senioren. Op die wijze kan de nieuwbouw in dit gebied een antwoord geven op de vergrijzing en kan doorstroming in Arnhem op gang worden gebracht.
- Nieuwbouw draagt bij aan de leefbaarheid en vitaliteit van de woningmarkt/ toegankelijkheid in Arnhem-Oost door verschillende woonmilieus aan te bieden- en zo ruimte te bieden om binnen de bestaande wijken wooncarrière te maken of meerdere generaties een plek te geven. Daarnaast kan met het volkshuisvestelijk instrumentarium (doelgroepenverordening etc.) ook de bestaande (sociale) voorraad slimmer benut worden.
- Voor de leefbaarheid van de stad en onze wijken dient het voorzieningenaanbod mee te groeien met de groei van de stad.

Spoorboekje

- Realisatie van 12.000 woningen in de periode 2020-2040, waarvan 5.400 t/m 2030.
- In deelgebieden wordt een visie op doelgroepen en passende mix op het gewenste woningbouw-programma ontwikkeld
- Streven naar flexibiliteit en toekomstige aanpasbaarheid van woonconcepten.



Economie

De Economische Agenda 2021-2025 markeert 2 opgaven voor de stad, namelijk; aantrekkelijke stad zijn en blijven én versterken van het Energie-cluster in de stad. Om dit te realiseren wordt ook ingezet op een aantal randvoorwaarden te weten; human capital, werklocaties, en het beter verbinden van de campussen in Arnhem. In de Visie Werklocaties Arnhem 2040 zijn de formele werklocaties en werkmilieus in Arnhem beschreven; een deel daarvan ligt in de Spoorzone Arnhem-Oost.

Werk is een belangrijke factor om inwoners van Arnhem gelijke kansen te bieden en de tweedeling in de stad te verkleinen. De groei van de werkgelegenheid dient dan ook gelijkmatig op te lopen met de groei van het aantal inwoners, zodat er sprake is van een evenwichtige en duurzame groei van de stad. De Spoorzone Arnhem-Oost draagt bij aan deze ambitie. In een 15-minutenstad is de nabijheid van werk en voorzieningen van groot belang. Daarnaast blijkt uit onderzoek dat met name praktisch geschoolden minder ver naar werk kunnen en willen reizen.

Arnhem kent daarnaast een sterk profiel rond energie en campusontwikkeling, deze willen we als stad verder uitbouwen. In de Spoorzone betekent dit niet alleen het versterken van de huidige campussen (Kenniscampus Regio Arnhem en Industriepark Kleefse Waard) maar ook de verbinding maken met de omliggende werkgebieden. Het bouwen aan ketens tussen bedrijven en instellingen (leren, innoveren en maken) versterkt het economisch ecosysteem van Arnhem en draagt bij aan de circulaire economie van de toekomst.

Daarnaast biedt de Spoorzone ruimte voor gemengde woon-werkmilieus, betaalbaar werk en voorzieningen. Niet alleen in de nieuw te ontwikkelen gebieden, maar ook door meer ruimte voor werk in de wijk toe te staan. Het streven naar meer menging van wonen en werken betekent dat we op zoek moeten naar een nieuwe balans tussen reuring en rust in een veilige en gezonde leefomgeving.

Leidende principes

In de economische agenda is aangegeven dat we streven naar een toename van 0,5 fte per woning. Regionaal is de afspraak gemaakt dat bij 1 extra woning ook 1 extra baan hoort. Vertaald naar het aantal nieuwe woningen in de Spoorzone zou dit betekenen dat er stadsbreed ruimte zou moeten zijn voor 6000 tot 8600 FTE's.
Omdat werkgelegenheid in veel verschillende vormen voorkomt bestaat er geen eenduidige vertaalsleutel van aantal banen naar aantal vierkante meters in een ruimtelijk plan. De opgave geldt stadsbreed en wordt mede ingevuld door de autonome ontwikkeling van werkgelegenheid.

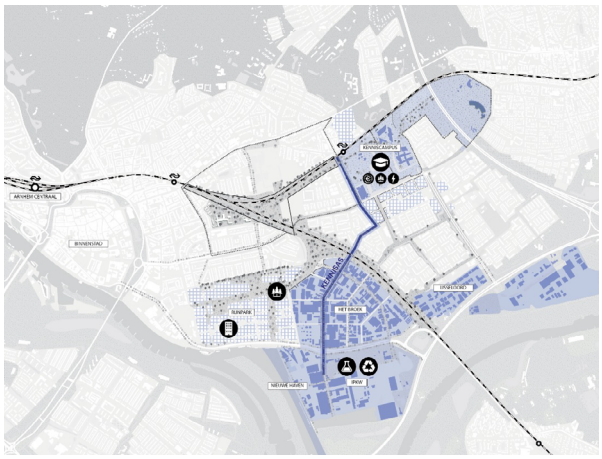
- De Spoorzone Arnhem-Oost draagt bij aan de ambitie om in werk te kunnen (blijven) voorzien voor inwoners van Arnhem en in de regio, waarbij in de gebiedsontwikkeling naar de gewenste balans in de ontwikkeling wordt gezocht.
- We ontwikkelen deelgebieden in de Spoorzone passend bij de ambities rond het energiecluster, de campussen, werklocaties en werkmilieus in Arnhem-Oost. We streven naar efficiënt ruimtegebruik met ruimte voor werken in compacte en gemengde gebieden met ruimte voor ontmoeting tussen bewoners, gebruikers en werknemers. Voldoende ruimte voor betaalbaar werk passend bij het DNA van onze stad is een belangrijke randvoorwaarde.
- We onderzoeken op welke wijze we bestaande bedrijventerreinen kunnen verdichten om meer banen in de stad te creëren.
- We behouden voldoende ruimte voor bedrijven in de hogere milieucategorieën op de werklocaties Het Broek, IPKW en Nieuwe Haven. Op die manier kunnen deze locaties ruimte blijven bieden aan de circulaire economie, het energiecluster en watergebonden bedrijvigheid. Deze bedrijvigheid draagt eraan bij dat werkgelegenheid op alle niveaus passend bij de Arnhemse beroepsbevolking behouden blijft.
- We laten de benoemde werkmilieus in de Visie Werklocatie meer tot uiting komen door het juiste bedrijf op de juiste plek in de stad te huisvesten.
- We zetten in op wijkeconomie in bestaande wijken in de spoorzone om een stad in balans te laten groeien.
- We versterken en bouwen de HotSpotEnergy-strategie en de campusontwikkeling uit met Arnhems Buiten, Kenniscampus en IPKW in combinatie met de maritieme maakindustrie in de Nieuwe Haven.
  Daarbij creëren we een keten van leren, innoveren en maken rondom circulariteit, duurzaamheid, energie en waterstof tot een beter en groeiend ecosysteem.

Spoorboekje

Omdat werkgelegenheid in veel verschillende vormen voorkomt bestaat er geen eenduidige vertaalsleutel van aantal banen naar aantal vierkante meters in een ruimtelijk plan. Duidelijk is wel dat in dit plan geen ruimte beschikbaar zal zijn voor 6000 FTE's. We schatten in dat er ruimte gemaakt kan worden voor 2.000 – 2.300 FTE, bovenop het aantal dat er in het gebied al bestaan. Daarnaast schatten we door intensivering en kwaliteitsverbetering op de omliggende bedrijventerreinen zo'n 10% verhoging van aantal banen te kunnen realiseren. Dat komt overeen met 950 tot 1.100 FTE. Dit is aanvaardbaar omdat de opgave van 'Stad in Balans' stadsbreed geldt en mede ingevuld wordt door de autonome ontwikkeling van werkgelegenheid. De meest recente cijfers laten al een groei van duizenden banen zien, vele malen meer dan de huidige toename van het aantal woningen in Arnhem.

- We streven naar de realisatie van 3.650 FTE in Rijnpark, het uitbreiden van de werkgelegenheid op de formele werklocaties en het toevoegen van banen in woon-werkmilieus.
- We stellen ambitiedocumenten op voor:
  - o Kenniscampus
  - o IPKW
  - o Het Broek/kennis-as
  - o de Nieuwe Haven.

  Vervolgens maken we één gebiedsvisie voor Het Broek – Nieuwe Haven – IPKW.
- We creëren voldoende schuifruimte voor milieuhinderlijke bedrijvigheid. In principe binnen de bestaande stad en als dat niet mogelijk is, zetten we in op slimme clustering in de regio.









Energie, circulariteit en duurzaamheid

Een klimaatneutraal en duurzaam Arnhem, dat is waar we naartoe willen. Een groene en gezonde stad met schone lucht, waarin het ook voor onze kinderen en kleinkinderen goed wonen is. Om daar te komen, zetten we de komende jaren vol in op de energietransitie: de strategie om Arnhem in 2050 onafhankelijk te laten zijn van fossiele brandstoffen. Arnhem heeft grote ambities als het gaat om het terugdringen van de CO2-uitstoot in de stad, energiebewust wonen en ondernemen én andere maatregelen om te verduurzamen. In het Programmaplan New Energy Made in Arnhem staan onze doelstellingen weergegeven.

In de Spoorzone Arnhem-Oost sluiten we aan bij de doelen die zijn geformuleerd in het Plan van aanpak 'Op weg naar een circulair Arnhem' en het bijbehorende uitvoeringsplan. In 2030 willen we minimaal 50% circulair bouwen om in 2050 te komen tot een 100% circulaire leefomgeving. In de woondeal is voor Arnhem het volgende opgenomen over circulair bouwen:
In de nieuwe woningbouwplannen spannen we ons in om minimaal 25% circulair te laten ontwikkelen. Vanaf 2030 willen we minimaal 50% circulair bouwen om uiteindelijk in 2050 te komen tot een 100% circulaire leefomgeving. In de gebiedsontwikkeling wordt uitgewerkt op welke wijze aan deze doelen kan worden bijgedragen.

Op het gebied van energie en warmte zijn integrale energieoplossingen en netcongestie thema's die zowel stadsbreed als in de Spoorzone Arnhem-Oost aandacht vragen. Onze ambities zijn vastgelegd in de Transitievisie Warmte Arnhem.

Leidende principes

- We passen bewezen technieken toe en schalen die op in onze gebiedsontwikkelingen.
- We geven ruimte aan kleinschalig pionieren en experimenteren in living labs met nieuwe energie-concepten in de deelgebieden.
- We bepalen per deelgebied onze strategie op de gewenste energieaanpak; uitwerking via verschillende gebiedsprocessen in de woongebieden en de werkgebieden.
- We profileren ons binnen de Spoorzone Arnhem-Oost als Energiestad.
- We (her)gebruiken materialen en grondstoffen van zo dichtbij mogelijk en zoveel mogelijk, biobased. Duurzame energie voor de Spoorzone Arnhem-Oost wordt lokaal geproduceerd en opgeslagen.

Spoorboekje

- Onderzoek energiestrategie op deelgebieden Rijnpark en Schaapsdrift.
- We benutten de circulaire impactladder bij de uitwerking van gebiedsontwikkelingen.
- We hanteren minimaal 25% hergebruik van materiaal in nieuwe gebiedsontwikkelingen en bouwen dit uit naar 50% in 2030 en 100% in 2050. Uitwerking loopt via verschillende gebiedsprocessen in de woongebieden en de werkgebieden.
- Het afkoppelen van gebouwen en vergroenen van wijken zorgt er bijvoorbeeld voor dat er meer regen-water in de grond zakt en wordt vastgehouden.
- In droogtegevoelige gebieden wordt de bodem verbeterd om de 'sponswerking' van de stad te versterken. Verder worden er klimaatbestendige bomen en planten aangeplant.



Omgevings- en Onwikkelstrategie

Het succes van een langjarige gebiedsontwikkeling vraagt een lange adem en staat of valt met het vermogen om continu te bouwen aan relaties met de omgeving, met eigenaren en ontwikkelaars en tussen overheden onderling. We hebben immers stevige ambities voor dit deel van de stad. Het gebied krijgt een hoge dichtheid, met ruimte voor wonen, maatschappelijke voorzieningen, huisvesting van diverse bedrijven, sport en spelvoorzieningen en een groot park. Ook zijn er ambities op het sociaal-maatschappelijk vlak, waarbij het de bedoeling is dat bestaande buurten in het gebied maar ook omliggende buurten kunnen meeprofiteren van de ontwikkeling in de Spoorzone. Het gebied zal een grote verandering ondergaan, die ook van invloed zijn op huidige gebruikers en eigenaren. Die verandering maken we samen en vraagt zorgvuldigheid over en weer. Dit vraagt ook om het maken van moeilijke keuzes. Inpassing in bestaand gebied vraagt per locatie om keuzes over behoud, transformatie en ontwikkeling. Dit vraagt omgevingsmanagement maar ook scherpe keuzes op inhoud ambities.

Omgevingsstrategie

De strategie voor het omgevingsmanagement en de communicatie voor de Spoorzone is een volwaardig onderdeel van de gebiedsontwikkeling van de Spoorzone Arnhem-Oost. De omgevingsstrategie betreft het gehele ontwikkelgebied, maar minstens zo belangrijk zijn de aangrenzende woon- en werkgebieden.

Op deelgebied niveau zal op basis van de participatieladder in de startnotitie afspraken worden gemaakt over de participatie rondom een deelgebied. Op Spoorzone als totaal creëren we een continue dialoog met verschillende groepen en mensen uit de stad, maar ook uit den lande en in de regio om deze langjarige beweging in gang te zetten en te houden. Publieke partijen als het rijk, waterschap, regio en provincie zijn cruciaal, maar zeker zo belangrijk is een samenwerking met allerlei groepen die uiteindelijk in dit nieuwe staddeel een plek krijgen zoals scholen, zorginstellingen, cultuur, sport en allerlei ondernemingen.

Met een continue dialoog, wisselende samenwerkingsverbanden, stevige branding van het gebied en placemaking tijdens de ontwikkeling gaan we in en met de stad op weg naar een nieuw stuk stad.

Ontwikkelstrategie

Binnen de omgevingsstrategie is een bijzonderheid als het gaat om samenwerking met andere overheden en huidige- en toekomstige eigenaren/gebruikers. De gemeente is uiteindelijke niet degene die bouwt, eigenaar is van alle gronden en financierder van alle onrendabele kosten. Samenwerking en het komen tot afspraken over verantwoordelijkheden zoals financiering, kostenverhaal, verevening noodzaken tot samenwerking met huidige gebruikers, eigenaren en gezien het belang van sociale huur ook met woningbouwcorporaties en de vele maatschappelijke partijen die uiteindelijk voorzien in de onderdelen die dit gebied laat leven.

Het gaat om een stuk Arnhem waar grote maatschappelijke opgaven liggen en de raad van Arnhem is dus ook aan zet om publieke kaders vast stellen voor de ontwikkeling en de rolneming van de gemeente binnen de samenwerking om deze doelen te bereiken. In onder andere de regionale afspraken, omgevingsvisie, diverse beleidsvelden, de gemeentelijke begroting, maar ook in de recent vastgestelde nota grondbeleid heeft Arnhem het instrumentarium benoemd dat vanuit gemeentewege ingezet wordt bij ontwikkelingen in de Spoorzone Arnhem-Oost.

Vanuit het besef dat de opgave groot en langjarig is zal, in de Spoorzone op het totaal en per deelgebied, gebruik gemaakt moeten worden van al dit instrumentarium in wisselende verbanden. Hieronder worden twee belangrijke samenwerkingen benoemd die van belang zijn om tot (financiële) afspraken te komen met samenwerkende partijen, die uiteindelijk nodig zijn als de gemeenteraad met het Omgevingsplan de verdere ontwikkeling mogelijk maakt en waarbij financiële haalbaarheid uiteindelijk verzekerd moet zijn door afspraken dan wel met een exploitatieplan:

- Publiek - publieke samenwerking
- Publiek - private samenwerking

Publiek – Publieke samenwerking
De maatschappij staat voor grote uitdagingen die regie en samenwerking vragen. Grootschalige ontwikkelingen zoals de Spoorzone Arnhem-Oost kunnen dan ook niet succesvol zijn zonder langjarige afspraken tussen Rijk, provincie, regio en waterschappen. Publieke agenda's moeten worden uitgelijnd en vraagt meer gezamenlijke uitlijning op maatschappelijke relevante vraagstukken en de invloed daarop vanuit alle overheden.

De onrendabele top binnen de Spoorzone Arnhem-Oost kent vele miljoenen. Het Rijk heeft een eerste omvangrijke bijdrage toegezegd en in de gemeentelijk begroting 2024-2027 worden voorstellen gedaan om een deel van de regionale cofinanciering mogelijk te maken. Daarmee kunnen we doorontwikkelen, maar is ook duidelijk dat langjarige vervolgafspraken met Rijk en regio nodig zijn. Zowel op een uiteindelijk sluitende businesscase Spoorzone breed en fases daarbinnen, maar ook over de risicoverdeling tussen overheden de komende jaren.

Risicomanagement

Een langjarige en omvangrijke ontwikkeling als Spoorzone Arnhem-Oost brengt nieuwe risico's met zich mee. Het uitvoeren van goed risicomanagement is daarbij van groot belang zoals ook is afgesproken in de financiële verordening (artikel 11). De grondexploitaties van de deelgebieden worden elk afzonderlijk aangemerkt als een groot, risicovol project. Dat betekent dat in het investeringsvoorstel voor de verschillende grondexploitaties steeds de uitkomsten van een onafhankelijke risicoanalyse zullen zijn opgenomen. Bij de risicoanalyse worden zowel de inhoudelijke risico's in kaart gebracht als het proces van risicomanagement zoals dat binnen het project wordt uitgevoerd. Daarnaast zal de omvang van het risicoprofiel gekwantificeerd worden, wat zich vertaalt in een beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit.

Naast financiële afspraken heeft iedere overheid op basis van zijn of haar rol invloed op de vele belemmeringen, dillema's en inhoudelijke stagnaties. Variërend van regelgeving en inzet van publiek instrumentarium tot doorzettings- en overtuigingsmogelijkheden bij besluitvorming. Deze samenwerking zal langjarig verder worden geborgd.

Publiek – private samenwerking
Vanuit het belang van de opgave maar ook het besef van de noodzaak tot samenwerking neemt de gemeente Arnhem een actieve rol in de ontwikkeling en speelt een voortrekkersrol bij het coördineren en faciliteren van de verschillende betrokken partijen. Een actiever grondbeleid dan in de afgelopen jaren is toegepast past hierbij zoals recent in nota grondbeleid is vastgesteld. Dat maakt het ook mogelijk om strategisch grond in de Spoorzone te verwerven.

Niet overal binnen de Spoorzone is sprake van een zogenaamde plot ontwikkeling waar slechts met een individuele eigenaar tot afspraken hoeft te worden gekomen. Veelal gaat het om een gebiedsontwikkeling waar met meerdere eigenaren tot afspraken moet worden gekomen met als uitgangspunt een eerlijke verdeling van de noodzakelijke onrendabele investeringen, zoals in de openbare ruimte, de ontsluiting van het gebied en andere gemeenschappelijke voorzieningen die gemeenteraad in de gebiedsvisie vaststelt. Deze kosten moet ook eerlijk worden verdeeld onder alle betrokken partijen om te voorkomen dat de lasten eenzijdig worden gedragen (een eigenaar die weinig verdienprogramma of een hoge kostenposten op zijn/haar terrein accommodeert) en zorgt daarmee voor een rechtvaardige en evenwichtige ontwikkeling van het gebied.

De gemeente onderstreept daarbij het belang van samenwerking met marktpartijen bij de ontwikkeling van de Spoorzone. Door gezamenlijk op te trekken kunnen expertise, financiële middelen en draagvlak worden gebundeld, wat bijdraagt aan een succesvolle en duurzame ontwikkeling. De ontwikkeling van de Spoorzone zal gefaseerd plaatsvinden. Dat betekent dat per deelgebied specifieke ontwikkelaanpakken passen die aansluiten bij de specifieke kenmerken en kansen van dat gebied.

BEHANDELRESULTAAT

19.45 – 21.00 uur: Informatief/meningsvormend

Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief

Zaaknummer:	3929660
Portefeuillehouder:	Paul Smeulders & Nermina Kundic

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Neutkens (Volt), Heemskerk (D66), Prinsen (GroenLinks), Nede (ChristenUnie), Manders (Arnhem Centraal), Van den Broek (CDA), Van Engelenburg (VVD), Lukkassen (Forum voor Democratie)
De fracties van Partij voor de Dieren, PvdA, SP, DENK, BurgerBelang Arnhem en PVV waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouders Smeulders en Kundic. Van Hoof, Nijs en Van Rijen (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking
Omdat er geen insprekers waren is direct gestart met de meningsvormende fase. Daarin heeft de raadskamer in eerste termijn vragen gesteld en het college is gestart met de beantwoording in eerste termijn. Wethouder Smeulders heeft antwoorden gegeven, wethouder Kundic is daarmee gestart.

Conclusie
De meningsvormende fase 1 is nog niet afgerond. De voorzitter concludeert dat een hervatting nodig is, waarbij gestart kan worden met de beantwoording van wethouder Kundic in eerste termijn.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

W. de Boef

BEHANDELRESULTAAT

20.30 – 21.45 uur: Meningsvormend

Gebiedsprogramma Grootschalig Woningbouwgebied Spoorzone Arnhem-Oost – Ontwikkelperspectief

Zaaknummer:	3929660
Portefeuillehouder:	Paul Smeulders & Nermina Kundic

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Zijlstra (ChristenUnie), Meyer (Arnhem Centraal), Van Engelenburg (VVD), Koorn (CDA), Lukkassen (Forum voor Democratie), De Groot (Partij voor de Dieren), Prinsen (GroenLinks), Aydemir (DENK), Ait Chrif (PvdA), Brandts (D66), Snelting (Volt).
De fracties van SP, BurgerBelang Arnhem, PVV waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouders Smeulders en Kundic. Nijs en Van Hoof (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking
De vergadering is gestart met de tweede termijn van de meningsvormende fase 1. Diverse fracties hebben vragen gesteld aan het college en deze zijn beantwoord. Aan het einde van de vergadering is de meningsvormende fase 1 afgerond. Diverse partijen hebben in hun bijdragen moties of amendementen aangekondigd:

- CDA overweegt met een verandervoorstel te komen
- DENK overweegt een amendement over mobiliteit
- ChristenUnie overweegt verandervoorstellen over de paragraaf wonen
- D66 overweegt verandervoorstellen in te dienen over de paragraaf economie

Conclusie
De meningsvormende fase 1 is afgerond. De voorzitter concludeert op basis van de aangekondigde wijzigingsvoorstellen dat een meningsvormende fase 2 nodig is.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

G. van der Laak

Titel/onderwerp: Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’

Raadsadviseur: R. Oosthout Telefoonnr: 377 4941 robin.oosthout@arnhem.nl

Van:	ChristenUnie SP	Ambtenaar:	Stephanie Rooijakker
Portefeuillehouder:	Marco van der Wel	Telefoonnr:	06 - 11104865
		E-mailadres:	Stephanie.rooijakker@arnhem.nl
Doel activiteit	Hervatting agenderingsverzoek: debat met de wethouder		
Toelichting	**Inhoud agenderingsverzoek** De indieners dienen het agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’ in naar aanleiding van berichten die zij ontvingen dat de problemen met het leerlingenvervoer toenemen. Hierover zijn op 27 september 2023 vragen gesteld door de ChristenUnie aan de wethouder. De indieners zien nog geen structurele oplossingen. Zij agenderen het onderwerp, om met betrokkenen en het college te spreken over de volgende vragen: - Hoe gaat het college om met de huidige problemen van vervoerders in het leerlingenvervoer? Hoe geeft het college vorm aan eerdere toezeggingen om meer geschikte chauffeurs te werven voor het leerlingenvervoer? - Hoe gaat het college op dit moment om met de problemen die leerlingen en ouders ervaren: hoe wordt er gereageerd op klachten? Hoe worden gesignaleerde problemen opgelost? - Welke afspraken heeft de gemeente momenteel met de vervoerder gemaakt en hoe wordt geëvalueerd wat de effecten hiervan zijn op de leerlingen die hiervan gebruik willen maken? - Welke alternatieven voor de huidige aanbestedingssystematiek voor het leerlingenvervoer ziet het college? Zie het agenderingsverzoek voor meer informatie.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Afronding van het agenderingsverzoek		
Spreekrecht publiek	Nee		
Behandeladvies	**Opzet** Het agenderingsverzoek heeft twee delen: een rondetafelgesprek met betrokkenen en het debat met de wethouder. Op 29 november 2023 heeft het rondetafelgesprek met betrokkenen plaatsgevonden. De volgende insprekers waren aanwezig bij het rondetafelgesprek: Math van den Beucken (BVO DRAN), Esther Vaessen (BVO DRAN), Marijn Matthijssen, Lesley Jacobs, Bianca Hierck (Bijzonder in Arnhem), Caroline de Swart (Bijzonder in Arnhem), Marjolein van den Broek (APCG), Anne Stomph (APCG), Martijn Vooren (Lichtenbeek), Marc Klapwijk (Prisma College), Eva Pusmaz (Willemsen de Koning), Tobias Los (Willemsen de Koning), Jan van Kempen (Willemsen de Koning). Deze bespreking wordt het agenderingsverzoek hervat met het debat met de wethouder. De orde bij een agenderingsverzoek is als volgt: - Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld. - De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen. - Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. - Na de tweede termijn is de behandeling van het agenderingsverzoek afgerond.		

Bijlagen				
Agenderingsverzoek 'Problemen leerlingenvervoer' van de fracties ChristenUnie en SP				
Schriftelijke inbreng M. Boon-Mens - Ouders & Onderwijs				
Schriftelijke inbreng van L. Jacobs				
Schriftelijke inbreng M. Tiemessen – SBO De Klaproos				
Schriftelijke inbreng van I. Verdaasdonk - LBVSO				
Beantwoording technische vraag van de fractie ChristenUnie, d.d. 29-11-2023				
Memo van wethouder Van der Wel inzake 'Toezeggingen 1412 tm1414', d.d. 06-11-2023				

Arnhem, 9 oktober 2023

Agenderingsverzoek: Problemen leerlingenvervoer

Geachte voorzitter,

Langs verschillende kanalen bereiken ons berichten dat de problemen met het leerlingenvervoer toenemen. Het gaat hier om een probleem dat ook in Arnhem speelt. Al verschillende malen zijn hierover vragen gesteld aan de wethouder, meest recentelijk door de ChristenUnie op 27 september 2023. Ondanks dat de wethouder toen een drietal toezeggingen heeft gedaan (de klachtenregistratie leerlingenvervoer aan de raad te doen toekomen, de raad te informeren over afspraken met betrekking tot incidentele ritten en in gesprek te gaan met Bijzonder in Arnhem), is het wat SP en ChristenUnie betreft noodzakelijk dit onderwerp te agenderen, aangezien structurele oplossingen nog niet in zicht zijn.

En structurele oplossingen zijn hard nodig. Door de problemen in het leerlingenvervoer zijn leerlingen de klos, vaak leerlingen voor wie het volgen onderwijs al niet zonder horten of stoten gaat. Ieder kind heeft recht op onderwijs en leerlingenvervoer is daar in een aantal gevallen een noodzakelijke voorwaarde bij. Helaas hebben we nu te maken met een tekort aan chauffeurs, onveilige situaties tijdens het vervoer, chauffeurs die niet over de noodzakelijke pedagogische kwaliteiten beschikken en leerlingen die te laat of niet op school aankomen. Kortom: er is een situatie ontstaan waarin leraren, ouders, maar vooral de betrokken leerlingen zwaar de dupe zijn.

De problemen binnen het leerlingenvervoer zijn geen natuurverschijnsel dat ons overkomt, maar iets waar de gemeente actief zorg voor moet dragen. Daarom agenderen SP en ChristenUnie dit onderwerp, om in eerste aanleg met alle betrokkenen (vervoerder, chauffeurs, leerlingen, ouders, betrokken onderwijsorganisaties, Bijzonder in Arnhem) te spreken over de volgende vragen:

- Hoe gaat het college om met de huidige problemen van vervoerders in het leerlingenvervoer? Hoe geeft het college vorm aan eerdere toezeggingen om meer geschikte chauffeurs te werven voor het leerlingenvervoer?
- Hoe gaat het college op dit moment om met de problemen die leerlingen en ouders ervaren: hoe wordt er gereageerd op klachten? Hoe worden gesignaleerde problemen opgelost?
- Welke afspraken heeft de gemeente momenteel met de vervoerder gemaakt en hoe wordt geëvalueerd wat de effecten hiervan zijn op de leerlingen die hiervan gebruik willen maken?
- Welke alternatieven voor de huidige aanbestedingssystematiek voor het leerlingenvervoer ziet het college?

Nathalie Nede – ChristenUnie

Noud Roelen – SP

Schriftelijk inbreng rondetafelgesprek leerlingenvervoer gemeente Arnhem

Beste raadsleden,

Op 29 november spreekt u in een rondetafelgesprek over leerlingenvervoer. Wij zijn gevraagd een inbreng hiervoor te doen. Voor uw gesprek willen we u het volgende meegeven.

Ouders & Onderwijs is de landelijke organisatie voor ouders met kinderen in de schoolgaande leeftijd. Wij bieden een informatiepunt voor ouders met vragen over het onderwijs en school. Ook behartigen wij de belangen van deze ouders op het landelijk onderwijsveld. en zijn wij gesprekspartner namens ouders voor onder andere de overheid. Bij ons informatiepunt spreken we veel ouders over het leerlingenvervoer. Dat zijn vaak schrijnende situaties. Kinderen die heel vaak te laat komen op school of helemaal niet op school komen, onveilige situaties in het busje en extreem lange reistijden (meer dan 3 uur per dag). In maart 2022 hebben we een onderzoek hierover uitgebracht. Daaruit kwam duidelijk de ernst van de problemen naar voren.
De ritten zijn vaak veel te lang, wisselen chauffeurs te vaak en is de situatie in de bus soms zelfs onveilig. Met als gevolg dat de toch al kwetsbare leerlingen uitgeput op school aankomen. U kunt zich vast voorstellen wat dit betekent voor het kind en de ouders. Kinderen missen onderwijstijd, komen al heel moe en overprikkeld aan, hebben na school geen tijd meer voor een hobby of om te spelen met hun vriendjes. En er zijn zelfs kinderen die op een verkeerde plaats uit een busje worden gezet. Op klachten wordt slecht of niet gereageerd en ouders worden van de vervoerder naar de gemeente en weer terug verwezen. Dat waren de verontrustende conclusies uit het onderzoek. De afgelopen jaren hebben we ons dan ook ingezet voor het verbeteren van het leerlingenvervoer. Zo sprak onze directeur in oktober vorig jaar in een rondetafel met de leden van de tweede kamer hierover. En vandaag verscheen dit artikel in de nationale onderwijsgids.

Er is gevraagd of wij u een beeld kunnen geven van de landelijke ontwikkelingen. De problemen met het leerlingenvervoer zijn niet van nu. Al zeker 20 jaar wordt er over gesproken maar dat heeft tot nu toe niet geleid tot verbetering. Helaas eerder een verslechtering. De aanbesteding maar nu zeker ook het chauffeurstekort hebben ervoor gezorgd dat de situatie slechter geworden is. De afgelopen twee jaar wordt er veel gesproken over het leerlingenvervoer. In de tweede kamer, met het ministerie, de VNG en de vertegenwoordigers van de vervoerders. Ook is er een onderzoek onder de gemeente uitgevoerd en zijn er goede voorbeelden en komt er handreiking voor de aanbesteding. Dit heeft helaas nog tot weinig of geen verbetering gezorgd. Sinds de zomer is de situatie verslechterd. We krijgen de indruk dat het leerlingenvervoer niet over kinderen gaat maar eerder over pakketjesvervoer.

Er zijn veel partijen betrokken bij de organisatie van het leerlingenvervoer. Landelijke overheid (ministerie OCW), lokale overheid (gemeenten), vervoerders en scholen. Ieder met hun eigen verantwoordelijkheid en taak. Onze observatie is dat alle betrokken naar elkaar wijzen. Dat gebeurt in individuele situaties (ouder klaagt bij vervoerder, die verwijst naar gemeente, gemeente wijst naar verordening) maar ook op gemeentelijk en landelijk niveau (ministerie bekostigt, gemeenten zijn verantwoordelijk, vervoerders voeren het uit). Door het steeds maar weer doordelegeren van

verantwoordelijkheid en de werkwijze van aanbesteden op de 'economisch meest gunstige inschrijving' is het leerlingenvervoer steeds meer gaan lijken op pakketjesvervoer. Maar het gaat niet om pakketjes, het gaat om vaak kwetsbare kinderen die er zelf ook niet voor hebben gekozen naar een speciale school te gaan. Ze zijn hiertoe gedwongen, omdat er geen passend onderwijs voor hen beschikbaar is in de buurt. Het leerlingenvervoer is voor deze groep kinderen noodzakelijk om naar school te kunnen gaan. Deze kinderen hebben recht op onderwijs en recht op een overheid die ervoor zorgt dat zij dat onderwijs op een manier kunnen volgen die niet schadelijk voor ze is.

De afgelopen jaren hebben we gemerkt dat er landelijk wel veel aandacht was voor het leerlingenvervoer maar gemeenteraden vaak niet op de hoogte waren van de problemen met het leerlingenvervoer in hun eigen gemeente. De afgelopen periode zien we dat steeds meer gemeenten het onderwerp op de agenda zetten.
Uw gemeente is daar, met deze rondetafel, een goed voorbeeld van. Andere gemeenten die goed bezig zijn om het leerlingenvervoer te verbeteren zijn onder andere Utrecht, Land van Cuijk en Leiden.

Als gemeenteraad kunt u zelf veel doen om de situatie van deze kinderen zo snel mogelijk te verbeteren. Op de volgende onderwerpen geven wij u hiervoor input:

- Betrekken van ouders bij het verbeteren van het leerlingenvervoer:
  Binnen uw gemeente spreekt u individuele ouders met een klacht. Maar dat geeft een eenzijdig beeld en gaat alleen maar over de negatieve ervaringen. In een aantal gemeenten worden er klankbordgroep van ouders opgericht. Met deze klankbordgroep wordt een bredere groep ouders betrokken en hoort u ook de positieve ervaringen. Ook hebben ouders zelf vaak hele goede ideeën om het vervoer te verbeteren.
- Aansluiten bij de mogelijkheden en behoeften van ouders
  Wij horen veel van ouders dat er geen mogelijkheden zijn om het vervoer aan te laten sluiten bij hun situatie. Bijvoorbeeld wanneer ouders zijn gescheiden of wanneer een kind naar de kinderopvang gaat, er geen twee ophaaladressen mogelijk zijn. Volgens de wettelijke verplichtingen hoeft u dit niet toe te staan maar binnen de aanbestedingsafspraken met de vervoerder kunt u hierover afspraken maken. Ook kunt u daarin een ruimere toepassing van de criteria voor recht op leerlingenvervoer (oa. afstand, dichtstbijzijnde toegankelijke school, handicap en leeftijd) afspreken zodat het vervoer beter aansluit bij de thuissituatie en de mogelijkheden van de ouders.
- Verbeteren van de klachtenafhandeling
  Ouders worden vaak van het kastje naar de muur gestuurd. Ze melden hun klacht bij de vervoerder die aangeeft de klacht niet op te kunnen lossen en worden doorgestuurd naar de gemeente. Daar krijgt de ouder het antwoord dat de vervoerder dit moet oplossen. Zo gaat het heen en weer en komt er geen oplossing voor de klacht van de ouder. U kunt zorgen dat klachten beter en sneller worden opgelost. Maar ook dat ouders beter en goed weten waar ze met hun klacht terecht kunnen. En zorgen dat u als gemeenteraad goed zicht heeft op de klachten.
- Aanbesteden op kwaliteit en reistijd
  Via de aanbesteding kiest u een ververvoerder en maakt daar afspraken mee. Meestal vindt de belangrijkste beoordeling plaats op basis van efficiëntie en kosten. Bijvoorbeeld de laagste prijs en duurzaamheid. De vervoerder vertaalt die vervolgens naar zijn mogelijkheden en zet in op zo laag mogelijke kosten. Met de enorme druk op de kosten, reistijd en efficiëntie-denken wordt het leerlingenvervoer pakketvervoer. Het belang van het kind wordt uit het oog

verloren. Door in de aanbesteding vooral te sturen op de kwaliteit van het vervoer maar ook op een zo kort mogelijke reistijd voor de kinderen kunt u het leerlingenvervoer in uw gemeente verbeteren.

- **Meer en betere chauffeurs:**
  De kritiek op het leerlingenvervoer wordt soms als kwetsend ervaren door al die chauffeurs die elke dag met hart en ziel werken om deze kinderen een prettige reis naar school te geven. Een goede en fijne chauffeur is voor deze kinderen goud waard en voor hen de belangrijkste kwaliteitsfactor voor hun vervoer naar school. Chauffeurs hebben prettig, lonend en aantrekkelijk werk nodig. Hierop kunt u via de aanbesteding en de afspraken met de vervoerder inzetten en sturen.

Ik wens u een goed gesprek toe. Mocht u naar aanleiding van deze inbreng nog vragen hebben, verneem ik die graag.

Met vriendelijke groet,

Marieke Boon-Mens,
Thema-adviseur passend onderwijs

Ouders & Onderwijs
Groenmarktstraat 56
3521 AV Utrecht
06-12470177
www.oudersenonderwijs.nl

Legenda

LLV – Leerlingenvervoer

1. Ervaringen vervoer

1. Onze zoon wordt sinds 2017 met leerlingenvervoer naar school, BSO en huis vervoerd.
    a. Hierbij hebben nooit incidenten plaatsgevonden tot schooljaar 2022/2023.
2. Chauffeur Willemsen-De Koning geeft aan bij het kennismakingsgesprek (schooljaar 2022/2023) aan dat de kinderen in haar bus (op basis van de dossiers die ze gekregen heeft) dermate zwaar zijn dat zij dit niet aankan ondanks haar jarenlange ervaring. Ze heeft dit aangegeven bij de planning, maar die hebben daar niets mee gedaan.
    a. Dit indiceert dat de planning geen rekening houdt met de werklast/werkdruk van de chauffeurs.
    b. Dit indiceert dat de planning alleen kijkt naar praktische logistiek, maar niet kijkt naar de zwaarte van de handicaps van de kinderen die onder de verantwoording van de chauffeur vallen.
3. Chauffeur stopt ermee na twee dagen. Willemsen-De Koning heeft geen vervanger wegens gebrek aan chauffeurs. Regiotaxi chauffeur neemt het over.
    a. LLV chauffeurs hebben een cursus waarbij ze kennis opdoen van de handicaps van de kinderen.
    b. Regiotaxi chauffeur heeft aan ons aangegeven dat hij geen kennis heeft hoe hij om dient te gaan met de handicaps van de kinderen. Dat betekent dat deze chauffeur niet gekwalificeerd is om deze kinderen adequaat te vervoeren.
    c. Zonder kennis kan een chauffeur precedenten scheppen omdat de chauffeur niet weet welk gedrag hij wel of niet mag toestaan op basis van de handicaps van de kinderen.
4. Nieuwe LLV chauffeur neemt het na (ongeveer) 3 weken over, begin oktober. Deze weigert een kennismakingsgesprek als we dat verzoeken.
    a. We vermoeden dat een kennismakingsgesprek tussen chauffeur en ouders in eigen tijd dient te gebeuren. Chauffeurs krijgen daar dan ook niet voor betaald. Dit betekent dat chauffeurs dit kunnen weigeren omdat dit geen onderdeel is van hun taken.
    b. Een kennismakingsgesprek wordt volgens onze ervaring ook gebruikt om kennis op te doen van waar de kinderen baat bij hebben en hoe je met bepaalde aspecten van hun handicap om moet gaan. Denk b.v. aan een fidget toy om het kind rustig te houden in de bus. Als de chauffeur dit niet weet kan hij daarmee het kind iets ontzeggen waar het baat bij heeft.
5. Per 30 oktober ontvangen we een e-mail dat de vervoerder onze zoon voor een dag schorst.
    a. Er wordt melding gemaakt van structurele incidenten.
    b. Er is echter nooit aan ons als ouders gecommoniceerd dat er incidenten hebben plaatsgevonden.
6. LLV schorst hem vervolgens voor langere tijd zonder dit te communiceren naar de ouders.

2. Incidentenprotocol / Leerlingenvervoer

1. Volgens het AVAN incidentenprotocol dient de gemeente te acteren op incidentmeldingen van ofwel de vervoerder ofwel de burger.
    a. Na schorsing door vervoerder gebaseerd op *structureel* fysiek geweld in de taxi door mijn zoon, heeft LLV *structureel* verzaakt om contact op te nemen met ons als ouders van het kind.
    Contact opnemen met de ouders staat expliciet vermeld in het incidentenprotocol bij fysiek geweld. LLV heeft het incidentenprotocol hierin dus meermaals niet gevolgd.
        i. Als LLV het incidentenprotocol bij fysiek geweld in de taxi al niet opvolgt, in hoeveel andere gevallen volgen ze het nog meer niet op? Wie houdt hier toezicht op?
    b. Ook als wij als ouders bij LLV meerdere malen aandringen om hierover in gesprek te gaan, worden wij genegeerd.
    c. Als wij Zorgbelang Gelderland inschakelen voor mediation geeft de teamleider van LLV aan dat LLV weigert om in gesprek te gaan met ons.
    d. Teamleider LLV geeft aan dat wij al maanden zo niet jaren gesprekken hebben gehad betreffende het gedrag van onze zoon in het vervoer.
    Dit is niet het geval; ik bied hierbij aan om mijn telefoonhistorie op te vragen bij de telecom maatschappij en mijn e-mail historie bij de internet service provider. De enige keer dat wij LLV hebben gesproken omtrent onze zoon is in 2017.
    LLV weigert dus met ons te praten op basis van gefabriceerde problematiek. Dit lijkt me een zeer kwalijke zaak.
2. Er is geen opdracht gegeven voor een onderzoek, wat volgens het incidentenprotocol door de gemeente kan worden geïnitieerd. Bij structurele incidenten die leiden tot een schorsing zou het logisch zijn dat de gemeente een onderzoek instelt, of al ingesteld had.
    a. We weten dat dit onderzoek nooit heeft plaatsgevonden, aangezien wij als ouders nooit zijn geconsulteerd voor een onderzoek. Volgens het incidentenprotocol behoren wij als ouders geraadpleegd te worden bij zo'n onderzoek.
    b. Indien dit onderzoek *wel* heeft plaatsgevonden is dit onderzoek niet correct uitgevoerd als de ouders hier niet in meegenomen zijn. In het incidentenprotocol is namelijk expliciet vermeld dat ouders geraadpleegd dienen te worden.

3. Toezicht & Controle

1. Als burger mag ik het dossier opvragen rondom mijn zoon. Ik wil dan ook weten welke incidenten er door de vervoerder zijn gemeld om over te gaan tot schorsing.
2. Volgens de teamleider LLV doet team vervoer niet aan dossiervorming.
    a. Dit impliceert dat er niet wordt bijgehouden welke incidenten de vervoerder meldt.
    b. Dit impliceert dat er niet wordt bijgehouden welke klachten er via AVAN zijn ingediend door de burger.
    c. Dossiervorming is niet expliciet in het incidentenprotocol opgenomen als eis omdat dit vanzelfsprekend zou moeten zijn dat de gemeente zelf toezicht houdt op de incidenten als opdrachtgever.
    Deze informatie heb ik verkregen door gesprekken met AVAN te houden. Zij waren verbaasd dat een gemeente niet aan dossiervorming zou doen en zouden intern bespreken of ze dat bij een nieuw incidentenprotocol expliciet kenbaar moesten stellen.
    d. Aangezien LLV geen dossiervorming hanteert, hoe kan de teamleider dan het gesprek met ons weigeren op basis van alle gesprekken vanwege het gedrag van mijn zoon?
3. Dit betekent ook dat wij waarschijnlijk niet de enige casus zijn waar deze incidenten van genegeerd worden.
4. Als LLV niet doet aan dossiervorming, wie houdt er dan toezicht op welke incidenten de vervoerder meldt (of niet meldt)? De vervoerder kan hierdoor incidenten “verzinnen” aangezien LLV dit toch niet bijhoudt of er actie op onderneemt.
    a. Uiteraard kan het ook zo zijn dat LLV wel degelijk aan dossiervorming doet en dat ik het mis heb. Indien dat het geval is, dan ben ik door LLV foutief geïnformeerd zodat ik als burger niet mag inzien wat er daadwerkelijk is geregistreerd.
    Indien dit het geval is, betekent het dat dit het beleid is van de gemeente. Beleid waarbij burgers worden voorgelogen om ze de service te ontzeggen waar ze recht op hebben en waar de kinderen de dupe van worden.
5. Als we de wijkcoach vragen om de dialoog aan te gaan met LLV, wordt dat zelfs geëscaleerd naar op teamleider niveau. De wijkcoach geeft uiteindelijk aan dat zij geen enkele invloed hebben op het beleid van LLV, omdat LLV een andere afdeling is met een eigen beleid.
    Dit betekent dat er geen samenwerking is met de focus op het welzijn van een kind, omdat het beleid van LLV voorgaat. Hier zou controle en toezicht op moeten zijn. Niet alleen op uitvoering, maar ook op het beleid.

4. Klachten

1. Klachten verlopen via klachtenformulier AVAN.
    a. Klachten over vervoerder gaan rechtstreeks naar vervoerder.
    b. Als de organisatie waar de klacht over wordt ingediend ook de klachtafhandeling mag doen, krijg je een W.C. eend verhaal. De vervoerder zal dan altijd haar eigen kant kiezen.
    c. Als klachten goedgekeurd worden, hoeft er niets mee worden gedaan omdat er toch geen toezicht is. Dus waarom niet alles goedkeuren waar je mee weg kan komen? Krijg je ook minder bezwaren.
2. AVAN geeft aan dat zij alleen “trends” doorgeven aan de gemeente.
    a. Dat betekent dat er geen toezicht is op individuele klachten, omdat die alleen doorgestuurd worden naar de vervoerder.
    b. Dit betekent dat een kind zomaar gepest kan worden in de taxi, door ofwel andere kinderen, ofwel de chauffeur, zolang er niet meer dan een enkele ouder hier melding van maakt. Individuele klachten worden hierbij dus niet gemonitored.
    c. Gepeste kinderen zullen uiteindelijk agressie gaan vertonen. Dit zal ook gebeuren bij gebrekkige begeleiding van kinderen in de taxi.
3. LLV geeft in hun e-mail signature aan dat ze telefonisch bereikbaar zijn tussen 9:00 en 12:00. Als we dit telefoonnummer bellen krijgen we (herhaaldelijk) van Team Vervoer te horen dat LLV telefonisch niet bereikbaar is, omdat zij hen nooit te pakken krijgen als ze mensen willen doorverbinden.
   Het is tekenend dat andere gemeentelijke afdelingen bij ouders aangeven dat zij zelf ook gefrustreerd zijn dat LLV nooit telefonisch bereikbaar is, omdat zij de boze burgers te woord moeten staan en LLV die dans ontspringt.
4. Ik maak de assumptie dat Team LLV uit slechts een handvol mensen bestaat, mogelijk niet meer dan twee of drie, kijkende naar de communicatie per e-mail die wij over de jaren heen hebben verkregen. Deze hebben dan ook niet de mankracht om meer te doen dan alleen planningen rond te sturen.
5. Ik heb ook een klacht ingediend bij de gemeente omtrent dit verhaal. Hierop hebben we een gesprek met een manager gekregen. Als ik echter op de website van de gemeente Arnhem inlog en de voortgang van mijn zaak inkijk, krijg ik te zien dat de status “afgebroken” is. Ik wacht nog steeds op een verklaring waarom mijn zaak die status heeft, na alle adviezen die volgens de manager opgevolgd zouden worden.

5. Kwaliteit

1. Een lagere prijs verkiezen boven kwaliteit betekent gewoonlijk dat de dienst slechter is. Dit betekent in de meeste gevallen dat de dienst resulteert in significant meer klachten, gevolgd door additionele kosten. Kosten die niet, of significant lager zouden zijn, bij een partner die duurder is omdat ze hogere kwaliteit leveren.
   Hogere kwaliteit betekent daardoor dat de kosten inzichtelijker zijn omdat er veel minder nieuwe kosten gestapeld worden.
2. In een jaar tijd (2021-2022) hebben we 18 klachten ingediend, waarvan 14 gegrond verklaard. Hieronder vallen o.a. het niet binnen een uur ophalen van kinderen, het afleveren van kinderen op het verkeerde adres, het kwijtraken van het kind omdat het niet op de BSO was aanbeland, het kind op weg naar huis meenemen naar een andere stad omdat er nog een ander kind vergeten was waardoor mijn kind 2.5 uur in de taxi heeft gezeten.
3. We hebben gesprekken gehad met een chauffeur die op presikhaaf zonder opdracht een half uur heeft moeten wachten, terwijl onze zoon opgehaald moest worden door een chauffeur in Malden, tijdens de spits. Die heeft tijdig bericht dat hij te laat was, maar pas 30 minuten later is de chauffeur op presikhaaf gebeld of hij de rit kon overnemen, met als gevolg dat ons kind ruim een uur te laat thuis komt. Dit is een kwestie van slechte planning.
4. Willemsen-De Koning maakt ook gebruik van een systeem waarbij je ritten kunt plannen zonder een chauffeur eraan te koppelen. Vanuit een logistiek perspectief is dat een gebrekkig ICT systeem als daar niet eens een waarschuwing wordt getoond. Deze rit had nooit in de planning opgenomen mogen worden zonder chauffeur. Dit zorgt ervoor dat kinderen vaker ‘vergeten’ worden op te halen, waardoor er weer vertraging opgelopen wordt en er extra chauffeurs ingezet moeten worden om dat weer recht te trekken. Dit zorgt voor een sneeuwbaleffect.
5. Dan is er nog melding gemaakt bij LLV over hoe een chauffeur geen kinderslot op de deur heeft en mijn kind tijdens de rit bijna uit de auto is gevallen omdat hij de deur open maakte. Dit is ook bij de wijkcoach aangedragen.
   Die heeft uitgezocht wat ze daarmee kunnen doen, maar dit blijkt geen onderdeel te zijn van de aanbesteding. De vervoerder is daardoor niet aansprakelijk te stellen hiervoor.
6. Het is algemeen bekend dat vervoerders chauffeurs tekort komen. Willemsen-De Koning heeft in hun gunning over de periode 2021-2023 al aangetoond dat ze een structureel tekort aan chauffeurs hadden. Dit was in de periode van Munckhof en daarvoor bij Linssen hetzelfde. Waarom wordt er na 3 verschillende perioden met verschillende vervoerders geen aanbesteding gedaan waarbij er *twee* partijen worden gekozen? Dat betekent dat beide vervoersbedrijven voldoende gekwalificeerd personeel hebben die deze taak kunnen vervullen. Dit zorgt uiteindelijk voor stabiliteit, continuïteit en daarmee kwaliteit.

6. Gevolgen

1. Ons kind heeft de gebrekkige begeleiding in de taxi en het daarna wegvallen van structureel vervoer ervaren als traumatisch.
2. Zijn gedrag is daardoor veranderd.
3. Hij is door school naar huis gestuurd door zijn fysieke frustratie, waardoor hij een “thuiszitter” is. Hij zit nu al 10 maanden thuis zonder onderwijs of begeleiding. Dit zorgt wederom voor een traumatische ervaring.
4. Meerdere Experts op het gebied van de beperking van mijn zoon adviseren inmiddels dat hij voortaan een privé taxi nodig heeft naar school met individuele begeleiding. Dit zijn fors hogere kosten voor LLV.
5. Meerdere Experts op het gebied van de beperking van mijn zoon adviseren dat hij voortaan individuele begeleiding nodig heeft in de klas gedurende de hele dag. Dit zijn fors hogere kosten voor de Wijkcoach.
6. Experts adviseren dat er behandeling moet komen voor stress en traumabehandeling. Dit zijn aanvullende kosten voor het Wijkteam.
7. Hij wordt nu tijdelijk in een observatie traject geplaatst om tot rust te komen en hem opnieuw te observeren om te zien wat hij nodig heeft in het dagelijks leven met zijn beperking, met adviezen voor LLV, school en aanvullende ondersteuning door het Wijkteam. De kosten voor het Wijkteam zijn hiervoor een kwart miljoen euro.

Dit zijn kosten die allemaal voorkomen hadden kunnen worden bij correct toezicht en bij de juiste kwaliteitseisen binnen het vervoer.

Problemen leerlingenvervoer; bijdrage Marloes Tiemessen
Directeur van SBO De Klaproos - Flores Onderwijs

In de werkomgeving van het SBO maken we dagelijks de effecten van de personeelstekorten in het leerlingenvervoer mee.
Om een beeld te geven van de impact die dit heeft op onze leerlingen, hun ouders en leerkrachten, kies ik ervoor om u eerst een schets te geven van de doelgroep leerlingen die we onderwijs bieden op het Speciaal Basisonderwijs (SBO).
Daarna zal ik ingaan op de impact van de tekorten in het leerlingenvervoer.

Als een leerling wordt verwezen naar het SBO, dan is er in veel gevallen sprake van een leerachterstand en/of gedragsproblematiek. Het kan zijn dat er sprake is van een algehele ontwikkelingsachterstand doordat er sprake is van een medische oorzaak, er kan sprake zijn van een ontwikkelingsstoornis of spraak-taalproblematiek, en soms weten we het nog onvoldoende maar zien we wel dat een leerling juist wel tot ontwikkeling komt in deze setting. We zien dat deze leerlingen bijvoorbeeld moeite hebben met: een hoog tempo (snel denken), het gelijktijdig verwerken van veel informatie, moeilijk met veranderingen kunnen omgaan en dat zij over- of ongevoelig zijn voor prikkels, sterk vasthouden aan regels, impulsief gedrag vertonen, opstandig gedrag vertonen, moeite hebben om op woorden te komen, niet goed te verstaan zijn, etc.
Al deze leerlingen hebben hun eigen onderwijsbehoeften maar hebben wel baat bij de inrichting van het onderwijs zoals dat op het SBO is vormgegeven. Zij komen op het SBO tot ontwikkeling en dat heeft veelal alles te maken met het voorzien in de behoefte aan structuur-voorspelbaarheid-nabijheid- overzicht- een expliciete behoefte aan kleine groepen en intensivering van het onderwijsaanbod. En laat het op deze punten nu juist mis gaan in het leerlingenvervoer.

-> **Veel wisselende taxichauffeurs, soms niet weten wie je op komt halen en wie je weer thuis brengt.**
Deze onduidelijkheid belemmert het normaal kunnen functioneren van leerlingen die deze voorspelbare omgeving juist nodig hebben. Zij zijn al overprikkeld als ze op school komen, dat heeft weer impact op het leren en de spanning bouwt zich weer op richting het einde van de dag als ze naar huis gaan. Thuis ontladen deze kinderen zich, veelal zijn het de ouders die het dan te bezuren hebben.

-> **Door een tekort aan chauffeurs worden er meerdere ritten achter elkaar gepland. Leerlingen komen te laat op school.**
Juist deze leerlingen hebben ALLE onderwijstijd hard nodig. De dagen worden opgestart met het doornemen van de dag (voorspelbaar maken) en bijzonderheden.
Leerlingen die te laat zijn missen deze dagstart en veelal missen ze ook het begin van instructies. Het intensieve aanbod, voldoende leer- en instructietijd heeft de meeste impact op de ontwikkeling van onze leerlingen.

-> **Veel leerlingen in een bus met een chauffeur (geen opvoeder).**
Er zitten veel leerlingen (met allerlei problematieken) in een bus. De structuur van school en thuis is daar niet aanwezig. De chauffeurs zijn niet allemaal voldoende pedagogisch onderlegd om zorg te dragen voor een veilige omgeving in de bus. Gedrag van leerlingen wordt met grote regelmaat genoemd als klacht van zowel leerlingen, chauffeurs als ouders.

Zo nu en dan spreken ouders andermans kinderen aan in de taxi, krijgen chauffeurs een uitbrander of lopen de gemoederen tussen ouders bij de haltes hoog op. Dit alles doet iets met het gevoel van veiligheid van leerlingen, hun ouders en de chauffeurs.

Vervoerder AVAN heeft in online bijeenkomsten met de scholen gesproken. Zij hebben hier hun uitdagingen besproken en ook gekeken naar de mogelijkheden hierin te ondersteunen bij de scholen. De primaire verantwoordelijkheid ligt echter bij de vervoerder en de gemeente. Fijn dus dat het gesprek daar nu plaatsvindt.
Natuurlijk hebben we onze ideeën over hoe het beter kan:

- **Kleine taxi auto's (elektrisch) met maximaal vier leerlingen.**
  Wij denken dat deze setting veel aantrekkelijker is voor een chauffeur dan wanneer er een grote hoeveelheid leerlingen in een taxi zit. Mogelijk wordt het beroep op deze manier weer aantrekkelijk en zal het leiden tot een toename van chauffeurs. Op die manier kunnen leerlingen weer op tijd op school zijn. Een persoonlijk contact tussen chauffeur, ouder en leerling is op deze manier mogelijk eerder gelegd. Deze setting zal ook veel minder prikkels opleveren voor de leerlingen.

- **Investeren in een persoonlijk contact met de ouders die leerlingenvervoer aanvragen.**
  Onlangs sprak ik met een consulent leerlingenvervoer van de gemeente Renkum. Deze consulent bezoekt de scholen waar leerlingen vanuit haar gemeente gebruik maken van het leerlingenvervoer. Allereerst om elkaar te leren kennen en te investeren in een goed en makkelijk contact met elkaar. De insteek van dit gesprek vond ik positief en een voorbeeld voor veel gemeenten. Deze consulent bespreekt bij een aanvraag voor leerlingenvervoer met ouders wat de mogelijkheden zijn van het gezin en de leerling, niet alleen nu maar ook richting toekomst. De wijze waarop zij dit aanpakt zorgt m.i. voor begrip, je gehoord voelen en vertrouwen. Het idee is om leerlingen vanaf groep 7 zelfstandiger te maken. Daar is hulp bij (De reiskoffer), zoals dat ook in Arnhem is, maar hier werd het expliciet uitgelegd. Leerlingen en ouders worden gemotiveerd om naar deze zelfstandigheid toe te werken. Zo kunnen leerlingen een vergoeding krijgen van €0,10 per kilometer als ze naar school gaan fietsen. Door te investeren in deze contacten lukt het mogelijk om leerlingen uit de taxi te krijgen die dat niet per se nodig hebben.

  Wat er sterk was aan dit contact:
  - De **persoonlijke verbinding** (ook met ouders)
  - Kijken naar mogelijkheden en bespreken hoe daar naar toe te werken
  - De weg weten te wijzen als er maatwerk nodig is (verbinden).

- Ik zou willen vragen de verantwoordelijkheid bij scholen weg te halen als het gaat om een inschatting maken van de mogelijkheden van een kind om zelfstandig naar school te reizen. Hier gaan scholen niet over.

Leerlingenvervoer

Vanuit gemeente Arnhem is het verzoek gekomen om in te komen spreken, helaas is dat voor onze kleine organisatie met een bestuur wat zelf (voormalig) VSO leerling is niet mogelijk vandaar onze schriftelijke inbreng

Laat ons u even meenemen in onze wereld van het falende leerlingenvervoer en wat wij dagelijks voor onze kiezen krijgen van wanhopige leerlingen: van kleuter tot student en diens ouders;

Verdrietig – vergeten – minderwaardig – te veel lesachterstand - haal m'n examen nu niet – moet een niveau terug – voel me alleen – genegeerd – vertrouw regering niet meer – niet gezien – het is discriminatie – ik tel niet mee – altijd maar bedelen – voel me vee – een postpakket – ben overspannen – heb PTSS – mijn toekomst is weg - soms hoeft het van mij niet meer…

Helaas domineren de problemen met het leerlingenvervoer de actualiteiten nogal. Op meerdere plaatsen in Nederland zien wij en horen wij veel klachten. Terwijl alle leerlingen recht hebben op onderwijs, en dat lukt nu dus gewoon niet. Gemeenten zijn nu verantwoordelijk en dat zijn ze al jaren, duidelijk is dat het pleisters plakken vanuit de VNG en gemeenten niet helpt op weg naar een structurele oplossing, er wordt nu al 2 jaar pleisters geplakt en nog steeds is er niet DE structurele oplossing gevonden!

Wij willen als LBVSO dat er een structurele oplossing komt in de toekomst, maar dat er voor nu een noodplan vervoer komt waardoor ouders met een beschikking ook gewoon recht hebben op vervoer voor hun kind, kan het leerlingenvervoer niet leveren die dag of dagen? Dan mogen ze een reguliere taxi benaderen en de kosten dekken de gemeenten, zodat er geen verdere onderwijsachterstand meer zal ontstaan door het ontbreken van fatsoenlijk en betrouwbaar leerlingenvervoer.
Wat ons brengt naar het 2e noodplan: een noodplan voor gemiste onderwijstijd, Gemeentes moeten met ouders in gesprek over het gemist onderwijs door de problemen met leerlingenvervoer en ze een individueel aanbod doen om deze tijd in te kunnen halen bijvoorbeeld via huiswerkbegeleiding aan huis.

Wij zien dus voor gemeentes nu een kans om te zorgen dat ieder kind met een indicatie leerlingenvervoer ook elke dag op tijd op school aankomt en opgehaald wordt, door inzet voor alternatief vervoer. Daarnaast te compenseren voor gemiste onderwijstijd aan leerlingen zeker in het VSO en het regulier VO, omdat deze hun toekomstperspectief echt zien verkleinen elke keer dat ze lessen moeten missen door haperend leerlingenvervoer.

Voor de toekomst vragen wij u na te denken of een Europese aanbesteding via de gemeente om op school en thuis te komen als leerling in het speciaal onderwijs wel echt de juiste inrichting en plaats is? Het onderwijs zouden we toch nooit aanbesteden? Waarom dan wel het vervoer wat voorwaardelijk is aan het kunnen deelnemen van het onderwijs?

Mocht u nog vragen hebben dan kan u ons mailen op inge@lbvso.nl

Van: Stephanie Rooijakker
Verzonden: woensdag 29 november 2023
Onderwerp: RE: incidentmeldingen leerlingenvervoer

Beste Nathalie,

Bedankt voor je mailtje.
Naar aanleiding van je vraag heb ik vandaag e.e.a. uitgezocht/nagevraagd.

Bij deze de terugkoppeling:
Gebleken is dat er geen totaaloverzicht van calamiteiten/incidenten wordt bijgehouden.
Indien er sprake van een calamiteit, dan wordt dit op persoonsniveau bijgehouden (privacy aspect).
Verder heb ik begrepen dat de calamiteiten qua onderwerp zeer uiteenlopen.

Wat wel algemeen wordt bijgehouden is het aantal schorsingen binnen Leerlingenvervoer. Het is niet waar je concreet om hebt gevraagd, maar volledigheidshalve stuur ik het je toch toe.
Van november 2022 t/m vandaag, zijn er in totaal 4 kinderen langdurig geschorst (waarvan er 2 weer in vervoer zitten, 1 geen vervoersvraag meer heeft en 1 nog steeds geschorst is).
Vanwege het incidentele karakter van deze langdurige schorsingen is dit aantal achteraf nog na te gaan (hier worden echter geen statistieken van bij gehouden).

Het aantal kortdurende schorsingen (meestal van een dag) wordt niet als data bijgehouden (dit verloopt via de vervoersorganisatie, zoals bijvoorbeeld WdK), dergelijke informatie wordt vervolgens ook weer op persoonsniveau bijgehouden.

Indien er naar aanleiding van mijn terugkoppeling vragen zijn, dan hoor ik dit graag en ik kijk ik wat ik voor je kan betekenen.

Fijne middag!

Met vriendelijke groet,

GEMEENTE Arnhem
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Stephanie Rooijakker
Bestuursadviseur WMO
- Doelgroepenvervoer
- Woningaanpassingen

Strategie, Beleid en Regie
Afdeling Zorg & Welzijn

Memo

Datum : 06-11-2023

Aan : Leden van de Gemeenteraad en fractievolgers

Van : Wethouder Marco van der Wel

Betreft : Memo naar aanleiding van toezeggingen 1412 t/m 1414

Inleiding
Tijdens de Raadsvergadering van 27 september jl. zijn er door mevrouw Nede vragen gesteld over het Leerlingenvervoer. Naar aanleiding van deze vragen heb ik toezeggingen gedaan. Middels deze memo geef ik u een reactie op deze toezeggingen.

1412 Klachtenoverzicht Avan – Gemeente Arnhem
Wethouder van der Wel zegt toe de klachtenregistratie Leerlingenvervoer in Arnhem aan de raad te doen toekomen.

Reactie:
Hieronder treft u het klachtenoverzicht van Avan t.a.v. de Gemeente Arnhem:

Wmo-vervoer

Periode	Klachten totaal	Klachten gegrond/verwijtbaar	Aantal ritten	% gegrond/verwijtbare klachten t.o.v. aantal ritten
1-1-22 t/m 31-12-22	358	220	99.875	0,22%
1-1-23 t/m 30-9-23	252	145*	79.085	0,18%

*= 8 klachten zijn nog in behandeling (klachten worden binnen tien werkdagen na indiening afgehandeld. Op dit moment is van deze klachten nog niet bekend of ze gegrond/verwijtbaar zijn).

Routevervoer (Leerlingen-, jeugdwet- en dagbestedingsvervoer)

Periode	Klachten totaal	Klachten gegrond/verwijtbaar	Aantal ritten	% gegrond/verwijtbare klachten t.o.v. aantal ritten
1-1-22 t/m 31-12-22	144	86	166.528	0,05%
1-1-23 t/m 30-9-23	111	59*	172.065	0,03%

*= 17 klachten zijn nog in behandeling (klachten worden binnen tien werkdagen na indiening afgehandeld. Op dit moment is van deze klachten nog niet bekend of ze gegrond/verwijtbaar zijn).

Leerlingenvervoer

Periode	Klachten totaal	Klachten gegrond/verwijtbaar	Aantal ritten	% gegrond/verwijtbare klachten t.o.v. aantal ritten
1-1-22 t/m 31-12-22	86	46	133.225	0,03%
1-1-23 t/m 30-9-23	63	34*	137.593	0,02%

*= 16 klachten zijn nog in behandeling (klachten worden binnen tien werkdagen na indiening afgehandeld. Op dit moment is van deze klachten nog niet bekend of ze gegrond/verwijtbaar zijn).

1413 Incidentele ritten in het doelgroepenvervoer
Wethouder van der Wel zegt toe de afspraken die gemaakt zijn over incidentele ritten in het doelgroepenvervoer en de handhaving van de gemeente te onderzoeken en de raad hierover te informeren.

Vraag:
“Een van de problemen is dat de gemeente afspraken heeft gemaakt met de doelgroepenvervoerder dat incidentele ritten niet meer onder doelgroepenvervoer zou vallen en dat de gemeente strenger handhaaft. Is de Gemeente bereid daar nog een keer naar te kijken”

Antwoord:
In de verordening Leerlingenvervoer Gemeente Arnhem staat vermeld dat er in ieder geval geen vervoersvoorziening wordt toegekend als het gaat om vervoer met een tijdelijk en/of incidenteel karakter, evenals (structureel) vervoer buiten de reguliere schooltijden die niet zijn aangekondigd in de schoolgids.

Dat incidentele ritten niet onder doelgroepenvervoer valt, is geen nieuwe afspraak. De indruk dat dit wel zo is, is een mogelijk gevolg van situaties uit het verleden, waarbij zowel gemeenten (consulenten/wijkteams) als vervoerders in enkele gevallen toestonden om incidentele wijzigingen op verzoek van ouders door te voeren. Dergelijke wijzigingen hebben plaatsgevonden zonder medeweten van Avan en is in strijd met de verordening. Avan is hier begin 2022 achter gekomen, omdat vervoerders aangaven met alle tekorten niet meer aan de verzoeken van ouders te kunnen voldoen. Naar aanleiding hiervan is met alle contactambtenaren afgesproken om er op toe te zien dat de regels in de verordening worden nageleefd en dus geen incidentele wijzigingen toe te staan. Aanvankelijk leverde dit weerstand op en daarom heeft Avan dit in 2022 en 2023 zowel naar scholen als naar ouders veelvuldig gecommuniceerd. Als resultaat heeft Avan recentelijk bijvoorbeeld vernomen dat er een school was die n.a.v. deze afspraak heeft besloten geen halve studiedagen in te plannen, maar alleen hele. Voornoemde is een wenselijke ontwikkeling. Leerlingenvoervoer kan zich simpelweg niet aanpassen naar incidentele situaties, omdat dit een grote impact kan hebben op meerdere reizigers. In sommige routes worden immers kinderen uit verschillende routes gecombineerd, daarnaast rijden de chauffeurs op andere tijden soms ander routevervoer.

Het is wenselijk dat vervoer niet wordt gezien als een middel wat zich aanpast aan de situatie, maar als een belangrijke sleutel in het gehele proces waar ook rekening mee moet worden gehouden zodat het uitvoerbaar blijft voor alle gebruikers. Ouders hebben hier tevens een belangrijke rol in. Het routevervoer gaat uit van structureel vervoer, waardoor er vaste routes gepland kunnen worden. Door incidentele wijzigingen toe te staan, gaat het vervoer op vraagafhankelijk vervoer lijken en dat is niet uitvoerbaar. Voorts zou hier een ander prijskaartje aan hangen en dient de Gemeente te betalen voor vervoer waar geen indicatie voor is afgegeven.

In zeer uitzonderlijke gevallen wordt gekeken naar maatwerk en de Gemeente is bereid om hierover in gesprek te gaan met de betrokken partijen.

1414 Signalen omtrent Leerlingenvervoer
Wethouder van der Wel zegt toe in gesprek te gaan met Bijzonder in Arnhem over signalen omtrent Leerlingenvervoer in Arnhem en de raad hierover te informeren.

Reactie:
Er is contact opgenomen met Bijzonder in Arnhem en er staat een gesprek gepland.

BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’
29-11-2023

Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’

Initiatiefnemer:	Nathalie Nede - ChristenUnie Noud Roelen - SP
Portefeuillehouder:	M. Van der Wel

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Nede (ChristenUnie), Roelen (SP), Groot (Arnhem Centraal), Lukkassen (FvD), Schrijvers (VVD), Groot (CDA), Heemskerk (D66), Noomen (GroenLinks), De Vries (Volt), Aydemir (DENK), Van Plateringen (BBA), Verheij (PVV).

Niet aanwezig waren de fracties PvdD en PvdA.

De volgende insprekers waren aanwezig bij het rondetafelgesprek: Math van den Beucken (BVO DRAN), Esther Vaessen (BVO DRAN), Marijn Matthijssen, Lesley Jacobs, Bianca Hierck (Bijzonder in Arnhem), Caroline de Swart (Bijzonder in Arnhem), Marjolein van den Broek (APCG), Anne Stomph (APCG), Martijn Vooren (Lichtenbeek), Marc Klapwijk (Prisma College), Eva Pusmaz (Willemsen de Koning), Tobias Los (Willemsen de Koning), Jan van Kempen (Willemsen de Koning).

Bespreking
In deze bespreking stond het rondetafelgesprek centraal. De bespreking is gestart met de bijdragen van de insprekers. Vervolgens heeft de raad vragen gesteld aan de insprekers. Het rondetafelgesprek is afgerond.

Conclusie
De voorzitter heeft aan het einde van de beraadslaging geconcludeerd dat het rondetafelgesprek is afgerond, maar dat er nog gestart moet worden met het debat met de wethouder. Het agenderingsverzoek is daarom nog niet afgerond en wordt op een later moment vervolgd met het debat.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

L. Manders

Rondetafelgesprek leerlingenvervoer

29 november 2023

DE ONDERWIJS SPECIALISTEN

Samen laten we elk kind groeien

De scholen

DE LICHTENBEEK
ONDERWIJS
SPECIALISTEN

PRISMA
COLLEGE
DE
ONDERWIJS
SPECIALISTEN

Stijn, onrust in de bus



Dit is Stijn. Hij begint zijn dag vaak overprikkeld door zijn rit naar school.

-Stijn heeft baat bij structuur. De chauffeurs wisselen vaak, wat Stijn veel onrust geeft. Hij weet 's ochtends niet wie hem 's middags ophaalt.

-In de bus is het erg onrustig. De rit is lang voor Stijn.

-Op school komt hij overprikkeld binnen. Omdat het al 9.00 uur is, is de les al begonnen en is er geen tijd om te "landen”. Deze onrust werkt bij Stijn (en daarmee ook de andere kinderen) de hele dag door.

Luuk is laat op school

Dit is Luuk. Luuk komt elke dag te laat op school. Hierdoor heeft hij veel stress en kan hij vaak de hele morgen niet aan het werk.

Uit een registratie van Lichtenbeek gedurende twee weken:

Het leerlingenvervoer van 45 kinderen uit Arnhem komt in deze twee weken twee of meer keer per week te laat (na 8.40 uur)

Uit gesprekken met ouders
(o.a. uit onze medezeggenschapsraad)

- Te laat brengen / halen
- Lange ritten
- Steeds wisselende chauffeurs
- Chauffeurs hebben veel moeite met moeilijk verstaanbaar gedrag
- Communicatie met vervoersbedrijven
- Dubbele ritten



Ayoub geeft “problemen” in de bus

Dit is Ayoub. Ayoub heeft een laag ontwikkelingsniveau, maar zeker recht op onderwijs op de Kameleon. In de bus vertoont hij onvoorspelbaar gedrag waar de buschauffeurs niet mee om kunnen gaan.

In de bus:

Chauffeurs hebben veel moeite met moeilijk verstaanbaar gedrag

Samenstellingen van groepen in bus werken niet.



Mohamad, toekenning vervoer

Dit is Mohamad. Mohamad loopt vast in het regulier onderwijs.

Locatie Elst meer passend dan Arnhem.

Vervoer afgewezen.

Ouders hebben écht geen mogelijkheid om te brengen.

Na twee maanden nog steeds niet gestart.



Flexibiliteit mbt uitstroom

Dit is Hylke. Hij mag bijna van school en zal naar een mooie dagbestedingsplek gaan. Het aanbod van dagbestedingsplekken waar hij goed heen kan gaan is niet heel groot. We willen dat deze plek passend is voor hem.

Stage is ook school

Dagbestedingsplekken hebben andere openingstijden

Een passende plek kan wat verder weg liggen.



OV te duur



Van: Stephanie Rooijakker
Verzonden: dinsdag 5 december 2023
Onderwerp: RE: Aanbesteding leerlingenvervoer

Hi Noud,

In aansluiting van het antwoord van Math (vraag 2), kan ik aangeven dat er in 2022 circa 113.000 naast de kosten van de BVO DRAN is uitgegeven en voor 2023 tot 1 december gaat om 85.000.

Als er verder nog vragen zijn dan hoor ik dit uiteraard graag.

Met vriendelijke groet,

GEMEENTE Arnhem
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Stephanie Rooijakker
Bestuursadviseur WMO
- Doelgroepenvervoer
- Woningaanpassingen

Strategie, Beleid en Regie
Afdeling Zorg & Welzijn

Bereikbaar: Maandag, dinsdag, woensdag. Op donderdag tot 12:00 uur

Van: Math van den Beucken
Verzonden: maandag 4 december 2023 10:57
Aan: Noud Roelen
Onderwerp: RE: Aanbesteding leerlingenvervoer

Hallo Noud,

Voor de beantwoording van de vragen 1 en 3 heb ik het Programma van Eisen bijgevoegd. Dit is onderdeel van de aanbesteding op basis waarvan het vervoer nu verzorgd wordt. Betreft een document dat toen is gepubliceerd en daarmee openbaar. Het is een vrij lijvig document en mogelijk dat je na het doorkijken daarvan nog wat vragen hebt. Dan hoor ik dat graag. Uiteraard verwijs ik je ook graag naar de site van Avan waar uitgebreid ingegaan wordt op de spelregels van het vervoer. Jeugdwet & Leerlingen (avan-vervoer.nl)

Voor vraag 2 kan ik je een antwoord geven voor zover het het Avan vervoer betreft. In 2022 bedroegen de vervoerskosten leerlingenvervoer Arnhem €1.618.000. In 2023 tot en met Q3 €1.312.000. Beide bedragen zijn exclusief 9% BTW (niet verrekenbaar).

De kosten leerlingenvervoer voor de gemeenten Arnhem liggen hoger, omdat vergoedingen buiten Avan geen onderdeel zijn van de Avan kosten. Hierbij te denken aan fietsvergoeding, OV vergoeding etc. Die informatie krijg je nog aangeleverd van Stephanie Rooijakker (contactambtenaar en bestuursadviseur).

Met vriendelijke groet,

Math

Van: Noud Roelen
Verzonden: donderdag 30 november 2023
Aan: Math van den Beucken
Onderwerp: Re: Aanbesteding leerlingenvervoer

Beste Math,

Bedankt voor de reactie op mijn vraag.
Graag zou ik informatie zien over drie dingen: 1) De opdrachtomschrijving; 2) hoeveel de gemeente aan leerlingenvervoer besteedt; 3) welke verplichtingen/afspraken er zijn gemaakt over de uitvoering.

Dit is belangrijke informatie voor de raad en op een of andere manier zou ik deze informatie spoedig tegemoetzien.

Kunt u mij deze doen toekomen?

Met vriendelijke groet,

Noud Roelen
SP Arnhem

Van: Robin Oosthout <robin.oosthout@arnhem.nl>
Verzonden: woensdag 29 november 2023 15:05
Aan: Noud Roelen <n.roelen@raad.arnhem.nl>
Onderwerp: FW: Aanbesteding leerlingenvervoer

Hoi Noud,

Hierbij antwoord op je vraag over het aanbestedingscontract leerlingenvervoer.

Groeten, Robin

Van: Math van den Beucken
Verzonden: woensdag 29 november 2023
Aan: Robin Oosthout <robin.oosthout@arnhem.nl>
Onderwerp: RE: Aanbesteding leerlingenvervoer

Hallo Robin,

Esther is even druk dus reageer ik even.

De contracten zijn niet ter inzage of verspreiding. Deze bevatten bedrijfsgevoelige informatie.

Wat wel kan is dat de toen gepubliceerde aanbestedingstukken worden gedeeld. Door publicatie zijn dit openbare documenten. Maar dan spreken we over enkele lijvige documenten. Mocht daartoe behoefte zijn dan kunnen we deze ter beschikking stellen.

Met vriendelijke groet,

Math v.d. Beucken
Directeur.

Van: Noud Roelen
Verzonden: woensdag 29 november 2023
Aan: griffie <griffie@arnhem.nl>
Onderwerp: Aanbesteding leerlingenvervoer

Geachte griffie,

Graag zou ik het huidige aanbestedingscontract voor leerlingenvervoer inzien. Kunt u mij deze doen toekomen?

Met vriendelijke groet,
Noud Roelen

Programma van Eisen EU-aanbesteding inkoop routegebonden vervoer AVAN

In opdracht van BVO Doelgroepenvervoer Regio Arnhem - Nijmegen

Datum: 9 september 2019

Kenmerk: 398981

regio arnhem nijmegen VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

2 Uitvoering 6

2.1 Percelen en reizigerstoedeling 6
2.2 Het vervoersmodel 6
2.3 Vervoerreglementen 6
2.4 Reizigersgroepen 7
2.5 Algemeen 7
2.6 Planning van het vervoer 8
2.7 Voorbereiding 9
2.8 Communicatie 9
2.9 Reistijd, marges en stiptheid 11
2.10 Algemene combinatiebeperkingen 12
2.11 Bijzondere vervoersindicaties en hulpmiddelen 12

3 Personeel 14

3.1 Algemeen 14
3.2 Vervoercoördinator opdrachtnemer 14
3.3 Chauffeur 14
3.4 Begeleiding en vergoeding 16

4 Materieel 18

4.1 Algemeen 18
4.2 Voertuigeisen 18
4.3 Vergunningen binnensteden en busbanen 20

5 Opdrachtnemer 21

5.1 TX-keur 21
5.2 Communicatie 21
5.3 Bereikbaarheid 22
5.4 Rolstoelvervoer en scootmobielen 22
5.5 SROI 23

6 Percelen en plankaders 25

6.1 Reizigers per perceel 25
6.2 Plankaders 25
6.3 Geografische indeling percelen 26
6.4 Plankaders 27

7 Duurzaamheid 28

7.1 Ontwikkeling 28
7.2 Algemene voorwaarden 29
7.3 Bepalen productiekilometers en verbruik 29
7.4 Monitoring en controle 31

8 Datacommunicatie, informatievoorziening en testen 33

8.1 Reizigersregistratiesysteem 33
8.2 Digitaal 33
8.3 Melding bij loosrit 35
8.4 Analyse en controle 35
8.5 Testen 35
8.6 Overdracht data bij einde contract 36

9 Monitoring, controles, bonus/malus en boete 37

9.1 Monitoring 37
9.2 Controles 37
9.3 Bonus/Malus 38
9.4 Algemene boeteclausule 38

10 Financieel 39

10.1 Vergoedingen 39
10.2 Starttarief 39
10.3 Tarief per beladen uur 39
10.4 Kosten voor veerpont, tolwegen en ontheffingen 41
10.5 Verantwoording en factuur 41
10.6 Indexatie 42
10.7 Accountantscontrole 42

11 Klachten 44

11.1 Aanname 44
11.2 Rol opdrachtnemer bij afhandeling 44

1 Inleiding

Voorliggend programma van eisen is geschreven voor het inkopen van het routevervoer voor AVAN. De dienst omvat de uitvoering van leerlingenvervoer (alsook stage), vervoer in het kader van dagbesteding en in het kader van de Jeugdwet op met name doordeweekse dagen. Voor een aantal reizigers gaat het ook om vervoer in het weekend.

De uitvoering van het routevervoer gebeurt op basis van de in de betreffende gemeente geldende verordening en beleidsregels. De Inschrijver dient er rekening mee te houden dat de wetgeving en het beleid ten aanzien van routevervoer gedurende de looptijd kan wijzigen (met als mogelijk gevolg dat de omvang of de aard van de opdracht verandert). De Inschrijver dient aan wijzigingen in wetgeving en beleid zijn medewerking te verlenen. Het staat de AD (aanbestedende dienst) vrij om (in het kader van de kracht van de samenleving) initiatieven uit de samenleving waarbij de omgeving zelf het vervoer organiseert toe te staan. Veel uitvoeringskaders zijn binnen het routevervoer van AVAN gelijk, maar gemeenten hebben bestuurlijke vrijheid om daarvan af te wijken.

In dit programma van eisen wordt inzichtelijk gemaakt aan welke eisen het routevervoer moet voldoen.
Bij sommige eisen is specifiek aangegeven op welke wijze aan verschillende eisen dient te worden voldaan.

2 Uitvoering

2.1 Percelen en reizigerstoedeling

De opdracht voor het routevervoer is gesplitst in 9 percelen. De perceelindeling vormt de basis voor het toedelen van reizigers. Bij de indeling van percelen is onder meer gekeken naar het efficiënt organiseren van het vervoer op basis van logistiek samenhangende vervoerstromen. Mocht na gunning blijken dat het efficiënter is om deelnemers vanuit verschillende percelen in routes te combineren dan worden hierover nadere afspraken gemaakt met de opdrachtnemers. Bij het combineren van reizigers uit verschillende percelen in een route zijn de bepalingen van het perceel van waaruit de route wordt gereden van toepassing. De AD kan daarvoor aanwijzingen geven die de opdrachtnemer dient op te volgen.

Verdere informatie over de percelen en algemene plankaders is opgenomen in hoofdstuk 7. Specifieke plankaders per perceel zijn omschreven in bijlage G.

2.2 Het vervoersmodel

In de huidige situatie is de organisatie van het routevervoer belegd bij een regiepartij die de planning, de communicatie met de reiziger en de chauffeur en aansturing van de voertuigen verzorgt. De vervoeder stelt voertuigen en chauffeur beschikbaar. Deze werkwijze wordt losgelaten.

Het gekozen vervoersmodel in de nieuwe situatie is dat de vervoerder de ritten, binnen kaders, plant, de chauffeurs aanstuurt en de communicatie daarover verzorgt. De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor de totale kwaliteit van het vervoer, zowel implementatie, planning, uitvoering als communicatie daarover met gemeenten/instellingen, ouders/verzorgers en de AD.
De indicatiestelling van reizigers is voorbehouden aan de gemeenten.
De reizigers in onderhavige opdracht betreffen de reizigers van en naar dagbesteding (Wmo_bg), het Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van de Jeugdwet. Deze reizigers melden zich bij de gemeente waarin zij woonachtig zijn met een vervoersvraag. De gemeente bepaalt vervolgens op basis van beleid en verordening of de reiziger recht heeft of aanspraak maakt op een vervoersindicatie. Wanneer hiervan sprake is, maakt de gemeente een reizigersprofiel (vervoersgerelateerde indicaties, vervoerspatroon, etc.) aan in het geautomatiseerd systeem van de AD. Via automatische toekenning wordt vervolgens de vervoersaanvraag toebedeeld aan het betreffende perceel. De betreffende opdrachtnemer plant vervolgens deze reiziger zelf in en verzorgt het vervoer, volgens het afgegeven reizigersprofiel en binnen de gegeven kaders.

2.3 Vervoerreglementen

Zowel voor het Leerlingen- en Jeugdwetvervoer als voor het Dagbestedingsvervoer zijn de spelregels en achterliggende informatie opgenomen in Vervoerreglementen. Deze zijn in de eerste plaats geschreven voor de reizigers (en ouders/verzorgers) die gebruik maken van het vervoer van AVAN.

Van alle betrokkenen wordt verwacht kennis te hebben van de in de inhoud van het Vervoerreglement. De inhoud van het Vervoerreglement is gebaseerd op de achterliggende bestekken en afspraken met de deelnemende gemeenten en wordt aangepast als afspraken veranderen.
Voor de doelgroepen verzorgt de AD een informatiebrochure. De actuele Vervoerreglementen en informatiebrochures kunt u nalezen op: www.avan-vervoer.nl.

2.4 Reizigersgroepen

Leerlingen

Dit zijn leerlingen die op basis van een gemeentelijke verordening recht hebben op aangepast vervoer tussen een huisadres of opstapplaats en school en/of stage.

Jeugdigen Jeugdwet

Dit betreft jeugdigen die in het kader van de Jeugdwet vervoer nodig hebben. Hieronder valt vervoer van/naar locaties voor onder andere onderwijs en/of dagbesteding/dagbehandeling.
Jeugd-GGZ is hiervan een onderdeel.

Cliënten dagbesteding (Wmo_bg)

Dit zijn cliënten die vanuit de Wmo op basis van een indicatie vervoer nodig hebben van/naar dagbestedingslocaties. Het gaat hier om volwassenen met een lichamelijke en/of verstandelijke beperking. Een groot deel van deze indicaties heeft een psychiatrische of psychogeriatrische grondslag.

2.5 Algemeen

- De opdrachtnemer garandeert te allen tijde de continuïteit van het vervoer, zonder zich te beroepen op belemmeringen zoals, maar niet limitatief: ziekte van personeel, mankementen aan materiaal, van te voren aangekondigde wegopbrekingen, stakingen die niet veroorzaakt worden door een landelijk Cao-conflict, wanprestaties van een door de opdrachtnemer ingeschakelde onderaannemer, liquiditeits- of solvabiliteitsproblemen dan wel andere factoren die in de risicosfeer van de opdrachtnemer liggen.
- De opdrachtnemer is aansprakelijk voor de gevolgen van zaakschade en letselschade die personen bij het instappen en/of uitstappen van het vervoermiddel dan wel tijdens het vervoer overkomen. De opdrachtnemer vrijwaart de AD voor de gevolgen van vorenbedoelde aansprakelijkheid.
- De opdrachtnemer heeft een vervoersplicht. Dat wil zeggen dat elke reiziger vervoerd moet worden, ook in weekenden en op feestdagen voor zover de vervoersbehoefte van de reiziger daar om vraagt.
- Ritten of reizigers mogen nimmer door opdrachtnemer worden geweigerd.
- De opdrachtnemer dient bij de uitvoering rekening te houden met wegopbrekingen, files, braderieën, kermissen, wielerrondes enz.

2.6 Planning van het vervoer

- De opdrachtnemer neemt tijdens het vervoer geen andere reizigers mee dan de door de AD opgegeven reizigers, tenzij de volgende bullit van toepassing is.
- De AD staat open voor het maken van combinaties tussen het routegebonden vervoer van AVAN en ander vervoer, voor zover de combinaties naar het oordeel van de AD geen afbreuk doen aan de geldende combinatiebeperkingen, indicatie van de reiziger en de dienstverlening aan de reizigers en (financieel) voordelig zijn voor de AD. Het combineren van reizigers met het vervoer van andere opdrachten is dan ook enkel na overleg tussen de AD en de opdrachtnemer en na vooraf schriftelijk akkoord van de AD mogelijk.
- De opdrachtnemer plant het vervoer cf. de plankaders zoals die gelden voor het betreffende perceel (zie bijlage G). De AD kan de vervoersplannen opvragen en hierop toetsen. Afwijkingen (in specifieke gevallen) t.o.v. de geldende plankaders zijn enkel toegestaan na schriftelijk akkoord van de AD.
- Al het vervoer wordt binnen de kaders van dit PvE (inclusief bijlagen) tegen zo laag mogelijke kosten voor de AD gepland en uitgevoerd.
- Al het vervoer moet worden uitgevoerd conform planning.
- De vervoerder is zelf verantwoordelijk voor het opvragen van de aanvangs- en eindtijden, studie- en roostervrije dagen en vakanties van scholen en instellingen.
- Het routevervoer vindt plaats van deur-tot-deur, deur-tot-halte of vanaf een opstapplaats en vice versa en kamer-tot-kamer, altijd zonder overstap.
- Onder vervoer van deur-tot-deur wordt verstaan het vervoer en de begeleiding vanaf en naar de deur van de woning of de deur van het vertrek- of bestemmingsadres. Wanneer het bijvoorbeeld een wooncomplex, instelling of flatgebouw betreft, dan vormt de centrale ingang van het wooncomplex, i.c. de centrale beneden ingang voor het betreffende huisnummer, de deur. Bij een camping- of bungalowpark, volkstuin en sportcomplex geldt de centrale ingang of toegangsslagboom als deur.
- Kamer-tot-kamer vervoer. Bij deze indicatie wordt de reiziger opgehaald en teruggebracht in de woning of kamer in plaats van bij de voordeur. De chauffeur helpt, indien gewenst, bij het veilig achterlaten van de woning of het aantrekken van de jas. De chauffeur begeleidt de reiziger naar het voertuig en omgekeerd.
- De AD kan besluiten om op- of overstapplaatsen in te stellen of af te schaffen.
- De reiziger heeft recht op een eigen zitplaats en/of rolstoelplaats.
- Er dient één vaste chauffeur op een route te worden ingezet gedurende maandag tot en met vrijdag. Op aangeven van de de AD moet voor een rit/route eventueel ook een vast voertuig ingezet worden.
- Indien gewerkt wordt in een vaste structuur is het ook toegestaan te werken met een vaste pool van maximaal 3 chauffeurs op een route. Voorwaarde hierbij is dat de chauffeurs op een route werken in een vaste structuur waarbij consequent dezelfde dagdelen worden gehandhaafd. In alle gevallen is het van belang dat vooraf bij de reiziger vooraf bekend is door welke chauffeur hij/zij wordt opgehaald.
- De AD heeft het recht een bepaalde (vaste) chauffeur om moverende redenen van een route te halen. De opdrachtnemer dient op dat moment direct een alternatieve (vaste) chauffeur te leveren.
- Mutaties in het vervoer moeten binnen twee werkdagen zijn verwerkt en nieuw aangemelde reizigers moeten binnen 5 werkdagen worden vervoerd en opgenomen zijn in de routes.

2.7 Voorbereiding

- De chauffeur maakt uiterlijk twee kalenderdagen voor de eerste rit van een reiziger, middels een huisbezoek, persoonlijk kennis met de reiziger en/of ouders/verzorgers/begeleiders.
- Wanneer er een nieuwe chauffeur ingezet gaat worden op de route, dan moet deze nieuwe chauffeur eerst (minimaal 2 dagen voordat de chauffeur op de route ingezet wordt) middels een huisbezoek persoonlijk kennismaken met de reizigers op die route.
- De opdrachtnemer overlegt aan de AD, voor inzet van de (nieuwe) chauffeur, een van datum voorziene en door ouders/verzorgers ondertekende verklaring dat kennismaking heeft plaatsgevonden. Het format voor deze verklaring wordt door de AD aangeleverd.
- De opdrachtnemer informeert voorafgaande aan de eerste vervoersdag van een reiziger de reiziger en zijn eventuele (wettelijk) vertegenwoordigers persoonlijk aangaande het vervoer, onder andere over de tijdstippen van ophalen en terugbrengen, de klachtenregeling van AVAN en de afspraken en regels omtrent het vervoer.

2.8 Communicatie

- Voor de dienstverlening aan de reiziger geldt dat de communicatie met de reiziger of diens wettelijk vertegenwoordiger altijd plaatsvindt door of namens de opdrachtnemer. De chauffeur communiceert alleen rechtstreeks met opdrachtnemer, niet met de AD of de indicerende gemeente.
- Voor klachten verwijzen de opdrachtnemer en zijn medewerkers reizigers altijd naar de AD of de door de AD daartoe aangewezen derde.
- De opdrachtnemer stelt een vervoerscoördinator aan die optreedt als contactpersoon richting de AD, ouders/verzorgers/cliënten en chauffeurs.
- Tussen de AD/gemeente en opdrachtnemers vindt periodiek overleg plaats om zaken gerelateerd aan de uitvoering en samenwerking af te stemmen.
- De AD kent slechts één contactpersoon per perceel: de hoofdaannemer cq. de penvoerder van de combinatie.
- Om te zorgen dat klachten altijd herleidbaar zijn dienen de telefoongesprekken tussen de opdrachtnemer en reizigers en tussen opdrachtnemer en gemeenten opgenomen en minimaal 90 dagen bewaard te worden. Wanneer er sprake is van een bezwaar op een klachtafhandeling, dient de opname bewaard te worden tot na het besluit van de geschillencommissie.
- De opdrachtnemer is op werkdagen in ieder geval telefonisch, tegen lokaal tarief, bereikbaar ten behoeve van de gemeente, de ouders en de scholen/instellingen van minimaal 07.00 uur tot in ieder geval de laatste reiziger die wordt vervoerd bij huis is afgezet. Vindt vervoer plaats in de weekenden dan is ook dan de opdrachtnemer bereikbaar op momenten dat het vervoer plaatsvindt.
- 95% van de telefoontjes die de opdrachtnemer ontvangt, wordt binnen 30 seconden opgenomen door iemand met inhoudelijke kennis van het vervoer. Opdrachtnemer overlegt maandelijks een rapportage waaruit dit blijkt.
- Na 180 seconden wachten krijgt de beller de mogelijkheid zijn telefoonnummer achter te laten en het gesprek te beëindigen. Wanneer de beller hier voor kiest en zijn nummer achterlaat, dan wordt de beller binnen 15 minuten teruggebeld door de centrale van de opdrachtnemer.

- Reizigers die bellen over bijv. waar de taxi blijft, worden direct te woord gestaan door de opdrachtnemer en niet doorverbonden met de eventuele onderaannemer.
- De opdrachtnemer neemt bij calamiteiten tijdens de uitvoering van het vervoer per omgaande contact op met de betreffende gemeenten, scholen/instellingen en (ouders/verzorgers van) reizigers en handelt verder zoals aangegeven in bijlage F.
- De chauffeur maakt direct melding aan de opdrachtnemer en de gemeente(n) van ongeoorloofd gedrag of wangedrag van de reiziger en/of dien ouders/verzorgers.
- De chauffeur meldt zorgwekkende situaties in de privésfeer van de leerling bij de vertrouwenspersoon van de opdrachtnemer, die deze vervolgens anoniem deelt met de AD.
- De AD geeft alle reizigers, bestemmingen en begeleiders (alle routepunten) één uniek (administratief) volgnummer. Voor zover er in de communicatie tussen de AD, de gemeente en de inschrijver (wederzijds) gebruik gemaakt wordt van deze nummers (zoals in de facturen en het vervoersplan), houden zowel de AD, de gemeente als de inschrijver de door de AD gegeven volgnummers aan. Eventuele door de inschrijver in de eigen administratie gebruikte volgnummers (ID-nummers, cliëntnummers, deelnemersnummers of anderszins) worden niet gebruikt in de communicatie tussen de AD, de gemeente en de inschrijver (dus ook niet in de factuur). De door de AD gegeven volgnummers blijven gedurende de gehele contractperiode gelijk. Elke unieke bestemming, begeleider en leerling zal dus gedurende de contactperiode één uniek volgnummer hebben. Wanneer een leerling, begeleider of een bestemming komt te vervallen, vervalt ook het betreffende volgnummer. Dit volgnummer kan niet aan een andere (nieuwe) leerling, begeleider of bestemming gegeven worden. Bij verhuizing van een leerling binnen een gemeente behoudt een leerling zijn/haar volgnummer. Wanneer een leerling verhuist naar een andere gemeente binnen het samenwerkingsverband van de AD, dan vervalt het volgnummer van deze leerling en krijgt deze leerling in de nieuwe gemeente een nieuw volgnummer.
- Opdrachtnemer zorgt er voor dat communicatie met doven en slechthorenden mogelijk is via minimaal e-mail en sms en dat hier ook direct (cf. telefonie) op gereageerd wordt.
- De AD hecht grote waarde aan het vergroten van de zekerheid bij de reiziger over het daadwerkelijke ophaaltijdstip. De opdrachtnemer dient contact te zoeken met de reiziger als het voertuig te laat zal komen (vertragingsservice) en als de chauffeur de reiziger niet kan vinden (bellen ter voorkoming loosrit).
- Alle telefoon- of sms-acties dient de opdrachtnemer te loggen, te koppelen aan het ritnummer en als statusmelding vast te leggen. De informatie wordt aan de AD beschikbaar gesteld via het dataprotocol.
- Indien een voertuig later dan de maximale margetijd na de opgegeven ophaaltijd bij de reiziger dreigt aan te komen. De volgende eisen worden gesteld aan deze vertragingsservice:
    - De opdrachtnemer stelt de reiziger live via telefonisch contact, sms, of via een door de opdrachtnemer aan de reiziger gratis ter beschikking gestelde portal op de hoogte van de vertraging.
    - De opdrachtnemer geeft aan hoeveel later de taxi komt in stappen van 5 minuten.
- Indien de chauffeur de reiziger niet treft en het telefoonnummer van de reiziger bekend is dient de chauffeur minimaal één maal live telefonisch contact te zoeken met de reiziger teneinde een loosrit te voorkomen. Wanneer hij geen contact krijgt laat de chauffeur een schriftelijke loosmelding achter in de brievenbus van het adres van de reiziger.
- Alle gegevens die in het kader van de uitvoering van de overeenkomst worden verkregen en verzameld, worden voor geen ander doel aangewend dan waarvoor zij zijn verzameld. De genoemde gegevens worden door de opdrachtnemer niet aan derden, anders dan de AD, ter beschikking gesteld.

- Na afloop of bij een tussentijdse opzegging van de overeenkomst dragen de dan voormalige opdrachtnemer en al diegenen die de opdrachtnemer bij de uitvoering van de AD heeft betrokken alle gegevens kosteloos over aan de AD. Hieronder valt voor de opdrachtnemers onder andere het bestand met reeds aangevraagde ritten voor de periode na afloop van de overeenkomst. Deze bestanden moeten in een door de AD vastgesteld format aangeleverd worden en moeten toegankelijk en leesbaar zijn.

2.9 Reistijd, marges en stiptheid

Leerlingen- en Jeugdwetvervoer

De aflevertijd en ophaaltijd aan de school/instelling moet gelegen zijn binnen een tijdsmarge van maximaal 15 minuten voor het aanvangstijdstip respectievelijk na het eindtijdstip van de activiteit van de betreffende reiziger. Het afzettijdstip bij de school/instelling overschrijdt nooit het tijdstip van 5 minuten voor aanvang van de activiteit. Het ophaaltijdstip is nooit eerder dan het tijdstip waarop de activiteit eindigt. Alle breng- en ophaaltijden dienen geregistreerd te worden door de opdrachtnemer. De opdrachtnemer waarschuwt de contactpersoon van de school of instelling tijdig wanneer verwacht wordt later aan te komen dan de aanvang van de activiteit en wanneer hij niet binnen een kwartier na eindtijd van de activiteit aan kan komen. Is sprake van leerlingenvervoer dan worden in het laatste geval ook de ouders/verzorgers geïnformeerd.

De reiziger wordt op de afgesproken tijdstippen opgehaald bij het hoofdverblijf, met een marge van 10 minuten voor en na het afgesproken tijdstip. Bij verwachte vertragingen van meer dan 10 minuten informeert opdrachtnemer tijdig de (ouders/verzorgers van) reizigers. Als een reiziger niet klaar staat voor het vervoer, vertrekt de chauffeur pas nadat hij zich ervan heeft vergewist dat de reiziger niet onmiddellijk na vertrek alsnog verschijnt. Hiervoor wordt telefonisch contact opgenomen met ouders/verzorgers of reiziger.
Als een aangemelde reiziger overeenkomstig het tijdschema als genoemd in het vervoersplan niet klaar staat voor terugvervoer, mag de chauffeur na 5 minuten besluiten te vertrekken om de andere reizigers naar huis te brengen. Hij meldt dit wel eerst aan de contactpersoon van de school of instelling van de betreffende reiziger.

Het leerlingenvervoer vindt plaats volgens schoolrooster.

Dagbestedingsvervoer (Wmo_bg)

De aflevertijd en ophaaltijd aan de instelling moet gelegen zijn binnen een tijdsmarge van maximaal 30 minuten voor het aanvangstijdstip. Het ophaaltijdstip na de activiteit van de betreffende reiziger moet liggen binnen een marge van 15 minuten. Alle afwijkingen van deze tijdsmarge dienen geregistreerd te worden door de ondernemer. Het afzettijdstip bij de instelling overschrijdt nooit het tijdstip van 0 minuten voor aanvang van de activiteit. Het ophaaltijdstip is nooit eerder dan het tijdstip waarop de activiteit eindigt. De opdrachtnemer waarschuwt de contactpersoon van de instelling tijdig wanneer verwacht wordt later aan te komen dan de aanvang van de activiteit en wanneer hij niet binnen een kwartier na eindtijd van de activiteit aan kan komen.

De reiziger wordt op het afgesproken tijdstip opgehaald bij het hoofdverblijf, met een marge van 10 minuten voor en na het afgesproken tijdstip. Bij verwachte vertragingen van meer dan 10 minuten informeert opdrachtnemer tijdig de reizigers. Als een reiziger niet klaar staat voor het vervoer, vertrekt de chauffeur pas

nadat hij zich ervan heeft vergewist dat de reiziger niet onmiddellijk na vertrek alsnog verschijnt. Hiervoor wordt telefonisch contact opgenomen met de reiziger.
Als een aangemelde reiziger overeenkomstig het tijdschema als genoemd in het vervoersplan niet klaar staat voor terugvervoer, mag de chauffeur na 5 minuten besluiten te vertrekken om de andere reizigers naar huis te brengen. Hij meldt dit wel eerst aan de contactpersoon van de instelling van de betreffende reiziger.

Individuele verblijfstijd in het voertuig

In bijlage G is per perceel per gemeente de maximale individuele verblijfstijd in het voertuig aangegeven. Alle verblijfstijden worden gerekend vanaf het moment van instappen tot uitstappen. De in- en uitstaptijden worden geregistreerd door het activeren van de statusmelding Instap/Uitstap. Van de maximale verblijfstijd mag bij uitzondering afgeweken worden, echter alleen na overleg met en na beoordeling en goedkeuring van de AD. Verder zijn afwijkingen van de gestelde maximale individuele verblijfstijd alleen toegestaan, indien het door de afstand niet mogelijk is binnen deze maximale verblijfstijd te blijven.

Voor de bepaling van de individuele verblijfstijd geldt de werkelijk, in de praktijk, realiseerbare tijd. De opdrachtnemer dient dus rekening te houden met normaal te verwachten drukte en files. Indien opdrachtnemer voornemens is een extra voertuig in te zetten vanwege overschrijding van de maximale individuele verblijfstijd, dan dient altijd vooraf overleg plaats te vinden met de AD.

2.10 Algemene combinatiebeperkingen

Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van Jeugdwet mag onderling worden gecombineerd. Vervoer in het kader van Dagbesteding mag niet worden gecombineerd met de andere doelgroepen.
Het combineren van reizigers, zowel reizigers wonende binnen de AVAN-gemeenten als daarbuiten, is toegestaan nadat daarover vooraf met de AD afspraken zijn gemaakt die schriftelijk zijn vastgelegd.

2.11 Bijzondere vervoersindicaties en hulpmiddelen

Reizigers kunnen geïndiceerd worden voor vervoer waaraan speciale eisen gesteld worden. Deze bijzondere indicaties kunnen bijvoorbeeld betreffen:

Individueel vervoer (solo-indicatie)

De reiziger mag niet met andere reizigers gecombineerd worden. Zij reizen derhalve rechtstreeks.

Beperkingen in combinatie

Beperkingen in het combineren met specifieke leerlingen/reizigers of
Beperkingen in het combineren met het maximale aantal leerlingen/reizigers.

LIFO (Last In First Out)

Deze indicatie houdt in dat de ophaal- en afzetvolgorde kan worden gewijzigd in het belang van het verkorten van de reistijd (over het algemeen ter voorkoming van een solo-indicatie).

Kamer-tot-kamervervoer

Gemeenten kunnen aan een reiziger een indicatie voor kamer-tot-kamervervoer afgeven. Het kamer-tot-kamervervoer betreft het ophalen van de reiziger van tot de drempel van de voordeur van de woning/wooneenheid inclusief de begeleiding naar het voertuig of omgekeerd. Deze indicatie kent een incidenteel karakter.

Begeleiding

In enkele gevallen kan begeleiding op een route worden geplaatst. Dit kan uitsluitend na opdracht vanuit de AD/gemeenten.

Hulpmiddelen (kosteloos)

- Soho-, blindengeleidehonden of andere hulphonden, als zodanig herkenbaar.
- (duw)rolstoel, elektrische rolstoel, opvouwbare rolstoel, rollator of scootmobiel.

Voor hulpmiddelen voor kinderen tot 4 jaar geldt dat ouders/verzorgers te allen tijde zorgdragen voor het meegeven van de juiste hulpmiddelen voor veilig vervoer van het kind. De ouders/verzorgers van kinderen vanaf 4 jaar die maatwerk hulpmiddelen hebben zoals (aangepaste) kinderzitjes, 5, 7 of 9-punts gordels, dragen eveneens zorg voor het meegeven van deze hulpmiddelen aan de chauffeur. De meegegeven hulpmiddelen reizen met het kind mee wat betekent dat deze worden opgeslagen op de school/instelling ten behoeve van de terugrit.

Voor reizigers vanaf 4 jaar stelt opdrachtnemer te allen tijde kosteloos een gordelverlenger, gordelkapje en/of standaard goedgekeurd kinderzitje of zitverhoger ter beschikking. Deze hulpmiddelen blijven in het voertuig achter en reizen niet mee met het kind.

Los te vervoeren hulpmiddelen dienen te allen tijde op juiste en veilige wijze te zijn opgeborgen dan wel vastgezet te worden in het voertuig.

2.12 Calamiteiten en calamiteitenprotocol

De vervoerder dient te beschikken over een calamiteitenprotocol en aantoonbaar de chauffeurs te instrueren over hoe te handelen bij ongevallen en overige incidenten.

Tijdens de implementatieperiode toetst de AD het calamiteitenprotocol van de opdrachtnemer. Het calamiteitenprotocol van het vraagafhankelijk vervoer van AVAN (bijlage F) wordt tezamen met het calamiteitenprotocol van opdrachtnemer besproken en aangevuld in overleg met opdrachtnemer en Callcenter en vastgesteld door de AD.

3 Personeel

3.1 Algemeen

Alle bij de uitvoering van onderhavige opdracht betrokken medewerkers en eventuele onderaannemers (vervoercoördinator en chauffeurs) zijn bekend met de Regio Arnhem - Nijmegen en zijn op de hoogte van de inhoud van het Programma van Eisen en de betreffende Vervoerreglementen.

3.2 Vervoercoördinator opdrachtnemer

De AD verwacht vanuit de opdrachtnemer een vast aanspreekpunt met een vaste vervanger met volledige bevoegdheden. Voor deze personen gelden de volgende eisen:

- Dienen vanaf de implementatie betrokken te worden bij onderhavige opdracht.
- Zijn op de hoogte van de inhoud van onderhavige opdracht en van de inhoud van de ingediende inschrijving.
- Kennen de omgeving waarin het vervoer plaatsvindt.
- Zijn tijdens kantoortijden voor AVAN bereikbaar voor vragen met betrekking tot de uitvoering en de facturatie.
- Zijn volledig beslissingsbevoegd om acuut te handelen.
- Hebben ervaring met het vervullen van een vergelijkbare functie in een vergelijkbare opdracht.
- Hebben een goede beheersing van de Nederlandse taal in woord en geschrift.
- Nemen op verzoek deel aan ouderplatforms/adviesgroepen.
- Zijn op de hoogte en werken volgens het calamiteitenprotocol.

3.3 Chauffeur

De opdrachtnemer heeft nadrukkelijk een meldingsplicht op het moment dat er sprake is van onwenselijk gedrag van chauffeurs die van invloed (kunnen) zijn op onderhavige opdracht. Melding dient binnen 12 uur bij de AD plaats te vinden.

3.3.1 Basiseisen chauffeur

De chauffeur:

- Is in het bezit van een voor het vervoer relevante chauffeurspas.
- Voldoet aan alle daartoe wettelijke eisen en bepalingen. De regels van de relevante cao moeten worden toegepast. Indien gevraagd overlegt de inschrijver hiertoe een verklaring van het Sociaal Fonds Taxi.
- Beschikt aantoonbaar over kennis (door ervaring of door een door de opdrachtnemer te verzorgen instructie) van omgang met de reizigersgroepen.
- Heeft aantoonbaar een cursus sociale vaardigheden gevolgd gericht op omgaan met agressie en conflicten en herkennen van signalen

- Heeft - aantoonbaar door de opdrachtnemer - met goed gevolg een training gevolgd van Het Nieuwe Rijden en past dit toe in de dagelijkse praktijk.
- Neemt jaarlijks deel aan door instituten georganiseerde bijeenkomsten ten behoeve van kennisontwikkeling en werkafspraken.
- Is in het bezit van het certificaat levensreddend handelen.
- Herkent en kan omgaan met de diverse beperkingen en ziektebeelden van de doelgroep.
- Is representatief gekleed en herkenbaar als chauffeur en draagt duidelijk zichtbaar de AVAN-badge (zie bijlage H).
- Heeft een servicegerichte en reizigersvriendelijke instelling en past goede sociale vaardigheden en persoonlijke hygiëne toe.
- Gebruikt geen verbaal of fysiek geweld tegen reizigers en/of overig bij het vervoer betrokken personen om welke reden dan ook.
- Heeft een goede kennis van wegen, straten instellingen en scholen binnen het vervoergebied, danwel kennis van het gebruik van navigatieapparatuur in de voertuigen.
- Heeft een goede mondelinge, schriftelijke en leesvaardigheid in de Nederlandse taal (taalniveau B1).
- Verricht geen medische handelingen (zoals het toedienen van medicijnen).
- Heeft kennis van de spelregels van AVAN in het Leerlingen-, Jeugdwet- en Dagbestedingsvervoer.
- Bedient de registratieapparatuur in het voertuig op de juiste wijze (zodat alle geëiste statusmeldingen gelogd worden) en heeft kennis van de te gebruiken statusmeldingen.
- Is telefonisch bereikbaar en kan handsfree bellen.
- Stelt bij problemen, waaronder vertraging tijdens de rit of calamiteiten, onverwijld opdrachtnemer op de hoogte en handelt overeenkomstig het calamiteitenprotocol van de vervoerder.
- Meldt direct het niet-aanwezig zijn van een reiziger aan de opdrachtnemer. De chauffeur mag een reiziger alleen in opdracht van de opdrachtnemer loosmelden.
- Ziet er op toe dat alleen de opgegeven reizigers meerijden.
- Neemt geen ritmutaties aan van reizigers of diens ouders/verzorgers.
- Verwijdert geen reizigers uit het voertuig tijdens de rit om welke reden dan ook met uitzondering van situaties waarin de veiligheid van chauffeur en/of medereizigers in gevaar is.
- Werkt mee aan de door de AD uit te voeren controles op de weg.

Voor iedere chauffeur die ingezet wordt voor het vervoer van rolstoelafhankelijke reizigers gelden de volgende aanvullende eisen:

- Bezit praktische vaardigheden betreffende het vervoeren van rolstoelen dan wel heeft deze kennis voor de start van het contract door middel van een cursus verkregen.
- Beheerst de zit- en til-technieken ten behoeve van passagiers met een fysieke beperking.
- Heeft kennis van de in de voertuigen gehanteerde rolstoelinzittenden beveiligingssystemen (RIBS).
- Heeft ervaring in de omgang met de doelgroep en haar beperkingen of heeft deze kennis voor de start van het contract door middel van een relevante cursus verkregen.
- Is op de hoogte van en werkt volgens de meest actuele Code VVR.

3.3.2 Dienstverlening chauffeur

- Blijft bij het ophalen en wegbrengen van een reiziger toezicht houden op de overige reizigers in het voertuig – zoveel als redelijkerwijs mogelijk.
- Stapt uit en belt aan de bij de reiziger.
- Begeleidt de reiziger van de deur naar het voertuig en omgekeerd (toegangsdeur aan openbare weg).
- Biedt hulp bij het in- en uitstappen.
- Assisteert bij het maken van een eventuele transfer van de reiziger binnen het voertuig.
- Zorgt voor het in- en uitrijden en correct vastzetten van een rolstoel (eventueel inclusief inzittende), het vastzetten van een scootmobiel en andere hulpmiddelen.
- Zorgt voor het correct opbergen en vastzetten van de rollator, opvouwbare rolstoel of bagage in de bagageruimte van het voertuig.
- Bedient uitsluitend zelf de portieren en ramen.
- Haalt de sleutels uit het contactslot bij het verlaten van het vervoermiddel.
- Ziet erop toe dat gordels op de juiste wijze worden gebruikt en gaat pas rijden als alle passagiers zitten en de gordel dragen.
- Parkeert het voertuig zodanig dat reizigers niet de straat over hoeven te steken. In het geval dat reizigers toch de straat moeten oversteken begeleidt de chauffeur hen hierbij.
- Draagt zorg voor orde en rust in het voertuig.
- Ziet erop toe dat er niet gerookt wordt in het voertuig, geen (alcoholhoudende) dranken en etenswaren worden genuttigd en/of verslavende middelen/(soft)drugs worden gebruikt. Dit geldt zowel tijdens het vervoer voor zowel de chauffeur als de reizigers, ook wanneer er geen reizigers worden vervoerd. Het nuttigen van water is wel toegestaan.
- Draagt zorg voor een (verkeers)veilig en comfortabel vervoer van de reizigers en passeert verkeersobstakels rustig en beheerst.
- Met betrekking tot leerlingen en jeugdigen is zowel bij het ophalen als afzetten op het huisadres of instelling sprake van een warme overdracht. In geval van dagbestedingsvervoer is sprake van warme overdracht bij de instelling.
- Verwijst een reiziger bij een uiting van ongenoegen door naar het klachtenmeldpunt van AVAN en/of geeft de reiziger een klantreactiekaart mee.

3.4 Begeleiding en vergoeding

Begeleiding wordt alleen ingezet na toestemming van de AD. Er zijn twee vormen van begeleiding te onderscheiden.

Opdrachtnemer regelt een begeleider

Op verzoek van de AD regelt de opdrachtnemer een begeleider binnen 5 werkdagen.
Voor de begeleiding wordt een uurtarief van € 25,- excl. BTW betaald per beladen reistijd met een minimum van één uur per route. De beladen tijd voor de begeleider is gelijk aan de beladen tijd van de route x 1,5 (ten behoeve van de reistijd van de begeleider van instituut naar huis). De reistijd wordt berekend conform de

voorgeschreven vergoedingssystematiek. Het uurtarief van de begeleider mag per 1 januari 2021 geïndexeerd worden op basis van de CPI index consumentenuitgave.

Indien de opdrachtnemer wordt gevraagd de inzet van een begeleider te organiseren, dient de opdrachtnemer rekening te houden met de volgende eisen die aan de begeleiding worden gesteld:

- Beschikt over een geldige VOG.
- Heeft een servicegerichte instelling.
- Heeft goede sociale vaardigheden.
- Heeft een goede mondelinge uitdrukkingsvaardigheid in de Nederlandse taal (B1).
- Verricht geen medische handelingen.
- Beschikt over kennis (door ervaring of door een door de opdrachtnemer te verzorgen instructie) van omgang met de doelgroep.

De AD regelt een begeleider

Aan ouders/verzorgers kan de mogelijkheid worden geboden zelf de reiziger te begeleiden tijdens de route. Ook kan de AD een begeleider regelen. Deze reiziger stapt in op de route en stapt uit op de eindbestemming. Voor deze begeleiding dient u een zitplaats te reserveren en wordt dan beschouwd als reiziger in de route. De begeleider reist altijd op eigen gelegenheid en kosten terug naar het opstapadres.

4 Materieel

4.1 Algemeen

Opdrachtnemer zet uitsluitend voertuigen in die van overheidswege (RDW) zijn goedgekeurd en voldoen aan alle wettelijke bepalingen en regelingen. Er mogen geen voertuigen worden ingezet geschikt voor het vervoer van meer dan 8 personen (exclusief de chauffeur), tenzij hiervoor expliciet toestemming is verleend door de AD. Voertuigen dienen dusdanig onderhouden te worden, dat technische of andersoortige mankementen redelijkerwijs zijn uitgesloten. Op verzoek krijgt de AD inzicht in de onderhoudsregistraties. Voertuigeisen betreffende duurzaamheid en maximale leeftijd zijn opgenomen in hoofdstuk 6 (Duurzaamheid).

4.2 Voertuigeisen

Alle in te zetten voertuigen:

- Dienen te zijn voorzien van een verbandtrommel, gekeurde brandblusser, noodhamer, gordelsnijder en gordelverlenger. De opdrachtnemer ziet erop toe dat de inventaris van het voertuig aanwezig en compleet is.
- Beschikken over goedwerkende communicatiemiddelen waarmee op elk gewenst moment handsfree contact kan worden opgenomen met de betrokkenen en eveneens gebruikt kunnen worden bij noodsituaties.
- Zijn uitgerust met goedwerkende boordcomputer, dataterminal, GPS en navigatieapparatuur voorzien van meest recente kaartversies en informatie.
- Zijn in de winterperiode (1 november tot en met 31 maart) op alle wielen voorzien van winterbanden met een minimum profieldiepte van 4 mm of van all weather banden die voorzien zijn van M + S met een minimale profieldiepte van 4 mm.
- Zijn voorzien van een lijst (op papier én digitaal) waarop is aangegeven: naam, huisadres, (waarschuwings)telefoonnummer, school/instellingsadres en specifieke omstandigheden van de te vervoeren reizigers.
- Zijn dusdanig ingericht dat de chauffeur vanuit zijn/haar zitplaats altijd alle inzittenden tijdens de rit kan zien.
- Dienen elke reiziger zicht naar binnen én buiten te bieden.
- Hebben geen getinte ramen.
- Zijn voorzien van een kinderslot en airconditioning of climate control.
- Alle zitplaatsen zijn voorzien van veiligheidsgordels die geschikt zijn voor alle reizigersgroepen waaronder ook kinderen.
- Zijn rookvrij en schoon.
- Zijn voorzien van klachtenformulieren van AVAN (klantreactiekaarten) zichtbaar opgesteld en vrij mee te nemen voor de klant.

De AD hecht grote waarde aan een uniforme uitstraling van de voertuigen die worden ingezet voor de uitvoering van het systeem sociaal vervoer. Daartoe worden de volgende eisen aan het uiterlijk van de voertuigen gesteld:

- De voertuigen zijn duidelijk herkenbaar als voertuig van AVAN volgens het door de AD vastgestelde logo en naamgeving. Deze logo en naamgeving dient aanwezig te zijn op minimaal de voorzijde, beide zijkanten en achterkant van het voertuig. Alle in te zetten voertuigen dienen vanaf de start op 1-8-2020 volledig bestickerd te zijn volgens de door de AD aangeleverde format (zie bijlage H).
- Voertuigen zijn wit of lichtgrijs van kleur.
- Bestickering is uitgevoerd in de kleur Avery Emerald Green AS8980001.
- Structureel in te zetten voertuigen zijn bestickerd conform het aangeleverde format. Dit betreft tenminste 80% van de in te zetten voertuigen. Incidenteel in te zetten voertuigen zijn voor AVAN-reizigers herkenbaar door minimaal een duidelijk zichtbaar bord achter de voorruit te plaatsen met het logo van AVAN.
- Reclame-uitingen in en op de voertuigen zijn zonder toestemming van de AD niet toegestaan.
- Plaatsen van het telefoonnummer en/of website van eigen onderneming is niet toegestaan. De opdrachtnemer mag naam van eigen onderneming enkel plaatsen in de aangewezen "roze" vlak in de bijlage H.
- Voertuigen zijn zowel aan de binnen- als buitenzijde schoon en representatief.
- Voertuigen zijn schadevrij en voldoen verder aan alle bepalingen van het Taxi Keurmerk.

4.2.1 Aanvullende eisen taxipersonenauto

- Dienen voor elke reiziger (ook achterin) een passende zitplaats te bieden met voldoende beenruimte.
- Zijn geschikt om samen met de reizigers minimaal een inklapbare rolstoel en een rollator als bagage mee te nemen.
- Dienen te vallen in minimaal het D-segment (middenklasse), E-segment (Hogere middenklasse) of hoger danwel in het MPV midi segment of hoger.
- Een inschrijver kan een voertuig aanbieden welke afwijkt van de genoemde referentievoertuigen en segmenten. Deze dient vooraf aan inzet voorgelegd te worden aan de AD. Eventuele acceptatie van het voertuig is geheel ter beoordeling van de AD.
- Het is niet toegestaan meer dan twee personen te vervoeren op de achterbank. Uitzondering hierop is het leerlingen- en jeugdwetvervoer. Hier is het vervoeren van 3 personen op de achterbank toegestaan.
- Kleine personenauto's zoals Volkswagen Up, Skoda Citigo en vergelijkbaar worden uitgesloten van gebruik.

4.2.2 Aanvullende eisen taxibus

- Mogen niet worden ingezet voor het vervoer in het kader van dagbesteding.
- Dienen geschikt te zijn voor het vervoer van 8 personen (exclusief de bestuurder). Na schriftelijke toestemming van de AD kan hiervan worden afgeweken.

4.2.3 Aanvullende eisen rolstoelbussen

De in te zetten rolstoelbussen dienen te bieden:

- Toegang tot zitplaats naast de chauffeur (indien aanwezig): door de voordeur, indien nodig met extra trede. Losse trapjes zijn niet toegestaan. Trapjes zijn “nagelvast” aan het voertuig verbonden.
- De overige zitplaatsen worden bereikt door middel van een openslaande zijdeur, dan wel schuifdeur, waarbij bij een te overwinnen hoogte vanaf de grond van meer dan 23 cm een extra trede is aangebracht. In het voertuig is het verschil tussen de treden maximaal 24 cm.
- Het bereiken van de zitplaatsen dient voor een volwassen reiziger volledig rechtopstaand te kunnen.
- De voertuigen dienen voorzien te zijn van sta-, grip-, en geleidestangen. Deze dienen in een zwavelgele kleur te zijn uitgevoerd en op nader aan te geven plaatsen van een greepprofiel en/of kindbescherming te worden voorzien.
- Zijn voorzien van vasthoudbeugels aan iedere stoel.
- Zijn voorzien van een rolstoelplaats, welke is voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging van de rolstoel en dient te zijn voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging van de reiziger.
- De rolstoelplaats wordt bereikt door twee openslaande achterdeuren en een lift, eventueel met knielsysteem, van minimaal 900 mm breed, waarmee het in- of uitrijden van een rolstoel ergonomisch verantwoord kan plaatsvinden.
- De volgende minimale maatvoering is vereist:
- breedte deuropening ten minste 900 mm;
- hoogte deuropening ten minste 1700 mm;
- looppad ten minste 500 mm;
- doorgangshoogte ten minste 1800 mm;
- stoelhoogte 400-500 mm;
- afstand stoel-stoel*/steek ten minste 650 mm;
- oppervlak rolstoelplaats ten minste 1500X900 mm;
- vloer geen niveauverschil.

*Vrije ruimte aan de voorzijde gemeten vanaf het voorste punt van de zitting.

4.3 Vergunningen binnensteden en busbanen

- Voertuigen die ingezet worden op een rit waarbij één of meer reizigers in of uit moeten stappen op een locatie in het centrale winkelgebied van één van de deelnemende gemeenten, dienen toegang te hebben tot beperkt toegankelijke delen van de binnenstad/het winkelgebied. Het verkrijgen van de benodigde vergunningen en eventueel daarmee samenhangende kosten, zijn de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer.
- Vergunningen en kosten in het kader van het gebruik van busbanen is de verantwoordelijkheid van de opdrachtnemer.

5 Opdrachtnemer

5.1 TX-keur

Alle opdrachtnemers, ook opdrachtnemers in onderaanneming, die (een deel van) het routevervoer uitvoeren, zijn voor de hele looptijd van de vervoersovereenkomst in het bezit van het TX-keur.
Wanneer de Opdrachtnemer gedurende de looptijd van de overeenkomst het TX-keur verliest, stelt de Opdrachtnemer de AD hiervan onverwijld in kennis. De AD kan bij verlies van het TX-keur door opdrachtnemer(s) de betreffende opdrachtnemer(s) uitsluiten van verdere uitvoering van het vervoer. Hierover zal altijd overleg plaatsvinden met de hoofdaannemer en er zal een redelijke hersteltermijn geboden worden.
Wanneer opdrachtnemer in het kader van het TX-keur een klanttevredenheidsonderzoek (KTO) wil uitvoeren waar ook reizigers van AVAN worden bevraagd, vraagt hij hiervoor eerst toestemming bij de AD. De AD heeft het recht het verzoek te weigeren.

5.2 Communicatie

- Wanneer de vervoerder komt voorrijden met een verkeerd voertuig omdat niet de juiste indicatie is gekoppeld aan een reiziger of komt voorrijden op een verkeerd tijdstip, dan dient de opdrachtnemer de reiziger erop te wijzen dit te laten aanpassen bij de gemeente. Primair ligt de verantwoordelijkheid van de indicaties bij de reiziger of diens eventuele ouders/verzorgers. Gezien de kwetsbaarheid van de doelgroep verwacht de AD dat opdrachtnemer te allen tijde zorgt dat het vervoer alsnog juist wordt uitgevoerd en tevens zelf ook een signaal doet uitgaan naar de betreffende gemeente over de onjuistheid van een indicatie en/of het routeplan.
- De AD voert over alle zaken betreffende AVAN-vervoer minimaal één keer per halfjaar overleg met de vervoerder dan wel zoveel vaker of minder dan gewenst. De vervoerder heeft (in redelijkheid) te allen tijde het recht om op eigen initiatief in overleg te treden.
- De chauffeurs zijn de zichtbare medewerkers van AVAN-vervoer. Daarmee zetten zij de toon voor het imago van AVAN-vervoer. De opdrachtnemer geeft de AD de gelegenheid om via een interne webpagina of chauffeursnieuwsbrief te communiceren met de chauffeurs.
- De Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) van AVAN is samengesteld uit een representatieve afspiegeling van de reizigers. Dit reizigerspanel adviseert en informeert de AD over de ervaringen van de reizigers van AVAN-vervoer om de dienstverlening van de vervoerder, binnen de systeemkenmerken, aan te passen of te verbeteren. Opdrachtnemers nemen op verzoek van de AD kosteloos deel aan periodieke overleggen met de RAD (maximaal 2x per jaar).
- De AD is verantwoordelijk voor alle promotie-uitingen van AVAN-vervoer. De opdrachtnemer is verplicht aan deze activiteiten mee te werken in alle redelijkheid en billijkheid. Zelfstandige promotieacties van de vervoerder mogen pas na overleg met en na goedkeuring van de AD plaatsvinden.
- De opdrachtnemer is bereid mee te werken aan de informatievoorziening aan de reiziger. Hierbij dient bijvoorbeeld gedacht te worden aan het plaatsen van displays/houders in de voertuigen ten behoeve van

foldermateriaal en informatiebrieven. Ook kan een vervoerder gevraagd worden om flyers/nieuwsbrieven van AVAN te verspreiden door deze door de chauffeur te laten uitdelen. Indien opdrachtnemers beschikken over bijvoorbeeld informatieschermen in de voertuigen dient de vervoerder op verzoek van de AD informatie te plaatsen.

- De opdrachtnemer dient de AD in de gelegenheid te stellen om communicatieboodschappen gericht op de reiziger via de voertuigen te verspreiden.

5.3 Bereikbaarheid

- De opdrachtnemer is voor de deelnemende gemeenten en de AD direct bereikbaar op één apart beschikbaar telefoonnummer. Via dit nummer krijgt men direct contact met de planningsfunctie van de opdrachtnemer. De planningsfunctie is diegene die direct contact kan opnemen met de voertuigen.
- De opdrachtnemer moet ervoor zorgen dat de centrale van de opdrachtnemer bereikbaar en bemand is tijdens werkdagen vanaf 7.00 uur totdat de laatste reiziger het systeem heeft verlaten. En op overige dagen op die momenten dat het vervoer plaatsvindt.
- De opdrachtnemer zorgt ervoor dat tijdens deze operationele uren op elk gewenst moment verbinding kan worden gelegd met de ingezette voertuigen en vice versa. De opdrachtnemer dient er zorg voor te dragen dat alle relevante informatie voor de rituitvoering, ook beschikbaar is voor de chauffeur.

5.4 Rolstoelvervoer en scootmobielen

- De opdrachtnemer dient zich te conformeren aan de vigerende Code Veilig Vervoer Rolstoelinzittenden en te handelen volgens de hierin opgenomen richtlijnen bij de uitvoering van het rolstoelvervoer (met uitzondering van het zelfstandig naar binnen rijden van scootmobielen door de reiziger alsmede het via de lift van het voertuig betreden door de lopende reiziger. Dit is om veiligheidsredenen bij AVAN niet toegestaan).
- De AD kan naast de code VVR aanvullende veiligheidsvoorschriften vaststellen.
- De rolstoelplaats dient te zijn voorzien van een voor alle rolstoeltypen veilige bevestiging van de reiziger (conform de Code VVR). De chauffeur is verantwoordelijk voor het op juiste wijze vastzetten van de reiziger.
- De opdrachtnemer conformeert zich gedurende de looptijd van het contract aan eventueel in de toekomst tot stand komende voorschriften of normen op het gebied van veiligheid en rolstoelvervoer.
- Het is de taak van de opdrachtnemer de chauffeur te wijzen op:
  - het belang van veilig vervoer van rolstoelen en scootmobielen;
  - het zijn/haar verantwoordelijkheid voor het beoordelen of de rolstoel of scootmobiel veilig vervoerd kan worden;
  - het belang van goed en veilig vastzetten van de rolstoel/scootmobiel en de reiziger.
  - het feit dat wanneer een reiziger de overstap uit de rolstoel kan maken naar een reguliere zitplaats, deze overstap altijd gemaakt moet worden.

- Indien de scootmobiel voldoet aan deze voorwaarden voor vervoer, mag vervoer alleen plaatsvinden als de reiziger zich tijdens het inladen en het vervoer niet op de scootmobiel bevindt. De chauffeur laadt de scootmobiel in en uit. Tijdens de rit dient de reiziger op een reguliere zitplaats plaats te nemen.

5.5 SROI

De AD heeft het beleid om mensen met een relatief grote afstand tot de arbeidsmarkt duurzaam aan het werk te krijgen. Onder Social Return On Investment (SROI) wordt voor deze opdracht verstaan dat de opdrachtnemer een bijdrage levert aan het bieden van werkgelegenheid aan de doelgroep. Ze beogen hiermee personen met een afstand tot de arbeidsmarkt kansen te bieden op duurzame deelname aan het arbeidsproces. Werkgevers worden enerzijds in staat gesteld om sociaal-maatschappelijk te ondernemen, door personeel op duurzame wijze in te zetten in de organisatie. Anderzijds vinden de gemeenten het net zo belangrijk dat social return iets oplevert voor de werkgever. Met andere woorden: social return geeft de werkgever een kans om op een andere manier aan (opgeleid) personeel te komen. Het bieden van betaald werk en opleidingstrajecten voor de doelgroep ‘uitkeringsgerechtigden Participatiewet’ heeft hoge prioriteit. Ook de inzet van andere doelgroepen, zoals bijvoorbeeld WW-uitkeringgerechtigden of mensen met een Wajonguitkering, is een onderdeel van SROI.
Daarnaast zijn er ook diverse andere invullingen van social return mogelijk, dit kan ook zeer waardevol zijn voor bepaalde groepen inwoners van de regio. De gemeenten hechten er grote waarde aan de social return invulling zo vorm te geven dat deze niet eenzijdig wordt opgelegd. In dit geval betekent dit dat de SROI-invulling na gunning verder uitgewerkt zal worden. Zo wordt de opdrachtnemer meer diversiteit geboden in de manier waarop invulling wordt gegeven aan het realiseren van de SROI-doelstelling.

De opdrachtnemer heeft de verplichting om na gunning 5% van de gefactureerde opdrachtsom aan te wenden voor SROI-activiteiten.

- Voor inzet van Social Return wordt op jaarbasis uitgegaan van 5% van de berekende contractwaarde. Achteraf vindt op basis van de daadwerkelijke facturen de bepaling van de definitieve contractwaarde voor het betreffende jaar plaats.
- Na gunning van de opdracht treedt de opdrachtnemer zo spoedig mogelijk, doch uiterlijk na 7 werkdagen, in overleg met de Accountmanager Social Return van de gemeente Arnhem (socialreturn@arnhem.nl) welke deze taak namens de regio Arnhem Nijmegen uitvoert. Hierbij wordt een plan van aanpak gemaakt met betrekking tot de uitvoering van Social Return zoals beschreven in deze paragraaf.
- In het plan van aanpak worden de afspraken vastgelegd over arbeidsplaatsen, leerwerkplekken en/of stageplekken voor mensen uit de doelgroep.
- De Accountmanager Social Return zal de opdrachtnemer bij de uitvoering van social return ondersteunen.
- Opdrachtnemer kan beslissen om de kandida(a)t(en) werkzaamheden te laten verrichten die niet direct verband houden met de opdracht.
- Kandidaten worden uniek voor dit contract opgevoerd. De opdrachtnemer dient een kopie van de arbeids- of leerwerkplek overeenkomst te overleggen met daarin informatie over het BSN-nummer, de looptijd en het aantal te werken uren, alsmede een overzicht van de betaalde loonkosten of leerwerk-plaats vergoeding.

- De Accountmanager Social Return ziet toe op de naleving van afspraken.
- Indien de opdrachtnemer zijn verplichtingen aangaande Social Return niet of niet volledig nakomt, vindt een inhouding naar rato, op basis van een inhouding op de opdrachtsom, plaats.
- Indien de opdrachtnemer werkt met onderaannemers blijft de opdrachtnemer volledig verantwoordelijk voor de uitvoering van deze Social Return voorwaarde.
- De opdrachtnemer is te allen tijde verantwoordelijk voor het nakomen van zijn Social Return verplichtingen.
- De nakoming of uitvoering van de verplichtingen met betrekking tot Social Return kunnen buiten de looptijd van de overeenkomst vallen, dus ook na voortijdige ontbinding of beëindiging van onderhavige overeenkomst.
- De gerealiseerde invulling dient na afloop van ieder contractjaar schriftelijk te worden gecommuniceerd aan de AD.
- Mochten kandidaten uit de betreffende doelgroep niet in de onderneming van inschrijver tewerk gesteld kunnen worden, dan zijn er alternatieve afspraken mogelijk. In dat geval kan bijvoorbeeld het bedrag benut worden om kandidaten elders te werk te stellen. Een en ander steeds in goed overleg tussen opdrachtnemer en hierboven genoemde accountmanager.

6 Percelen en plankaders

6.1 Reizigers per perceel

De opdracht voor het routevervoer heeft de AD gesplitst in de volgende 9 percelen. De opgenomen aantallen deelnemers zijn indicatief en zijn aan wijzigingen onderhevig. Daaraan kunt u geen rechten ontlenen.

	Totaal deelnemers	Dagbesteding	Jeugdwet	Leerlingen
Perceel A RV Zuid	195	0	4	191
Perceel B RV Zuid	210	0	1	209
Perceel C RV Zuid	300	0	0	300
Perceel D RV Zuid	170	1	4	165
Perceel E RV West	564	79	52	433
Perceel F RV Oost	242	60	25	157
Perceel G RV Oost	283	41	22	220
Perceel H RV Noord	874	235	118	521
Perceel I RV Noord	593	85	81	427
Totalen	3431	501	307	2623

6.2 Plankaders

De percelen onder Zuid (A t/m D) en Oost (F en G) zijn ingedeeld op basis van bestemmingsadressen. De percelen West (E) en Noord (H en I) zijn ingedeeld op basis van vertrekadres. De algemene kaders zijn hieronder opgenomen. Perceel specifieke kaders zijn omschreven in bijlage G.

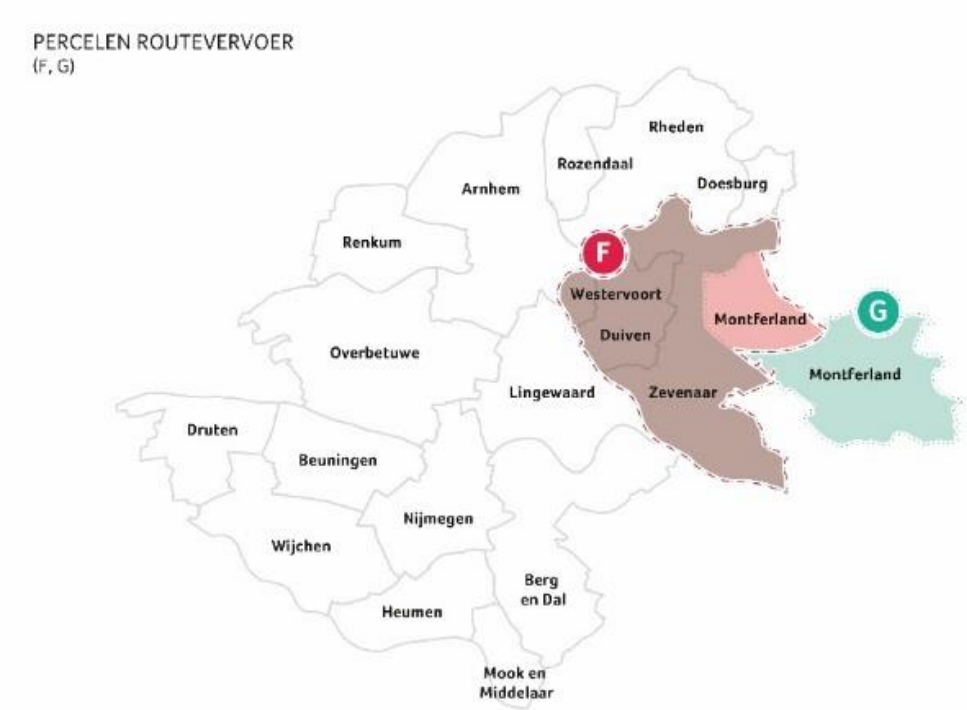
Algemene kaders bepalingen voor alle percelen:

- Uitsluitend door de AD/gemeente, via het reizigersregistratiesysteem (RRS), aangemelde reizigers mogen worden vervoerd.
- Gedurende de contractperiode kunnen deze kaders aan wijzigingen onderhevig zijn.
- De AD is bevoegd individuele reizigers aan andere percelen toe te delen, met name in het kader van vervoerkundige efficiëntie. De plankaders en vergoedingen van het perceel waaraan de reizigers is toebedeeld zijn van toepassing. Dit na afstemming en overleg met de opdrachtnemers van betreffende percelen. Opdrachtnemers dienen hieraan hun medewerking te verlenen.
- Leerlingenvervoer en vervoer in het kader van Jeugdwet mag onderling gecombineerd worden maar niet met vervoer in het kader van dagbesteding.
- Overschrijding van maximale reistijden uitsluitend toegestaan als de afstand tussen woonadres en school/instelling niet binnen deze reistijd is af te leggen, of na schriftelijke toestemming van de AD, na overleg met de gemeente.
- Er is één extra afzetadres naast het woonadres mogelijk. Dit extra adres kan alleen worden opgenomen als deze in een vaste structuur wordt opgenomen en na toestemming van AD/gemeente.
- Stagevervoer kan alleen in het kader van het Leerlingenvervoer worden toegekend door de gemeente.

- De opdrachtnemer is verantwoordelijk voor navragen, verifiëren en toepassen van de correcte aanvangstijden en eindtijden.

6.3 Geografische indeling percelen







6.4 Plankaders

Een uitgebreide beschrijving van de plankaders is opgenomen als bijlage G.

7 Duurzaamheid

7.1 Ontwikkeling

Efficiëntie in het vervoer en het inpassen van nieuwe vervoersvolumes zijn er op gericht om het aantal ingezette voertuigen en daarmee gereden kilometers te minimaliseren. Niet ingezette voertuigen en niet gereden kilometers is het meest duurzaam. Het reduceren van kilometers (en voertuigen) is vast onderwerp van het periodiek overleg met vervoerders.

Het vervoer binnen de BVO DRAN kent momenteel een hoge mate van duurzaamheid uitgedrukt in duurzame productiekilometers. 60% van de productiekilometers zijn duurzame kilometers. Duurzame kilometers zijn:

- Kilometers waarvoor biobrandstoffen zijn aangewend.
- Kilometers waarvoor volledig zero emissie voertuigen zijn ingezet.

Vanaf de start van het vervoer verwachten we tenminste een gelijk niveau van duurzaamheid. Deels door het gebruik van Biobrandstoffen (Bio CNG en Biodiesel). Deels door een toename van de inzet van volledig door duurzame elektriciteit/waterstof aangedreven voertuigen (zero emissie voertuigen).

Ons voornemen is om een samenwerking aan te gaan voor de duur van 10 jaren (augustus 2020 t/m juli 2030) te verdelen in een initiële periode van 4 jaren en verlengingsopties (totaal 6 jaren) van telkens twee jaren. Gedurende de contractperiode is onze ambitie om, uiterlijk 1 januari 2030, te komen tot een volledig emissieloos doelgroepenvervoer (van well to wheel).

In de initiële periode worden daartoe de eerste stappen gezet naar de inzet van volledig zero emissie aangedreven personenauto's. Uiterlijk 1 juni 2023 dient 95% van de productiekilometers gegenereerd door personenauto's aangedreven te worden door elektriciteit of door waterstof.

De vereiste ontwikkeling in het kader van duurzaamheid voor de initiële periode is opgenomen in onderstaand overzicht. Uiterlijk op de opgenomen datum dient opdrachtnemer te voldoen aan het duurzaamheidsvereiste en gestelde voorwaarden. De zero emissie kilometers dienen gegenereerd te worden door volledig zero emissie aangedreven voertuigen.

Kilometers	1 aug 20	1 jan 21	1 jun 22	1 jun 23	1 jun 24		1 jan 30
Duurzame productiekilometers	60%	65%	70%	95%	95%		100%
Waarvan zero emissie	0%	0%	5%	5%	5%		100%
Waarvan zero emissie personenauto's				95%	95%		100%

7.2 Algemene voorwaarden

- Als basiseis geldt dat alle in te zetten voertuigen tenminste voldoen aan Euro 6 met gecertificeerd roetfilter. Dieselvoertuigen zijn gedurende de uitvoering van het contract maximaal 8 jaar oud (te rekenen vanaf eerste tenaamstelling).
- Op het moment dat volledig zero emissie aangedreven voertuigen qua Total Cost of Ownership (TCO), gebaseerd op een afschrijvingstermijn van 7 jaren, gelijk of goedkoper zijn dan diesel- of CNG varianten dient u de binnen AVAN boekhoudkundig afgeschreven voertuigen te vervangen door zero emissie voertuigen. De vervangingsafweging maakt u tijdig bespreekbaar met de AD en is onderwerp van het periodiek overleg met vervoerders.
- Voor zero emissie voertuigen op elektriciteit dient opdrachtnemer groene stroom in te kopen. Afhankelijke van het aantal productiekilometers en verbruik wordt het volume elektriciteit bepaald. Dit volume dient opdrachtnemer binnen zijn bedrijf tenminste af te nemen aan groene stroom of zelf te genereren (zonnepanelen). Controle vindt plaats via uw contract met uw energieleverancier en inkoopfactuur. Op het moment dat waterstof wordt ingezet dient dit duurzaam opgewekte waterstof te betreffen. In dat geval worden nadere afspraken gemaakt over het bepalen van de volumes.
- Voor Bio CNG (Groen gas) worden groen gas certificaten ingekocht bij Vertogas (of gelijkwaardig). Afhankelijk van het aantal productiekilometers en verbruik wordt het volume van Bio CNG bepaald. Voor dit volume worden door de AD certificaten ingekocht en met u verrekend.
- De toegestane Biodiesel (B100) betreft Biodiesel uit afgewerkte olie bijvoorbeeld HVO (Hydrotreaded Vegetable Oil) op basis van UCO (Used Cooking Oils). Afhankelijk van het aantal productiekilometers en verbruik wordt het volume van diesel bepaald. Dit volume dient opdrachtnemer binnen zijn bedrijf tenminste af te nemen aan Biodiesel. Controle vindt plaats via uw productiekilometers met uw brandstofleverancier en inkoopfactuur (certificaat).

7.3 Bepalen productiekilometers en verbruik

Voor het bepalen of u voldoet aan de duurzaamheidseis en het vaststellen van de aankoop van groene stroom, Bio CNG en Bio Diesel is de navolgende methodiek van toepassing.

Productiekilometers: voor het berekenen van de productiekilometers wordt een normgetal bepaald. Dit normgetal is het aantal productiekilometers per beladen uur (PK per BU). Als onderdeel van uw aanbieding voegt u een open calculatie bij. Na invulling wordt onder meer het PK per BU per type voertuig gegenereerd.

Genormaliseerd verbruik: per voertuigtype en aandrijfstof wordt het verbruik genormaliseerd. Dit genormaliseerd verbruik in combinatie met de productiekilometers bepaalt het verbruik.

Voorbeeld op basis van fictieve cijfers

Overzicht A betreft de weergave van beladen kilometers per type voertuig per type aandrijfstof over de maand maart 2022. Door toepassing van het normgetal PK per BU worden de productiekilometers berekend en verdeeld over het type aandrijfstof. De kolom "verhouding Diesel" betreft het aandeel diesel kilometers per type dieselvoertuigen. De functie van deze verhouding wordt verder in de tekst uitgelegd.

A							
Maandfactuur maart 2022	Beladen uren	Norm getal	Productie km	Km Zero emissie	Km CNG	Km Diesel	Verhouding Diesel
Personenauto/taxibus Diesel	1.000	60	60.000			60.000	87%
Personenauto/taxibus CNG	200	60	12.000		12.000		
Personenauto/taxibus Elektrisch	160	60	9.600	9.600			
Rolstoelbus Diesel	160	55	8.800			8.800	13%
Rolstoelbus CNG	80	52	4.160		4.160		
Rolstoelbus Elektrisch	0	45	0				
Totaal maand juli 2022	1.600		94.560	9.600	16.160	68.800	

Overzicht B geeft de eis weer voor de maand maart 2022 zowel in procenten als absolute kilometers. Voor zero emissie kilometers is de eis 9.456 km. U realiseert 9.600 km. U voldoet aan de zero emissie eis. Het surplus aan zero emissie kilometers mag u toedelen aan gerealiseerde kilometers CNG. Inclusief het surplus aan zero emissie kilometers genereert u 16.304 km op CNG. Resteert 35.704 km die toegeschreven worden aan diesel kilometers.

NB: Vanaf 1 juni 2023 dient tenminste 95% van de productiekilometers gegenereerd door personenauto's zero emissie te zijn en zal vanaf dat moment in de toetsing worden meegenomen.

B				Km Zero emissie	Km CNG	Km Diesel
	Eis %	Eis absoluut in km				
Eis maart 2022	65%	61.464				
waarvan Zero emissie	10%	9.456		9.456		
surplus aan Zero emissie				144	144	
waarvan Bio CNG en Bio Diesel		52.008			16.304	
					-35.704	-35.704

Voor het berekenen van het volume aan aandrijfstof is het verbruik per type voertuig genormaliseerd. In overzicht C is het genormaliseerd verbruik per 100 km weergegeven. Op basis van dit genormaliseerd verbruik en de gerealiseerde productiekilometers wordt het verbruiksvolume berekend per type voertuig. Voor Bio Diesel dient een deel van de kilometers te worden vergroend. In dit voorbeeld betreft dit 35.704 km van de 68.800 km. Op basis van het eerdere genoemde "verhouding diesel" vindt toedeling naar rato plaats. In dit geval 87% aan de personenauto en 13% aan de rolstoelbus. Het overzicht C geeft per type voertuig het volume aan dat dient te worden vergroend.

C								
Maandfactuur maart 2022	Aandrijf stof	Genormaliseerd Verbruik per 100 km	Eenheid verbruik	Km Zero emissie	Km Bio CNG	Km Bio Diesel	Volume verbruik	Eenheid verbruik
Personenauto	Diesel	7	liter			31.137	2.180	liter
Personenauto	CNG	10	kilogram		12.000		1.200	kilogram
Personenauto	Elektra	16	kWh	9.600			1.536	kWh
Rolstoelbus	Diesel	10	liter			4.567	457	liter
Rolstoelbus	CNG	20	kilogram		4.160		832	kilogram
Rolstoelbus	Elektra	50	kWh				0	kWh
				9.600	16.160	35.704		

In overzicht D is de totalisering van het te vergroenen volume weergeven voor de maand maart 2022.

D		
Te vergroenen elektriciteit	1.536	kWh
Te vergroenen CNG	2.032	kilogram
Te vergroenen Diesel	2.636	liter

Onderstaand zijn de overzichten A t/m D in samenhang weergegeven.

A							
Maandfactuur maart 2022	Beladen uren	Norm getal	Productie km	Km Zero emissie	Km CNG	Km Diesel	Verhouding Diesel
Personenauto/taxibus Diesel	1.000	60	60.000			60.000	87%
Personenauto/taxibus CNG	200	60	12.000		12.000		
Personenauto/taxibus Elektrisch	160	60	9.600	9.600			
Rolstoelbus Diesel	160	55	8.800			8.800	13%
Rolstoelbus CNG	80	52	4.160		4.160		
Rolstoelbus Elektrisch	0	45	0				
Totaal maand juli 2022	1.600		94.560	9.600	16.160	68.800	

B			Km Zero emissie	Km CNG	Km Diesel
	Eis %	Eis absoluut in km			
Eis maart 2022	65%	61.464			
waarvan Zero emissie	10%	9.456	9.456		
surplus aan Zero emissie			144	144	
waarvan Bio CNG en Bio Diesel		52.008		16.304	
				-35.704	-35.704

C								
Maandfactuur maart 2022	Aandrijf stof	Genormaliseerd Verbruik per 100 km	Eenheid verbruik	Km Zero emissie	Km Bio CNG	Km Bio Diesel	Volume verbruik	Eenheid verbruik
Personenauto	Diesel	7	liter			31.137	2.180	liter
Personenauto	CNG	10	kilogram		12.000		1.200	kilogram
Personenauto	Elektra	16	kWh	9.600			1.536	kWh
Rolstoelbus	Diesel	10	liter			4.567	457	liter
Rolstoelbus	CNG	20	kilogram		4.160		832	kilogram
Rolstoelbus	Elektra	50	kWh				0	kWh
				9.600	16.160	35.704		

D		
Te vergroenen elektriciteit	1.536	kWh
Te vergroenen CNG	2.032	kilogram
Te vergroenen Diesel	2.636	liter

7.4 Monitoring en controle

Opdrachtnemer rapporteert of wordt aan de duurzaamheidseisen. U factureert maandelijks aan de hand van de beladen uren. Als bijlage van de factuur geeft u per voertuig de beladen uren aan en welke type voertuig is ingezet (type en kenteken van het voertuig) en of het een CNG, diesel of zero emissie voertuig betreft. Aan de hand van het normgetal PK per BU worden per voertuigtype de productiekilometers berekend. Op basis daarvan worden het totaal aantal productiekilometers over die maand bepaald. Voor het bepalen of wordt voldaan aan de duurzaamheidseisen wordt gewaardeerd in volgorde van: zero emissie, CNG en Diesel.

De definitieve rapportage wordt na gunning gezamenlijk vastgesteld.

Gemiddeld over het kwartaal dient u te voldoen aan de duurzaamheidseisen. Voldoet u in enig kwartaal niet aan de duurzaamheidseisen dan wordt u zonder in gebreke stelling een direct opeisbare boete opgelegd. De boete is het aantal kilometers onder de norm vermenigvuldigd met 2% van het beladen uurtarief met een minimum van € 5.000,-. Verrekening van deze boete vindt plaats met de eerstvolgende betaling.

8 Datacommunicatie, informatievoorziening en testen

De uitvoering van het routegebonden vervoer komt na de vervoersopdracht vanuit de AD tot stand in samenwerking tussen opdrachtnemer en reiziger.
Tijdens het daadwerkelijk vervoer vindt de communicatie met de reiziger plaats door de chauffeur.

Nadat de vervoersopdracht heeft plaatsgevonden plant opdrachtnemer de ritten in, communiceert hierover met gemeenten en (ouders/verzorges van) reizigers en stuurt de chauffeurs (voertuigen) aan.

Ook voor de reiziger is vervoersinformatie van belang. In toenemende mate maakt de reiziger gebruik van mogelijkheden die smartphones bieden. Zowel in het kader van boeken van ritten, maar ook zeker voor het nazien van de verwachte voorrijdijtijd van de taxi tegen het moment van de geplande vertrektijd van de reizigers.

Dit gehele proces van gegevensuitwisseling wordt mogelijk gemaakt door geautomatiseerde systemen, waarbij middels statusmeldingen de feitelijke uitvoering realtime wordt gemonitord door zowel opdrachtnemer als de reiziger. Het foutloos functioneren van deze systemen en het correct (tijdig) bedienen van de systemen door de chauffeurs is kritisch voor een adequate informatieverstrekking (en facturatie).

In het kader van monitoring en controle stelt de AD eisen aan systemen, webportaals en aan aan te leveren data in het kader van analyse en controle.

De technische eisen en specificaties, inclusief exportprotocol en statusmeldingen, zijn verder uitgewerkt in de bijlagen D1 t/m D4 en worden na gunning in samenwerking met opdrachtnemer geïmplementeerd.

8.1 Reizigersregistratiesysteem

De gegevens van reizigers worden via het reizigersregistratiesysteem (RRS, momenteel Mybility) van de AD doorgegeven aan de opdrachtnemer. Nieuwe reizigers en wijzigingen dienen uiterlijk binnen vijf werkdagen te zijn verwerkt. Uitsluitend reizigers die opgenomen zijn in het RRS mogen worden vervoerd. De opdrachtnemer dient een koppeling te realiseren met het RRS, zodat hij op ieder moment beschikt over de actuele reizigersgegevens en reizigersprofielen van reizigers ten behoeve van ritplanning en informatieverstrekking.

8.2 Digitaal

De opdrachtnemer is ervoor verantwoordelijk dat plan- en uitvoeringsprocessen vanaf de start van het vervoer op 1 augustus 2020 realtime te monitoren zijn via portaals. In samenwerking met de AD verzorgt opdrachtnemer tijdige en heldere communicatie/instructie naar de verschillende gebruikers. Opdrachtnemer dient deze portaals te realiseren en uiterlijk 1 juni 2020 getest en gereed te hebben.
In de navolgende subparagrafen is opgenomen waaraan de specifieke portaals aan dienen te voldoen.

Voor alle webportaals geldt dat zij:

- via een beveiligde persoonlijke inlog toegankelijk moeten zijn;
- herkenbaar zijn middels minimaal het logo van AVAN;
- besturingssysteem- en browseronafhankelijk zijn (HTML5).

8.2.1 Portaal voor reizigers (ouders/verzorgers van)

Na het inloggen via een persoonlijk account is zicht op de plan- en uitvoeringsgegevens. De geplande ophaal- en afzettijden, de naam van de chauffeur, type en kenteken van het voertuig en het routenummer zijn in elk geval zichtbaar. Mocht de reiziger zijn afgemeld dan is dat in deze planning ook zichtbaar voor de gebruiker.

Via het portaal kunnen af- en aanmeldingen voor het vervoer (vanwege ziekte of anderszins) worden doorgegeven. Met daarbij de datum en tijdstip van aan- of afmelden. Dat de af- en aanmelding is verwerkt wordt zichtbaar voor de gebruiker op het scherm weergegeven. Uiteraard blijft het voor de (ouders/verzorgers van) reizigers mogelijk om ook via e-mail en telefonisch informatie door te geven.

Via het portaal is realtime te zien waar het voertuig zich bevindt waarin de reiziger wordt vervoerd of vervoerd gaat worden (aanrijdroute). Ouders/verzorgers zien daarbij of de reiziger al is ingestapt of uitgestapt met de daarbij horende tijdstippen. Tevens worden de verwachte aankomsttijden (E.T.A.) van het voertuig bij vertrek- en bestemmingadressen weergegeven. Eventuele vertragingsinformatie is beschikbaar via het portal. Is de rit loosgemeld dan is ook dit zichtbaar via het portaal.

8.2.2 Portaal voor gemeenten en instellingen

Na het inloggen met een persoonlijk account hebben vertegenwoordigers van gemeenten/instellingen zicht op de plangegevens van reizigers die in opdracht van betreffende gemeente worden vervoerd. Zij zien daarbij de samenstelling van de routes, routevolgorde en dat reizigers zijn ingepland met de geplande ophaal- en afzettijden. Ook zien zij de naam van de chauffeur, type en kenteken van het voertuig. Mochten reizigers zijn afgemeld dan is dat in deze planning zichtbaar met datum en tijdstip van afmelden (en aanmelden).

Via het portaal kunnen vertegenwoordigers van gemeente/instellingen realtime zien waar voertuigen zich bevinden waarin zich reizigers bevinden die in hun opdracht worden vervoerd of vervoerd gaat worden (aanrijdroute). Zij zien daarbij of hun reizigers al zijn ingestapt of uitgestapt met de daarbijhorende tijdstippen. Is sprake van loosmeldingen dan is ook dit zichtbaar via het portaal.

8.2.3 Portal voor de AD

Na het inloggen met persoonlijk accounts heeft de AD zicht op de plangegevens van alle reizigers die in opdracht van de AD worden vervoerd. Zien daarbij de deelnemers in de routes, routevolgorde en dat reizigers zijn ingepland met de geplande ophaal- en afzettijden. Zien de naam van de chauffeur, type en kenteken van het voertuig. Mochten reizigers zijn afgemeld dan is dat in deze planning zichtbaar met het tijdstip van afmelden (en aanmelden).

Via het portaal kan de AD realtime zien waar voertuigen zich bevinden waarin zich reizigers bevinden die in hun opdracht worden vervoerd of vervoerd gaan worden (aanrijdroute). Zij zien daarbij of hun reizigers al zijn ingestapt of uitgestapt met de daarbij horende tijdstippen. Is sprake van loosmeldingen dan is ook dit zichtbaar via het portaal.

8.3 Melding bij loosrit

Op verzoek van de AD/gemeente/instelling dient in geval van loosmelding deze meteen ter kennis gebracht te worden van de AD/gemeente/instelling of ouder/verzorger. Dit kan via sms of mail of op andere af te spreken wijze.

8.4 Analyse en controle

Ten behoeve van analyse en controle dient u de AD de door u geregistreerde vervoersdata kosteloos ter beschikking te stellen aan de AD op maand- en op dagniveau, zoals hieronder beschreven. Definitieve afspraken hierover worden gemaakt na gunning.

Data per maand te leveren

Na afsluiting van de maand dient het integrale rittenbestand van de vorige maand uiterlijk op de 3e werkdag van de nieuwe maand met datagegevens te worden aangeleverd aan de AD. De opbouw van dit bestand moet gelijk zijn aan de opbouw van het export dataprotocol. Aanlevering via beveiligde e-mail via een .CSV bestand.

Beschikbaarheid data op dagniveau

Middels een beveiligde inlog stelt u de AD in staat om te allen tijde een exportbestand (.txt) te genereren van het dataprotocol. In dit exportbestand staan alle tot op dat moment gegenereerde data.

8.5 Testen

Minimaal 4 weken voor de exploitatiestart organiseert de AD een acceptatietest waarbij de systemen, datatoelevering en portaals volledig operationeel dienen te zijn.
De systemen en portals dienen op 1-6-2020 testklaar en 1-7-2020 geheel operationeel te zijn.
Na gunning treden opdrachtnemer en de AD in overleg om aanvullende afspraken te maken en verdere invulling te gevens aan de acceptatietest. De opdrachtnemer dient volledig mee te werken aan deze test.

De opdrachtnemer levert uiterlijk 2 weken voor aanvang van de start van het vervoer (volgens format van de AD) een actuele lijst van voertuiggegevens die ingezet kunnen worden voor het uitvoeren van het taxivervoer. Het betreft in ieder geval de volgende gegevens: kenteken, type, aantal zitplaatsen, aantal rolstoelplaatsen, euronorm, APK-vervaldatum, brandstof/methode van aandrijving.

8.6 Overdracht data bij einde contract

Na afloop of bij een tussentijdse opzegging van de overeenkomst, ofwel tussentijds op verzoek van de AD, dragen de opdrachtnemer en al diegenen die de opdrachtnemer bij de uitvoering van AVAN heeft betrokken, alle door de AD gevraagde relevante gegevens kosteloos over.

Deze bestanden moeten in een door de AD vastgesteld format aangeleverd worden en moeten toegankelijk en leesbaar zijn voor de AD. Verder maken opdrachtnemer met de AD afspraken over het vernietigen van de gegevens conform wetgeving.

9 Monitoring, controles, bonus/malus en boete

Ter toetsing van alle gunningscriteria en gestelde eisen is de AD bevoegd om periodiek controles uit te voeren bij de opdrachtnemer. Opdrachtnemer dient hiertoe de gegevens aan te leveren op de door AD voorgeschreven wijze. De AD is bevoegd de verstrekte gegevens te controleren eventueel middels een audit op locatie of gesprekken met chauffeurs. Opdrachtnemer zal hieraan haar medewerking verlenen en inzicht in haar administratie verstrekken. De gegevens dienen binnen één week nadat deze zijn opgevraagd, te worden verstrekt.
De AD behoudt zich uitdrukkelijk het recht voor om, ten aanzien van wat door de inschrijver in de aanbieding is aangegeven, nadere vragen te stellen, respectievelijk onderbouwingen te vragen en controles te verrichten. De AD behoudt zich verder het recht voor eventueel een derde, met specifieke expertise, in te zetten om voertuigcontroles uit te voeren.

9.1 Monitoring

De AD monitort de kwaliteit van de dienstverlening o.a. aan de hand van een aantal KPI's. Deze KPI's zijn bijvoorbeeld (dus niet limitatief):

- Aanlevering data door vervoerder
- Routes cf. plankaders
- Bezettingsgraad van de voertuigen
- Aantal gegronde klachten
- Inschakeling van bel-/sms-service
- Kennismaking vooraf door de chauffeur
- Stiptheid
- Reisduur/maximale verblijfstijd in het voertuig
- Percentages loosmeldingen
- Voertuigeisen, duurzaamheid
- Chauffeurswissels per route
- Uitval van voertuigen
- Etc.

9.2 Controles

Controles op de weg

De AD gaat of laat periodiek controleren of de voertuigen en chauffeurs voldoen aan de gemaakte afspraken en wettelijke regels. Chauffeurs zijn verplicht mee te werken aan deze controles.

Overige controles door de AD

Het proces van verwerking, toetsing en controle van de door de opdrachtnemer aan de AD te sturen data is in hoge mate geautomatiseerd. Als de AD constateert dat er onregelmatigheden plaatsvinden dan kan de AD de boeteclausule toepassen.

De AD behoudt zich het recht voor de administratie van de opdrachtnemer te doen controleren door een onafhankelijke partij (mogelijk een registeraccountant) teneinde de juiste nakoming van opdrachtnemers verplichtingen uit hoofde van de overeenkomst te kunnen waarborgen. Opdrachtnemer zal hieraan zijn volle medewerking verlenen. Indien de AD van voornoemde bevoegdheid gebruik maakt zijn de kosten van deze controle voor haar rekening, tenzij uit de controle blijkt dat er sprake is van onregelmatigheden aan de zijde van de opdrachtnemer in het nadeel van de AD. In dat geval komen de kosten voor de controle voor rekening van de opdrachtnemer.

9.3 Bonus/Malus

Deze overeenkomst kent voor de initiële periode een bonus/malus regeling die verder is uitgewerkt in bijlage C.

9.4 Algemene boeteclausule

De AD gaat uit van partnerschap en de intentie van alle betrokkenen om een goede dienstverlening te bieden aan de reiziger. Bij het toepassen van onderstaande boetes zal ook altijd in redelijkheid en billijkheid gekeken worden naar het presteren van de opdrachtnemer en de dienstverlening aan de reiziger.

- Indien sprake is van niet, niet tijdige, niet deugdelijke, niet gehele nakoming van de overeenkomst (inclusief de toezeggingen die de opdrachtnemer bij Inschrijving heeft gedaan) stelt de AD de vervoerder in gebreke. De opdrachtnemer krijgt hierbij een redelijke hersteltermijn waarbinnen alsnog aan de eisen moet worden voldaan of om binnen de gestelde termijn een verbeterplan op te stellen en aan de AD te overleggen.
- Wanneer de geconstateerde tekortkoming(en) na ingebrekestelling niet is opgelost, of het verbeterplan uitblijft of onvoldoende verbetering in het vooruitzicht stelt, kan de AD een boete opleggen van maximaal € 500,- per dag zolang de tekortkoming niet voldoende is opgelost.
- Indien de opdrachtnemer de tekortkoming(en) niet oplost kan dat leiden tot ontbinding van het contract.
- Indien sprake is van niet, niet tijdige, niet deugdelijke, niet gehele nakoming van de overeenkomst en na in gebreke stelling van de opdrachtnemer heeft de AD het recht om een andere gecontracteerde partij of opdrachtnemer in te schakelen. De eventuele meerkosten komen voor rekening van opdrachtnemer.
- De AD heeft het recht een onafhankelijk adviesbureau in te schakelen om tekortkomingen in het vervoer te onderzoeken. Alsdan is opdrachtnemer verplicht medewerking te verlenen aan het onderzoek van deze partij.

10 Financieel

10.1 Vergoedingen

De vergoeding dient gebaseerd te zijn op een tarief per beladen uur verhoogd met het starttarief.

- Alle door de opdrachtnemer geoffreerde prijzen en tarieven zijn “all-in”, exclusief btw en omvatten alle kosten die opdrachtnemer maakt voor de gevraagde dienstverlening.
- Het is niet toegestaan om naast de gevraagde gegevens/prijzen andere gegevens toe te voegen aan het prijzenblad.

10.2 Starttarief

Het starttarief per route bedraagt voor:

- De inzet van een personenauto (al dan niet met rolstoelplaats)/taxibus € 8,- per route.
- De inzet van een rolstoelbus (al dan niet verlengd) € 16,- per route.

Voor de vergoeding van het starttarief zijn de volgende aanvullende voorwaarden van toepassing:

- In het geval routes binnen de gegeven kaders volgtijdelijk kunnen worden gereden wordt het starttarief maximaal 2x per dag vergoed. Ongeacht of de volgtijdelijke routes feitelijk door hetzelfde voertuig worden gereden.
- De volgtijdelijke combinatie bepaalt het in te zetten type voertuig (personenauto/taxibus of rolstoelbus) aan de hand waarvan het starttarief wordt vergoed.

10.3 Tarief per beladen uur

De variabele vergoeding is het te offreren tarief en wordt gebaseerd op de beladen reistijd van de routes. De beladen reistijd wordt bepaald aan de hand van de routeplanner Easy Travel, of vergelijkbaar systeem. Bij gebruik van een vergelijkbaar systeem zorgt de ondernemer ervoor dat de gegevens aansluiten op het systeem van de aanbestedende dienst. Opdrachtnemer maakt gebruik van de meest recente netwerkversie van Easy Travel, of vergelijkbaar systeem, goedgekeurd door de AD. Momenteel is laatste versie van Easy Travel de versie 2018. De actualisatie van de versie vindt plaats na instemming door de AD.
Voor het bepalen van de beladen reistijd wordt uitgegaan van de snelste route op basis van onderstaande instellingen ongeacht het type in te zetten voertuig.

Wegtype in kilometers per uur		Wegverdeling percentages		Speciale wegtype snelheden in kilometers per uur	
Autosnelweg:	100	Enkele rijbaan:	88	Onverhard:	30
Hoofdverbinding 1	80	Stedelijk:	50	Woonerf:	4
Hoofdverbinding 2	70			Veerdienst:	6
Verbindingsweg	60			30 km zone:	20
Doorgaande weg:	40				
Lokale weg	30				

Er gelden geen blokkades voor de instellingen van Easy Travel, tenzij hiertoe is besloten door de AD. Er wordt geen rekening gehouden met (tijdelijke) wegonderbreking, omleidingen of files. Deze eventuele extra beladen reistijd kan niet in rekening worden gebracht.

De beladen reistijd van een route is de tijd vanaf het eerste instapadres, eventueel via tussenpunten voor het ophalen van andere deelnemers, tot aan het laatste uitstapadres. Voor het bepalen van de locaties geldt de postcode (6 karakters, 4 cijfers en 2 letters). De beladen reistijd wordt uitgedrukt in minuten tot 2 decimalen achter de komma.

Naast de beladen tijd die resulteert uit Easy Travel mag per route worden opgeteld:

- Voor lopende leerlingen (en Jeugdwet) 1 minuut per deelnemer.
- Betreft het een rolstoelgebonden deelnemer of deelnemer in het dagbestedingsvervoer 3 minuten per deelnemer.

Per route geldt een maximale extra tijd van 10 minuten.

Is er sprake van een reiziger met de indicatie kamer-tot-kamer vervoer dan mag voor deze deelnemer(s) 5 minuten per deelnemer per route worden opgeteld.

Wachttijden (van maximaal 15 minuten en waarbij individuele reistijden niet mogen worden overschreden) bij instellingen ten gevolge van verschillende eindtijden van deelnemers in één en dezelfde route mogen, na toestemming van de aanbestedende dienst, opgeteld worden bij de beladen reistijd. De beladen tijd en de opbouw daarvan wordt afzonderlijk inzichtelijk gemaakt op de factuurbijlage.

Voor solovervoer op basis van indicatie wordt het tarief per beladen uur met 15% verhoogd.
Uitsluitend vervoerde deelnemers komen voor vergoeding aanmerking. Afgemelde deelnemers komen in aanmerking voor vergoeding op de dag van afmelding onder voorwaarde dat de afmelding op die dag plaatsvindt na 7.00 uur voor het Leerlingen- en Jeugdwetvervoer en na 9.00 uur voor vervoer in het kader van het Dagbestedingsvervoer.

Loosmeldingen worden vergoed onder de volgende voorwaarden:

- Voor loosmeldingen in de ochtendroute neemt opdrachtnemer voor 11.00 uur contact op met (ouders/verzorgers van) de reiziger. Wordt geen gebruik gemaakt van de middagroute (en/of vervoer voor de dagen daarna) dan wordt dit verwerkt als afmelding.

- Voor loosmeldingen in de middagroute neemt opdrachtnemer voor 18.00 uur contact op met (ouders/verzorgers van) de reiziger. Wordt geen gebruik gemaakt van het vervoer de dag of dagen daarna dan wordt dit verwerkt als afmelding.

Loosmeldingen dienen tot een minimum beperkt te worden en maken onderdeel uit van de nog op te stellen managementrapportage.

De totale beladen reistijd van alle routes op minuten en seconden wordt per maand opgeteld en daarna rekenkundig afgerond op hele minuten.

10.4 Kosten voor veerpont, tolwegen en ontheffingen

Kosten voor veerpont, tolwegen en ontheffingen zijn voor opdrachtnemer en kunnen niet worden gefactureerd.

10.5 Verantwoording en factuur

Binnen 10 werkdagen na afloop van enige maand dient de factuur van de voorafgaande maand bij de AD te zijn ontvangen. Betaling vindt plaats binnen 30 dagen na ontvangst van de factuur onder voorwaarde dat deze correct is bevonden. Bij de factuur is een bijlage gevoegd (Excel) waarop de factuurkosten zijn gespecificeerd. Ter controle van het correct toepassen van het starttarief dient opdrachtnemer tevens het voertuig inzetplan in. De definitieve bijlage wordt na gunning met opdrachtnemer vastgesteld.

Betreft het deelnemers in de route vanuit meerdere gemeenten dan dient uw factuur de bedragen per gemeente weer te geven. De kostenverdeling per gemeenten vindt als volgt plaats:

- Bepaal de totale kosten per route.
- Bepaal de directe reistijd per individuele deelnemer van huisadres naar bestemmingsadres conform de gestelde uitgangspunten (tarief per beladen voertuig uur).
- Sommeer de directe reistijd per individuele deelnemer.
- Deel de routekosten door de sommatie van de directe reistijd ter bepaling van de kosten per beladen minuut.
- Vermenigvuldig de direct reistijd per deelnemer door de kosten per beladen minuut.
- Sommer de kosten per gemeente.

Een voorbeeldberekening is hierna weergegeven.

Voorbeeld	
Routekosten	€ 60,00
Optelsom van rechtstreekse beladen reistijd per deelnemer	150
Kosten per beladen minuut op basis rechtstreekse reistijd	€ 0,40

Rechtstreeks reistijd	Deelnemer	Minuten	Kosten per beladen minuut	Kosten per deelnemer	Kosten gemeente A	Kosten gemeente B	Kosten gemeente C
deelnemer gemeente A	1	40	€ 0,40	€ 16,00	€ 16,00		
deelnemer gemeente A	2	35	€ 0,40	€ 14,00	€ 14,00		
deelnemer gemeente A	3	30	€ 0,40	€ 12,00	€ 12,00		
deelnemer gemeente B	4	25	€ 0,40	€ 10,00		€ 10,00	
deelnemer gemeente C	5	10	€ 0,40	€ 4,00			€ 4,00
deelnemer gemeente C	6	10	€ 0,40	€ 4,00			€ 4,00
Totaal		150		€ 60,00	€ 42,00	€ 10,00	€ 8,00

De facturen dienen in PDF aangeleverd te worden via het emailadres info@vervoersorganisatie.nl waarbij het volgende geldt:

- Per e-mail dient maximaal 1 pdf bestand (bestaande uit een factuur inclusief eventuele bijlage (n)) verzonden te worden
- Het pdf bestand mag niet groter zijn dan 5 MB
- De factuur mag niet eveneens per post verzonden worden.

Facturen moeten voorzien zijn van de volgende gegevens:

- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Eusebiusbuitensingel 53, 6828 HZ Arnhem
- De orderreferenties
- Factuurnummer.

10.6 Indexatie

Jaarlijks per 1 januari wordt het beladen uurtarief geïndexeerd conform de NEA/Panteia index taxivervoer. Voor het starttarief wordt 50% van de index taxivervoer toegepast. Indexering voor het eerst per 1 januari 2021. Binnen twee weken na het bekend worden van de indexatie informeert u hierover de AD schriftelijk. Deze indexering is doorgaans in de maand november bekend.

Prijsaanpassingen dienen uiterlijk op 1 december voorafgaande aan de wijziging aan de AD schriftelijk kenbaar te worden gemaakt door middel van het overleggen van een aangepaste tarievenlijst (afgerond op 2 decimalen). Inhaalslagen op niet doorgevoerde indexeringen worden niet geaccepteerd.

10.7 Accountantscontrole

De opdrachtnemer is verplicht jaarlijks, uiterlijk twee maanden na het einde van een kalenderjaar, een accountantsverklaring af te laten geven door een registeraccountant op de juistheid van de facturen en de

geleverde data en managementinformatie evenals een verklaring van de sluitende administratie en de daaruit voortvloeiende facturen.

- De kosten hiervan zijn voor rekening van de opdrachtnemer.
- De controle dient specifiek betrekking te hebben op de jaaromzet in het kader van het routevervoer. Geconstateerde tekortkomingen die structureel van aard zijn dienen in de verklaring vermeld te worden. De opdrachtnemer moet deze tekortkomingen oplossen. Met nadruk wordt gesteld dat hierbij de boeteregeling toegepast kan worden.

Bij de uitvoering van de controle dient de accountant ten behoeve van het verstrekken van een controleverklaring, vast te stellen dat:

- De gegevens volgens de jaarrapportage en maanddeclaraties zijn geregistreerd in de administratie van de opdrachtnemer en op elkaar aansluiten.
- De maandelijks verstrekte gegevens in schriftelijke en digitale vorm zijn geregistreerd in de administratie van de opdrachtnemer en voor wat betreft de gegevens overeenkomstig de jaarrapportage en maanddeclaraties onderling op elkaar aansluiten.
- De geleverde prestaties worden verantwoord in de periode waarin ze zijn uitgevoerd (juiste afgrenzing).
- De jaarrapportage, declaraties en managementinformatie zijn opgesteld conform de daartoe overeengekomen formats.
- De opdrachtnemer het juiste vergoedingstarief per verreden route in de declaratie heeft toegepast.
- De opdrachtnemer de juiste facturatiegrondslag per verreden route en in de declaratie heeft toegepast.
- De administratieve organisatie en interne controle alsmede de administratie zodanig is ingericht dat alle van belang zijnde vastleggingen (registraties) en bewijsstukken ten behoeve van het uitvoering- en controleproces zichtbaar en controleerbaar zijn vastgelegd.
- Geen facturatie plaatsvindt van routes die niet uitgevoerd zijn.
- De gefactureerde omzet betrekking heeft op het vervoerscontract t.a.v. routevervoer (juiste afgrenzing tussen de diverse contracten die de opdrachtnemer heeft gesloten).
- De routes zonder routegegevens gegevens (zonder gps-data) terecht zijn gefactureerd.
- De statusmeldingen zoals verstrekt overeenkomen met de vanuit het voertuig geleverde statusmelding.

Het accountants- en het controleprotocol worden na gunning in overleg vastgesteld.

11 Klachten

De AD heeft een Klachtenprocedure voor de reizigers van AVAN opgesteld. Deze klachtenprocedure stelt de reiziger in de gelegenheid een klacht over het vervoer van AVAN te melden en is opgesteld om de kwaliteit van de uitvoering te bewaken en te optimaliseren en daardoor beter te kunnen inspelen op de behoefte van de gebruiker van het vervoersysteem. Klachten kunnen telefonisch worden ingediend bij het door de AD ingestelde onafhankelijk klachtenmeldpunt, online via de website van AVAN en middels de in de voertuigen aanwezige klantreactiekaarten.
Klachtafhandeling dient conform de Klachtenprocedure afgehandeld te worden door de opdrachtnemer en (na bezwaar) door de Geschillencommissie AVAN.
De huidige Klachtenprocedure is na te lezen op www.avan-vervoer.nl.

Bij een uiting van ongenoegen door een reiziger verwijst opdrachtnemer te allen tijde door naar het klachtenmeldpunt van AVAN (telefonisch en online) en/of verstrekt de reiziger een klantreactiekaart.
Het is de opdrachtnemer nadrukkelijk niet toegestaan dat hij klachten van reizigers over het uitgevoerde vervoer in opdracht van de AD, op welke wijze dan ook, in eigen beheer aan te nemen.

11.1 Aanname

- Alle klachten komen binnen bij een onafhankelijk klachtenmeldpunt van de AD waar de registratie van de klachten met datum van ontvangst en met een uniek nummer plaatsvindt voor elke klacht.
- Dit meldpunt zet de klachten (digitaal) uit bij de opdrachtnemer die het vervoer waarover de klacht is binnengekomen heeft uitgevoerd.
- De opdrachtnemer is vervolgens verantwoordelijk voor de afhandeling van de klachten.
- De AD bewaakt de voortgang van de klachtenafhandeling.
- Indien gebruikers klachten bij de opdrachtnemer willen indienen, dan dienen zij altijd doorverbonden/ doorverwezen te worden naar het onafhankelijk klachtenmeldpunt van de AD.

11.2 Rol opdrachtnemer bij afhandeling

- Per opdrachtnemer verstrekt de AD twee user ID's voor het digitaal klachtensysteem van de AD.
- Elke klacht wordt door de opdrachtnemer binnen tien werkdagen na ontvangst afgehandeld.
- Beantwoording van een klacht verloopt altijd via het geautomatiseerd digitaal klachtensysteem. De opdrachtnemer reageert dus altijd via het digitaal klachtensysteem van de AD.
- In dringende situaties neemt het klachtenmeldpunt direct contact op met de opdrachtnemer.
- Een klacht dient als gegrond te worden aangemerkt indien de opdrachtnemer, haar personeel en/of (het personeel van) ingezette derden iets heeft gedaan wat ingaat tegen de regels, of heeft nagelaten wat had mogen worden verwacht op grond van de regels die voortkomen uit de hier onderhavige aanbestedingsdocumenten.
- Indien de opdrachtnemer na tien werkdagen na invoerdatum klacht nog geen reactie heeft verstuurd wordt de klacht gegrond-verwijtbaar verklaard, tenzij opdrachtnemer de reden van niet binnen de termijn kunnen reageren schriftelijk aan de AD heeft gecommuniceerd.
- De opdrachtnemer draagt zorg voor de correspondentie richting de indiener van de klacht middels het digitaal klachtensysteem.

- Indien een klacht naar het oordeel van de klager niet goed is afgehandeld, kan een klager zich wenden tot de geschillencommissie, welke door de AD is geformeerd;
- Opdrachtnemer neemt (aantoonbaar voor de AD) maatregelen om herhaling van klachten te voorkomen.
- Bij herhaalde klachten over de uitvoering zal overleg plaatsvinden met de opdrachtnemer over de te nemen maatregelen.
- De procedure voor de klachtafhandeling worden door de AD bepaald en kunnen door de AD worden aangepast.

Bijlagen

A.	Begrippenlijst	
B.	Taakverdeling	(als apart document gepubliceerd)
C.	Bonus/malus regeling	(als apart document gepubliceerd)
D.	Data (Bijlagen D1 t/m D4)	(als apart document gepubliceerd)
E.	Rittenbakken	(als apart document gepubliceerd)
F.	Calamiteitenprotocol RV AVAN	(als apart document gepubliceerd)
G.	Perceelindeling + Plankaders	(als apart document gepubliceerd)
H.	Bestickering AVAN voertuigen en AVAN-badge	(als apart document gepubliceerd)
I.	Rapport Marktconsultatie RHDHV	(als apart document gepubliceerd)

A Begrippenlijst

- AD: de Aanbestedende Dienst
- Agendasoftware: software die zorgt voor een validatie, autorisatie, identificatie en administratieve afhandeling van financiële en reizigers gegevens.
- BVO DRAN: Bedrijfsvoering organisatie doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen.
- Beperkingen in combineren: Mate waarin een reiziger gecombineerd kan/mag worden met andere reizigers(groepen).
- Dataprotocol: protocol die de wijze regelt waarop alle gegevens die te maken hebben met de rituitvoering worden uitgewisseld tussen de AD opdrachtnemer(s).
- Deur-tot-deur vervoer: het vervoeren en begeleiden vanaf en naar de deur van de woning of de deur van het vertrek- of bestemmingsadres. Wanneer het een wooncomplex of flatgebouw betreft dan vormt de centrale ingang van het wooncomplex, i.c. de centrale beneden ingang voor het betreffende huisnummer, de deur.
- Deur-tot-opstapplaats vervoer: vervoer tussen een deur en een opstapplaats.
- Inschrijvingsleidraad: het deel van de aanbestedingsdocumenten waarin de procedure, de geschiktheidscriteria en gunning wordt beschreven (inclusief bijlagen).
- Onderaannemer: een partij die door de opdrachtnemer wordt ingeschakeld om een deel of delen van de opdracht uit te voeren.
- Opdracht: het geheel van werkzaamheden zoals dat beschreven is in de aanbestedingsdocumenten.
- Opdrachtnemer: een partij aan wie de hier onderhavige opdracht gegund is door de AD.
- Reizigersgroep: een groep reizigers of doelgroep met uniforme kenmerken die – al dan niet op basis van indicatie - gebruik maakt van voor hen geschikt vervoer.
- Reiziger: persoon die gebruik mag maken of maakt van het vervoer.
- Reizigerspanel: Panel bestaande uit een vertegenwoordiging van reizigers.
- Reizigersprofiel: Persoonlijk profiel van de reiziger waarin de gemeente NAW-gegevens en specifieke kenmerken van de reiziger vastlegt die relevant zijn voor de uitvoering van het vervoer/ het maken van een verplaatsing.
- Reizigersgroep: Groep van reizigers die op basis van een bepaalde wet- of regelgeving toegang hebben tot vervoer.
- Rolstoelvoertuig: voertuig met maximaal acht zitplaatsen voor reizigers, waarvan minimaal 2 rolstoelplaatsen.
- Statusmelding: uitwisseling van uitvoeringsgegevens vanuit het voertuig naar de taxicentrale de actuele status van een rit aangeeft.
- Stiptheid: de mate waarin de daadwerkelijke rituitvoering van ritten afwijkt van de afgesproken tijdstippen.
- Systeemkenmerken: de spelregels die gelden binnen het vervoersysteem, zoals omrijdtijd, voor aanmeldtijd en marges rondom de gewenste ophaaltijd.
- Taxi/personenauto: voertuig met maximaal drie zitplaatsen voor reizigers, waarbij rekening moet worden gehouden met maximaal twee reizigers op de achterbank.
- Terugbelservice: dienst waarbij de reiziger wordt geïnformeerd over het daadwerkelijke ophaalmoment.

BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’
13-12-2023

Agenderingsverzoek ‘Problemen leerlingenvervoer’ (hervatting)

Initiatiefnemer:	Nathalie Nede - ChristenUnie Noud Roelen - SP
Portefeuillehouder:	M. Van der Wel

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Nede (ChristenUnie), Roelen (SP), Razza (Arnhem Centraal), Schrijvers (VVD), Heemskerk (D66), Noomen (GroenLinks), De Vries (Volt), Van Plateringen (BBA).

Niet aanwezig waren de fracties PvdD, PvdA, FvD, PVV, DENK, CDA.

Verder aanwezig: Marco van der Wel (wethouder), Stephanie Rooijakker (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking
In deze bespreking werd het agenderingsverzoek hervat. Op 29 november 2023 heeft het rondetafelgesprek met betrokkenen plaatsgevonden. In deze bespreking is gestart met het debat met de portefeuillehouder. Beide termijnen zijn afgerond.

Toezeggingen
1. Wethouder Van der Wel zegt toe de raad in het tweede kwartaal van 2024 te informeren over de aanpak leerlingenvervoer.

2. Wethouder van der Wel zegt toe te onderzoeken of het mogelijk is een vertrouwenspersoon in te stellen voor klachten in het leerlingenvervoer en de raad hierover te informeren.

3. Wethouder van der Wel zegt toe schriftelijk terug te komen op de vraag wat de status is van de uitvoering van motie 20M75 ‘’Vervoer voor kinderen die dat echt nodig hebben’’.

Conclusie
De voorzitter heeft aan het einde van de beraadslaging geconcludeerd dat het agenderingsverzoek is afgerond.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

M. Van Munster

Van: Stephanie Rooijakker <stephanie.rooijakker@arnhem.nl>
Verzonden: donderdag 14 december 2023 10:44
Aan: Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>; Fractievolgers Arnhem <fractievolgers@arnhem.nl>
Onderwerp: Beantwoording vraag aanbesteding Avan

Geachte raadsleden,

Na de raadsvergadering van 13 december 2023 inzake agenderingsverzoek “Problemen leerlingenvervoer” is gevraagd naar de planning inzake de huidige aanbesteding.

Op 3 augustus 2023 heeft de raad de in de bijlage bijgevoegde raadsinformatiebrief ontvangen over de ontwikkelingen vervoerscontracten doelgroepenvervoer Avan. Daarin staat o.a. aangegeven:

“Twee vervoerders (perceel Oost en de percelen D, H en I) hebben te kennen gegeven geen gebruik te maken van de eerste verlengingsoptie. Voor beiden was de argumentatie dat door de kosten- en opbrengstenontwikkelingen van de afgelopen jaren er geen sprake meer is van een voor hun sluitende businesscase en dat daardoor van verlenging is afgezien. Voor dat deel van het vervoer waarvoor geen verlenging is overeengekomen, is inmiddels gestart met de voorbereiding van een aanbesteding. De planning is dat de aanbestedingsdocumenten begin oktober a.s. worden gepubliceerd en dat gunning voor het einde van dit jaar kan plaatsvinden. Vanaf 1 augustus 2024 dienen dan de nieuwe vervoerders het vervoer te verzorgen.”

In de stukken staat ook aangegeven dat Perceel H en I betrekking hebben op het gecombineerde routevervoer van de gemeenten Arnhem, Renkum, Rheden, Rozendaal en Doesburg.

De huidige overeenkomsten lopen initieel tot 31 juli 2024. De vervoerders hadden, gelet op de huidige overeenkomst, tot uiterlijk 31 juli 2023 de tijd om aan te geven om de contracten al dan niet te verlengen. De aanbestedingstukken voor de percelen waar geen gebruik werd gemaakt van de verlengingsopties, zijn op 30 september jl. gepubliceerd. Op 16 november verstreek de uiterste inschrijftermijn voor de aanbesteding routevervoer. De voorlopige gunning heeft plaatsgevonden en de verwachting is dat in de eerste helft van januari 2024 definitief gegund kan worden, behoudens kortgedingprocedures. De contracten hebben een looptijd van 10 jaar, te verdelen in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsopties van telkens 2 jaar.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Met vriendelijke groet,

GEMEENTE Arnhem
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Stephanie Rooijakker
Bestuursadviseur WMO
- Doelgroepenvervoer
- Woningaanpassingen

Strategie, Beleid en Regie
Afdeling Zorg & Welzijn

E-mail
stephanie.rooijakker@arnhem.nl
Internet
www.arnhem.nl

Raadsinformatiebrief BVO DRAN doelgroepenvervoer verlengen contracten/aanbesteding

Arnhem, 1 augustus 2023
Onderwerp: ontwikkelingen vervoerscontracten doelgroepenvervoer AVAN

Geachte Raadsleden,

Begin 2020 zijn, na een Europese aanbesteding, met verschillende vervoerders contracten afgesloten ten behoeve van het Avan doelgroepenvervoer. Voor deze contracten was een looptijd afgesproken van in totaal 10 jaren, opgedeeld in een initiële periode van vier jaren en drie verlengingsopties van elk twee jaren. Het gebruik maken van de verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor de expiratiedatum aan de andere partij kenbaar gemaakt dient te worden. De initiële periode voor de vervoerscontracten van de BVO DRAN loopt af op 31 juli 2024. Als gevolg daarvan dient uiterlijk 31 juli 2023 bekend te zijn of er al dan niet gebruik wordt gemaakt van de eerste verlengingsoptie. We willen u graag informeren over het verlengen van de contracten en de op handen zijnde aanbestedingen.

Verlenging contracten en aanbesteding doelgroepenvervoer

De huidige contracten zijn gestart op 1 augustus 2020. Vanwege de coronapandemie bracht de implementatieperiode en de eerste jaren van het contract diverse uitdagingen met zich mee. Mede door inzet van de vervoerders, is het gelukt om als Avan grotendeels de afgesproken kwaliteit te (blijven) leveren. Dit blijkt ook uit de klanttevredenheidsonderzoeken die de afgelopen jaren door onderzoeksbureau Moventem zijn uitgevoerd en waarin structureel minimaal een 7,7 (routevervoer) of boven de 8 (vraagafhankelijk vervoer) werd gescoord voor de algemene tevredenheid. De BVO DRAN heeft dan ook aan alle vervoerders aangegeven graag gebruik te maken van de eerste verlengingsoptie.

Het vervoer binnen de Avan regio wordt onderscheiden in vraagafhankelijk vervoer en routevervoer dat vervolgens is opgedeeld in percelen (logistieke eenheden). Per perceel is met één vervoerder een overeenkomst afgesloten. Enkele vervoerders hebben meerdere percelen. Voor het vraagafhankelijk vervoer is sprake van vier percelen (Zuid, West, Noord en Oost) waarvoor met vier verschillende vervoerders overeenkomsten zijn afgesloten. Het routevervoer kent negen percelen (A t/m I) waarvoor met vijf vervoerders overeenkomsten zijn afgesloten.

Twee vervoerders (perceel Oost en de percelen D, H en I) hebben te kennen gegeven geen gebruik te maken van de eerste verlengingsoptie. Voor beiden was de argumentatie dat door de kosten- en opbrengstenontwikkelingen van de afgelopen jaren er geen sprake meer is van een voor hun sluitende businesscase en dat daardoor van verlenging is afgezien. Voor dat deel van het vervoer waarvoor geen verlenging is overeengekomen, is inmiddels gestart met de voorbereiding van een aanbesteding. De planning is dat de aanbestedingsdocumenten begin oktober a.s. worden gepubliceerd en dat gunning voor het einde van dit jaar kan plaatsvinden. Vanaf 1 augustus 2024 dienen dan de nieuwe vervoerders het vervoer te verzorgen.

Om het huidige voorzieningenniveau en de service richting de reizigers te continueren en om de kaders waarbinnen het vervoer plaatsvindt voor alle Avan reizigers gelijk te houden, is ervoor gekozen om voor de inhoud van de offerte uitvraag (bestek documenten) terug te grijpen naar de eerdere uitvraag waarop de huidige (verlengings) overeenkomsten zijn gebaseerd. Eventuele wijzigingen betreft met name actualisaties.

Vraagafhankelijk vervoer

Vraagafhankelijk vervoer gemeenten Duiven, Westervoort, Zevenaar en Montferland (perceel 4 Oost):
Het vraagafhankelijk vervoer met betrekking tot de gemeenten Duiven, Westervoort, Zevenaar en Montferland vallende onder perceel Oost wordt opnieuw aanbesteed.



Vraagafhankelijk vervoer gemeenten Arnhem, Beuningen, Berg en Dal, Doesburg, Druten, Heumen, Lingewaard, Mook en Middelaar, Nijmegen, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal en Wijchen:
De overeenkomsten voor het vervoer van de overige gemeenten (percelen 1 Zuid, 2 West en 3 Noord) zijn verlengd met twee jaren.

Routevervoer (leerlingenvervoer, dagbesteding en jeugdzorg)

Routevervoer (deels) gemeenten Nijmegen, Berg en Dal Heumen, Mook en Middelaar, Wijchen, Beuningen en Druten (perceel D):

Een deel van het routevervoer met betrekking tot de gemeenten Nijmegen, Berg en Dal, Heumen, Mook en Middelaar, Wijchen, Beuningen en Druten (perceel D) wordt opnieuw aanbesteed. Dit betreft het routevervoer waarbij leerlingen uit deze gemeenten scholen bezoeken die gelegen zijn buiten de gemeente Nijmegen en ten zuidoosten van de spoorlijn Nijmegen-'s-Hertogenbosch. De overeenkomsten voor het routevervoer voor de overige leerlingen van deze gemeenten (percelen A, B en C) zijn verlengd.

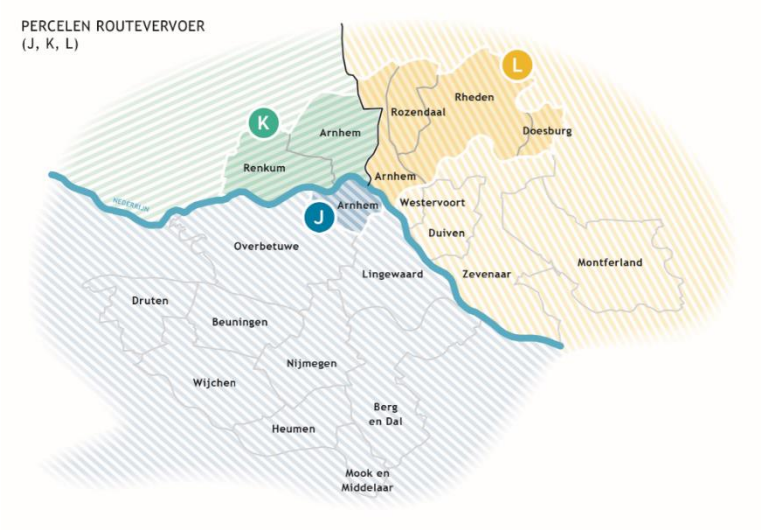


Routevervoer gemeenten Arnhem, Renkum, Rheden, Rozendaal en Doesburg (percelen H en I):

Het routevervoer met betrekking tot de gemeenten Arnhem, Renkum, Rheden, Rozendaal en Doesburg (percelen H en I) wordt opnieuw aanbesteed.



De percelen H en I waren ingedeeld op basis van het huisadres van de leerling. Het vervoer voor beide percelen is in samenhang uitgevoerd, omdat deze waren gegund aan één vervoerder. Deze samenhang heeft geleid tot het efficiënter organiseren van het vervoer, dus tot een kostenreductie. Om deze mate van efficiëntie ook mogelijk te maken in de nieuwe aanbesteding is gekozen voor een herziening van de percelen H en I en deze om te zetten naar de percelen J, K en L. De basis voor deze herziening is in indeling naar locatie van de school of instelling. Reizigers vanuit deze gemeenten die instellingen bezoeken ten zuiden van de Nederrijn zijn ondergebracht in perceel J. Instellingen gelegen ten noorden van de Nederrijn en ten westen van de Eusebiusbuitensingel/Apeldoornseweg/N804 vallen onder perceel K. Liggen instellingen ten noorden van de Nederrijn en ten Oosten van de Eusebiusbuitensingel/Apeldoornseweg/N804 dan betreft dit perceel L.



Routevervoer voor de gemeenten Overbetuwe en Lingewaard (perceel E):

De overeenkomst voor het routevervoer voor de gemeenten Overbetuwe en Lingewaard is verlengd met twee jaren.



Routevervoer voor de gemeenten Duiven, Westervoort, Zevenaar en Montferland (percelen F en G):

De overeenkomsten voor het routevervoer voor de gemeenten Duiven, Westervoort, Zevenaar en Montferland zijn verlengd met twee jaren.



Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

GEHEIM

Titel/onderwerp: # Raadsvoorstel "Voorbereidingsbesluit Rijnpark"

Raadsadviseur: W. Lammers Telefoonnr: 377 2581 Willem.lammers@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Tim Nijs
Portefeuillehouder:	Nermina Kundic Paul Smeulders Cathelijne Bouwkamp	Telefoonnr:	+31631114856
		E-mailadres:	tim.nijs@arnhem.nl
Doel activiteit	Informerend (I) & Meningsvormend (M1)		
Toelichting	**Inhoud** Het college stelt voor om door middel van een voorbereidingsbesluit de bestaande situatie in, en deels om, Rijnpark te bevriezen. Met een voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat dat in de tijd tot vaststelling van de omgevingsplannen activiteiten plaatsvinden die mogelijk strijdig zijn met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid. **Aandachtspunten** - Met een voorbereidingsbesluit wordt een voorbereidingsbescherming beoogd, waarmee activiteiten kunnen worden geweerd die nog op grond van het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn en waarvoor op aanvraag een omgevingsvergunning zou moeten worden verleend. Gedurende de duur van het voorbereidingsbesluit (anderhalf jaar) worden omgevingsvergunningaanvragen in principe aangehouden/geweigerd. Een omgevingsvergunning kan toch worden verleend als de activiteit niet strijdig is met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid. - Het college heeft geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet en artikel 5.1 lid 2, sub b van de Wet open overheid geheimhouding. Dit raadsvoorstel en haar bijlagen worden geheim gehouden om te voorkomen dat er vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit (bouw)plannen in het plangebied worden ingediend, die niet wenselijk zijn in verband met de beoogde ontwikkeling van Rijnpark. De geheimhouding ten aanzien van de collegenota, het raadsvoorstel, het raadsbesluit en alle bijbehorende en onderliggende stukken loopt af op de dag van bekendmaking van het voorbereidingsbesluit. Zie het raadsvoorstel voor meer informatie.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Start en afronding van de informatieve en de meningsvormende (M1) fase en besluit over vervolgbehandeling.		
Spreekrecht publiek	Nee		
Behandeladvies	De vergadering wordt in openbaarheid gestart, maar gezien de wens van het college om het raadsvoorstel in beslotenheid te behandelen, wordt door de voorzitter het voorstel gedaan om in beslotenheid verder te vergaderen. Nadat de deuren zijn gesloten neemt de raadskamer het besluit om de deuren gesloten te houden. Als dat het geval is valt alles wat gezegd of getoond wordt tijdens de besloten vergadering onder geheimhouding. De videoopname kan door ieder lid van de raad op de griffie worden getoond. <u>Informatieve fase</u> Inspraak is niet mogelijk omdat het een besloten vergadering betreft. Er is verder niet voorzien in een technische briefing.		

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

GEHEIM

	Vergaderorde M1 Er wordt in twee termijnen vergaderd. - Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld. - De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij hij of zij antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen. - Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken. Uitkomst van de Meningsvormende (MI) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase Meningsvorming 2, waar deze besproken zullen worden.
Bijlagen	

Raadsvoorstel 'Voorbereidingsbesluit Rijnpark' (GEHEIM)			
Bijlage 'Verbeelding gebied voorbereidingsbesluit met kenmerk NL.IMRO.0202.VBB1041-0301' (GEHEIM)			

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4001076

Onderwerp: **Voorbereidingsbesluit Rijnpark**

Kernboodschap

Om de gebiedsontwikkeling Rijnpark met wonen, werken en voorzieningen mogelijk te maken is het wenselijk om met een voorbereidingsbesluit de bestaande situatie in, en deels om, Rijnpark te bevriezen. Met een voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat in de tijd tot vaststelling van de omgevingsplannen activiteiten plaatsvinden die mogelijk strijdig zijn met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid.

Voorstel

1. Een voorbereidingsbesluit voor werklocatie Rijnpark, een deel van de werklocatie Het Broek en een deel van de werklocatie Nieuwe Haven vast te stellen, overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobject als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 met bijbehorende bestanden, alsmede de daarvan afgeleide analoge verbeelding met kenmerk NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 vast te stellen.
2. Hierbij te bepalen dat het verboden is om het ten tijde van de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit feitelijk bestaande en legaal aanwezige gebruik van de in het voorbereidingsbesluit begrepen gronden en/of bouwwerken te wijzigen.
3. Te bepalen dat dit voorbereidingsbesluit in werking treedt op de dag van bekendmaking.

Inleiding

Op 31 mei 2023 heeft uw gemeenteraad de Startnotitie Rijnpark vastgesteld. Op basis daarvan wordt gewerkt aan de Gebiedsvisie Rijnpark, die binnenkort ter besluitvorming wordt voorgelegd aan uw gemeenteraad. De ontwikkeling van Rijnpark moet juridisch planologisch worden vertaald, in omgevingsplannen. Tot die tijd is het wenselijk om met een voorbereidingsbesluit de bestaande situatie in, en deels om, Rijnpark te bevriezen.

Beoogd effect

Een voorbereidingsbesluit vaststellen om te voorkomen dat in de tijd tot vaststelling van de omgevingsplannen ontwikkelingen plaatsvinden die niet in overeenstemming zijn met de toekomstige ontwikkeling van Rijnpark.

GEHEIM

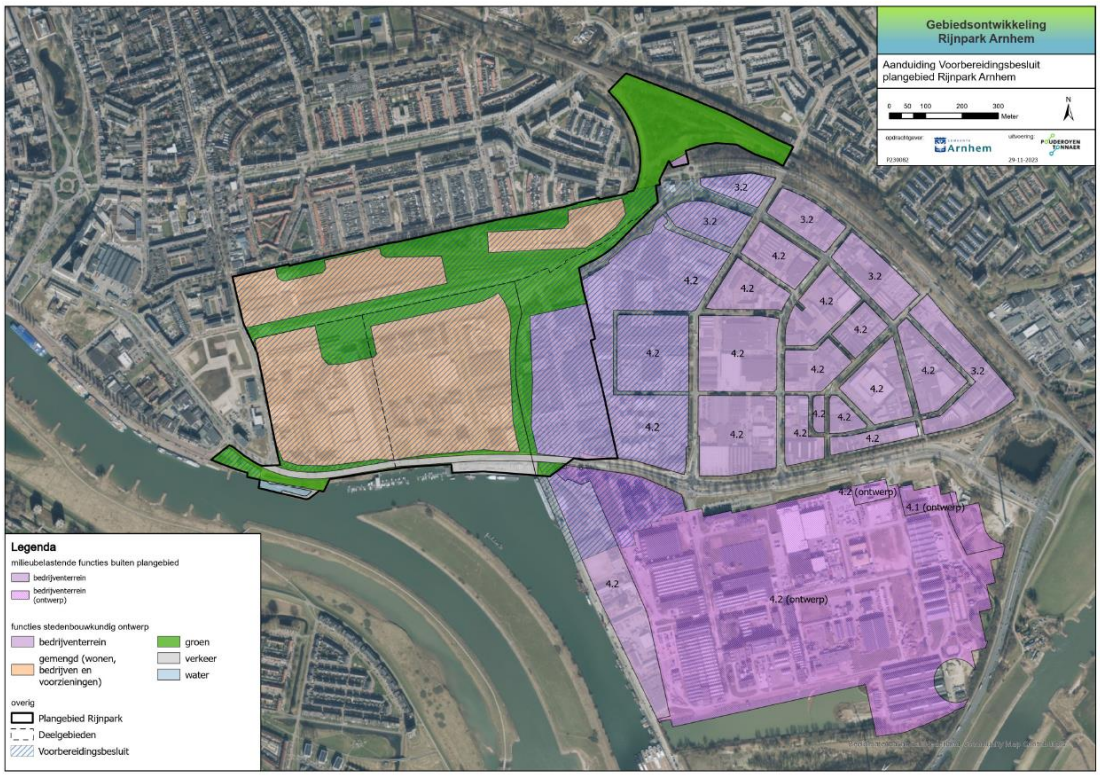
Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Argumenten

1.1	*Met het voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat in de tijd tot vaststelling van de omgevingsplannen activiteiten plaatsvinden die mogelijk strijdig zijn met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid.*

Om de gebiedsontwikkeling Rijnpark met wonen, werken en voorzieningen mogelijk te maken is het wenselijk om met een voorbereidingsbesluit de bestaande situatie in, en deels om, Rijnpark te bevriezen. Met een voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat in de tijd tot vaststelling van de omgevingsplannen activiteiten plaatsvinden die mogelijk strijdig zijn met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid. Met een voorbereidingsbesluit wordt een voorbereidingsbescherming beoogd, waarmee activiteiten kunnen worden geweerd die nog op grond van het geldende bestemmingsplan mogelijk zijn en waarvoor op aanvraag een omgevingsvergunning zou moeten worden verleend. Gedurende de duur van het voorbereidingsbesluit (anderhalf jaar) worden omgevingsvergunningaanvragen in principe aangehouden/geweigerd. Een omgevingsvergunning kan toch worden verleend als de activiteit niet strijdig is met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid.



Er is binnen Rijnpark, Het Broek en Nieuwe Haven nog latente ruimte. Dat wil zeggen dat er planologisch meer ruimte is dan vergund. Met het voorbereidingsbesluit wordt voorkomen dat bedrijven de latente ruimte gaan benutten, waardoor de woningbouwontwikkeling van Rijnpark complexer en duurder zou kunnen worden (in tijd, geld en opgave). Het voorbereidingsbesluit ziet op Rijnpark en deels op de bedrijvigheid in Het Broek, Nieuwe

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

	Haven en IPKW, voor zover de bedrijvigheid in die gebieden binnen een contour van 300 meter ligt vanaf de voorziene woningen in Rijnpark. De 300 meter is afgeleid van de indicatieve richtafstanden bij milieuzonering bij een maximale planologische toegestane milieucategorie van 4.2 in die gebieden.
2.1	*Met het voorbereidingsbesluit wordt de bestaande situatie bevroren; bedrijven kunnen hun huidige bedrijfsactiviteiten gewoon voortzetten.*
	Bedrijven kunnen hun huidige bedrijfsactiviteiten gewoon voorzetten, maar uitbreiden kan niet zomaar. Gedurende de duur van het voorbereidingsbesluit (anderhalf jaar) worden omgevingsvergunningaanvragen in principe aangehouden/geweigerd. Een omgevingsvergunning kan toch worden verleend als de activiteit niet strijdig is met de ontwikkeling van Rijnpark en de omgevingsplannen die daarvoor worden voorbereid. We zullen een omgevingsvergunning uiteraard ook gaan verlenen als die niet in strijd is met de ontwikkeling van Rijnpark.
2.2	De meeste bedrijven houden perspectief voor uitbreiding van bedrijfsactiviteiten.
	Bij het nemen van het voorbereidingsbesluit hebben we een zorgvuldige belangenafweging gemaakt tussen de belangen van de gebiedsontwikkeling en de belangen van de bedrijven die erdoor worden geraakt. Het besluit kan immers impact op betrokkenen hebben (zie kanttekening 1.1). Het overgrote deel van de bedrijven buiten Rijnpark die tot 200 meter afstand van de dichtstbijzijnde woning uit de gebiedsvisie Rijnpark liggen, vallen in milieucategorie 2. Deze bedrijven hebben en houden, op basis van huidige inzichten, een indicatieve ontwikkelruimte voor uitbreiding van bedrijfsactiviteiten tot milieucategorie 3.2 en 4.1. Dit wordt per geval getoetst. Zolang nieuwe bedrijfsactiviteiten de ontwikkeling van Rijnpark niet raken, zal toestemming gegeven worden aan uitbreiding van activiteiten. Voor bedrijven die op een afstand van meer dan 200 meter van de dichtstbijzijnde woning uit de gebiedsvisie Rijnpark liggen, is de impact van het voorbereidingsbesluit kleiner. Op basis van huidige inzichten kan er alleen bij uitbreiding van de bedrijfsactiviteiten in milieucategorie 4.2 of hoger een beperking optreden. Bijvoorbeeld wanneer de hoogste richtafstand (mede) wordt bepaald door het aspect 'gevaar'. Dit wordt per geval getoetst. Zolang nieuwe bedrijfsactiviteiten de ontwikkeling van Rijnpark niet raken, zal toestemming gegeven worden aan uitbreiding van activiteiten.

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Het besluit heeft impact op de betrokken bedrijven en de werklocaties Rijnpark, Het Broek en de Nieuwe Haven.* We zijn ons ervan bewust dat de meeste betrokken bedrijven en grondeigenaren zich overvallen zullen voelen door het voorbereidingsbesluit. Het kan gepaard gaan met onzekerheid over de consequenties en de toekomst. De bedrijven in Rijnpark weten dat het

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

gebied zal worden ontwikkeld tot woonwerkgebied; voor hen wordt deze ontwikkeling concreter door het besluit. De bedrijven op Het Broek en de Nieuwe Haven zullen voor het eerst merken dat de ontwikkelingen in Rijnpark invloed hebben op delen van de omliggende werklocaties. De gemeente is samen met de ondernemers op Het Broek en de Nieuwe Haven, bezig met het opstellen van ambitiedocumenten en ontwikkeltrajecten.

Er kan een verschil zijn tussen de ervaren impact en de feitelijke impact van het besluit. We proberen oog te hebben voor het eerste en zo helder mogelijk te communiceren over het tweede. De feitelijke impact is voor de meeste bedrijven (vooralsnog) beperkt, omdat hun bedrijfsactiviteiten vallen onder lagere milieucategorieën en we ernaar streven zo hoog mogelijke milieucategorieën te behouden. Dit geeft met name voor Het Broek en de Nieuwe Haven duidelijkheid over de toekomstige mogelijkheden. De afwaardering van de milieucategorieën is dusdanig beperkt dat dit geen substantiële invloed heeft op de ambities van Het Broek en de Nieuwe Haven.

1.2 *De beschermende werking van het voorbereidingsbesluit vervalt indien niet binnen anderhalf jaar na de vaststelling van het voorbereidingsbesluit een vastgestelde wijziging van het omgevingsplan gepubliceerd wordt.*

Op 1-1-2024 treedt de Omgevingswet (Ow) in werking. Dit is binnen de werkingstermijn van het voorbereidingsbesluit. Het voorbereidingsbesluit gaat na de inwerkingtreding van de Ow onderdeel uitmaken van het tijdelijk deel van het Omgevingsplan. Het op grond van de Wet ruimtelijke ordening genomen voorbereidingsbesluit gaat dan gelden als een voorbereidingsbesluit als bedoeld in de Ow (artikel 4.14 lid 4). In dat geval loopt de termijn (van 1,5 jaar) vanaf het moment van inwerkingtreding van de Ow (zie artikel 4.103, tweede lid van de Invoeringswet Ow). Dit betekent dat het voorbereidingsbesluit dan geldt tot en met 31 juli 2025.

Participatie

Vanwege de aard en het doel van een voorbereidingsbesluit en de bij het voorbereidingsbesluit betrokken belangen van de gemeente is verdere communicatie vóór besluitvorming niet mogelijk; de raadsbehandeling en -besluitvorming zal in beslotenheid plaatsvinden.

Financiën

De kosten voor het voorbereidingsbesluit en het opstellen van het nieuwe omgevingsplan bestaan uit capaciteitskosten van de eigen medewerkers. De kosten worden gedekt uit de exploitatie van Rijnpark.

Uitvoering

Zoals bepaald in het raadsbesluit treedt het voorbereidingsbesluit in werking op de dag van bekendmaking. Publicatie van het voorbereidingsbesluit op Overheid.nl vindt zo spoedig mogelijk na vaststelling plaats.

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Communicatie

Het college heeft de geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet en artikel 5.1 lid 2, sub b van de Wet open overheid geheimhouding. Dit raadsvoorstel en haar bijlagen worden geheim gehouden om te voorkomen dat er vóór het tijdstip van inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit (bouw)plannen in het plangebied worden ingediend, die niet wenselijk zijn in verband met de beoogde ontwikkeling van Rijnpark. De geheimhouding ten aanzien van de collegenota, het raadsvoorstel, het raadsbesluit en alle bijbehorende en onderliggende stukken loopt af op de dag van bekendmaking van het voorbereidingsbesluit.

In een groot deel van het gebied waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is, is begin 2023 de Wet voorkeursrecht Gemeenten (WvG) gevestigd. De meeste bedrijven en grondeigenaren die door dit besluit werden geraakt, hebben – los van de impact voor hen – de zorgvuldige en persoonlijke communicatie gewaardeerd. Hoewel de WvG een wezenlijk ander middel is dan het voorbereidingsbesluit, hebben we een vergelijkbaar communicatietraject vormgegeven.

Na vaststelling door de raad zal het voorbereidingsbesluit worden gepubliceerd op Overheid.nl en ter inzage worden gelegd (Stadskantoor).

Nadat het raadsbesluit is genomen, worden de betrokken partijen als volgt geïnformeerd:
- Eigenaren, huurders en beperkt zakelijk gerechtigden ontvangen een brief waarin zij over het besluit worden geïnformeerd . Bij de brief wordt een bijlage met een vraag en antwoord (Q&A) gevoegd.
- We hebben op de website van de gemeente een projectpagina 'Rijnpark' ingericht met informatie over het voorbereidingsbesluit en een e-mailadres en telefoonnummer beschikbaar gesteld voor vragen.
- Ook de Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen (StAB) wordt geïnformeerd over het besluit.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad
– Verbeelding gebied voorbereidingsbesluit met kenmerk NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 (geheim)

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4001076

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 december 2023, nummer: 4001076;

gelet op artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. Een voorbereidingsbesluit voor werklocatie Rijnpark, een deel van de werklocatie Het Broek en een deel van de werklocatie Nieuwe Haven vast te stellen, overeenkomstig de geometrisch bepaalde planobject als vervat in het GML-bestand NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 met bijbehorende bestanden, alsmede de daarvan afgeleide analoge verbeelding met kenmerk NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 vast te stellen.
2. Hierbij te bepalen dat het verboden is om het ten tijde van de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit feitelijk bestaande en legaal aanwezige gebruik van de in het voorbereidingsbesluit begrepen gronden en/of bouwwerken te wijzigen.
3. Te bepalen dat dit voorbereidingsbesluit in werking treedt op de dag van bekendmaking.

De griffier, De voorzitter,

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

gebied(en) waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is

GEHEIM

VOORBEREIDINGSBESLUIT RIJNPARK
NL.IMRO.0202.VBB1041-0301

2023-RO-00041

	gewijzigd	datum
a		
b		
c		
d		
e		

formaat	getekend	gezien	datum	schaal
A1	PvD		23-11-2023	1:2000

© Nadruk verboden

Strategie, Beleid en Regie, beleidsdomein Fysiek
Eusebiusbuitensingel 53, Postbus 9029, 6800 EL ARNHEM
Tel.: 0800-1809, www.arnhem.nl

GEMEENTE Arnhem

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Voorbereidingsbesluit Rijnpark

13 december 2023

Gemeente Arnhem

Inhoud

- Voorbereidingsbesluit
- Impact besluit:
  - bedrijven op Rijnpark
  - bedrijven op <200 meter
  - bedrijven op <300 meter

Disclaimer: informatie is op basis van huidige inzichten en wet- en regelgeving en betreft een inschatting.

Voorbereidingsbesluit

- Aankondiging van de raad dat er een nieuw bestemmingsplan wordt voorbereid
- Voorkomen van uitbreiding of nieuwe bedrijfsactiviteiten die belemmerend werken op ontwikkeling Rijnpark
- Bevriezen huidige bedrijfsactiviteiten, huidige activiteiten kunnen gewoon blijven bestaan

Impact besluit op bedrijven Rijnpark

Contouren
gebiedsvisie



Mix wonen en werken
(bedrijvigheid die mengbaar is met wonen)

Uitzondering:
Bufferzone oostkant Rijnpark, blijft bedrijventerrein, gaat naar categorie 3.1 / 3.2.

Impact besluit op bedrijven <200 meter

Het Broek



12 bedrijven
(1 bouwkavel, 1 nuts, 3 erfpacht)

Alle bedrijven in milieucategorie 2
Bestemmingsplan: 4.2 → 4.1 en 3.2

Impact besluit op bedrijven <200 meter

Nieuwe Haven

7 bedrijven



Alle bedrijven in milieucategorie 2

Bestemmingsplan: 4.2 → 4.1

Arnhem GEMEENTE

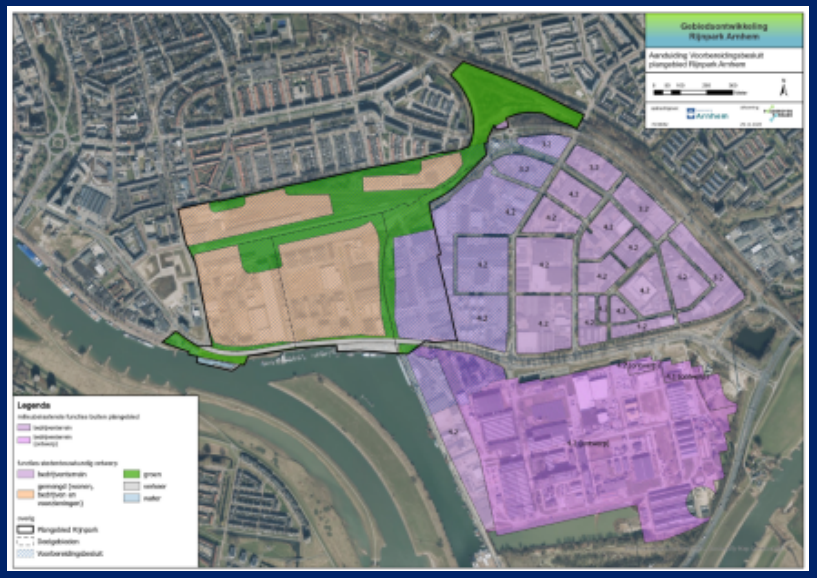
Impact besluit op bedrijven <300 meter

Het Broek

Ca. 40 bedrijven

Nieuwe Haven / IPKW

Ca. 20 bedrijven

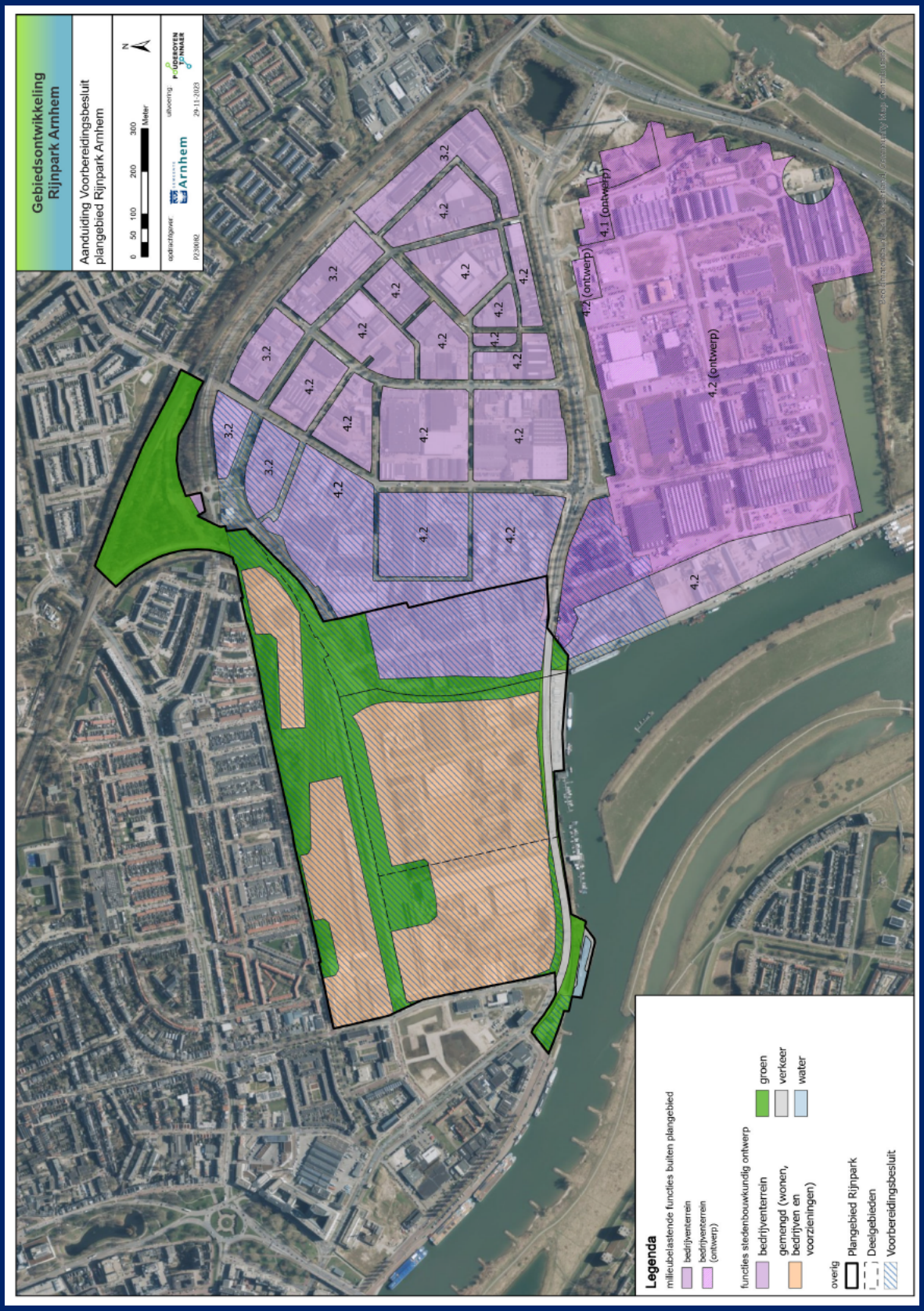


Alleen beperkingen op onderdeel ‘gevaar’ omdat daarvoor 300 meter afstand uitgangspunt is.

Bedrijven in hogere milieu categorieën

Arnhem GEMEENTE

GEMEENTE Arnhem




GEHEIM
gebiedsgrens waarop het voorbereidingsbesluit van toepassing is
2023-HB-00041
VOORBEREIDINGSBESLUIT RUNPARK
NLIMRO.0202.VBBRUH-0001
schaal A1
gekeurd PvD
getekend
datum 22-11-2023
schaal 1:2000
Gemeente Arnhem
Stadsregie, Beleid en Regie, Beleidszaken Fysiek
Utrechtseweg 83, Postbus 9033, 6800 EL ARNHEM
Tel: 14 0900-1515, www.arnhem.nl

GEHEIM

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

BEHANDELRESULTAAT

GEMEENTE Arnhem

22.00 – 23.15 : Besloten vergadering van 13 december 2023

Raadsvoorstel: “Voorbereidingsbesluit Rijnpark”

Zaaknummer:	
Portefeuillehouder:	P. Smeulders, N. Kundic

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Brandts, Loor (als voorzitter) (D66), Neutkens (Volt), Prinssen (GroenLinks), Van der Laak (Arnhem Centraal), Van den Broek (CDA), Malda (CU), Visser (PvdA), Usta (DENK) en De Groot (PvdD).

De fracties van BBA, PVV, FvD en SP zijn niet aanwezig.

Verder zijn aanwezig:
College: P. Smeulders, N. Kundic
Ambtelijk: Kirsten van Rijen, Tim Nijs, Paul van Hoof, Cyntha van Gorp, Pim Elshof
Griffie: Jozef Kersten, Willem Lammers

Bespreking
Nadat de noodzakelijke stappen zijn genomen om tot beslotenheid over te gaan, is gestart met een technische, ambtelijke presentatie door Van Rijen, inclusief beantwoording van technische vragen. Vervolgens is gestart met de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel. Hierin zijn in één termijn vragen gesteld aan het college en beantwoord door het college.

Conclusie
De meningsvormende bespreking is afgerond en het raadsvoorstel kan worden doorgeleid naar besluitvorming.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

M. Loor

Openbaar gemaakt op 21-dec-2023

Gemeente Arnhem

GEMEENTEBLAD

Officiële uitgave van de gemeente Arnhem

Nr. 541863

21 december 2023

Voorbereidingsbesluit Rijnpark

Burgemeester en wethouders maken overeenkomstig het bepaalde in artikel 3.7 van de Wet ruimtelijke ordening bekend dat op 21 december 2023 in werking is getreden het voorbereidingsbesluit **Rijnpark,** landelijk bekend onder het besluit-identificatienummer NL.IMRO.0202.VBB1041-0301 zoals besloten in de vergadering van de gemeenteraad van 20 december 2023.

Het voorbereidingsbesluit betreft de werklocatie Rijnpark, een deel van de werklocatie Het Broek en een deel van de werklocatie Nieuwe Haven, zoals weergegeven op de bij dit besluit behorende verbeelding met nummer NL.IMRO.0202.VBB1041-0301. Het besluit en de bijbehorende verbeelding liggen vanaf 21 december 2023 ter inzage op het Stadskantoor van de gemeente Arnhem aan de Eusebiusbuitensingel 53 (bij de receptie).

De interactieve digitale verbeelding van het besluit is te raadplegen op het webadres:

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planidn=NL.IMRO.0202.VBB1041-0301

De digitale bestanden die gezamenlijk het juridisch geldende voorbereidingsbesluit vormen zijn te vinden op het webadres:

https://www.ruimtelijkeplannen.nl/documents/NL.IMRO.0202.VBB1041-0301/

Voorts heeft de raad bij het nemen van het voorbereidingsbesluit bepaald dat het verboden is om het ten tijde van de inwerkingtreding van het voorbereidingsbesluit feitelijk bestaande en legaal aanwezige gebruik van de in het voorbereidingsbesluit begrepen gronden en/of bouwwerken te wijzigen.

Tegen het besluit staat geen bezwaar of beroep open.

Titel/onderwerp: # Raadsvoorstel "Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid"

Raadsadviseur: W. Lammers Telefoonnr: 377 2581 Willem.lammers@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Patricia Twente
Portefeuillehouder:	Cathelijne Bouwkamp	Telefoonnr:	+31639571221
		E-mailadres:	patricia.twente@arnhem.nl
Doel activiteit	Vervolg meningsvormend (M1)		
Toelichting	**Inhoud** Met deze gebiedsvisie wordt een gebiedsontwikkeling voorgesteld naast het station Arnhem Zuid. Die bestaat uit de bouw van 150 nieuwe woningen, het verbeteren van het bestaande wijkpark en het aanpakken van het stationsplein (meer fietsenstallingen, groener en veiliger plein). **Aandachtspunten** - Van de 150 nieuwe woningen is 50% sociale huur, 20% betaalbare woningen en 30% vrije sector woningen. - Daarnaast ten minste 400 m2 kantoren/maatschappelijke ruimte. In een volgende fase wordt onderzocht om voor maximaal 6500m2 kantoren en uitbreiding Park & Ride ten noorden van de Metamorfoseallee mogelijk te maken. - Lagere parkeernormen vanwege dichtnabijheid van Station Arnhem Zuid. - Provincie cofinanciert voor € 2 mln voor het uitwerken van de mobiliteitshub. Voorwaarden hiervoor is dat Arnhem zelf ook € 2 mln. euro bijlegt. Daarvoor is op dit moment nog maar € 1,5 mln. gereserveerd. Arnhem komt dus nog € 0,5 mln. hiervoor te kort. - De gronden voor de woningbouwontwikkeling en de kantoren/maatschappelijke ruimte zijn in volledig eigendom van de gemeente. Daarom dient de gemeente een grondexploitatie te voeren. Deze kent een sluitend financieel resultaat. - Vaststelling dient in 2023 plaats te vinden: als de grondexploitatie en bijbehorende begrotingswijziging niet in 2023 worden vastgesteld, is er geen dekking voor de gemeentelijke plan- en advieskosten gemaakt in 2023. Tevens leidt vaststelling in 2024 tot kosten die nu niet gemaakt hoeven te worden vanwege het opstellen van een nieuwe begrotingswijziging. Zie het raadsvoorstel voor meer informatie.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Afronding van de meningsvormende (M1) fase en besluit over vervolgbehandeling.		
Spreekrecht publiek	Nee		
Behandeladvies	<u>Vergaderorde M1</u> De M1 is gestart op 6 december 2023. Vanwege de tijd is de M1 op die avond niet afgerond. De eerste termijn aan de zijde van de raad is klaar, maar de eerste termijn aan de zijde van het college nog niet. Daarom wordt de volgende orde voorgesteld: - Afronding eerste termijn aan de zijde van het college; - Tweede termijn aan de zijde van de raadskamer voor het stellen van nieuwe politieke vragen of voor onderling debat; - Tweede termijn aan de zijde van het college voor de beantwoording van nieuwe vragen. - Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken. Uitkomst van de Meningsvormende (MI) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase		

	2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase Meningsvorming 2, waar deze besproken zullen worden.			
Bijlagen				

Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid'			
Bijlage 1 - Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid			
Bijlage 2 - Bijlagen gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid			
Bijlage 3 - Grondexploitatie Station-Zuid-Laarkwartier (geheim)			
Bijlage 4 - Begrotingswijziging Station-Zuid-Laarkwartier nr. 23-017			
Bijlage 5 - Omgevingsdossier			

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 3932125

Onderwerp: Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid

Kernboodschap

Naast het Station Arnhem – Zuid is plek voor de bouw van 150 nieuwe woningen waarvan 50% sociale huurwoningen, 20% betaalbare woningen en 30% vrije sector woningen. Het bestaande wijkpark wordt samen met de bewoners verbeterd met meer plek voor ontmoeten en behoud van het bestaande groen. Ook het stationsplein wordt aangepakt: de fietsenstallingen worden verdubbeld en het plein wordt groener en veiliger. In de gebiedsvisie zijn de uitgangspunten uitgewerkt, deze visie kan nu door de gemeenteraad vastgesteld worden.

Voorstel

1. De gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid vast te stellen
2. De grondexploitatie Station-Zuid – Laarkwartier vast te stellen.
3. De grondexploitatie in de begroting te verwerken via begrotingswijziging nr. 23-017

Inleiding

Het stationsgebied van Arnhem-Zuid is in de Omgevingsvisie aangewezen als één van de stedelijke knooppunten waar we willen verdichten en willen groeien naar een aantrekkelijk en levendig stationsgebied. Hier wordt in hoge dichtheid gewoond en gewerkt en alle vervoersstromen sluiten goed op elkaar aan (visie “Hubs made in [Arnhem]”). Daarmee leveren we een belangrijke bijdrage aan het verduurzamen van de mobiliteit in de regio en de woningbouwtaakstelling in de stad. De combinatie van nieuwe huisvesting nabij knooppunten

GEMEENTE Arnhem

(openbaar vervoer en voorzieningen) vormt een kans voor doorstroming en wooncarrière in eigen wijk en om een lagere parkeernorm toe te passen.

Met deze ontwikkeling zetten we daarnaast in op het stevig verbinden van de groenblauwe structuur tussen noord en zuid (ambitie groenblauwe lijn uit het Groenplan). We zetten in op een natuur inclusief woongebied, wijkpark en stationsplein. We vergroten de landschappelijke- en natuurwaarden en recreatieve mogelijkheden voor de buurt. Gelijktijdig met deze ontwikkeling stellen we een groot deel van de bestaande parkzone veilig door de huidige bestemming Handel en Nijverheid om te zetten in bestemming Park/Landschap.

Grofweg bestaat de gebiedsvisie Station-Zuid uit 3 elementen:

- Stationsplein: herinrichten en vergroenen stationsplein, uitbreiden fietsparkeren en verbeteren veiligheid.
- Park: bestemming Handel en Nijverheid omzetten naar bestemming Park/Landschap en park aantrekkelijker inrichten voor mens en dier.
- Gebiedsontwikkeling: 1e fase: realisatie 150 woningen en ten minste 400 m2 kantoren / maatschappelijke ruimte. Fase 2: onderzoek de mogelijkheid voor maximaal6500 m2 kantoren en uitbreiding Park & Ride ten noorden van de Metamorfoseallee.

Op 29 juni 2021 heeft het college de richtinggevende uitgangspunten vastgesteld en is de raad hierover geïnformeerd.

Beoogd effect

De realisatie van een nieuwe woonbuurt met circa 150 woningen nabij het station en waarbij men kan overstappen op allerlei vormen van duurzame mobiliteit (stadsrandhub) Het gebied krijgt een aantrekkelijke en klimaatbestendige openbare ruimte en biedt plaats aan sociale huur, betaalbare koop en de vrije sector. Een groot deel van het gebied dat nu gebruik wordt als park wordt door de voorgestelde bestemmingsplan wijziging veiliggesteld voor de toekomst en aantrekkelijker ingericht.

Door het vaststellen van de grondexploitatie Station-Zuid – Laarkwartier, die onderdeel is van de gebiedsvisie, wordt de uitvoering van de 1e fase gebiedsontwikkeling financieel mogelijk gemaakt.

Argumenten

1.1	*Gebiedsontwikkeling Station Arnhem Zuid is een uitgelezen kans voor het realiseren van de Arnhemse woonambities*
	De locatie bij Station Arnhem Zuid is een binnenstedelijke ontwikkellocatie nabij openbaar vervoersmogelijkheden. Het biedt een unieke kans om nieuwe, hoogwaardige, duurzame en natuurinclusieve stedelijkheid aan Arnhem toe te voegen. Arnhem kent een grote druk op de woningmarkt. In het Plan van Aanpak Woningbouwontwikkeling is een marsroute bepaald over hoe we zullen komen tot extra woningbouw en tot de versnelling van woningbouwprojecten. Met gemeenten in de regio, de provincie en het Rijk is een Woondeal 2.0 afgesloten. Deze ontwikkeling sluit aan bij de Woondeal 2.0 en wordt er een extra ambitie van 50% i.p.v. 30% sociale huur gerealiseerd. Het woonbehoefteonderzoek dat in 2019 is uitgevoerd, laat zien dat er in de huursegmenten een grote behoefte bestaat aan gestapelde woningbouw. Over de linie halen we niet de noodzakelijke aantallen om naar (woon)behoefte te bouwen en onze beleidsambities te realiseren (minimaal 30% over de projecten heen). Bij deze ontwikkeling hebben we als gemeente een eigen grondpositie en kunnen we de regie zelf nemen. De dichtst aangrenzende wijken kennen allemaal minder dan 50% sociale huur (Schuytgraaf 30%, Elderveld 46% en De Laar 31%) waardoor het college het verantwoord vindt om op deze locatie 50% sociale woningbouw toe te voegen. In het Plan van Aanpak is opgenomen dat een sociale corporatiewoning gerealiseerd dient te worden met corporaties als premium partner. Voor deze locatie is gekozen voor de realisatie van 50% sociale huur, 20% betaalbare woningen en 30% vrije sector woningen. Portaal is inmiddels aangesloten om voldoende sociale huurwoningen te laten ontwikkelen door een van de grote Arnhemse woningcorporaties (als premium partner).

	Het is van belang dat bij de woningen en bij de openbare ruimte rekening wordt gehouden met levensloopbestendigheid en inclusieve buitenruimte. Om aansluiting te zoeken bij de omgeving, is de mix afgestemd op doorstroming vanuit aanliggende buurten.
1.2.	*Gezien de ligging van het projectgebied wordt er een lagere parkeernorm toegepast.*
	Nieuwe woningen en kantoren realiseren we zo veel mogelijk op plekken die goed bereikbaar zijn met het openbaar vervoer en waar de voorzieningen zijn, zoals bij Station Arnhem Zuid. Op deze plek zal de auto minder worden gebruikt en profiteren mensen optimaal van het aanwezige openbare vervoer. Gezien de ligging van het projectgebied naast het station Arnhem Zuid en het uitgangspunt van een autoluwe woonomgeving wordt autogebruik niet gestimuleerd. Er wordt deelmobiliteit toegepast en er komen hoogwaardige fietsstallingplaatsen (waarvan een deel in het openbaar gebied). Voor dit gebied wordt aangesloten bij de Omgevingsvisie waarbij de parkeernorm bij nieuwbouw tot een minimum wordt beperkt en de schaarse ruimte gebruikt kan worden voor andere functies. Voorwaardelijk voor het nog verder verlagen van de parkeernorm is het reguleren van bestaand gebied zodat de bestaande bewoners in de directe omgeving de auto nog kunnen parkeren. Daarom wordt voor de woningen uitgegaan van een lagere parkeernorm dan de huidige Arnhemse norm anticiperend op de Omgevingsvisie en het Duurzaam Mobiliteitsplan.
1.3	*De gebiedsvisie draagt bij aan oplossen van problemen station Arnhem Zuid*
	Bij Station Arnhem Zuid is momenteel een tekort aan fietsenstallingen. Tevens wordt de locatie als stenig en onveilig ervaren. Door de herinrichting van het stationsplein wordt het totaal aantal fietsparkeerplaatsen verdubbeld (van 600 naar 1200 plekken) en het plein wordt vergroend en aantrekkelijker ingericht. Met het toevoegen van woningen neemt de sociale veiligheid toe en wordt het stationsplein een levendigere plek.
1.4	*De ontwikkeling voldoet aan grote behoefte in de wijk aan groen.*
	De huidige bestemming van de groenzone langs het spoor is Handel en Nijverheid. Voor het toekomstige wijkpark wordt deze bestemming gewijzigd in Park/Landschap, hiermee is de toekomst van het wijkpark geborgd.

	De Arnhemse ambitie voor wat betreft wonen is om een goede, betaalbare en duurzame woning te bieden aan iedere inwoner van de stad, in een gezonde en prettige woonomgeving. Door het inzetten van geconcentreerde verdichting en het borgen van het wijkpark, wordt naast het leveren van een bijdrage aan het oplopende woningtekort tegelijkertijd ook de leefbaarheid versterkt en het bestaande wijkgroen behouden en verbetert.
1.5	*Met het ontwikkelen van een stadsrandhub ontvangen we Provinciale cofinanciering.*
	De visie “Hubs made in [Arnhem]” is in juni 2023 vastgesteld (collegebesluit). In deze visie zijn de potentiële transferia: Gelredome, Station Arnhem Zuid, IPKW en Waterberg verder uitgewerkt. De provincie draagt maximaal €2 mln bij aan station Arnhem Zuid vanuit het provinciaal HUB-fonds mits de gemeente eveneens € 2 mln. investeert. De subsidie voor € 2 mln. is 16 oktober 2023 door de provincie toegekend. Momenteel is € 1,5 mln. beschikbaar vanuit gemeentelijk mobiliteitsprogramma. Het momenteel beschikbare budget van € 3 mln (incl subsidie) is dekkend voor de aanpassingen op het stationsplein (uitbreiden fietsenstalling, vergroenen en vergroten veiligheid) Het extra miljoen wordt ingezet voor de aanpassing van de langzaam verkeersverbinding aan de Schuytgraaf zijde. Deze aanpassing staat voor een later moment gepland en kan door deze bijdrage, bij het vinden van resterende middelen, meegenomen worden in dit project. Indien de €500.000 cofinanciering niet gevonden wordt. is het budget van € 3 mln voor het stationsplein kaderstellend en wordt de verbinding aan de Schuytgraaf zijde op een later moment aangepast.
1.6	*Het realiseren van een groene en recreatieve verbinding draagt bij aan de ambitie om robuuste groenstructuren beter met elkaar te verbinden en zodoende de biodiversiteit te behouden en te versterken (ambitie Groenplan).*
	Het stationsplein maakt straks deel uit van een aantrekkelijke recreatieve noord-zuid route parallel aan het spoor en de wijken Elderveld en De Laar. Vanwege het belang van deze doorgaande groene lijn zal ook de gebiedsontwikkeling nadrukkelijk als opgave meekrijgen om natuurinclusief en klimaatadaptief te ontwerpen en te realiseren. De gebouwen maken straks deel uit van de groenblauwe lijn en zullen een stepping stone worden voor de natuur.
2.1	*De grondexploitatie kent een sluitend resultaat.*

	De gemeente Arnhem heeft de gronden met betrekking tot de woningbouwontwikkeling van 150 woningen en 400m2 kantoren/maatschappelijke ruimte volledig in eigendom. Voor de ontwikkeling van deze locatie dient de gemeente een grondexploitatie te voeren. Hierin zijn opgenomen: de kosten voor het bouwrijp maken van de grond, de gemeentelijke plankosten en overige kosten. Deze kosten worden gedekt door de opbrengst van de gronduitgifte. Deze grondexploitatie wordt ingezet ten behoeve van de woningbouwontwikkeling inclusief de herinrichting van de direct omliggende openbare ruimte en afboeken van het strategische bezit ten behoeve van het wijkpark. De grondexploitatie ziet niet toe op de ontwikkeling van de elementen stationsplein en ‘park’ van de gebiedsvisie. De grondexploitatie kent een sluitend financieel resultaat. Het verlagen van de parkeernorm heeft een positief effect op het resultaat van de grondexploitatie.
2.2	*De grondexploitatie wordt onder geheimhouding voorgelegd aan de raad.*
	Het college heeft de grondexploitatie onder geheimhouding voorgelegd aan de raad op basis van artikel 87, lid 2, van de Gemeentewet. De grondexploitatie wordt geheim gehouden om mogelijke financiële benadeling bij openbaarmaking te voorkomen (art. 5.1, tweede lid, onder b, van de Woo (financieel belang gemeente).De geheimhouding is voor onbepaalde tijd.
3.1	*Een begrotingswijziging is in 2023 noodzakelijk*
	Als de grondexploitatie en bijbehorende begrotingswijziging niet in 2023 worden vastgesteld, is er geen dekking voor de gemeentelijke plan- en advieskosten gemaakt in 2023. Tevens leidt vaststelling in 2024 tot kosten die nu niet gemaakt hoeven te worden vanwege het opstellen van een nieuwe begrotingswijziging. Zie verder paragraaf Financiën en bijlage.

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Voor het opstellen van de gebiedsvisie is niet met een startnotitie gewerkt.*

	Het betreft een ontwikkeling van >50 woningen en normaliter zou dit voorafgaan met een startnotitie. Deze ontwikkeling is al in 2021 gestart toen we nog niet werkten met startnotities. Het college van B&W heeft voor deze locatie in april 2021 de richtinggevende uitgangspunten vastgesteld en de raad geïnformeerd middels een raadsbrief. In de gebiedsvisie is de leidraad van de startnotitie verwerkt en de gebiedsvisie is tot stand gekomen op basis van een intensief participatieproces met de omgeving. Info over dat traject is te vinden op www.arnhem.nl/stationzuid en in de bijlage Omgevingsdossier (zie bijlage).
2.1	*Realisatie van de totale gebiedsontwikkeling inclusief investeringen in de P+R is vanuit financieel oogpunt op dit moment niet haalbaar.*
	De realisatie van de P+R uitbreiding en maximaal 6500 m2 kantorenaan de noordzijde (fase 2) zijn momenteel niet financieel haalbaar. Een exploitant voor een betaalde P+R ontbreekt omdat de opbrengsten in niet-gereguleerd gebied minimaal zijn, Daarnaast is de benodigde capaciteit voor uitbreiding van de P+R nog niet bekend. We verwachten dat de aanpassingen aan het stationsplein, het verdubbelen van de fietsenstallingen en het verder toepassen van het STOMP principe, er een reductie zal plaatsvinden van de huidige P+R. Na realisatie van het stationsplein wordt dit gemonitord en zal fase 2 worden opgestart. Om snelheid te maken in de realisatie van woningen is gefaseerde uitvoering de enige mogelijkheid waarbij in de verdere planvorming een optimalisatie van de 400 m2 kantoren gezocht wordt.
2.2	*Realisatie van tenminste 1500 m2 kantoren in fase 1 is niet haalbaar gebleken.*
	Gezien de grote woningbehoefte is in de afweging tussen meer m2 kantoren of meer woningen besloten om in de 1e fase aan de zuidzijde zoveel mogelijk woningen te realiseren, passend binnen het ruimtelijk kader. Aan de noordzijde in fase 2 kan de Park & Ride gecombineerd worden met maximaal 6500 m2 kantoren. Een woningbouw programma is op deze locatie niet mogelijk vanwege de beperkingen van het spoor.

	Nadat de gebiedsvisie is vastgesteld streven we bij de uitwerking van fase 1 naar een optimalisatie van de 400 m2 kantoren. Met een lagere parkeernorm zien we hier mogelijkheden. Dit betekent dat er niet op korte termijn voldaan kan worden aan het uitgangspunt 1500 – 6500 m2 aan kantoorfuncties toe te voegen.
2.3	*In de dekking voor de realisatie van stadsrand HUB ontbreekt nog € 500.000*
	De gebiedsontwikkeling zuidzijde kan op dit moment met een sluitende GREX worden gerealiseerd. Ten aanzien van de benodigde investering t.b.v. de stadsrand HUB is momenteel € 3 mln. Beschikbaar voor de HUB onderdelen welke op ca € 4 mln. zijn begroot (nieuwe fietsenstalling en herinrichting stationsplein van ca € 4 mln.). We zoeken nog naar de resterende € 0.5 mln. Zodat we aanspraak kunnen maken op de maximale provinciale bijdrage van € 2 mln. Indien de gemeentelijke bijdrage € 1,5 mln. blijft, is het taakstellende budget voor de herinrichting in totaal € 3 mln, wat voldoende is voor de aanpassingen aan het stationsplein. Als er 500.000 gevonden wordt en het budget 4 miljoen is, kan ook de langzaam verkeersoversteek aan de Schuytgraafzijde worden aangepast. Deze aanpassing staat voor een later moment gepland en wordt dan eerder uitgevoerd.

Participatie

Het participatieniveau is bepaald conform de handreiking ‘Betrek de buurt bij uw bouwplan’. Er worden meer dan 50 woningen gerealiseerd. Het bouwplan zorgt naar verwachting voor meer verkeersbewegingen. Het bouwplan verandert het karakter van de straat of buurt behoorlijk.
Voor de gebiedsontwikkeling Stationsgebied Arnhem-Zuid is daarom participatieniveau 2 van toepassing. Onder niveau 2, gemiddelde participatie, wordt verstaan: het laten meepraten van betrokkenen en belangen van betrokkenen meewegen, bijvoorbeeld via een website, een enquête of een informatieavond.

Welke participatiemomenten zijn er geweest? (zie bijlage Omgevingsdossier)

- In september 2021 is gestart met een enquête onder 7.000 huishoudens in de aanliggende wijken.

- In november 2021 is een openbare informatieavond gehouden (webinar i.v.m. corona-maatregelen) waarin de uitgangspunten en visievorming zijn toegelicht.
- Aansluitend zijn gezamenlijke wandelingen door het gebied georganiseerd en is een bewonerswerkgroep ingesteld.
- De werkgroep heeft in de periode van januari t/m juni 2023 in totaal 4 keer kennisgenomen van de stapsgewijze uitwerking van de gebiedsvisie.
- In april 2022 is een openbare bewonersavond (webinar) georganiseerd om alle bewoners de kans te geven kennis te nemen van het resultaat.
- Op 19 september 2023 is een openbare bewonersavond georganiseerd om de bewoners te infomeren over de gewijzigde uitgangspunten. De opmerkingen gaan met name over de hoogte van de nieuwbouw en het programma. Tevens hebben zich al geïnteresseerden gemeld voor de woningen en wil de wijk actief betrokken worden bij de verdere uitwerking van het park.

De gesprekken met de belangrijkste interne en externe stakeholders zijn in alle fasen voortgezet.

Bewoners hebben m.n. zorgen over de toename van de parkeerdruk en de invloed van de nieuwbouw op de zon-schaduw op de bestaande bouw. Bij de verdere uitwerking wordt gezorgd dat de nieuwbouw zo min mogelijk negatieve impact van schaduw heeft op de bestaande woningen en we zullen er voor zorgen dat het parkeergebruik van de toekomstige bewoners niet wordt afgewenteld op de straten in de omgeving.

Door de hele periode heen zijn op gezette momenten nieuwsbrieven verspreid. Alle verslagen en presentaties zijn met bewoners gedeeld en op de projectsite geplaatst: www.arnhem.nl/stationzuid
Parallel aan het participatietraject is de gebiedsvisie opgesteld.
Ook in het vervolgtraject voor de uitwerking van de visie in een stedenbouwkundig plan zal de gemeente actief contact blijven onderhouden met de directe omgeving en andere stakeholders. Tevens zal de buurt actief betrokken worden bij de verdere planvorming en uitwerking van het park en stationsplein.

Met het instellen van de grondexploitatie van Stationsgebied Arnhem Zuid en het vaststellen van de gebiedsvisie, kan de uitvoering van de gebiedsvisie starten.

Financiën

De gemeente is eigenaar van de gronden. Voor de herontwikkeling van deze locatie dient de gemeente een grondexploitatie te voeren. Hierin zijn opgenomen de kosten voor het bouwrijp maken van de grond, de gemeentelijke plankosten en overige kosten. Deze kosten worden gedekt door de opbrengst van de gronduitgifte. Deze grondexploitatie is financieel sluitend. De grondexploitatie leidt tot onderstaande begrotingswijziging.

Nr. 23-017
Onderwerp
I / S
Raad d.d.
Zaaknr.

bedragen x € 1.000	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming				
		2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
	Lasten						
Programma S11	Grondexploitatie: Boekwaarde, bouwrijp maken en plankosten	850	348	644	325	668	2.835
	Tussentijdse administratieve verrekeningen						
	Verrekening met onderhanden werk (van/naar de balans)	-850	-348	848	1.128	-778	0
							0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	1.492	1.453	-110	2.835
	Baten						
Programma	Grondexploitatie: Grondverkopen en overige baten	0	0	1.492	1.453	0	2.945
		0	0	1.492	1.453	0	2.945
	Exploitatieresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**110**	**110**
BR Grondexploitatie	**Mutaties reserves**						
	Toevoegingen	0	0	0	0	-110	-110
	Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
		0	**0**	**0**	**0**	**-110**	**-110**
	Totaal Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	Begroting	Meerjarenraming			
		2023	2024	2025	2026	2027
Programma	...					
	Totaal Investeringen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

Uitvoering

Met het instellen van de grondexploitatie van Station-Zuid – Laarkwartier en het vaststellen van de gebiedsvisie, kan de uitvoering van de gebiedsvisie starten. De eerste stap is de visie verder uitwerken naar een stedenbouwkundig plan (Omgevingskwaliteitsplan). Het wijkpark en de herinrichting van het stationsplein kunnen nu al van start omdat deze onderdelen reeds individuele dekking kennen. Het wijkpark wordt in 2024 opgeknapt en de herinrichting van het stationsplein is eind 2025 gereed.

Communicatie

Na besluitvorming worden de bewoners en andere belanghebbenden geïnformeerd met een nieuwsbrief en de projectwebsite wordt geactualiseerd.
Ook zullen de verschillende werkgroepen starten met de voorbereiding van de plannen.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid
- Bijlagen gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid
- Grondexploitatie Station-Zuid-Laarkwartier **(geheim)**
- Begrotingswijziging Station-Zuid-Laarkwartier nr. 23-017
- Omgevingsdossier

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	3932125

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 24 november 2023;

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid vast te stellen
2. De grondexploitatie Station-Zuid – Laarkwartier vast te stellen.
3. De grondexploitatie in de begroting te verwerken via bijgaande begrotingswijziging nr. 23-017

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem



Gebiedsvisie station Arnhem-Zuid

Oktober2023

Ziegler | Branderhorst

GEMEENTE Arnhem

Zes actiepunten voor een toekomstbestendig stationsgebied Arnhem-Zuid

- Van station naar mobiliteitshub
- Veilige en groene stationsomgeving realiseren
- Geen woonpark maar een wijkpark
- Veilig oversteken
- Stationskwartier als aantrekkelijke woon-werkplek
- Samenwerken is meerwaarde

Leeswijzer

De eerste versie van de 'Gebiedsvisie station Arnhem-Zuid' is opgesteld tussen april 2021 en juli 2022. Hierin zijn drie scenario's uitgewerkt op basis van de toenmalige uitgangspunten en inzichten.

In het najaar 2022 heeft het college gewijzigde uitgangspunten m.b.t. het woningbouwprogramma geformuleerd. In de voorliggende gebiedsvisie is op basis van voortschrijdend inzicht een van de scenario's (Laarkwartier) verder uitgewerkt.

Versie oktober 2023.

Samenvatting

Deze gebiedsvisie schetst een perspectief voor het stationsgebied Arnhem-Zuid. De visie biedt houvast voor verdere planvorming en biedt garanties aan de partners in het gebied, waaronder de omwonenden. Tegelijkertijd laat de visie ruimte voor nadere planvorming in programma en verschijningsvorm. Met het vaststellen van deze visie wordt het ontwikkelkader voor deze locatie vastgelegd. Het vervolg bestaat uit het opstellen van een stedenbouwkundigplan/omgevingskwaliteitsplan waarin het voorbeeldscenario uit deze visie tot plan wordt uitgewerkt, geschikt voor een uitvraag aan de markt.

De 'Gebiedsvisie station Arnhem-Zuid' is in 2022 opgeleverd. In 2023 is de gebiedsvisie aangepast op basis van gewijzigde uitgangspunten en voortschrijdend inzicht. Het woonprogramma is door het college bepaald op ca. 150 woningen, waarvan 50% sociaal (was een range van 100 – 150 woningen, waarvan 30% sociaal). Verder is duidelijk geworden dat langzaamverkeersmaatregelen alleen gefaseerd kunnen worden gerealiseerd en dat een gezamenlijke parkeervoorziening van meerdere partijen niet mogelijk is.

Na een analyse van het gebied, zijn zeven verkennende ruimtelijke scenario's opgesteld. Op basis van inzichten die hieruit zijn verkregen, is een ontwikkelkader opgesteld. Binnen dit ontwikkelkader waren meerdere ontwikkelrichtingen mogelijk, elk met eigen kwaliteiten. In 2021-2022 zijn drie scenario's geschetst. In 2023 is er op basis van de gewijzigde uitgangspunten een voorkeursscenario uitgewerkt, zie voorbeelduitwerking. De eerder opgestelde ontwikkelkaders zijn hetzelfde gebleven.

De belangrijkste ontwikkelkaders zijn:

Behoud en verbeteren van het groen
- Het groen tussen De Laar-West en het spoor wordt eindelijk bestendigd als wijkpark. Het krijgt een vaste contour en wordt bestemd als groen in plaats van werkgebied.
- Er wordt ingezet om de gehele groenzoom tussen De Laar-West /Elderveld en het spoor als Spoorpark te zien (circa 2 km lang). Dit biedt mogelijkheden voor groen-, klimaat-, beweeg- en verblijfambities op lange en korte termijn.

Wonen en werken mogelijk maken
- Het bestemmen van een woon-werkgebied (gemengd) in plaats van de huidige functie handel en nijverheid.
- Maximale afmetingen bebouwing worden vastgelegd (bouwvelden vastleggen). Op basis hiervan kunnen heldere afspraken worden gemaakt over groen en te bouwen gronden.
- Maximale hoogtes worden vastgelegd, oplopend in hoogte vanuit De Laar-West (2 tot max. 14 lagen). Dit geeft garanties en duidelijkheid aan de omwonenden.
- Minimale afstand van bebouwing tot het spoor is 6 meter; tot 40 meter uit het spoor is bebouwing vanwege trillingen niet zonder onderzoek mogelijk.
- Levendige plinten (met name aan stationszijde) realiseren ten behoeve van de sociale veiligheid rondom station.

Oversteekbaarheid Metamorfosenallee verbeteren
- Een nieuwe fietstunnel ten oosten van de rotonde aan de Schuytgraafzijde, deze ondersteunt en stimuleert de veilige oversteek. Dit ontlast de oversteek bij het station en verbetert de wijkverbindingen (win-win). Deze tunnel valt buiten de projectscope van deze visie en daarmee blijft dit een wens.
- Een tweede fietstunnel realiseren onder de Hollandweg ten behoeve van de leerlingen

van het Lorentz Lyceum. Hiermee ontlast je de oversteek bij het station en verbeter je de wijkverbindingen (win-win).
- Station oversteek (voet en fiets) van twee naar één oversteek aan de westzijde van het station. Dus één betere oversteek met een hogere oversteekfrequentie; vaker en langer groenmomenten voor fietsers en voetgangers.
- Kroonse Wal is belangrijk als verbindende fietsroute en als cultuurhistorie van de Laar. De route wordt doorgetrokken over het stationsplein.

Van treinstation naar mobiliteitshub (concentratie meerdere mobiliteiten)
- Van treinstation naar stadsrandhub (concentratie meerdere mobiliteiten)
- Parkeren van bezoekers en bewoners gebeurd niet op maaiveld. Er dient altijd gebouwd parkeren te worden gerealiseerd. De capaciteit van de stadsrandhub wordt van 160 p.p. naar 275 p.p. uitgebreid. Voldoende capaciteit bieden met realistische normen (volgens beleid). Het bewonersparkeren mag niet leiden tot extra parkeerdruk in omliggende woonstraten. De hub dient altijd te worden ontsloten via de Metamorfosenallee.
- Fietsenstalling uitbreiden van 630 naar 1200 plekken, met ook ruimte voor scooters en bakfietsen. In- en uitstappen vindt vooral plaats aan de zuidzijde van het station (circa 75%); hier dient rekening mee te worden gehouden bij de verdeling van de fietsenstallingen. Van overdekte stalling naar een bewaakte stalling kan in samenwerking met de NS en ProRail worden vormgegeven.
- Deelmobiliteit verder vormgeven voor meerdere modaliteiten, zoals auto en fiets.

Programma
- Circa 150 woningen.
- 50% sociale woningbouw en 20% betaalbare woningbouw.
- Appartementsgrootte t.b.v. sociaal en betaalbaar gemiddeld 65m² GO (2/3-kamerwoningen), ten behoeve van kleine gezinnen, starters en ouderen.
- 1.500 tot 6.500 m² voor werken (kantoorfunctie). Deels bedoeld voor de wijkeconomie en deels als overlooplocatie elders in Arnhem. Daarom verschillende formaten kantoorruimtes aanbieden.
- Behoud van groen waarbij de huidige biodiversiteit wordt behouden en versterkt. Het gebied biedt tevens ruimte voor waterretentie, sport & spel en heeft een functie tot het verminderen van hittestress.

De ontwikkelkaders zijn in één kaartbeeld samengevat (hoofdstuk 5, p.46).

In 2021-2022 zijn drie scenario's uitgewerkt. Deze scenario's verschillen van elkaar door elk een andere ambitie als uitgangspunt te nemen.

1. Laarkwartier; gescheiden oplossingen voor alle vraagstukken.
2. Stationsplein Zuid; stedelijke ambities met maximaal programma in combinatie met een gecombineerde bewoners- en P+R garage.
3. Parkbrug; groenste station van Nederland. Het spoorpark wordt over de Metamorfosenallee getrokken. Ranke torens zodat er veel groen op maaiveld overblijft.

Momenteel is alleen scenario 'Laarkwartier' als koers realistisch. Om inzicht te geven in het gevolgde proces/denkrichtingen, tonen we in de voorliggende gebiedsvisie kort alle scenario's. Elk scenario is in plankaart, vogelvlucht en drie perspectieven verbeeld. Een spinnenwebdiagram (hoofdstuk 6.2, p.57) geeft op basis van zes parameters inzicht in de verschillen, gevolgen en ambities.
Tot slot is scenario Laarkwartier uitgewerkt met de gewijzigde programmatische woningbouwkaders. De uitwerking geeft inzicht hoe een stedenbouwkundig plan zich kan vertalen binnen de ruimtelijke randvoorwaarden.

Inhoudsopgave

Inleiding 10

1. De locatie 12
    1.1 Stationsgebied Arnhem-Zuid in beeld 14
    1.2 Aanleiding 20

2. Opgave 24
    2.1 Stationsanalyse 28

3. Ruimtelijke verkenning 30

4. Visie Stationsgebied Arnhem-Zuid 34
    4.1 Van station naar mobiliteitshub 36
    4.2 Veilige en groene stationsomgeving realiseren 37
    4.4 Veiliger oversteken 40
    4.5 Stationskwartier als aantrekkelijke woon- en werkplek 44
    4.6 Samenwerken is meerwaarde 45

5. Ontwikkelkaders 46
    5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden 52

6. Drie mogelijke uitwerkingen 54
    6.1 Uitwerkingen op een rij 56
    6.2 Beoordeling drie mogelijke uitwerkingen 58

7. Voorbeelduitwerking 60
7.1 Laarkwartier ‘Wonen in een groene omgeving’ 62
7.2 Gefaseerde ontwikkeling 70

8. Vervolg 72

9. Bijlagen 73

Colofon 74

Inleiding

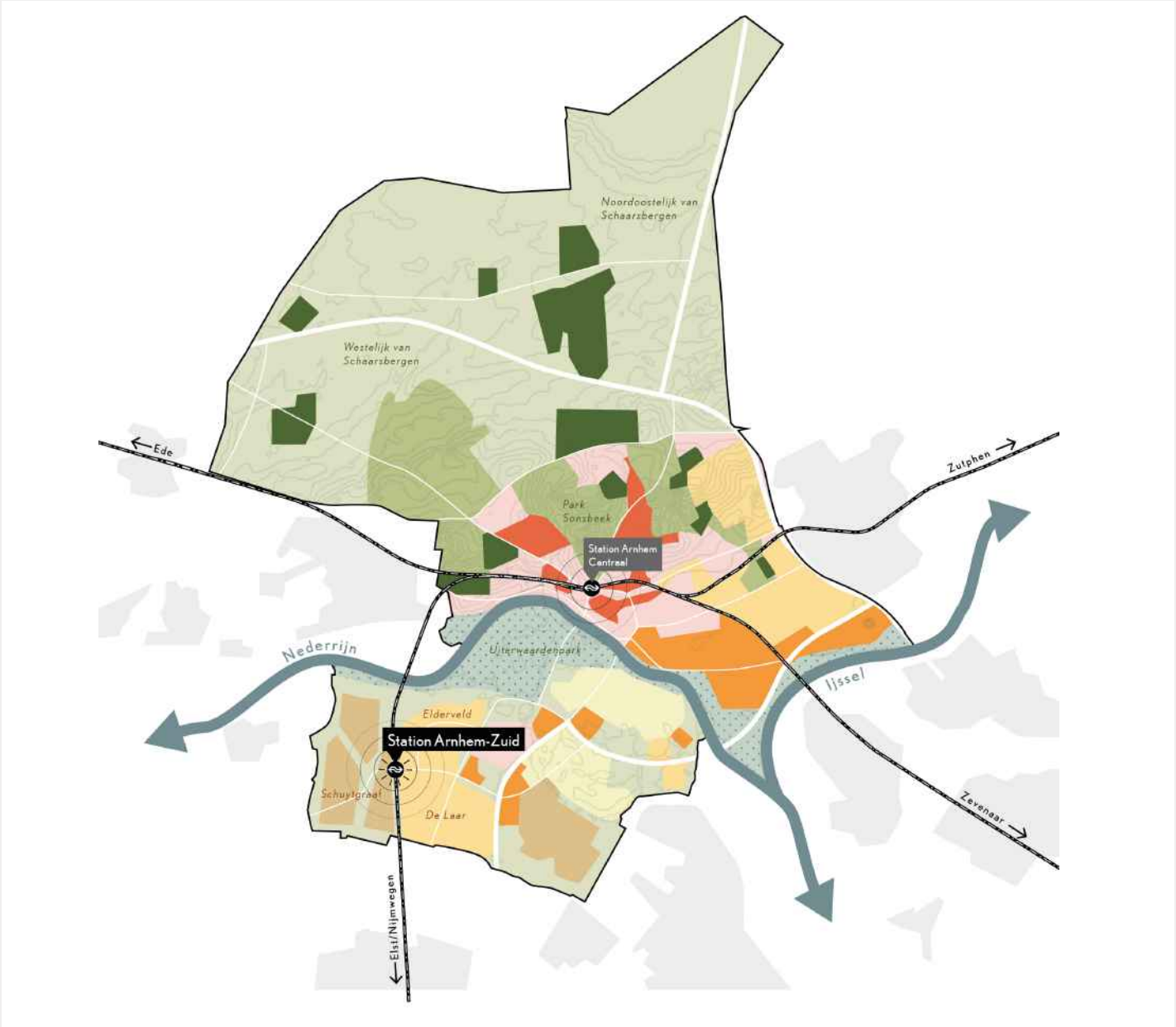
Station Arnhem-Zuid heeft de potentie uit te groeien tot een belangrijk regionaal mobiliteitsknooppunt. Daarnaast is er grote behoefte aan nieuwe en betaalbare woningen. Om hier invulling aan te geven, heeft de gemeente Arnhem in 2021 opdracht gegeven om een integrale ruimtelijke gebiedsvisie te maken voor station Arnhem-Zuid. Hiervoor diende het IPvE (Integraal Programma van Eisen) dat is opgesteld door de gemeente Arnhem als leidraad (zie bijlage 1). De gebiedsvisie dient in samenhang te worden gelezen met het IPvE, waarin de integrale analyses en verkenningen voor en tijdens het proces in zijn opgenomen.

Gezien de complexiteit en de hoeveelheid variabelen zijn er zeven verkennende ruimtelijke scenario's opgesteld. Deze integrale scenario's laten de mogelijkheden zien van stationgerelateerde voorzieningen, de versterking van een deel van het bestaande wijkpark en een gemengd programma van wonen, kantoren en ondersteunende functies. Vanuit deze verkenning is een ruimtelijk, functioneel en programmatisch kader opgesteld. Binnen dit kader zijn drie ruimtelijke scenario's uitgewerkt die de verschillende potenties van stationsomgeving Arnhem-Zuid tonen.

In het najaar 2022 heeft het college gewijzigde uitgangspunten voor het woningbouwprogramma meegegeven voor de gebiedsvisie: het woningbouwprogramma moet ruimte bieden aan circa 150 woningen, waarvan 50% in het sociale segment en 20% betaalbare koopwoningen (dit was: een range van 100 tot 150 woningen, waarvan 30% sociaal). Daarnaast is inmiddels gebleken dat twee van de drie scenario's minder realistisch zijn, omdat deze uitgaan van een gezamenlijke parkeergarage van ProRail/ NS, de (woningbouw)corporatie en overige woningbouw; deze samenwerking blijkt na nader onderzoek niet haalbaar. Daardoor blijft één scenario als koers over: het Laarkwartier. Dit model is getest en verbeeld met de gewijzigde uitgangspunten en toegevoegd aan de gebiedsvisie. Deze voorbeelduitwerking geeft inzicht hoe het programma past binnen de ruimtelijke randvoorwaarden. Deze gebiedsvisie legt de ontwikkelkaders (hoofdstuk 5, p44) vast voor de verdere uitwerking.

De gebiedsvisie is in overleg met partners in het gebied tot stand gekomen. Tijdens de Covidpandemie zijn er online bijeenkomsten geweest met NS, ProRail, woningbouwcorporaties en provincie. Daarnaast is een intensief participatietraject met bewoners doorlopen (deels online). In september 2023 heeft wederom een brede bewonersavond plaatsgevonden waarbij de wijzingen en gevolgen met de buurt breed zijn gedeeld.

Ligging van Station Arnhem-Zuid binnen de verschillende ruimtelijke milieus van Arnhem. Schuytgraaf als Vinex (aanbouw tot 2028) en De Laar en Elderveld als woonerfwijken



1. De locatie

Groen en treinen zijn de meest in het oog springende kenmerken van de directe omgeving van station Arnhem-Zuid. De groene taluds van het spoor gaan over in een archeologisch parkje in Schuytgraaf. De wijk De Laar, aangelegd in de jaren '70, bestaat vooral uit grondgebonden woningen met een ruime tuin. Net als veel bloemkoolwijken staan de woningen met de rug naar het groen en de omgeving. Ook vindt men er typische woonexperimenten terug, zoals rug-aan-rugwoningen. De locatie die nu gebruikt wordt als wijkpark heeft niet de bestemming groen, maar handel en nijverheid. Hierdoor is deze groene invulling niet planologisch-juridisch geborgd. Sloten en waterpartijen borrelen van het leven met kikkers, eenden en een bonte vegetatie als resultaat. De brede en drukke ontsluitingsweg, de Metamorfosenallee (MMA), doorkruist het stationsgebied. De MMA is de belangrijkste toevoer voor de stadsrandhub en voor verkeer van en naar het zuiden en westen vanuit Arnhem-Zuid. Een oud relict van de inpoldering van Arnhem-Zuid is de Kroonse Wal, een belangrijke ontwateringssloot. Deze snijdt schuin door De Laar en de nieuwe wijk Schuytgraaf. Deze oude lijn wordt nu gebruikt als belangrijke fietsroute.



Wandelpaden door het onbestemde groen



De historische Kroonse Wal is een belangrijke fietsroute in het gebied

Veel volwassen groen als buffer tussen De Laar-West en het station Arnhem-Zuid



Vanuit het perron kijkend richting de Laar-West met de K+R op de voorgrond.
Het volwassen geworden groen als buffer tussen de buurt en het spoor.

1.1 Stationsgebied Arnhem-Zuid in beeld

Deze foto's, genomen in het voorjaar van 2021, geven een beeld van het station en het ontwikkelgebied.



Veel kikkers in de Eldense Zeeg



De Eldense Zeeg heeft een lommerrijk karakter



De Metamorfosenallee vanaf het station kijkend naar het oosten met links de P+R en rechts de K+R



Fietsroute de Kroonse Wal als historische lijn duidelijk zichtbaar in het gebied

Een dynamisch gebied, doorsneden door regionale auto- en fietsroutes



Vanwege de grote hoeveelheid auto's op de Metamorfosenallee moeten fietsers vaak lang wachten op groen licht om over te steken



Stenig plein zonder verblijfsfunctie

De ruimte onder het viaduct is het ontvangsterrein voor openluchtstation Arnhem-Zuid, maar is geen aantrekkelijke verblijfsplek



Voetbalveld aan de zuidzijde van het buurtpark



10 laagse nieuwbouw toren aan het zuidwestelijke kwadrant



Huidige fietsparkeren en K+R



P+R en het naastgelegen Lorentz Lyceum



Bebouwing in De Laar-West



Vernieuwde bushalte met groen dak onder het spoorviaduct



Zicht vanuit De Laar naar het spoorviaduct



Belangrijke fietsverbinding tussen De Laar en Schuytgraaf



Het wandelpad door het wijkpark, richting het station. Het noordelijke deel bestaat uit overwegend kruidenrijk grasland, het zuidelijke deel is rijk aan een knotbomenlint, een trapveldje en een paddenpoel.



1.2 Aanleiding

Station Arnhem-Zuid is eind 2004 geopend. Aanleiding was de ontwikkeling van de naastgelegen wijk Schuytgraaf. In deze periode is de Metamorfosenallee als centrale wijkontsluitingsweg verbreed en onder het spoor doorgetrokken naar Schuytgraaf. Enkele jaren later werd deze route vanuit Schuytgraaf verbonden met de A50. Door de ontwikkelingen van Schuytgraaf is het gebruik van de Metamorfosenallee en het station gestaag gegroeid. Inmiddels maken per dag ongeveer 25.000 motorvoertuigen gebruik van de Metamorfosenallee en 3.500 reizigers maken gebruik van het treinstation. Beide kennen een stijgende trend.

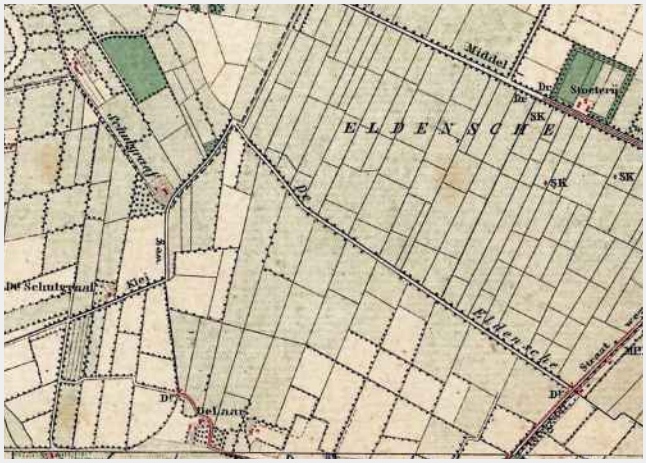
Recente ontwikkelingen, zoals de bouw van winkelcentrum Schuytgraaf, de vestiging van Rivers International School en de opening van het nieuwe Lorentz Lyceum zorgen voor meer druk op de stationgerelateerde voorzieningen.

Op werkdagen is sprake van overloop van het huidige P+R terrein naar de bermen en het centrum van Schuytgraaf en ook de capaciteit van het fietsparkeren is ontoereikend (situatie vóór COVID-19). De toekomstige bouw van circa 1.700 woningen met aanvullende centrumvoorzieningen in Schuytgraaf voert de druk op station Arnhem-Zuid verder op.

Daarnaast is de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee ter hoogte van het station voor voetgangers en fietsers niet optimaal. Sinds de opening van het Lorentz Lyceum is het aantal oversteekbewegingen van fietsers toegenomen. Door het vele verkeer op de Metamorfosenallee staan de groentijden van de oversteek onder druk. Door de beperkte groentijden voor overstekende fietsers ontstaat in de spits roodlichtnegatie en dit kan leiden tot gevaarlijke situaties.



Omgeving Schuytgraaf met het aangelegde viaduct en het doortrekken van de Metamorfosenallee, 2007



De Kroonse Wal is zichtbaar in de polderstructuur van Arnhem (ca. 1880 - Topotijdreis)



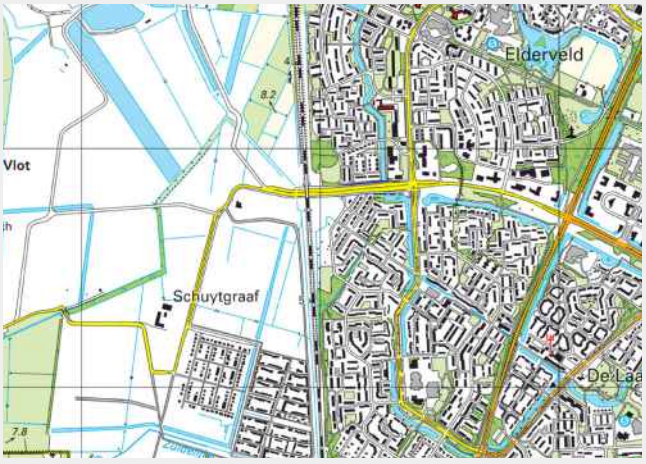
Aanleg treintracé Arnhem - Nijmegen doorsnijdt de Kroonse Wal (ca. 1885 - Topotijdreis)



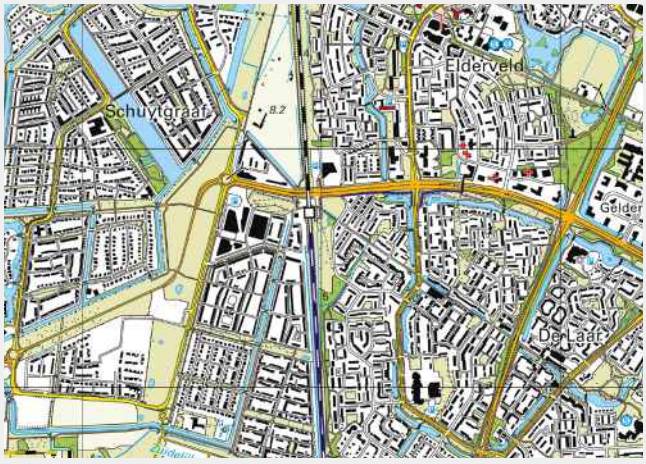
Begin bouw van de woonerfwijk Elderveld (ca. 1980 - Topotijdreis)



De Metamorfosenallee eindigde lange tijd bij twee afslagen naar Elderveld en De Laar (ca. 2000 - Topotijdreis)



De sprong naar het westen van het spoor met de wijk Schuytgraaf (ca. 2010 - Topotijdreis)



Eindfase Schuytgraaf, ontwikkeling mobiliteitshub Arnhem-Zuid (ca. 2020 - Topotijdreis)

Ontwikkellocatie

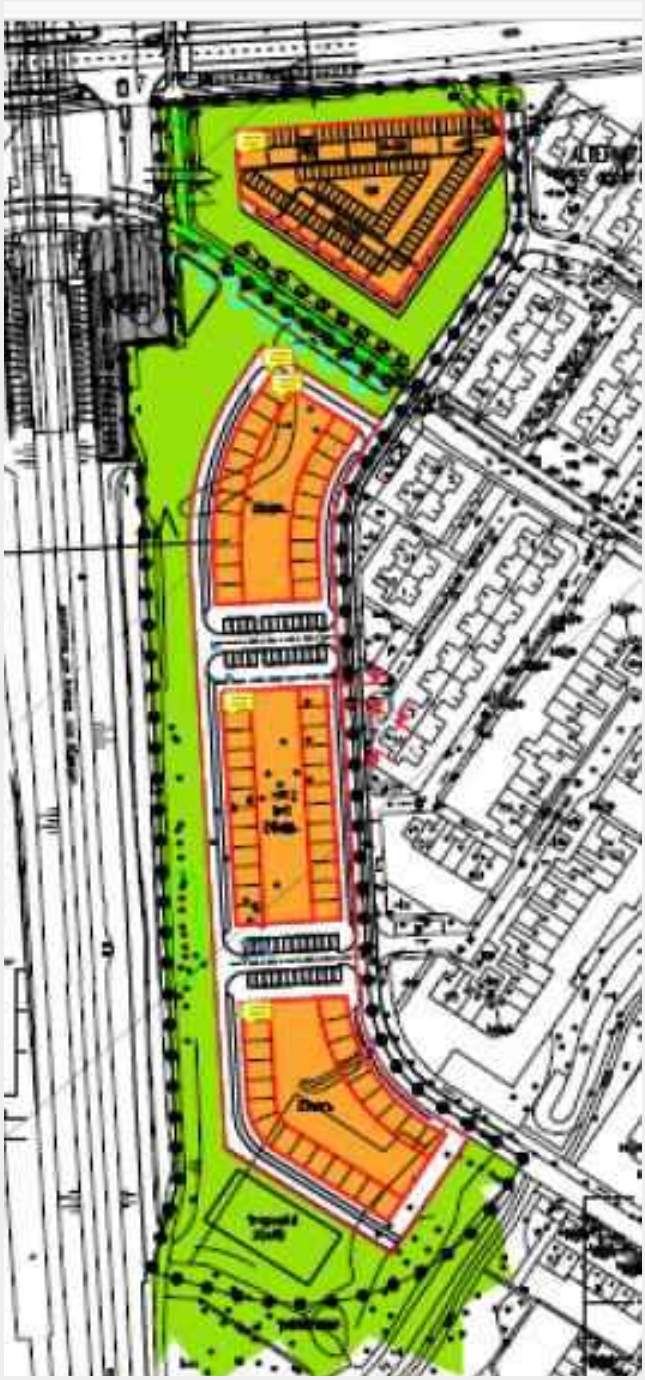
De ontwikkellocatie is in gemeentelijk eigendom en is sinds de bouw van De Laar begin jaren 70 bestemd voor 'handel en nijverheid'. Tegenwoordig betekent dit 'kantoren en bedrijven'. Het gebied is sinds de oplevering van De Laar door de bewoners in gebruik als wijkpark. Het bestemmingsplan moet worden gewijzigd om de gewenste woningbouwontwikkeling mogelijk te maken en 'groen' te borgen in het plan.

In de periode van 2002-2007 is voor dit gebied een nota van randvoorwaarden opgesteld. Deze ging uit van de realisatie van 65 appartementen (noordelijk, driehoek) en 67 grondgebonden woningen (zuidelijk, langgerekt). Naar aanleiding van diverse gesprekken met bewoners uit De Laar zijn destijds meerdere alternatieve verkavelingen uitgewerkt. Dit heeft echter niet tot consensus geleid. De nota van randvoorwaarden is uiteindelijk in september 2007 door de gemeenteraad vastgesteld. Daarbij is een motie aangenomen met de strekking 'dat er bij de verdere uitwerking zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met de wensen van bewoners'. De verdere planvorming is stilgelegd vanwege de bankencrisis in 2008. Het oude plan uit 2008 is inmiddels komen te vervallen en is niet als input gebruikt voor het opstellen van deze gebiedsvisie.

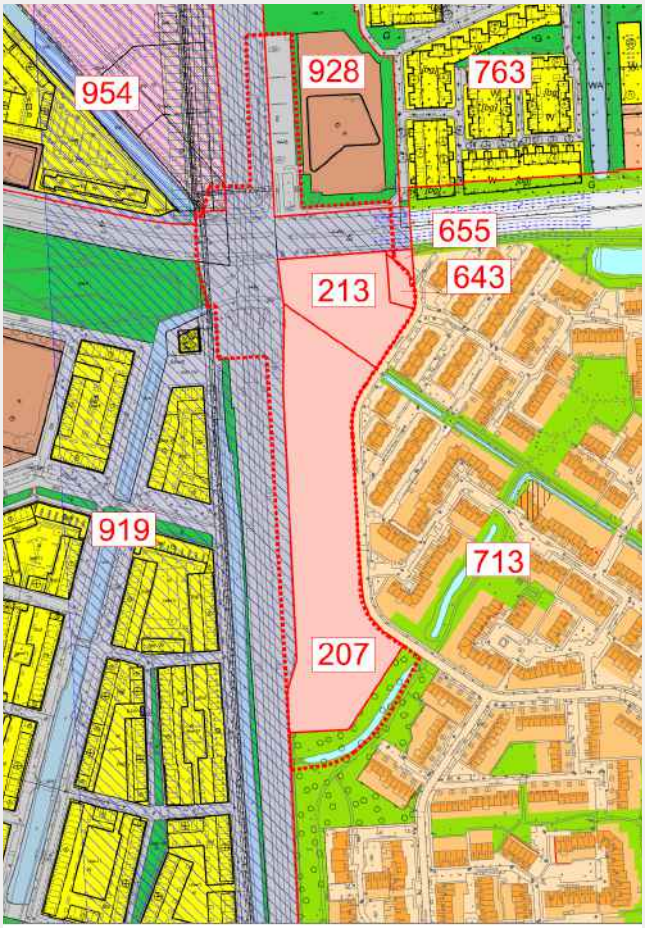
Potenties

Stationsgebied Arnhem-Zuid heeft de potentie zich te ontwikkelen tot een dynamisch knooppunt waar ook de verstedelijkingsopgave van de stad aan kan worden gekoppeld. Hier is ruimte voor de woonwerkmilieus van de toekomst.

Het huidige openluchtstation kan uitgroeien tot een multimodale hub. Er wordt een flinke toename van reizigers verwacht. De frequentie van het aantal treinen en bussen groeit gestaag. Ook wordt het station gezien als belangrijk regionaal fietsknooppunt.



Nota van randvoorwaarden schets (2007).
65 appartementen en 67 grondgebonden woningen



Plannr.	Plannaam	vastgesteld
207	Bestemmingsplan Laar, gemeente Elst	09-05-1973
213	Bestemmingsplan De Laar I	30-07-1974
643	Bestemmingsplan Schuytgraaf	28-06-1999
655	Bestemmingsplan Schuytgraaf I	27-04-2004
713	Bestemmingsplan De Laar 2007	24-09-2007
919	Bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017	05-03-2018
928	Bestemmingsplan School Metamorfosenallee- Oegstgeeststraat	27-02-2019
954	Bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 herziening velden 6 en 11	28-10-2020

Vigerende bestemmingsplannen in de omgeving

2. Opgave

Station Arnhem-Zuid is één van de regionale knooppunten waar de gemeente Arnhem wil intensiveren. Dit betreft zowel het verbeteren van de HOV-functie als het invullen van de ontwikkellocatie, waarmee wordt bijgedragen aan de woningvoorraad van Arnhem. Doelstelling van de gebiedsvisie is het bieden van ruimtelijke en functionele kaders waarbinnen de ontwikkeling verder kan worden uitgewerkt en uitgevoerd.

De opgave is meervoudig. Hoe kan het huidige openluchtstation uitgroeien tot een volwaarde stadsrand hub, hoe stimuleren we duurzame mobiliteit, hoe behouden en bestendigen we het groengebied als wijkpark en verbeteren we de sociale veiligheid en hoe kunnen we een bijdrage leveren aan de woningbouwtaakstelling en werkruimte in de stad.

Om de belangen van de buurt met die van de stad te verenigen zijn duidelijke uitgangspunten en randvoorwaarden opgesteld. Deze zijn opgenomen in een Integraal Programma van Eisen (IPVE), dat als bijlage bij deze gebiedsvisie is gevoegd. De belangrijkste uitgangspunten hieruit zijn door het college van B&W in juni 2021 vastgesteld. Daarmee werd de basis gelegd voor het participatietraject met bewoners.

In het najaar van 2022 heeft het college uitgangspunten voor het woningbouwprogramma gewijzigd. In het Integraal Programma van Eisen was aanvankelijk een range gesteld van 100-150 woningen, waarvan 30% in het sociale segment moesten worden gerealiseerd. Dit is gewijzigd in circa 150 woningen, waarvan 50% in het sociale segment en 20% betaalbaar. Het IPVE is aangepast en daarmee ook dit document.

Groen/Blauw

- Bestendig een deel van het ontwikkelgebied als wijkpark.
- Neem de bestaande groen/blauwe kwaliteiten mee in de visievorming.
- Er geldt een groencompensatieplicht conform Groenvisie 2017.
- Om te voorkomen dat wateroverlast ontstaat, is de aanleg van extra waterberging van belang bij een toename van verhard oppervlak. Voor de berekeningen van de benodigde waterberging zijn de richtlijnen van het Waterschap Rivierenland maatgevend.
- Het klimaat verandert, extreem weer komt steeds vaker voor. Daardoor neemt de kans op overlast en schade door hevige neerslag toe. Samen bereiden we onze stad hierop voor. Dat betekent dat we Arnhem weerbestendig maken. Voor nieuwbouw geldt de eis dat er minimaal 40 mm hemelwater verwerkt moet worden op eigen terrein.
- Investeer in het groen als bijdrage aan beweging en ontmoeting; combinaties van natuur met sport en spel aanleidingen.
- Maak de leefomgeving toekomstbestendig: vergroot de biodiversiteit en verbeter de waterhuishouding en het waterbergend vermogen en bouw natuur inclusief.
- Door het veranderende klimaat zal ook hittestress en langdurige droogte toenemen. De groene buitenruimte daarop inrichten door het toepassen van schaduw en robuuste waterverbindingen (diep genoeg of droogvallend) zodat je geen problemen krijgt met slechte waterkwaliteit.

Mobiliteit

- Transformeer het stationsgebied tot stadsrandhub, waarbij in hogere dichtheid gewoond wordt, oog is voor de bestaande groen-blauwe lijnen en alle vervoersmodaliteiten goed aan elkaar verbonden worden.
- Onderzoek een combinatie P+R en bewonersparkeren, met een groei van de P+R van 160 naar 275 p.p.
- Groei van 630 naar circa 1.200 tot 1.400 fietsparkeerplaatsen bij het station.
- Onderzoek of reductie van vigerende parkeernormen mogelijk is door de specifieke ligging en/of een deelautoconcept.

Programma

- Circa 150 woningen, waarvan 50% sociaal en 20% betaalbaar
- Geef ruimte aan 1.500 – 6.500 m² BVO kantoorfuncties (wens van Economische Zaken).
- Daghoreca zorgt voor levendigheid op en om het station. De NS heeft aangegeven niet te willen investeren in de uitbating van daghoreca, hiervoor zijn te weinig gebruikers van het station. In de plint van de nieuwbouw is daghoreca door derden wel mogelijk. Een kantoor concept in combinatie met daghoreca is namelijk goed denkbaar.
- Wens: ruimte voor 1.000 m² BVO cultuur, denk bijvoorbeeld aan een dans/ muziekschool.
- Wens: 1.000 m² BVO aan binnensportruimte.
- Kans: voor onderwijs en naschoolse opvang.
- Back-up: mocht de zorgfunctie die gepland staan in Schuytgraaf niet doorgaan, dan ontstaat er behoefte aan deze zijde van het spoor.

Veiligheid

- Vergroot de sociale veiligheid rondom het station.
- Verbeter de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee voor fiets- en voetganger.
- Houdt rekening met spoor- en weglawaai, hinder van spoortrillingen en richtafstanden van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

2.1 Stationsanalyse

Het huidige station mist een aantrekkelijke openbare ruimte om in te verblijven. Door het gebrek aan overzicht, routing en herkenbaarheid wordt het ervaren als sociaal onveilig.





Aan ieder kwadrant staat een zelfde trapopgang naar de perrons met fietsparkeren ernaast



De druk op het stationsgebied en het fietsparkeren is hoog

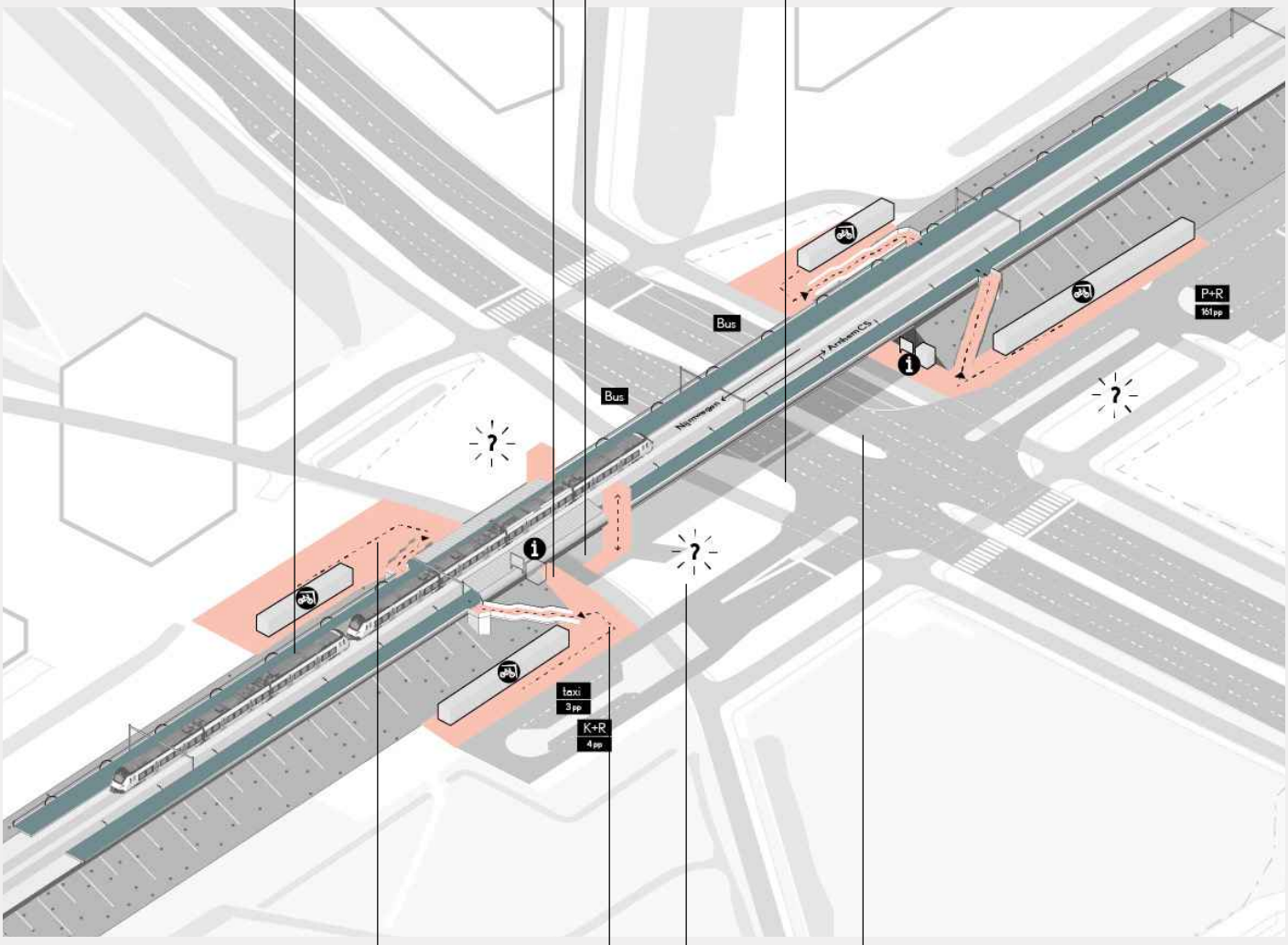
Het stationsgebied mist herkenbaarheid, landmarks, logische routing en een stationsgezicht

Geen poortjes tot het reisdomein, waardoor er hangjongeren zijn op de perrons

Ontbreken stationsoutillage, in welke richting rijdt de trein?

Ruimte onder het viaduct is de stationshal

Verkeersplein en verharding domineren het beeld



Geen hiërarchie in kwadranten, missen van herkenbaarheid

Hoofdopgave ligt in de openbare ruimte

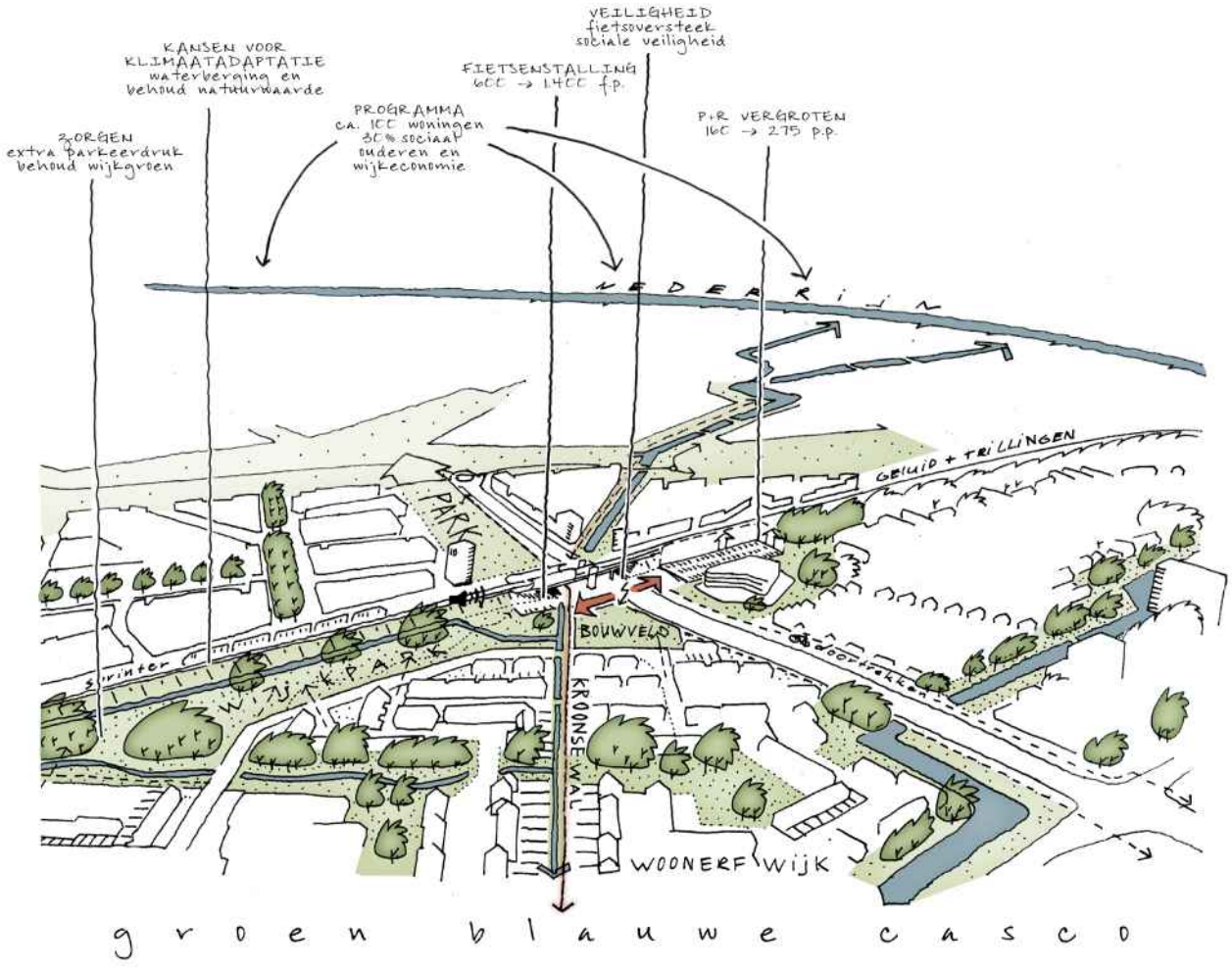
Geïsoleerde ligging, weinig sociale controle

Stationsfaciliteiten aan enkele zijde leidt tot extra oversteekbewegingen

Stationsanalyse: openluchtstation Arnhem-Zuid

3. Ruimtelijke verkenning

Zeven prikkelende, verkennende scenario's zijn opgesteld om de breedte van de opgave te verkennen. Elk scenario legt het accent op één uitgangspunt en is ruimtelijk vertaald. Naast de manier waarop het beoogde programma verdeeld kan worden over het projectgebied, tonen de scenario's verschillende infrastructurele voorstellen om de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee te vergroten. Verschillende mogelijkheden zijn verkend, van fietstunnels en fietsbruggen tot een autotunnel. Het verkennen van extremen maakt ook inzichtelijk wat men niet wenselijk acht; dit is net zo belangrijk als wat men wel graag wil.



Opgaven en dilemma's die als uitgangspunt
dienden voor de zeven verkennende scenario's

1. Speed pedelec - De snelfietsroute Arnhem-Nijmegen aan de westzijde van het spoor faciliteren met een tunnel onder de Metamorfosenallee door. Eén woonblok, waardoor er ruimte is voor een groot wijkpark. Een gescheiden parkeervoorziening voor bewoners en een P+R aan de noordzijde.



1. Scenario Speed pedelec

2. Parkbrug – De groene fietsbrug zorgt voor een veilige oversteek en herbergt tevens de parkeervraag voor de P+R en bewoners. Door hoogbouw is een groot wijkpark mogelijk.


2. Scenario Parkbrug

3. Eldense parkstrip – Woonblokken zijn gesitueerd op een gebouwde en groene parkeervoorziening. Alles is geconcentreerd aan het spoor. Door de spreiding van kleinere volumes ontstaat er een woonpark.


3. Scenario Eldense parkstrip

4. Stadswonen aan een singel – Grondgebonden woningen gaan gepaard met maaiveldparkeren. Er is ruimte voor een klein spoorpark.


4. Scenario Stadswonen aan een singel

5. Multimodale hub – Grootschalige, geconcentreerde bouwblokken aan de noordzijde van het wijkpark. Er is één grote ondergrondse parkeergarage voor bewoners en het parkeren in de hub onder de bouwblokken. De Metamorfosenallee is verdiept waardoor er een plein ontstaat. Aan de noordzijde van dit plein is er mogelijkheid tot extra maatschappelijk/kantoor programma.



5. Scenario Multimodale hub

6. Eldense bos – Kleine woonblokken in een bos. Hierdoor ontstaat een woonpark. Parkeren op afstand van de woningen in een half verdiepte garage. P+R en fietsparkeren is aan de noordzijde van de Metamorfosenallee ingepast.



6. Eldense bos

7. Station Arnhem-Zuid op de kaart – Icoon voor de stad. Woningbouw en parkeren in één groot gebouw. Dit sluit aan op de experimentele woningbouw uit de jaren 70, zoals De Laar-West.



7. Scenario Zuid op de kaart

Verschillende partners in het gebied hebben hun licht laten schijnen over de verkennende scenario's: bewoners, wijkmanagers, NS, ProRail, woningcorporaties, diverse beleidsafdelingen van de gemeente (van groen tot economische zaken), financiële experts en verkeerskundigen. Bewoners geven de voorkeur aan een wijkpark boven een woonpark. De gemeente wil graag het groen aan de zuidzijde van het gebied behouden, omdat dit grote ecologische waarde heeft (onderzoek COBRA). De voorkeur gaat uit naar concentratie van gebouwd programma rondom het station Arnhem-Zuid. Daarom zijn de volgende scenario's gebruikt als input voor de verdere uitwerking van de gebiedsvisie: 1. De speedpedelec, 2. De parkbrug en 5. Multimodale hub.

4. Visie
Stationsgebied Arnhem-Zuid

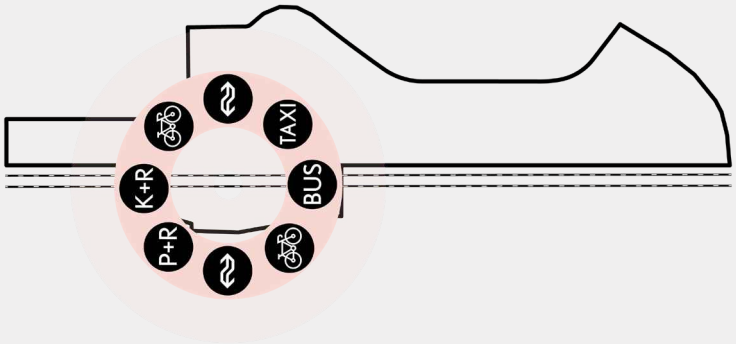
Er zijn zes pijlers die het stationsgebied van Arnhem-Zuid toekomstbestendig maken.

1. Van station naar mobiliteitshub
2. Veilige en groene stationsomgeving realiseren
3. Geen woonpark maar een wijkpark
4. Veiliger oversteken
5. Stationsgebied als aantrekkelijke woon- en werkplek
6. Samenwerken is een meerwaarde

In dit hoofdstuk wordt omschreven wat de uitdagingen zijn en hoe deze uitdagingen een plek kunnen krijgen bij station Arnhem-Zuid.


ZUID
Fiets

4.1 Van station naar mobiliteitshub



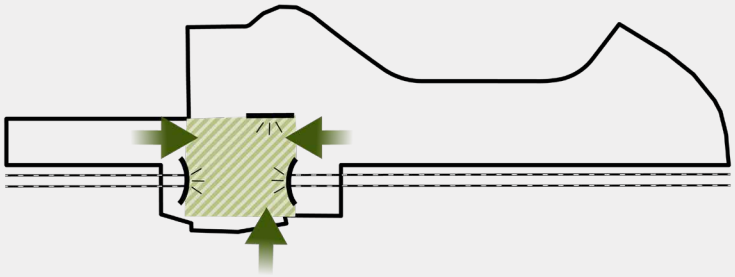
Arnhem-Zuid verdient een volwaardig stationsgebied door het toenemende aantal gebruikers en reizigers. Een hernieuwde stationsomgeving zal Arnhem-Zuid verder op de kaart zetten, waardoor het kan uitgroeien tot een sociaal en fysiek knooppunt tussen de wijken Elderveld, De Laar en de nieuwe wijk Schuytgraaf. Van 'treinstation' verandert het gebied in een 'multimodale hub', waar men kan overstappen op verschillende vervoersmiddelen.

Om deze overstapmachine zo goed mogelijk te laten functioneren moet het overstappen laagdrempelig worden gefaciliteerd. Bijvoorbeeld door een fietsenstaling die direct uitkomt op het perron en waar de fiets en/of e-scooter meteen kan worden opgeladen of een parkeergarage op minimale loopafstand van de trein waar deelmobiliteit wordt aangeboden. Er wordt ingezet op een prettige verblijfsruimte waarbij je eenvoudig kan worden afgezet, opgehaald of verder reist met de regionale bus.

De volgende uitdagingen zijn opgepakt om station Arnhem-Zuid tot een mobiliteitshub te transformeren:

- Het station wordt beter herkenbaar.
- Er komen logische langzaamverkeersroutes om en naar het station.
- Er komen directe en aantrekkelijke voetgangersverbindingen vanaf het autoparkeren op de stadsrandhub en de fietsenstallingen naar de perrons.
- De verschillende mobiliteiten worden geconcentreerd en gezoneerd.

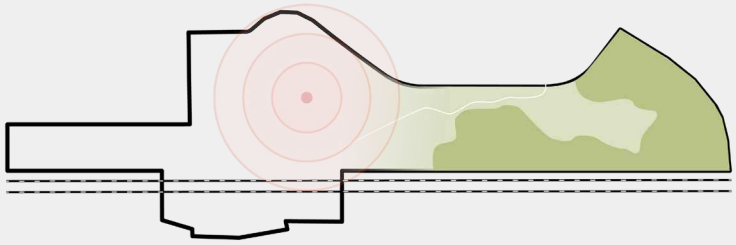
4.2 Veilige en groene stationsomgeving realiseren



Het toekomstige stationsplein speelt een cruciale rol als schakel tussen de wijken en als bewegingsruimte voor de verschillende stationsgebruikers en passanten. Het is tevens het ontvangstdomein voor de reiziger met een goede oriëntatie op de verschillende mobiliteiten. Het stationsplein wordt sociaal veilig door in te zetten op programma's in de randen die ook na werktijden voor reuring zorgen. De nieuw geplande woningen zullen 'de ogen op het plein' zijn en geven een gezicht aan het stationsgebied. Door het plein te vergroenen en sportvoorzieningen (skaten, basketbal, fitness) aan te bieden, wordt het een aangename plek om te verblijven. Het plein krijgt een uniek, meer stedelijk karakter en draagt bij aan de verbinding en ontmoeting van buurtgenoten en speelt in op de wens om meer voor jongeren aan te bieden. De herinrichting van het stationsplein speelt een belangrijke rol bij de verdere uitwerking van de hernieuwde stationsomgeving.

De karakteristieke en historische lijn van de Kroonse Wal wordt aangegrepen om de fietser naar de westelijke oversteek van het spoor te leiden (zie paragraaf 4.4). Deze bewegingen moeten goed worden begeleid en duidelijke ruimtes krijgen zodat er geen conflicten ontstaan.

4.3 Geen woonpark maar een wijkpark



Stadsdeel Arnhem-Zuid kenmerkt zich als een groen en blauw stadsdeel. Vele watergangen en grote bomen domineren de buitenruimte. De voormalige bestemming 'handel en nijverheid' wordt gewijzigd in groen, wonen en werken. Het zuidelijke deel wordt daarmee definitief bestemd als park. Dit toekomstige wijkpark kenmerkt zich door natuurlijk groen met natuurvriendelijke oevers, wandelpaden en plekken voor sport en spel. Het nu nog anonieme groen wordt een stadsvoorbeeld van ongeorganiseerde sport- en spelactiviteiten in een natuurlijke omgeving. Uiteraard gebeurt dit in overleg met de bewoners zodat het aansluit bij hun behoeftes en gevoel voor sociale veiligheid.

De ontwikkeling rondom station Arnhem-Zuid biedt de kans om het bestaande groen langs de oostzijde van het spoor te verbinden. Hierdoor ontstaat een twee kilometer lang, wijkoverstijgend spoorpark dat start en eindigt bij twee tunneltjes: de noordelijk gelegen tunnel in het verlengde van de Ringdijk en de zuidelijke bij het fietspad 'De Laar'. Dit park geeft antwoord op de toenemende vraag naar klimaatbestendigheid (watercompensatie, waterberging en hittestress) en gebruiksgroen voor de inwoners van De Laar en Schuytgraaf. Het spoorpark is aanleiding voor 'Arnhemmers' om in beweging te komen en stimuleert ontmoeting. Gezondheid is hiermee een integraal onderdeel van deze visie. Het wijkpark maakt onderdeel uit van het spoorpark.

Het wijkpark functioneert beter door meer wandelpaden aan te leggen. Doorzichten zorgen voor sociale veiligheid. De ecologische natuurlijke kwaliteiten en het extensieve karakter van het gebied blijven behouden. Fasering in intensief en extensief beheer is noodzakelijk. Door te investeren in het verbreden en verbinden van watergangen en het aanleggen van nieuwe waterpartijen verbetert ook de waterkwaliteit en wordt de klimaatbestendigheid van de wijk versterkt. De uitwerking wordt vastgelegd in een inrichtingsplan.

Het park mag maar beperkt geclaimd worden door nieuwbouwontwikkelingen, om ruimte te bieden aan de behoeftes van de wijk. Compact bouwen en stapelen spaart de schaarse ruimte. Deze visie definieert de uiterste grens voor bebouwing en de minimale afmetingen van het wijkpark.

Een plek voor ontmoeten en bewegen in het groen



Natte plekken in het huidige wijkpark

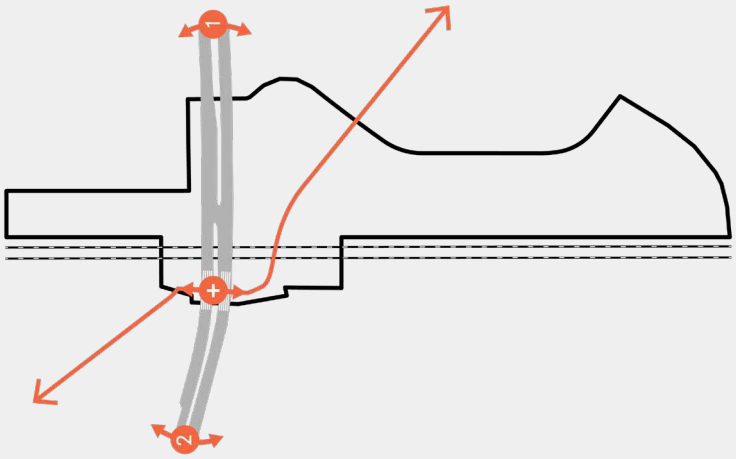


Sportpark aan de zuidzijde in het huidige wijkpark



Eldense Zeeg

4.4 Veiliger oversteken

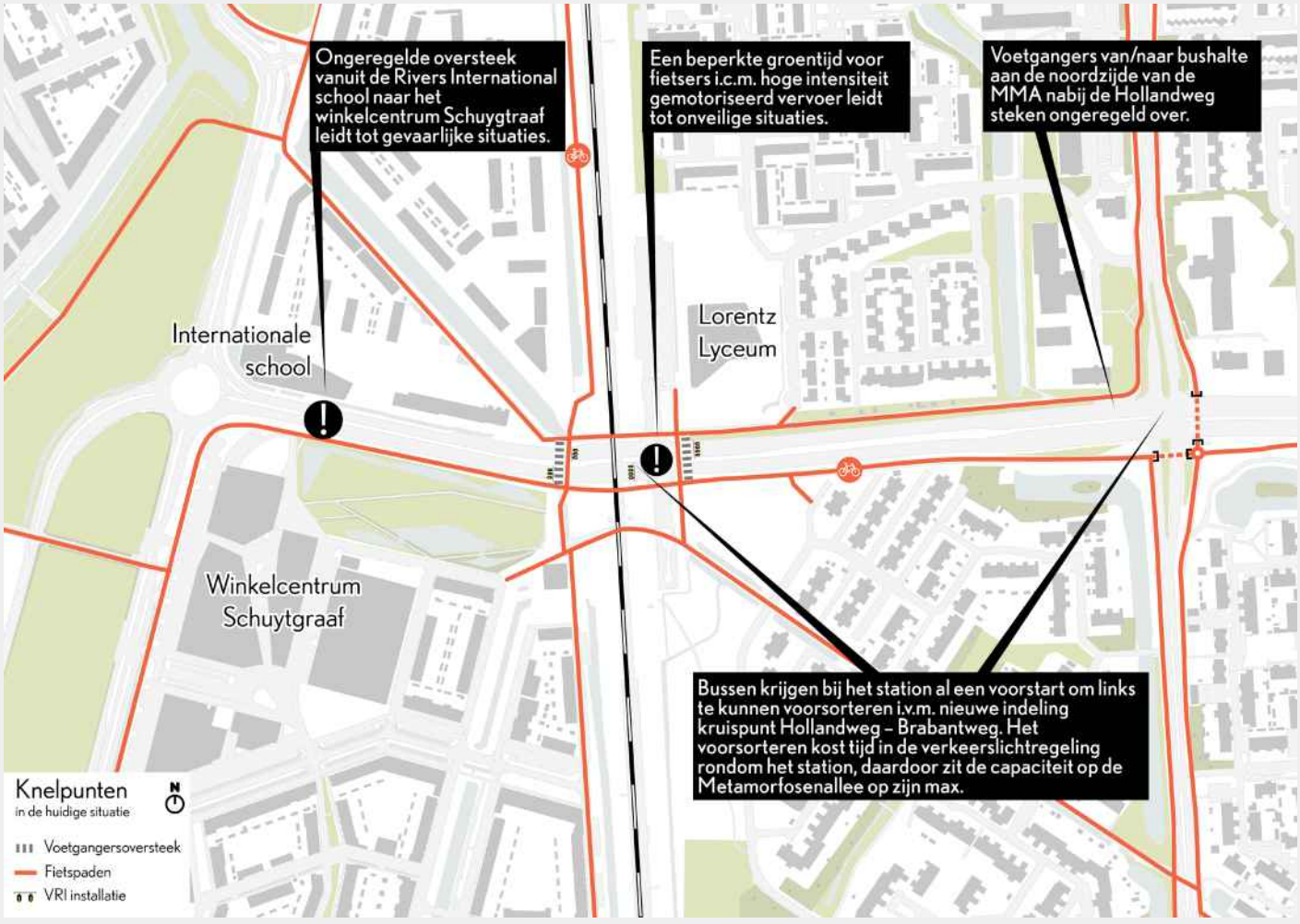


Ontwarren van de knoop en oplossen in de flanken

Een (verkeers)knoop moet soms eerst ontward worden door de oplossing breder te bekijken. Dit geldt zeker voor de oversteek van de Metamorfosenallee. In deze visie wordt gekozen voor een slimme tweeledige oplossing. Ten eerste worden de twee oversteken bij de verkeerslichten aan weerzijden van het spoor teruggebracht naar één oversteek. Daardoor kunnen fietsers en voetgangers hier vaker en langer groen krijgen en hoeven ze dus minder lang te wachten om over te steken. Hierdoor is er meer groentijd ten gunste van de (ongeduldige) scholieren. Ten tweede worden twee fietstunnels voorgesteld die het lokale en wijkoverstijgende fietsverkeer beter faciliteren. Er komen dus drie hoogwaardige mogelijkheden om de Metamorfosenallee over te steken in plaats van twee minder waardevolle oversteken die dicht bij elkaar liggen. Hiermee wordt de druk beter verdeeld en wordt het een stuk veiliger. Belangrijke neveneffecten van de reductie van twee naar één oversteek bij het station zijn een betere doorstroming van het autoverkeer en een voorsorteer optie voor de bus.

Er zijn vele opties verkend en een aantal ongelijkvloerse opties zijn afgevallen.

1. Een fietstunnel op de stationslocatie legt een te grote en onhandige ruimteclaim in het gebied. Doordat men moet dalen, ontstaat haaks op de Metamorfosenallee een verdiepte hellingbaan die oostwest fiets- en loopverbindingen blokkeert;
2. Een brug over de Metamorfosenallee moet tweemaal zo hoog stijgen dan het dalen van een tunnel. Daarmee wordt de hellingbaan tweemaal zo lang. Het wordt voor fietsers en voetgangers daarmee extra lastig gemaakt (omrijden) om snel over te steken. Hierdoor dreigt het gevaar dat men alsnog bij het kruispunt gaat oversteken;
3. De beste oplossing voor het veilig oversteken op maaiveld, is een autotunnel onder het stationsplein. Dit is een enorme investering die vanuit het project zelf niet gemaakt kan worden. Hiervoor dient de meerwaarde op regionaal niveau te worden aangetoond zodat er provinciale of rijkssubsidies zijn te verwerven. Verkeersberekeningen (uitgevoerd door Goudappel) tonen aan dat een tunnel echter niet zorgt voor een significante verbetering van de doorstroming voor regionaal verkeer. De autotunnel dient dus geen regionaal belang, enkel een lokaal belang. Daarmee is de investering vooralsnog als onhaalbaar ingeschat. De gekozen verkeersstructuur maakt een eventuele toekomstige autotunnel overigens niet onmogelijk.



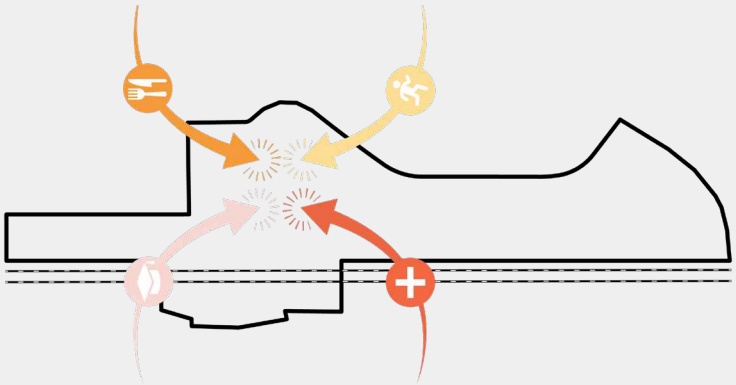
Oversteken over de Metamorfosenallee
in de huidige situatie



Visie om over te steken over de Metamorfosenallee


oosten van
tgraaf, als
e (lange
Fietstunnel in de stationsomgeving zorgt voor versnijdingen op het maaiveld. In de flanken is de beste oplossing voor omgeving en de stationsomgeving.
Fietstunnel onder Hollandweg die scholieren anders en beter laat oversteken.
Lorentz Lyceum
kale route
re groentijd
n
eiliger wordt.
Oostelijke, gelijkvloerse oversteek opheffen. Levert ruimte op in de VRI regeling wat zorgt voor meer oversteektijd voor fietsers en voetgangers aan de westzijde.

4.5 Stationskwartier als aantrekkelijke woon- en werkplek



In het stationskwartier Zuid is ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. Arnhem-Zuid bestaat grotendeels uit grondgebonden eengezinswoningen met een tuin. De goede bereikbaarheid en nabijheid van voorzieningen overtuigen om vooral appartementen te realiseren. Specifiek voor starters, 'empty nesters' en ouderen. Dat betekent geen grote, maar vooral betaalbare middelgrote 2-3 kamerappartementen, waarvan 50% in de sociale sector. Dit inzicht is mede ontstaan door op te trekken met drie grote woningcorporaties die in Arnhem actief zijn.

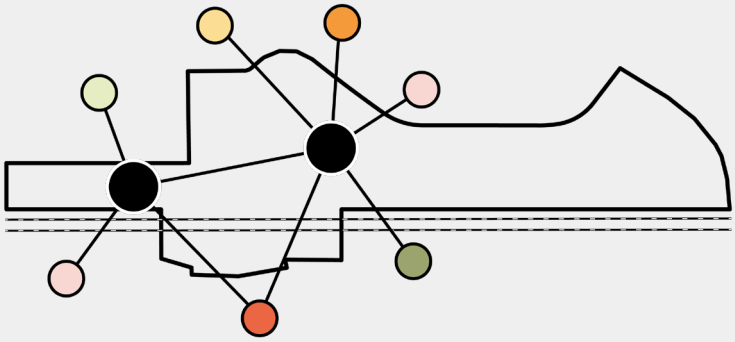
In de directe stationsomgeving is het verstandig om levendige plinten te stimuleren die na werktijden reuring en ogen geven op straat. Het vergroten van de sociale veiligheid is een grote wens van de omwonenden. Denk hierbij aan een sportclub, eetgelegenheid (daghoreca) of een kleine supermarkt (AH to go).

In verband met overlast in de avond, nacht, verkeersaantrekking en concurrentie is in het stationskwartier geen ruimte voor nachthoreca zoals cafés, een grote supermarkt of winkels. Het stationskwartier wordt compleet gemaakt doordat er in het noordwesten van het stationskwartier een huisartsenpraktijk met apotheek wordt gerealiseerd in Schuytgraaf.

In het stationskwartier is ruimte om te werken, met ca. 400 tot maximaal 1.500 m² aan werkruimtes die de wijkeconomie stimuleren. Er is daarbij vooral behoefte aan flexibele, kleinschalige kantoorruimte (individueel en voor enkele werknemers; ca. 25m² per werknemer) en vergaderruimtes voor het lokale MKB en ZZP'ers. Dit past bij de vraag uit de wijk. Daarbuiten leent station Arnhem-Zuid zich als overlooplocatie voor de kantoren van grotere bedrijven. Hiervoor wordt maximaal 5.000 m² voorzien vanuit de afdeling economie. Vanuit de NS gezien is er geen reden om een stationsgebouw te realiseren met voorzieningen. Station Arnhem-Zuid blijft een openluchtstation met vier opgangen. In drie verschillende scenario's is de toekomstige bebouwing verkend.

Voor een klimaatbestendige woonomgeving dienen de daken en gebouwde parkeervoorzieningen (deks) bij te dragen aan vergroening, verkoeling en regenwaterafvoerend vermogen.

4.6 Samenwerken is meerwaarde



Indien de partners NS, ProRail, gemeente en ontwikkelaars gezamenlijk het gebied ontwikkelen ontstaan er interessante kansen om kosten te verdelen en maximaal te investeren in de omgeving. Het combineren van de stadsrandhub met een stallingsgarage voor bewoners, bezoekers of medewerkers levert bijvoorbeeld een reductie op van 30% van het benodigde oppervlak ten opzichte van elk een eigen stalling. Een bewaakte fietsenstalling komt sneller in beeld bij samenwerking; dit geeft direct een groter gevoel van veiligheid in en om het station. Door voortschrijdend inzicht is de mogelijkheid tot een gezamenlijke parkeervoorziening afgevallen. In de verdere uitwerking zal daarom de koers hierin gewijzigd worden wat betekent dat sommige voorbeelduitwerkingen niet mogelijk zijn.

Het betrekken van de buurt bij toekomstige inrichtingsplannen voor het wijkpark zorgt niet alleen voor een meer passend wijkpark en draagvlak. Ook het proces ernaartoe vergroot sociale interactie en verantwoordelijkheidsgevoel. Het park kan de buurt uitdagen tot zelfbeheer van een heemtuin of andere bijzonder plek in het park.

Door bijvoorbeeld samen te werken met het Lorentz Lyceum wordt het mogelijk om het Lorentz Lyceum uit te breiden. Door bijvoorbeeld het parkeren te combineren in een toekomstige parkeergarage ontstaat er ruimte op het eigen parkeerterrein om uit te breiden, of de schoolomgeving te vergroenen, of ruimte te geven aan sport en spel voor de scholieren.

5. Ontwikkelkaders

De uitgangspunten uit de visie zijn vertaald naar een ruimtelijk kader waarbinnen ontwikkelingen in het gebied kunnen plaatsvinden. De programmatische en ruimtelijke kaders vormen hiervoor de basis. Deze zijn op de volgende pagina verbeeld en mede afgestemd op de hindercontouren en de parkeernormen.

Programmatische kaders

De programmatische kaders komen voornamelijk voort uit het IPvE. Het IPvE is aangepast naar aanleiding van het collegebesluit m.b.t. het woningbouwprogramma. Kort samengevat bestaan de programmatische kaders uit: circa 150 woningen en minimaal 1.500 m² tot maximaal 6.500 m² ruimte voor werken (kantoorfunctie).

Ruimtelijke kaders

In het ruimtelijk kader zijn de bouwvelden vastgelegd. Het park krijgt een vaste contour en kan daardoor worden bestemd als park, dit park is kleiner dan hoe het in de huidige vorm gebruikt wordt, door het toevoegen van woningen (bouwvelden). Voor de bouwvelden is er een strikte opbouw in hoogte vastgelegd. Op deze manier zijn de hoogte accenten altijd aan de zijde van het spoor en op de grootste afstand van de buurt. De Kroonse Wal blijft als fietspad behouden en daar is altijd een minimale maat van 21 meter afstand tussen de gevels. De bebouwing krijgt een levendige plint, georiënteerd op het station. De plinten richting de wijk hebben een open karakter, dode plinten zijn niet toegestaan. Om meer levendigheid op straat te creëren heeft portiekontsluiting de voorkeur boven galerij ontsluiting. Bij een bouwplan dient een HER (Hoogbouw Effecten Rapportage) te worden opgesteld. Hierin worden geluid, windhinder en schaduwwerking ten opzichte van de omgeving getoetst. Nutsvoorzieningen dienen inpandig te worden geplaatst en mee ontwerpen worden in de verdere stedenbouwkundige en architectonische uitwerking.

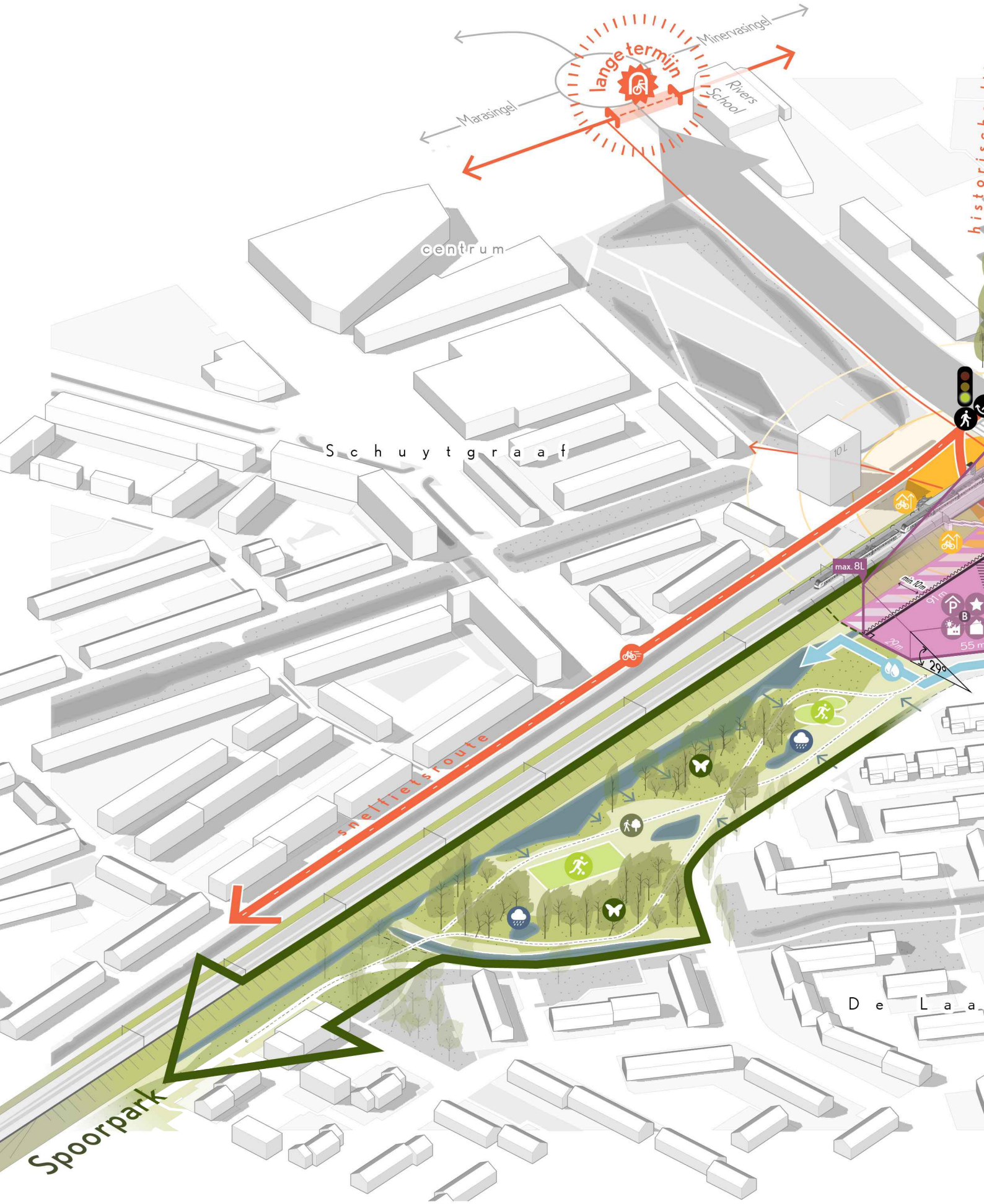
De huidige fiets- en wandelroutes moeten worden verbeterd. Het stationsplein onder het spoorviaduct wordt een verbindende ruimte die Schuytgraaf en De Laar-West sterker met elkaar verbindt. Zoals benoemd in de visie wordt de oversteek aan de westzijde van het station verbeterd. De status van de oversteek aan de oostzijde van het station hangt samen met de eventuele komst van de nieuwe tunnel ten oosten van de rotonde bij de Rivers International School en een nieuwe tunnel onder de Hollandweg die de verbinding legt met het fietspad aan de noordzijde van de Metamorfosenallee. Bij aanleg van beide tunnels en het verbeteren van de oversteek aan de westzijde van het station kan de oversteen aan de oostzijde verdwijnen.

Bij een gecombineerde P+R en bewoners/ bezoekersgarage is het verplicht een directe toegang te maken vanaf de Metamorfosenallee om parkeeroverlast in de omliggende wijken te

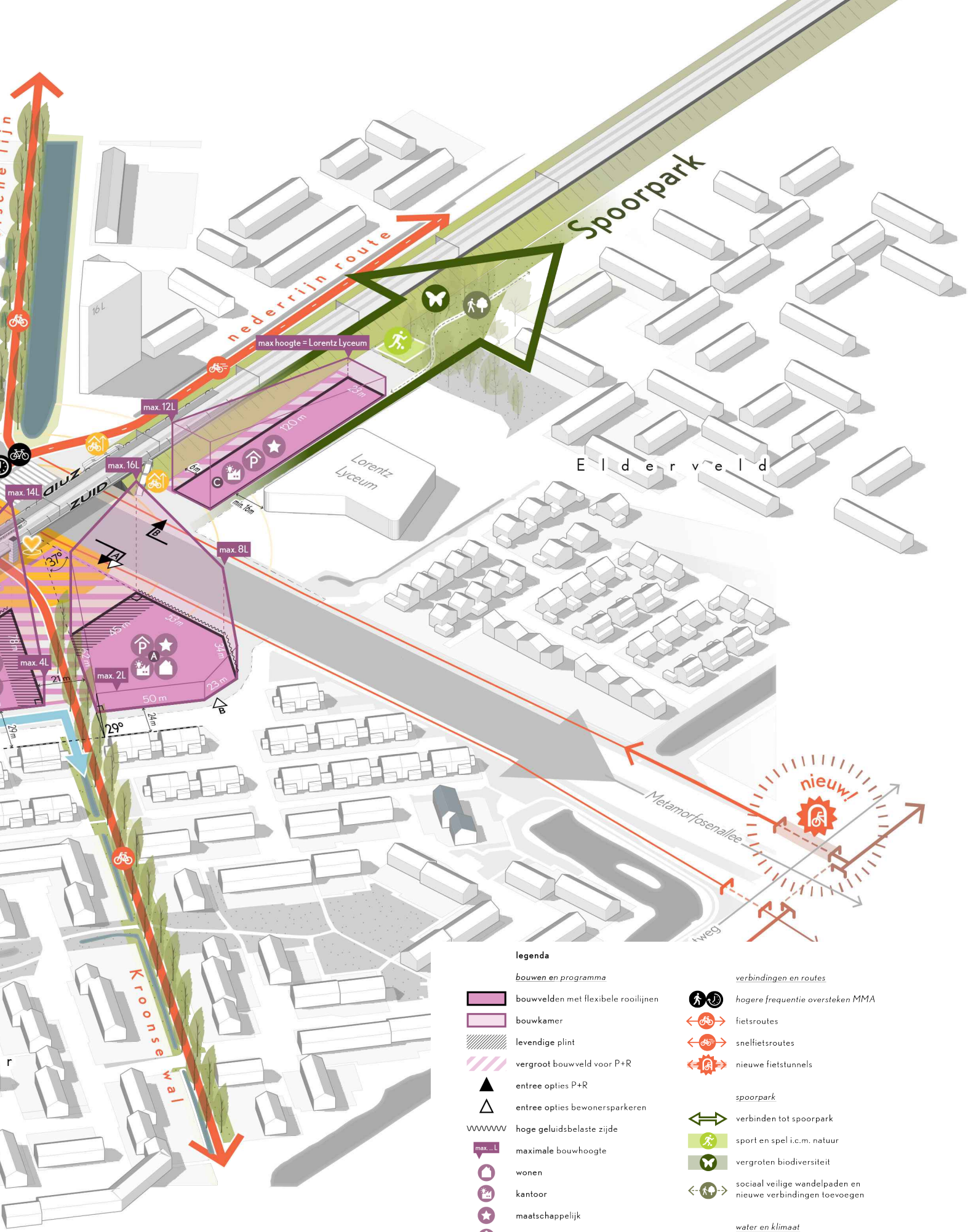
voorkomen. Bij enkel een parkeergarage voor bewoners/ bezoekers moet er worden gezorgd voor voldoende capaciteit, zodat er geen overloop is naar de omliggende woonstraten.

Aanbevelingen

- Investeer in het groen en maak in samenspraak met de wijken een inrichtingsplan, behoud en versterk de ecologische kwaliteiten van het gebied.
- Waterhuishouding op orde: zorg ervoor dat de gebrekkige watergangen rondom het station kunnen doorstromen en meer bergingscapaciteit hebben.
- Bouwen in de groene zone stimuleert het denken over groen op daken en aan de gevels. Er dient gebouwd te worden conform de Klimaatadaptatie toets van de gemeente Arnhem.
- Daken en het voorgeschreven dek dienen een bijdrage te leveren aan een klimaatbestendige omgeving en berging en vertraagd afvoeren van regenwater.
- Stimuleer diverse vormen van deelmobiliteit: scooter, auto en (OV-)fiets.
- Kantoorgebouwen moeten zo worden ontwikkeld dat ze eenvoudig om te vormen zijn naar wonen. Dus bouwen met open vloeren en kolommen i.p.v. met dragende wanden.
- De buitenruimte moet inclusief worden ontworpen



De ruimtelijke kaders van Stationsgebied Arnhem-Zuid



legenda

bouwen en programma

- bouwvelden met flexibele rooilijnen
- bouwkamer
- levendige plint
- vergroot bouwveld voor P+R
- entree opties P+R
- entree opties bewonersparkeren
- hoge geluidsbelaste zijde
- max. ...L maximale bouwhoogte
- wonen
- kantoor
- maatschappelijk
- vergroten park en ride (p+r)

Station Arnhem-Zuid

- stationsplein als verbindende ruimte
- vergroten fietsenstalling

verbindingen en routes

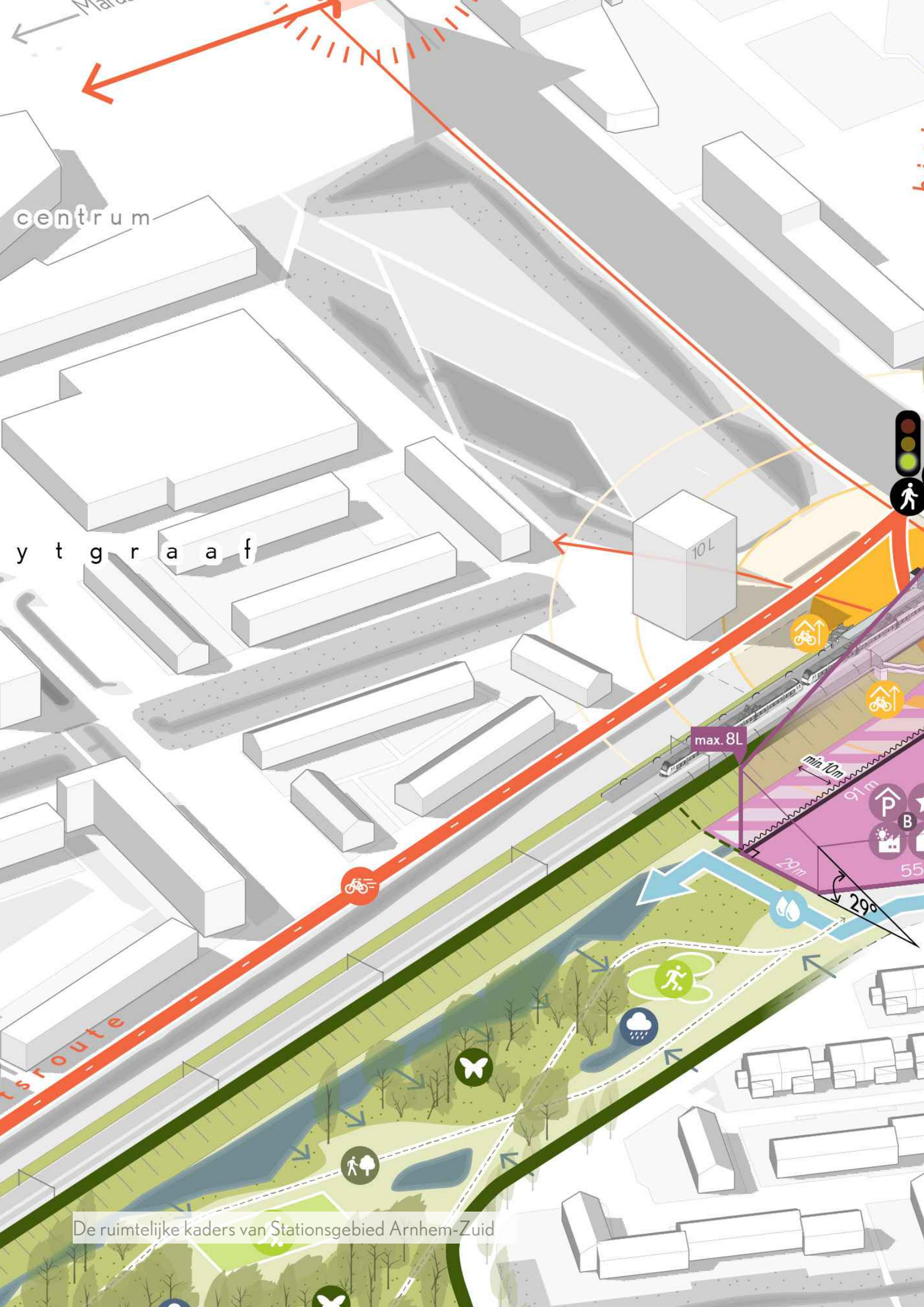
- *hogere frequentie oversteken MMA*
- fietsroutes
- snelfietsroutes
- nieuwe fietstunnels

spoorpark

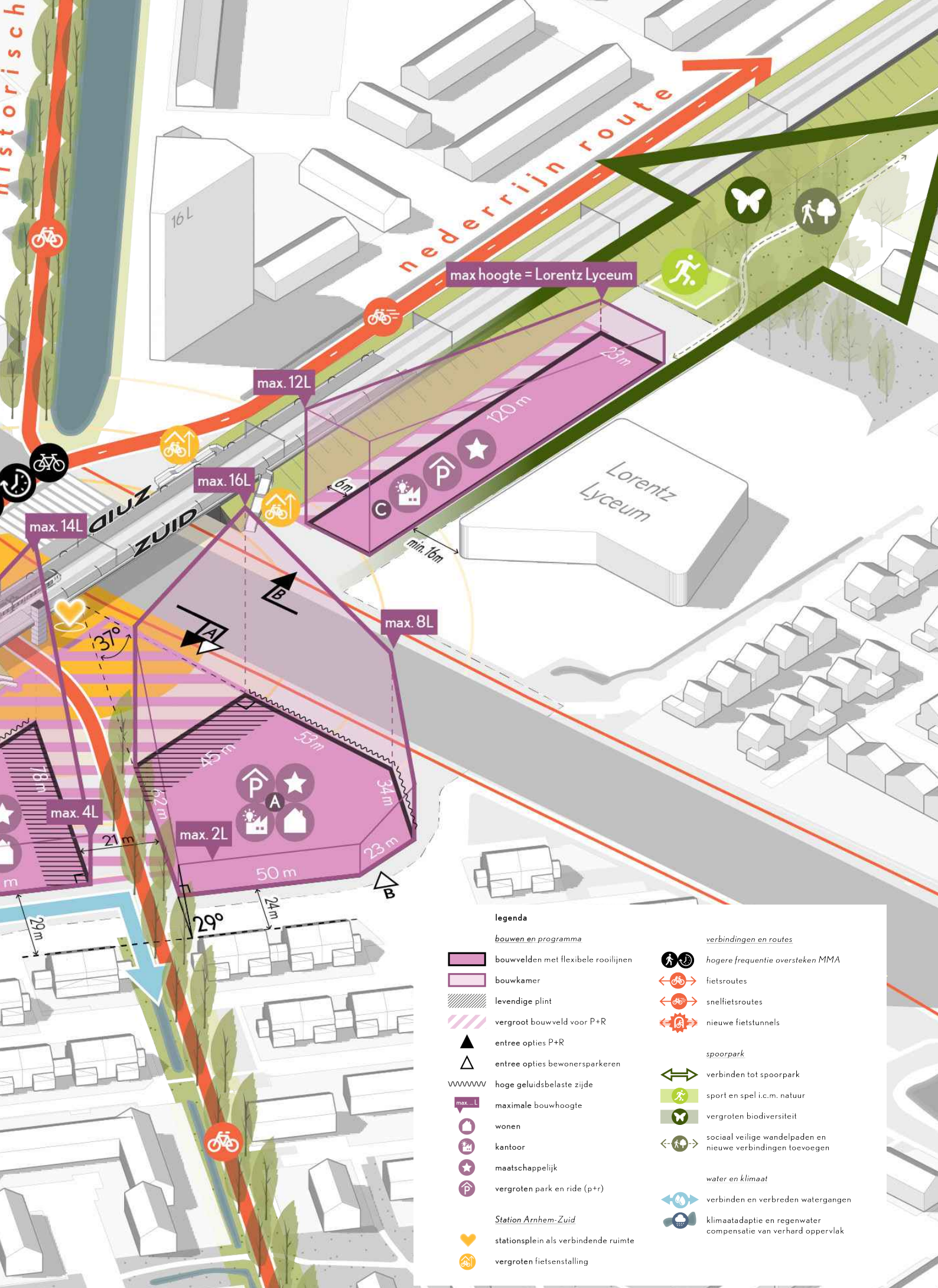
- verbinden tot spoorpark
- sport en spel i.c.m. natuur
- vergroten biodiversiteit
- sociaal veilige wandelpaden en nieuwe verbindingen toevoegen

water en klimaat

- verbinden en verbreden watergangen
- klimaatadaptie en regenwater compensatie van verhard oppervlak



De ruimtelijke kaders van Stationsgebied Arnhem-Zuid


historisch
nederrijn route
max hoogte = Lorentz Lyceum
max. 12L
max. 16L
max. 14L
max. 8L
max. 4L
max. 2L
Lorentz Lyceum
ZUID
23 m
120 m
6m
min. 16m
37°
45 m
53 m
34 m
18 m
32 m
21 m
50 m
23 m
29 m
24 m
29°
A
B
C
P
legenda
bouwen en programma
bouwvelden met flexibele rooilijnen
bouwkamer
levendige plint
vergroot bouwveld voor P+R
entree opties P+R
entree opties bewonersparkeren
hoge geluidsbelaste zijde
maximale bouwhoogte
wonen
kantoor
maatschappelijk
vergroten park en ride (p+r)
Station Arnhem-Zuid
stationsplein als verbindende ruimte
vergroten fietsenstalling
verbindingen en routes
hogere frequentie oversteken MMA
fietsroutes
snelfietsroutes
nieuwe fietstunnels
spoorpark
verbinden tot spoorpark
sport en spel i.c.m. natuur
vergroten biodiversiteit
sociaal veilige wandelpaden en nieuwe verbindingen toevoegen
water en klimaat
verbinden en verbreden watergangen
klimaatadaptie en regenwater compensatie van verhard oppervlak

5.1 Uitgangspunten en randvoorwaarden

Hindercontouren

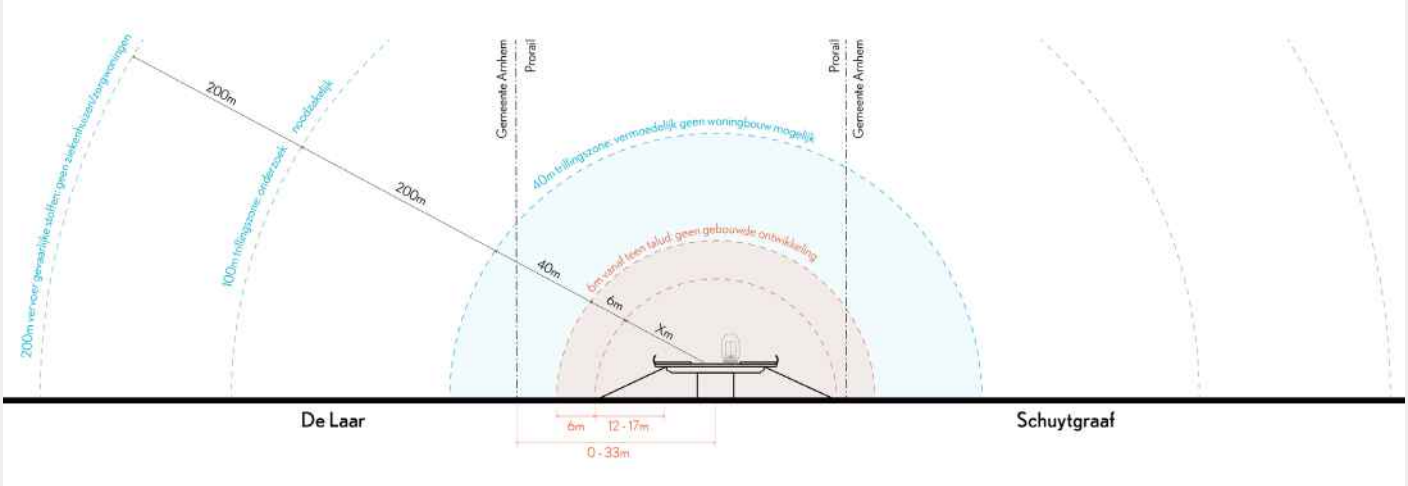
Geluid
Geluid is een belangrijke randvoorwaarde bij de uitwerking van de plannen. Het stationsgebied staat onder invloed van twee bepalende geluidsbronnen: het spoor (railverkeer) en de Metamorfosenallee (wegverkeer).

Externe veiligheid
Rekening houden met beperkingen programma i.v.m. transport van gevaarlijke stoffen, zoals afstand van het spoor van bepaalde voorzieningen, vluchtwegen etc.

Trillingen
Voor wonen een onderzoek noodzakelijk bij een afstand tot 100 meter van het spoor. In Schuytgraaf zijn woningen gerealiseerd tot op 40 meter van het spoor. Dit was mogelijk met aanvullende maatregelen (i.v.m. trillingen). Daarom houden we in deze gebiedsvisie 40 meter als minimale afstand tot het spoor aan.[1]

Luchtkwaliteit
Luchtkwaliteit wordt vooralsnog niet gezien als knelpunt.

Zie voor uitgebreide analyse van de hindercontouren en mogelijke oplossingen de bijlagen.



Randvoorwaarden voor nieuwbouw langs het spoor

Parkeren

De passende parkeernorm voor deze locatie wordt verder onderzocht. Er is met onderzoek al een eerste stap gezet in het verlagen van de vigerende parkeernorm. Aansluitend bij de Omgevingsvisie en het Duurzaam Mobiliteitsplan wordt verdere verlaging onderzocht, waarbij de ambitie is een zo laag mogelijke parkeernorm toe te passen.[2]

Fiets en scooter-parkeren[3]:
Elke woning heeft in basis een niet-gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² (ten minste 1,8 m x 2,3 m). Bij een gezamenlijke fietsenstalling vervalt de berging voor appartementen <50m2 GO. Voor appartementen >50m2 GO is een (interne) berging van 2,7m2 verplicht. Deze berging mag niet gebruikt worden als technische (CV) ruimte, maar is wel geschikt voor verwijderbare apparaten als een wasmachine. De behoefte voor het stallen van fietsen is 2 fietsen per woning <50m2 GO en 3 fietsen per woning 50-75m2 GO. 4 fietsen >75-100m2 GO*. In een gezamenlijk stalling wordt rekening gehouden met 0,13 scooter/scootmobiel per woning i.v.m. met de beoogde doelgroep. Voor het parkeren van fietsen en scooter van bezoekers wordt gebruikt gemaakt van de fietsenstalling bij het station en fietsparkeerplaatsen in de toekomstige buitenruimte.
*normen gebaseerd op Amsterdamse parkeernota.

Aanbevelingen
- Rekenen met aanwezigheidspercentages, maatgevend moment is leidend.
- Max. 5% (zonder parkeerregulering) van de totale parkeerbehoefte mag omgezet worden naar deelmobiliteit. Omrekenfactor deelauto is gelijk aan 4 reguliere parkeerplaatsen 1:5. Deze parkeerplaatsen hebben een vaste plek en mogen niet worden meegerekend in de aanwezigheidspercentages.

[1] Op dit moment is er nog geen officiële trilling regelgeving voor bouwen nabij het spoor, daar wordt aan gewerkt, bron: www.prorail.nl.
[2] Er is een specifiek onderzoek uitgevoerd door Goudappel (bijlage Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid 26 april 2023) dat afwijkt van de gemeentelijke normen.
[3] Normen conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen

6. Drie mogelijke uitwerkingen

In 2021-2022 zijn drie scenario's uitgewerkt waarmee ruimtelijke keuzes visueel inzichtelijk zijn gemaakt. Het opstellen van scenario's is een middel om te achterhalen wat men juist wel en niet wil. De scenario's hielpen het bestuur, partners in het gebied en de omwonenden om goede vragen te kunnen stellen. Op basis van voortschrijdend inzicht is er vervolgens voor gekozen scenario Laarkwartier verder uit te werken met het aangescherpte woonprogramma (hoofdstuk 7). De drie scenario's tonen aan dat de geformuleerde ontwikkelkaders nog ruimte bieden voor de stedenbouwkundige invulling.

De scenario's zijn:
1. Laarkwartier
2. Stationsplein Zuid
3. Parkbrug

Zie voor voledige uitleg bijlage 3: De drie scenario's.

1. Laarkwartier



2. Stationsplein Zuid



3. De parkbrug



6.1 Uitwerkingen op een rij

1. Laarkwartier
   Het open kwadrant vormt een subtiel woningbouwproject met groen karakter op de kop van het wijkpark. De drie blokken bevatten een groen binnenwereld, halfverdiept parkeren en gemixte plinten met voorzieningen en werkruimte. Het compacte woonblok biedt kansen voor kwalitatieve groene verblijfsruimtes bij het stationsplein en een natuurspeeltuin.

2. Stationsplein Zuid
   Station Arnhem-Zuid wordt omgevormd tot stationskwartier. Gesloten woonblokken in het zuiden bieden een geluidsluw binnenklimaat met hoge woonkwaliteit en in het noorden is ruimte voor meer maatschappelijke functies en kantoren. Het zwaartepunt van de ontwikkeling is gefocust rondom het stationsplein met stadse wanden, levendige plinten, een skatepark en meer mobiliteitsfuncties. Dit resulteert in een levendig stationsplein met een stedelijk allure.

3. Parkbrug
   De parkbrug hevelt het wijkpark over de Metamorfosenallee heen. Dit maakt station Arnhem-Zuid tot het groenste station van Nederland. De nieuwe oversteek wordt slim dubbel gebruikt door fiets en auto parkeren op te lossen, met daarboven een kwalitatieve parkinrichting. Om het nieuw spoorpark ruimte te geven worden vier torens ontwikkeld met een kleine footprint en gemengd programma.

1. Laarkwartier









2. Stationsplein Zuid









3. Parkbrug









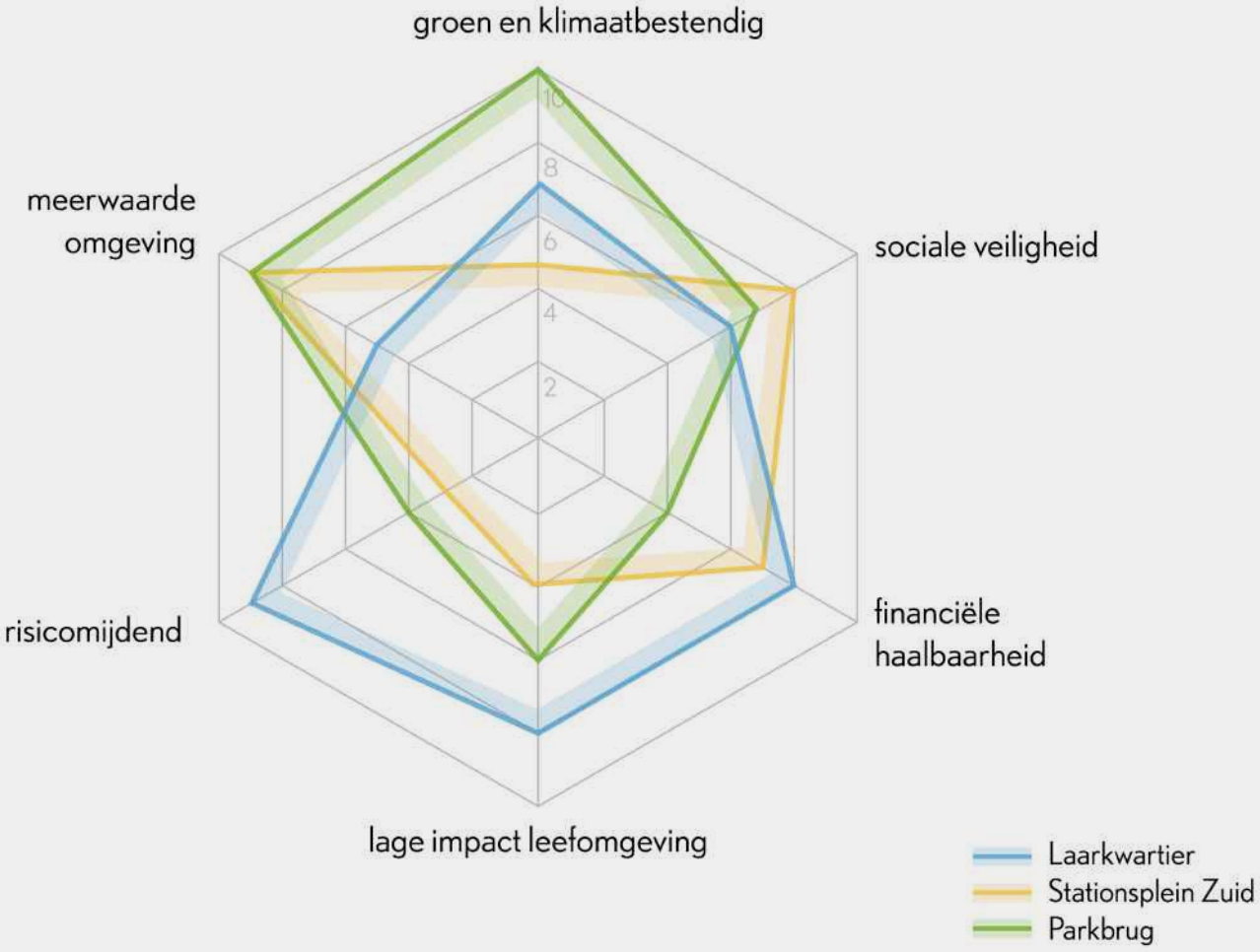
6.2 Beoordeling drie mogelijke uitwerkingen

In de gebiedsvisie (juli 2022) zijn de drie scenario's op zes factoren gewogen:

1. Groen & klimaat: grootste park, minste bebouwing, minste hittestress en meeste water.
2. Sociale veiligheid: meeste levendigheid door programma in de plinten, ogen op straat en verkeersveiligheid.
3. Financiële haalbaarheid: welk scenario kent per saldo de laagste kosten als alle kosten en opbrengsten (van park, station en woningen/ kantoren samen) in beschouwing worden genomen.
4. Lage impact leefomgeving: welk scenario heeft de laagste impact van wind, schaduw en uitzicht voor direct omwonenden.
5. Risicomijdend: welk scenario heeft de minste ontwikkelrisico's (bijvoorbeeld samenwerking of kleine mate van onderlinge afhankelijkheid).
6. Meerwaarde omgeving: welk scenario geeft het meeste terug op wijkniveau (wijkvoorziening, levendigheid op straat vanaf 18.00u).

Subjectieve oordelen worden enigszins objectief en vergelijkbaar gemaakt met dit diagram. Uit het diagram valt goed te lezen dat het ene scenario beter scoort op onderdelen dan het ander. Door voortschrijdend inzicht blijkt dat samenwerking om een gezamenlijke parkeervoorziening te realiseren met NS, ProRail, Coöperatie en toekomstige ontwikkelaar niet haalbaar is. Daarnaast bleek de NS geen grote investeringen op korte termijn voor station Arnhem-Zuid te kunnen doen.

Dit heeft ertoe geleid om scenario Laarkwartier te kiezen als voorbeelduitwerking. In dit scenario kunnen de verschillende partijen zonder afhankelijkheden ontwikkelen, waardoor een gefaseerde ontwikkeling mogelijk is.

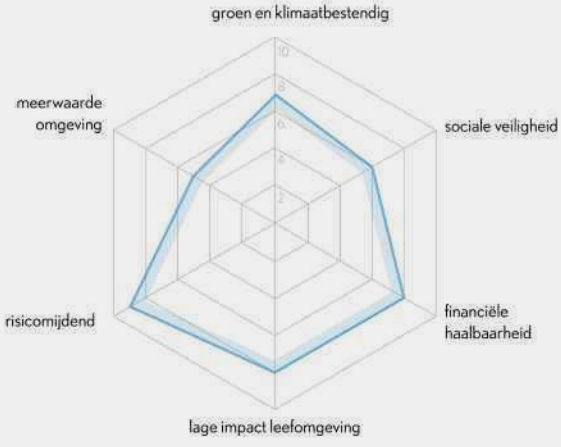

groen en klimaatbestendig
sociale veiligheid
financiële haalbaarheid
lage impact leefomgeving
risicomijdend
meerwaarde omgeving
10
8
6
4
2
Laarkwartier
Stationsplein Zuid
Parkbrug

7. Voorbeelduitwerking
7.1 Laarkwartier

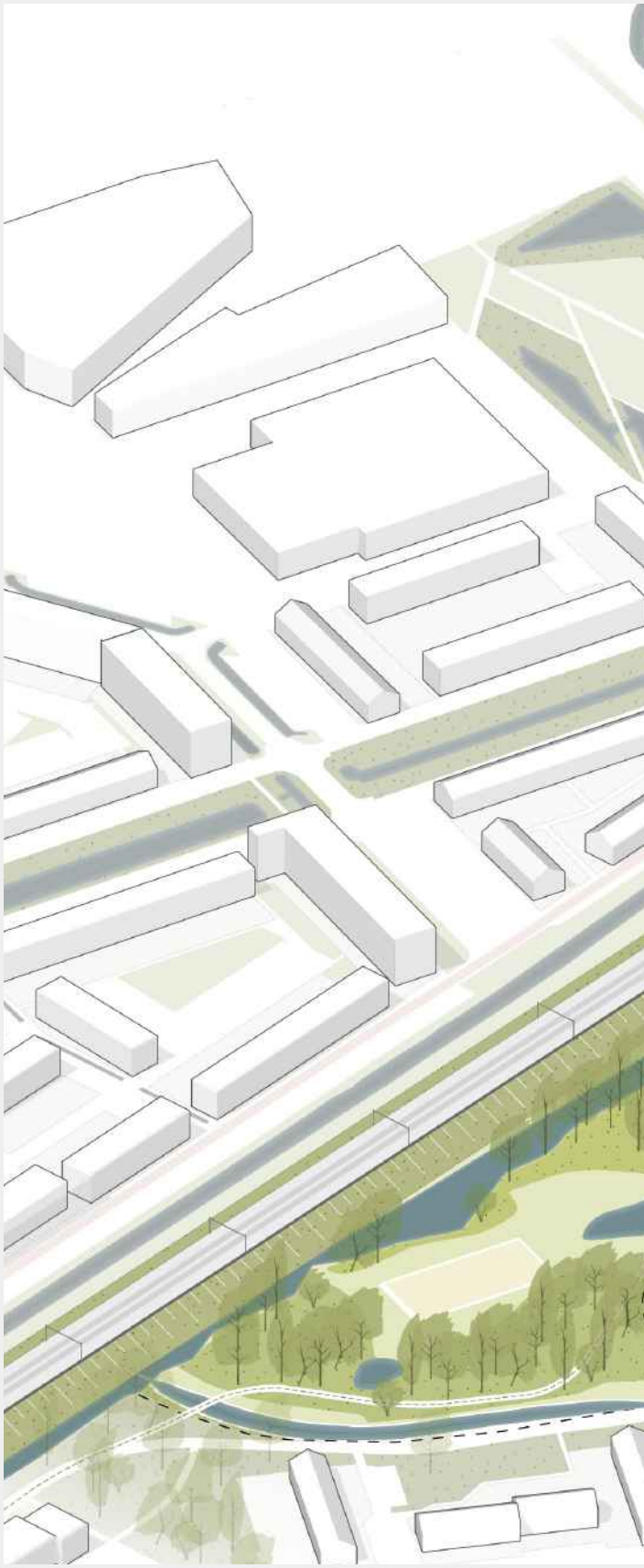
Dit hoofdstuk bevat de voorbeelduitwerking van het scenario Laakkwartier. Hierin zijn de gewijzigde uitgangspunten m.b.t. het woningbouwprogramma toegepast: er is ruimte voor 150 woningen, waarvan 50% in het sociale segment.

Dit scenario geeft iedere functie zijn eigen plek. Dit verlaagt het risico op onderlinge afhankelijkheid. De functies kunnen in eigen tempo en zelfstandig ontwikkeld worden. Het Laarkwartier scenario is om deze reden het meest haalbaar.

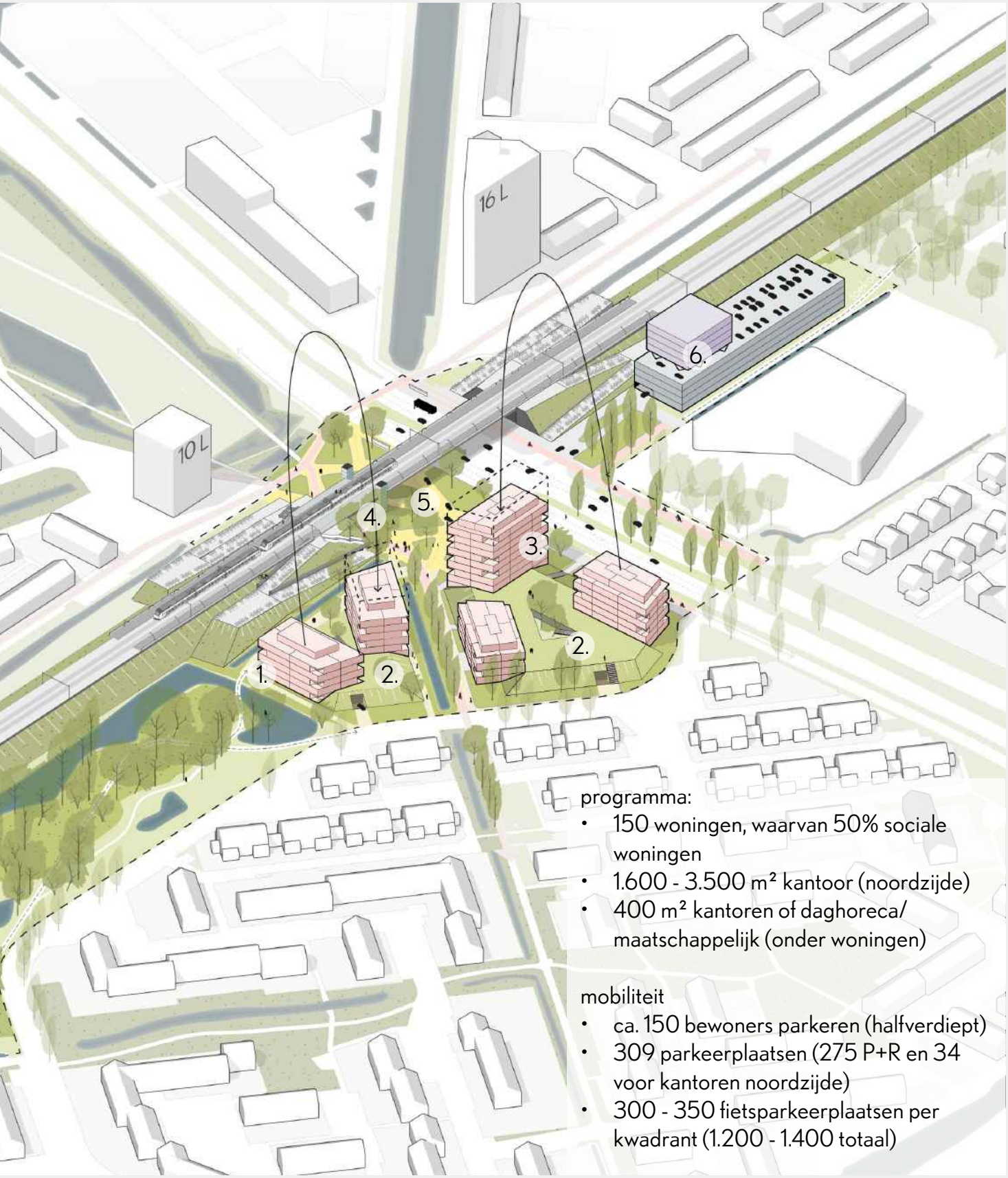
1. Wonen aan de kop van het wijkpark
2. Halfverdiept bewonersparkeren via de Tilburgweg of via het stationsplein toegankelijk.
3. Bebouwing in vijf woonblokken.
4. Fietsenstalling op de hellingen die tevens toegang bieden tot het perron.
5. K+R en taxi over shared-space aan de zuidzijde van de MMA (is een uitzoekpunt voor de verdere uitwerkingen).
6. Stadsrandhub met kantoren erboven.



Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht van de voorbeelduitwerking 'Laarkwartier'



programma:

- 150 woningen, waarvan 50% sociale woningen
- 1.600 - 3.500 m² kantoor (noordzijde)
- 400 m² kantoren of daghoreca/ maatschappelijk (onder woningen)

mobiliteit

- ca. 150 bewoners parkeren (halfverdiept)
- 309 parkeerplaatsen (275 P+R en 34 voor kantoren noordzijde)
- 300 - 350 fietsparkeerplaatsen per kwadrant (1.200 - 1.400 totaal)

‘Wonen in een groene omgeving’

De twee open kwadranten krijgen een subtiel woningbouwproject van circa 150 woningen. Op de begane grond is per blok ruimte voor een grote entree en totaal ca. 400m² BVO voor kantoor of werkruimten. De vijf blokken staan rondom een gezamenlijke groen binnenterreinen met daaronder halfverdiepte parkeergarages. Bomen kunnen door een sparing in de vloer door het parkeerdek heen groeien. De parkeergarages liggen boven het maximale grondwaterpeil (open vloer). Het collectieve dek dient bij te dragen aan het regenwater bergend vermogen.

Het voorstel gaat uit van 5 blokjes met appartementen tussen de ca. 90 m² BVO (ca. 65 m² GO) en 120 m² BVO (ca. 90 m² GO). Doordat het woonblok compact is, blijft er ruimte over voor een kwalitatieve groene inrichting van de Kroonse Wal, het stationsplein en het wijkpark. 50% van de nieuwe woningen vallen in het sociale segment. Hoe deze verdeling precies zal zijn wordt in de volgende fase uitgewerkt.

De woningbouw staat buiten de 40 meter trilling-gevoelige zone en de 6 meter vrije zone ProRail voorschrijft. Daarentegen ontstaat door de open verkaveling relatief veel geluidsbelasting op de gevels. Hier dient bij de uitwerking rekening mee te worden gehouden, door maatregelen op de gevel te realiseren zoals bijvoorbeeld verglaasde balkons of verhoogde grenswaarden vast te stellen.

In deze voorbeelduitwerking zijn de woningen met de auto bereikbaar via de Tilburgweg. Hierdoor is geen extra afslag nodig aan de Metamorfosenallee. Die ruimte wordt gebruikt om fiets- en wandelroutes door te trekken en op het stationsplein een shared space oplossing te bieden voor het afzetten, ophalen en de taxi’s. In deze voorbeelduitwerking is het ook mogelijk de bushalte met in- en uitvoegstrook te verlengen en daar taxi- en K+R plekken te realiseren. Aan alle kwadranten komt een zigzag fietsenstalling op het talud van het spoor, waardoor je direct vanaf de fietsenstalling op het perron kan komen. De fietsenstalling biedt ruimte voor 1.200-1.400 fietsen. Dit kan worden onderverdeeld in 300 tot 350 per kwadrant. In de volgende fase (stedenbouwkundig plan) kan er voor gekozen worden om de fietsparkeerplekken te verdelen op basis van de hoeveelheid in- en uitstappers. In de huidige situatie is de verhouding ongeveer 70% in het zuiden en 30% in het noorden. Met een luie helling kan er omhoog worden gefietst. Daarnaast wordt de bereikbaarheid van de woningen via de Tilburgweg en/of Metamorfosenallee in de volgende fase verder onderzocht.

Aan de noordzijde wordt een gebouwde P+R ontwikkeld, met daarbovenop de mogelijkheid voor het bouwen van kantoren. Een bijkomende kans van dit scenario is dat het autoparkeren van het Lorentz Lyceum met dubbelgebruik hierin opgelost kan worden. De vrijgekomen ruimte kan vervolgens gebruikt worden voor het vergroenen of vergroten van het Lorentz Lyceum. De P+R (23 bij 100 meter) biedt schuinparkeerplaatsen aan in vier lagen. Daarmee is er plaats voor 350 parkeerplaatsen (275 ten behoeve van de P+R en minimaal 50 voor kantoren). De parkeerlagen mogen maximaal 12m (4 lagen) hoog worden, zodat deze even hoog is als het naastgelegen Lorentz Lyceum. Bijkomende kantoorlagen zullen bovenop het parkeergebouw worden geplaatst. Tussen de school en het P+R gebouw is minimaal 10 meter vrije ruimte om een fiets/wandelpad en een sloot te faciliteren, zodat er altijd een verbinding mogelijk blijft met het noordelijk deel van een mogelijk spoorpark. De komst van een gebouwde P+R en kantoorruimte aan de noordzijde is op dit moment onzeker en daarom behoort het tot een van de latere fases in de ontwikkeling.

Een gescheiden ontwikkeling van een woonblok, parkeergarage en fietsparkeren op de perronhellingen

Toekomstige situatie vanaf stationstrap

1. Dak van de fietsparkeerplaatshelling biedt toegang tot het perron.
2. In de plint aan het stationsplein is ruimte voor daghoreca of kantoorfunctie en met de woningbouwfunctie neemt de sociale veiligheid op het plein toe.
3. Elk kwadrant krijgt zijn eigen fietshelling met toegang naar het perron.



Huidige situatie vanaf stationstrap



Huidige situatie stationsplein



Stationsplein wordt shared space ruimte

1. K+R en taxistandplaats op het sharedspaceplein.
2. In de plint aan het stationsplein is ruimte voor daghoreca of kantoorfunctie.
3. Elk kwadrant krijgt zijn eigen fietshelling met toegang naar of tot het perron.

Het stationsplein wordt een shared space voor het afzetten/ophalen en taxi's



Doordat het woonblok compact is, blijft er ruimte over kwalitatieve groene inrichting van wijkpark en stationsplein



Toekomstige situatie wijkpark



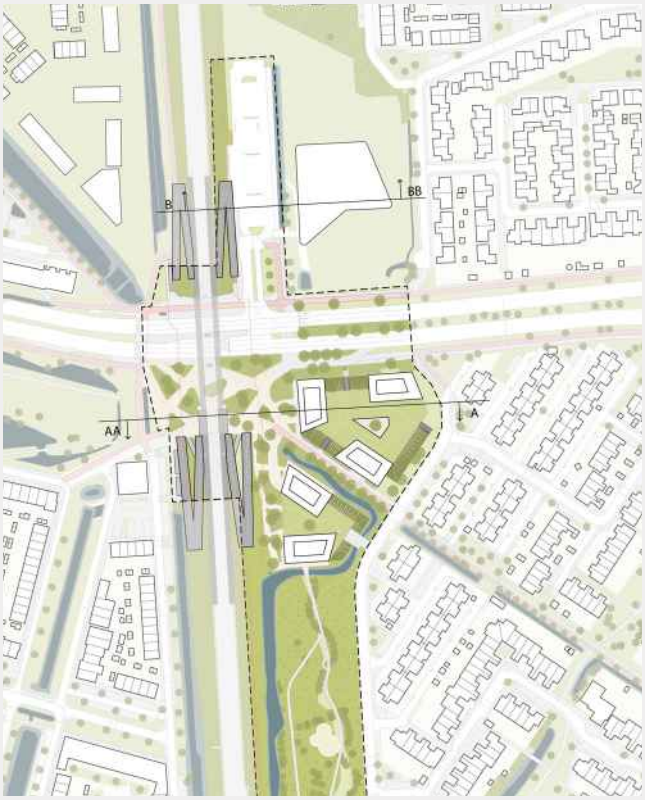


Huidige situatie wijkpark

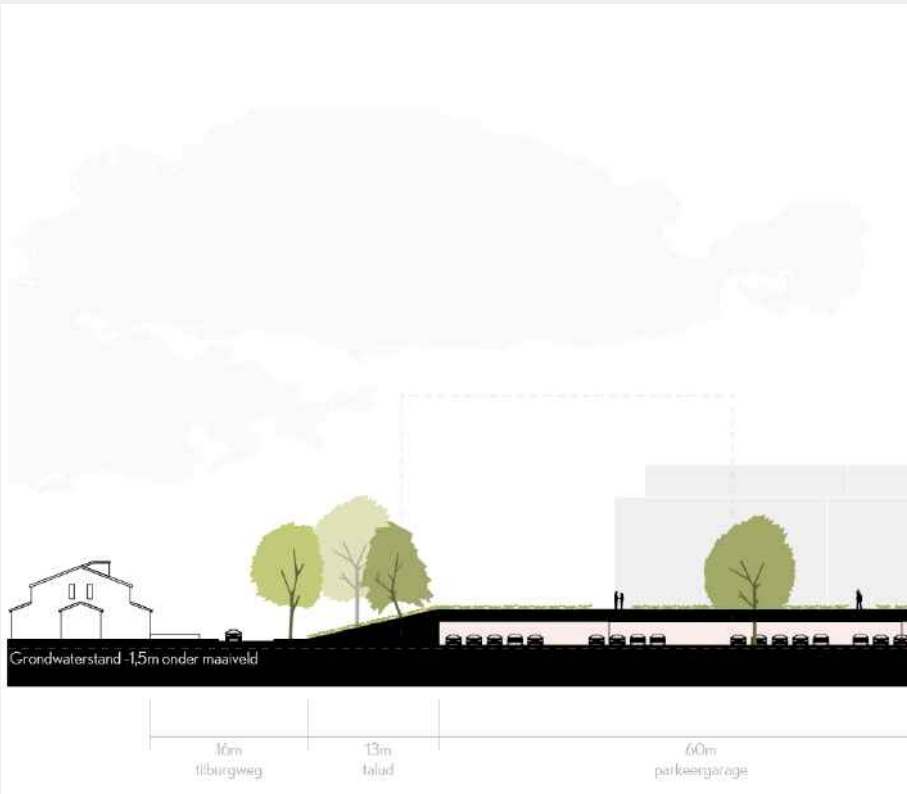
1. Natuurvriendelijke oevers.
2. Fietsparkeren op de hellingbaan.
3. Gevel aan het park die zorgt voor ogen op het park.
4. In het natuurvriendelijke park is volop plek voor ontmoeting.
5. De hoogte van de woningbouw aan de zijde van de Laar-West neemt af.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes

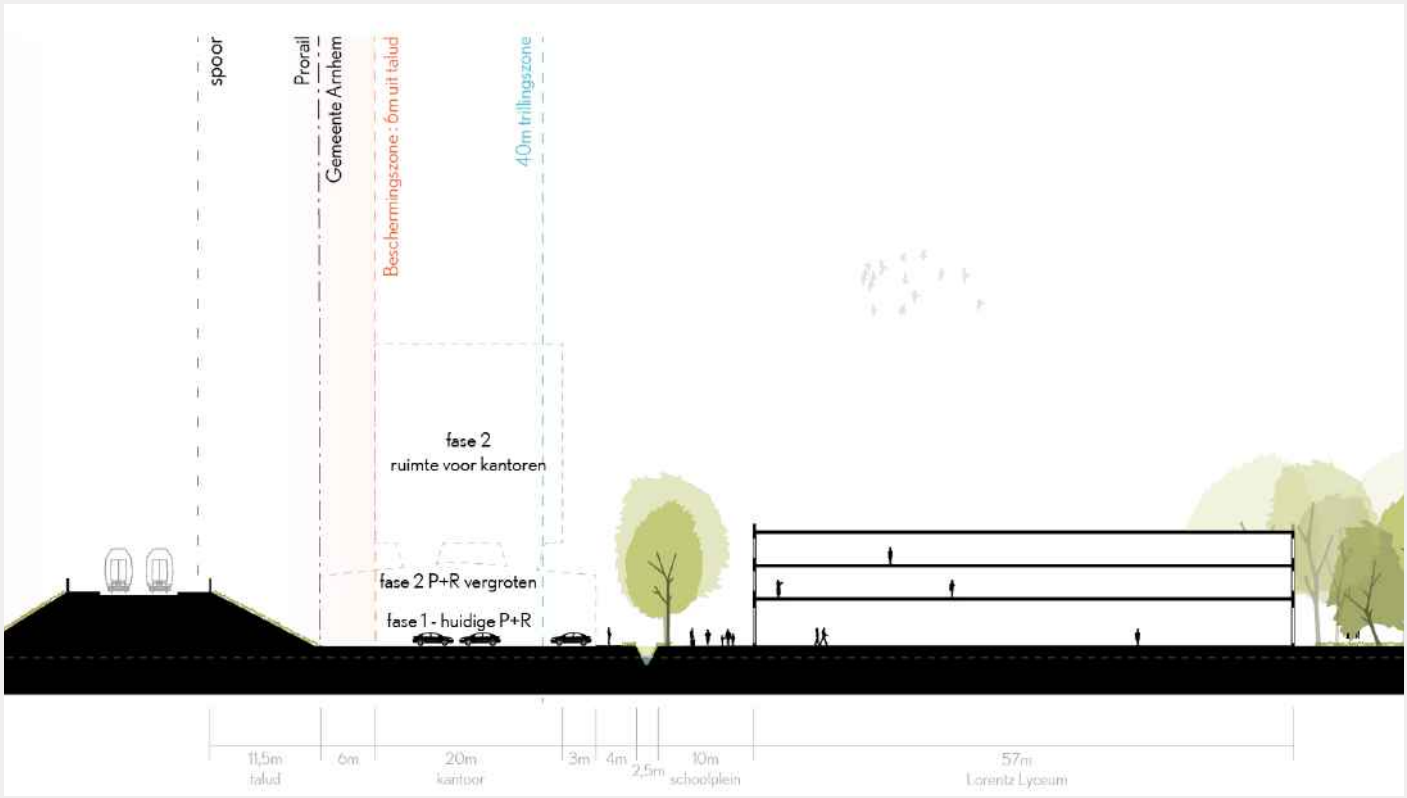
- De woonblokken ten zuiden van de Metamorfosenallee liggen buiten de 40 meter trillingszone, die met een half verdiepte parkeergarage via de buurt wordt ontsloten.
- De fietsenstallingen op de opgang naar het perron vallen binnen het eigendom van ProRail en kunnen apart worden ontwikkeld.
- De P+R ten noorden van de Metamorfosenallee wordt binnen de 6 meter vrije beschermingszone geplaatst. Dit is een risico qua haalbaarheid. Er is flexibiliteit om deze volledig buiten de beschermingszone te plaatsen, dit gaat echter ten koste van de doorwaadbaarheid tussen de P+R en het Lorentz Lyceum; deze is nu 16,5 meter.



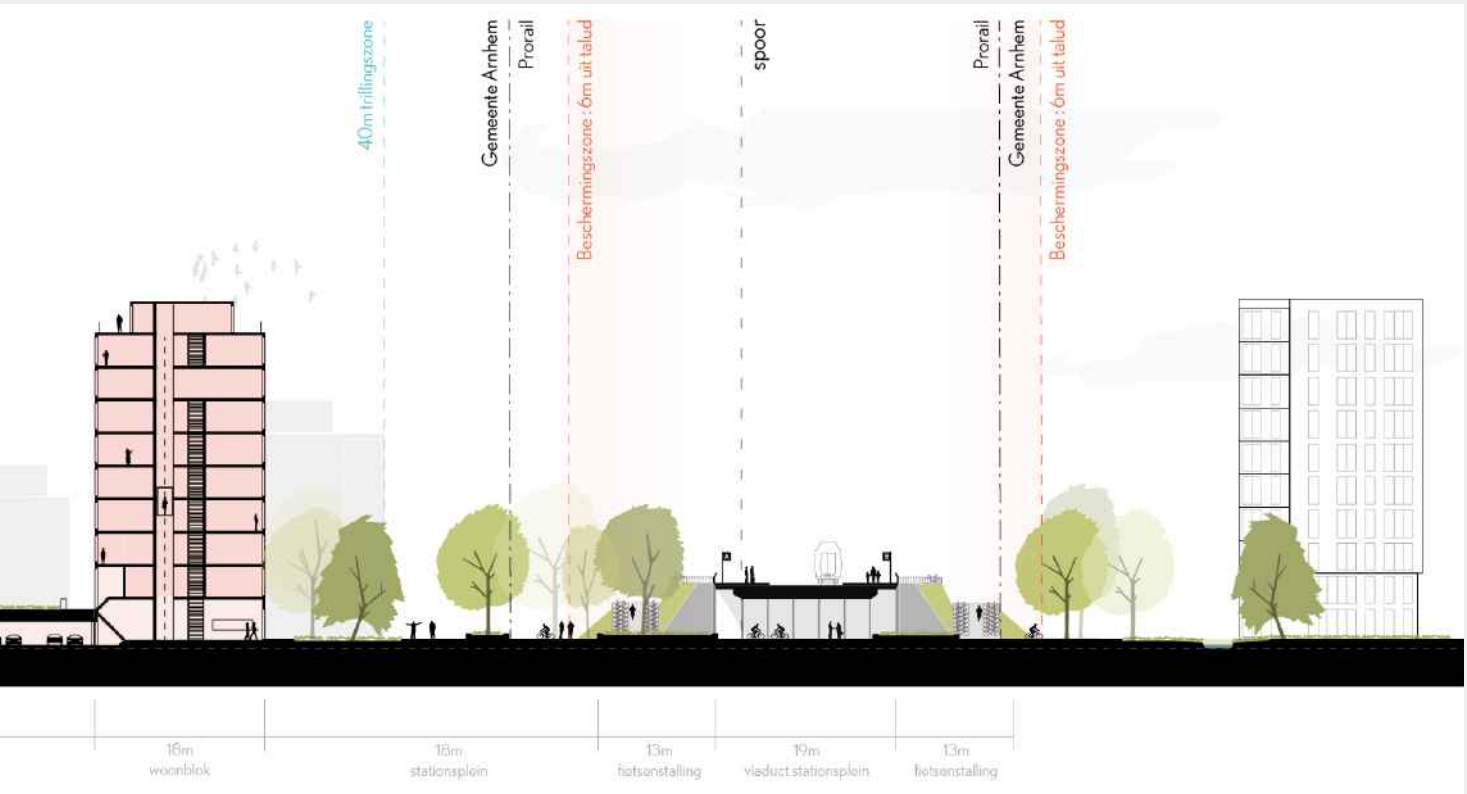
Plankaart



Doorsnede AA



Doorsnede BB



7.2 Gefaseerde ontwikkeling

Om de ontwikkeling van station Arnhem-Zuid succesvol te laten verlopen is de totale ontwikkeling opgedeeld in een zestal fases*. De volgende fases zijn opgesomd en verbeeld:

1. Wijkpark aanpassen en inrichten tot een definitief natuurpark, samen met bewoners
2. Fietsenstalling zuidzijde uitbreiden
3. Woningbouw ontwikkeling
4. Herinrichting stationsplein
5. MMA aanpassen oversteek oostzijde na aanleg fietstunnel
6. Uitbreiding stadsrandhuben fietsenstalling noordzijde + ontwikkeling kantoor/ maatschappelijke voorzieningen

* Dit is een inschatting van de volgorde op basis van geschatte investeringen en logica van ontwikkeling. Het is geen zekerheid dat dit op deze manier plaatsvindt. Daarnaast is de verbeelding een voorbeelduitwerking en kan de uitvoering verschillen.



0. Huidige situatie



3. Woningbouw ontwikkeling



4. Herinrichting stationsplein



1. Wijkpark opknappen



2. Fietsenstalling Zuidzijde uitbreiden



5. MMA aanpassen na tunnel Hollandweg



6. Uitbreiding P+R en kantoren Noordzijde

8. Vervolg

Bij het vaststellen van deze gebiedsvisie worden de ontwikkelkaders (hoofdstuk 5, p44) voor de beoogde ontwikkelingen rondom stationsomgeving Arnhem-Zuid vastgesteld. Daarna wordt een stedenbouwkundigplan/ omgevingskwaliteitsplan opgesteld in Q1-2 van 2024. Hierna volgt een uitvraag in Q2 2024 aan de markt voor de koop van de grond. De marktpartijen werken daarna in gezamenlijkheid met de gemeente aan een bouwplan en omgevingsplan 2024/2025. Hierna start de verkoop/verhuur en bouwvoorbereiding. De verwachting is dat de schop in de grond gaat in 2025/2026. De realisatie van de woningbouw loopt gelijk op met de uitvoering van het stationsplein.

Voor de ontwikkeling van het gebied wordt aansluiting gezocht bij de handreiking 'Betrek de buurt bij uw bouwplan'. Deze handreiking helpt initiatiefnemers om participatie op te zetten en laat zien waar op gelet wordt bij het meewegen van de participatieresultaten. Voor inrichting van de directe woonomgeving en stationsplein wordt gewerkt met input van de bewoners door deelname in werkgroepen. Het inrichten en realiseren van het wijkpark start direct na vaststelling van gebiedsvisie. Tijdens het opstellen van het omgevingskwaliteitsplan en daarna het inrichtingsplan voor de buitenruimte van het stationsplein wordt de buurt wederom betrokken in 2024/2025.

9. Bijlagen

1. IPVE
2. Schaduwstudie
3. De drie scenario's
4. Parkeerstudie Goudappel (26 april 2023)

Colofon

Titel
Gebiedsvisie Station Arnhem-Zuid

Datum
oktober 2023

In opdracht van
Gemeente Arnhem

Projectteam
Ivar Branderhorst (Ziegler|Branderhorst)
Niels Kraak (Ziegler|Branderhorst)
Robert Zandjans (Ziegler|Branderhorst)
Lorenzo van Pul (Ziegler|Branderhorst)

Kernteam gemeente Arnhem
Patricia Twente (projectleider en aanspreekpunt sinds 2023)
Bas Reijenga (projectleider t/m 2022)
Nanja Oliemans (gedelegeerd opdrachtgever)
Remy Baas (adviseur mobiliteit)
Remco den Boeft (planeconoom)
Nick Lenderink (adviseur landschap)
Monja van Woensel (wijkmanager De Laar)
Marcel Wenker (adviseur groene leefomgeving)
Hans van Loon (adviseur stedenbouw)
Philip Kortes (adviseur stedenbouw)
Arno Tiernego (wijkmanager Schuytgraaf en Elderveld)
Jan Anne Waagmeester (adviseur mobiliteit en ruimte (goudappel))

Contact
Ziegler | Branderhorst, stedenbouw en architectuur
Coolhaven 96a
3024 AG Rotterdam
010 - 465 2036
info@zieglerbranderhorst.nl
www.zieglerbranderhorst.nl

BIJLAGEN:
Schaduwstudie

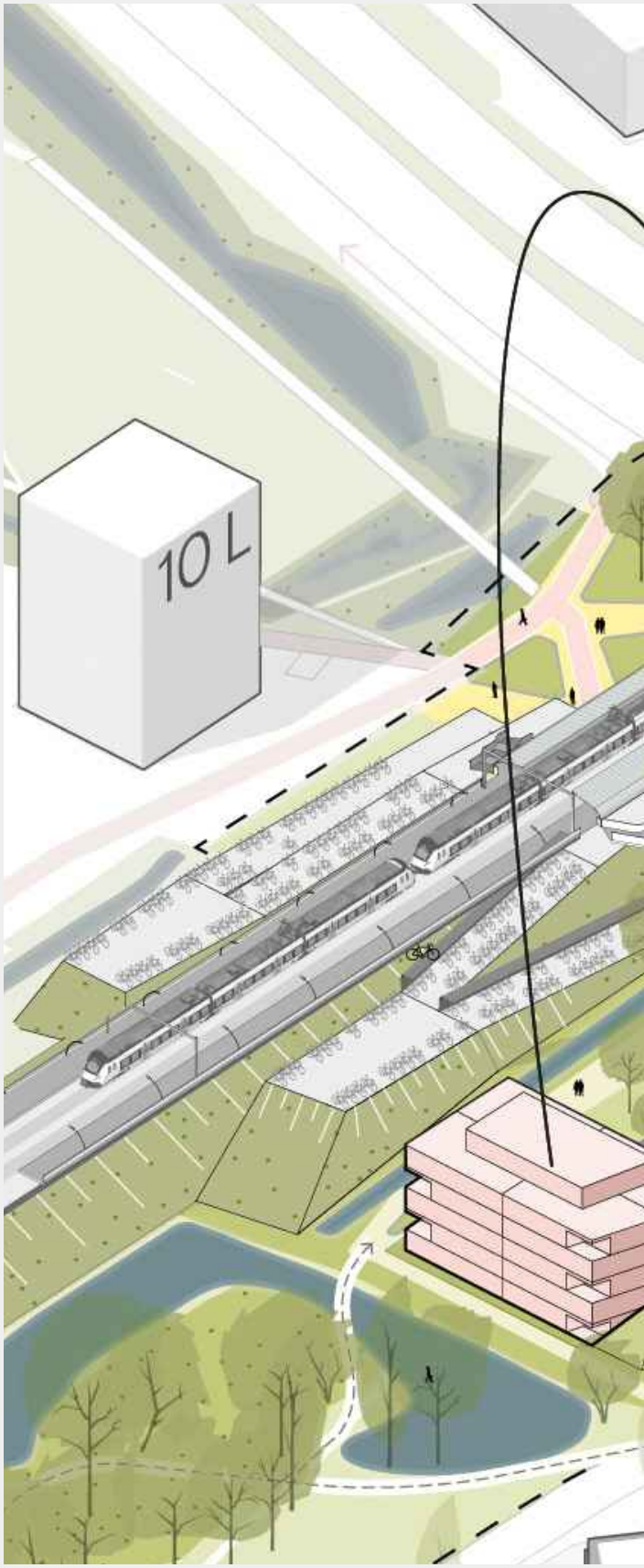
oktober 2023

Gebiedsvisie Stationskwartier Arnhem-Zuid

Ziegler | Branderhorst

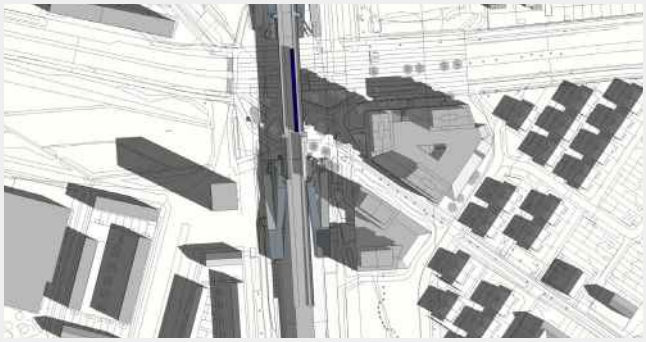
Laarkwartier

Schaduwstudie uitgevoerd voor het model Laarkwartier (hoofdstuk 7.1 in de gebiedsvisie). Met vier gekozen tijdstippen in de vier seizoenen wordt duidelijk wat de impact is voor de omgeving bij de diverse modellen.




FASE 2

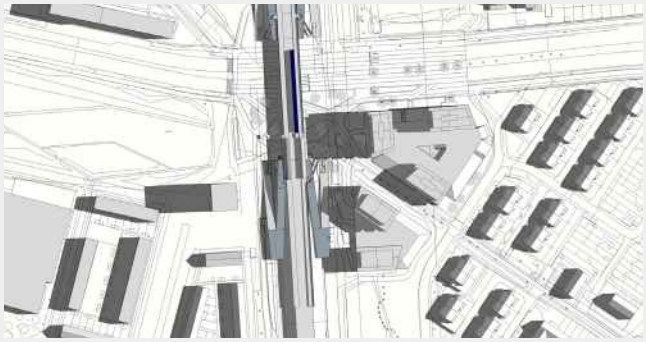
Schaduwstudie Laarkwartier (Vijf torens)
ca. 150 wo



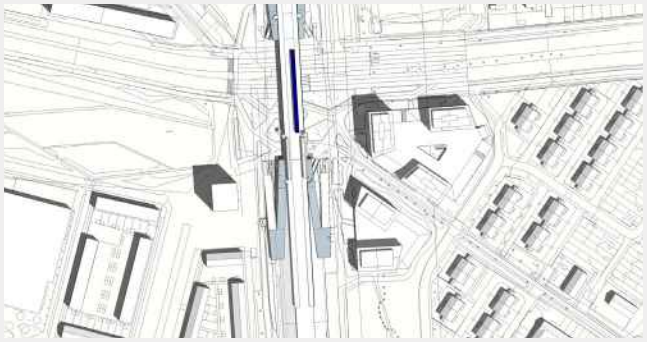
09:00 uur 21 maart



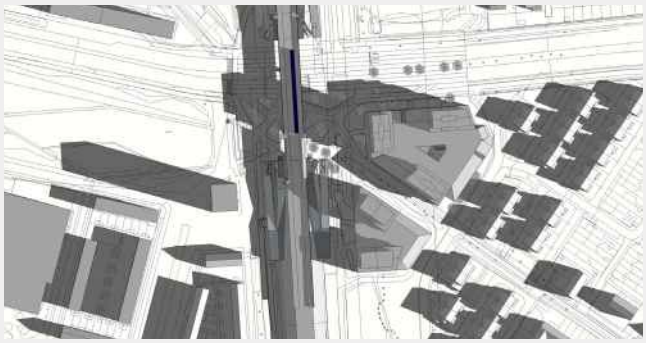
12:00 uur 21 maart



09:00 uur 21 juni



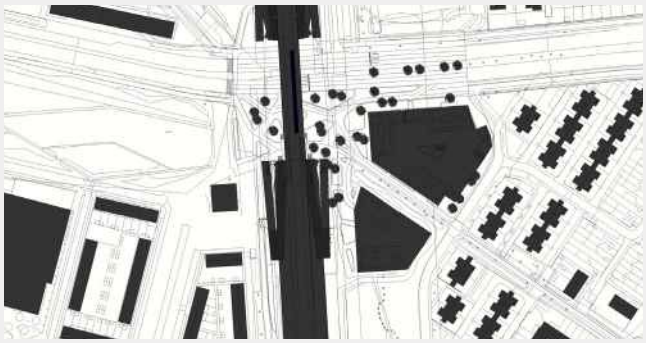
12:00 uur 21 juni



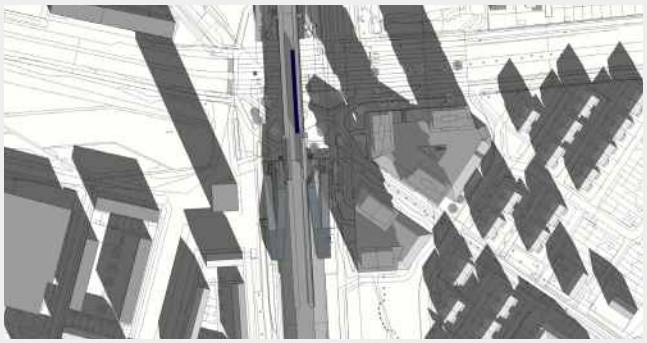
09:00 uur 21 september



12:00 uur 21 september



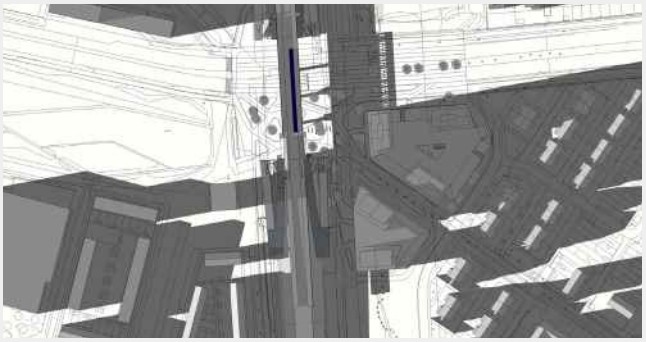
09:00 uur 21 december



12:00 uur 21 december



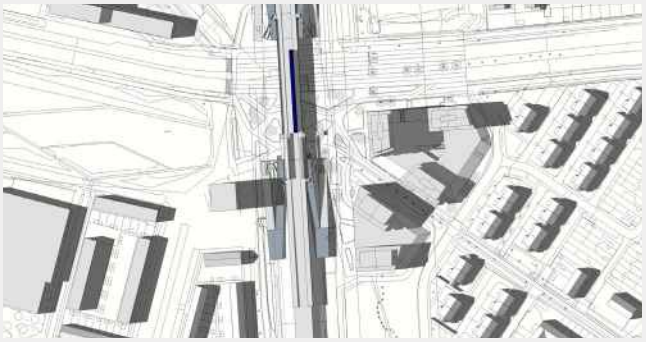
15:00 uur 21 maart



18:00 uur 21 maart



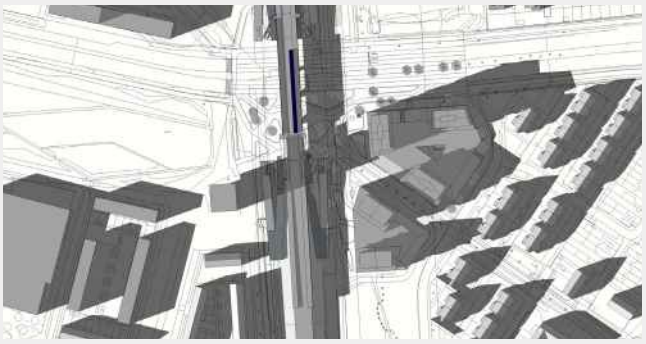
15:00 uur 21 juni



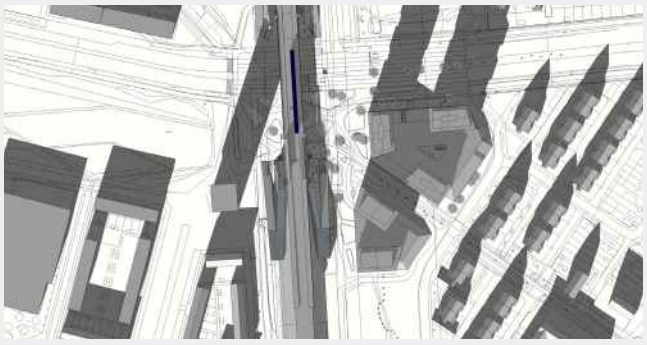
18:00 uur 21 juni



15:00 uur 21 september

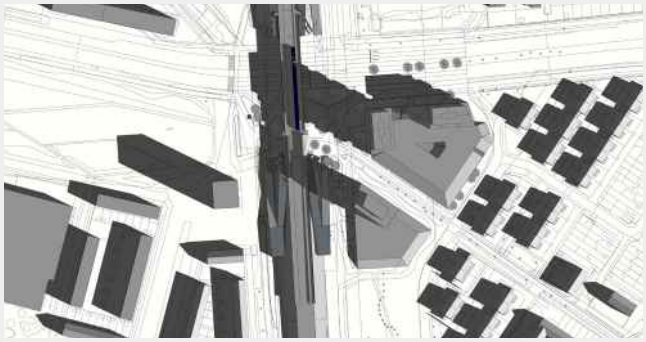


18:00 uur 21 september

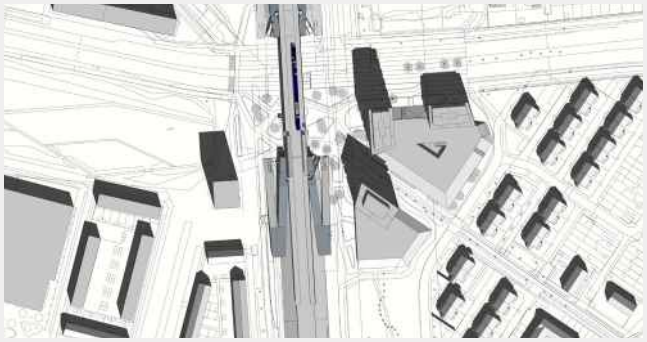


15:00 uur 21 december

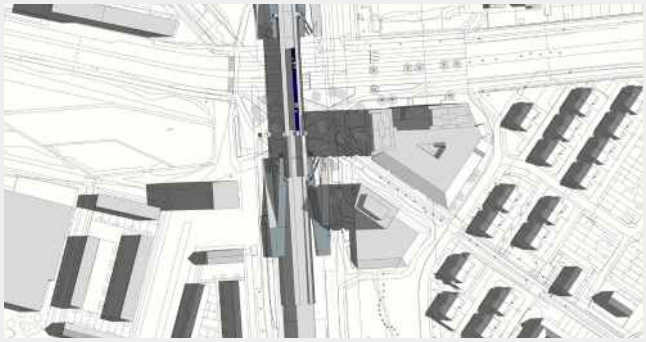
Schaduwstudie Laarkwartier (Drie torens)
ca. 150 wo



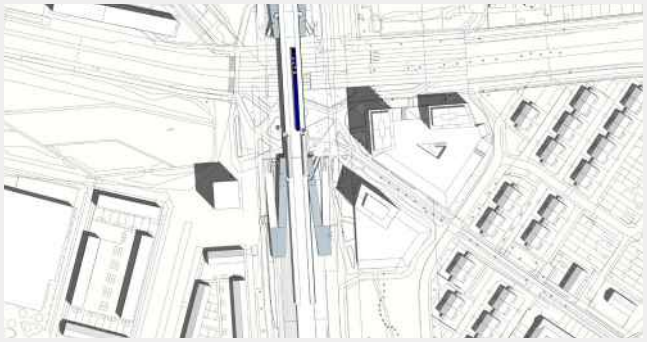
09:00 uur 21 maart



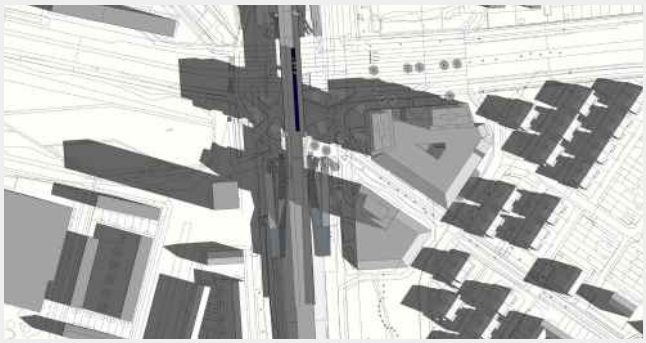
12:00 uur 21 maart



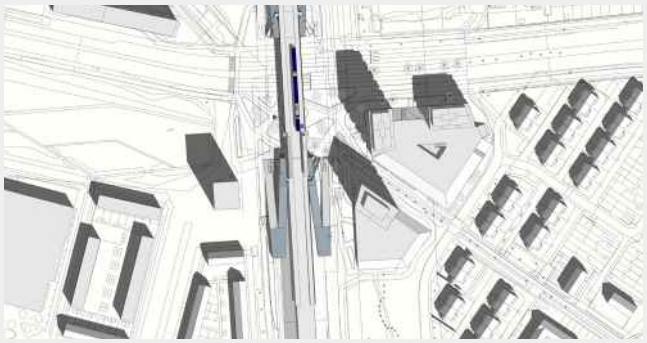
09:00 uur 21 juni



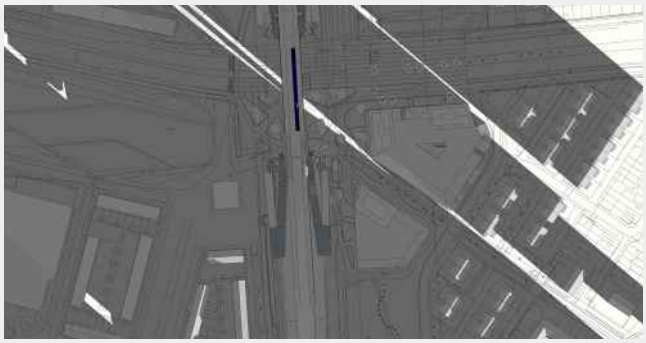
12:00 uur 21 juni



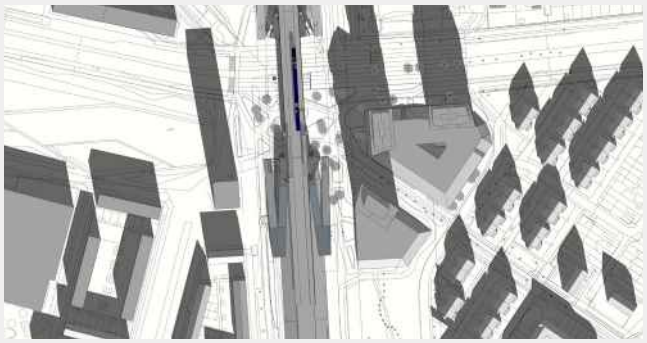
09:00 uur 21 september



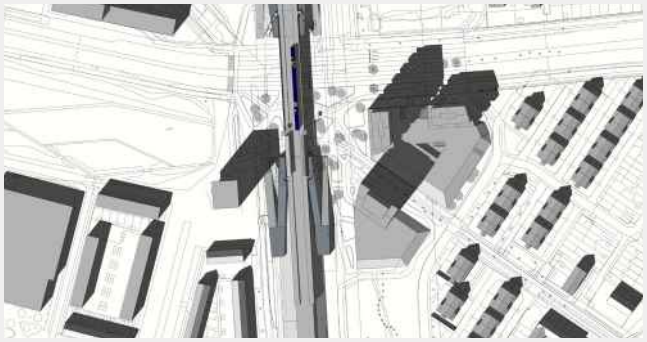
12:00 uur 21 september



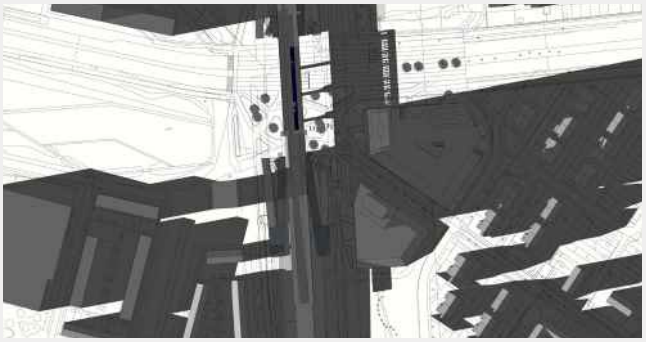
09:00 uur 21 december



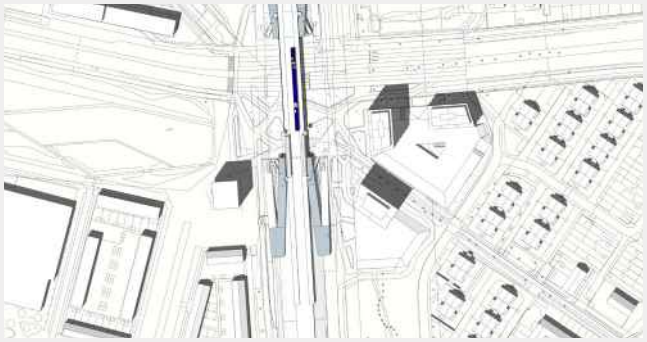
12:00 uur 21 december



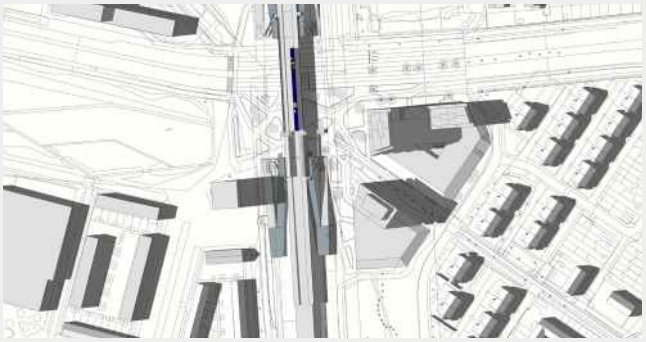
15:00 uur 21 maart



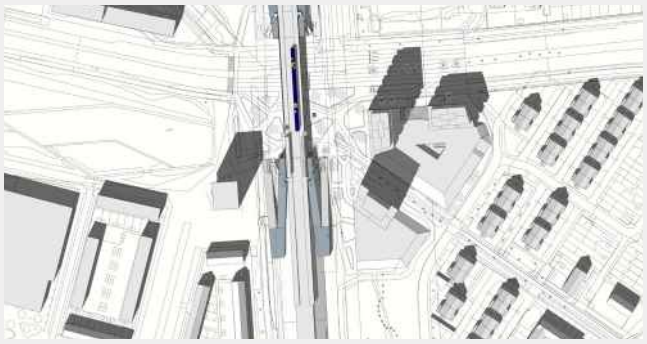
18:00 uur 21 maart



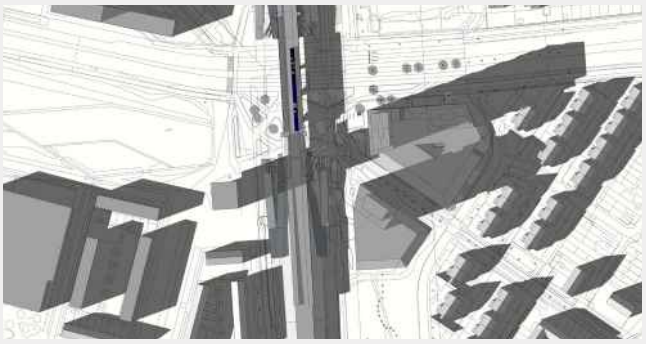
15:00 uur 21 juni



18:00 uur 21 juni



15:00 uur 21 september



18:00 uur 21 september



15:00 uur 21 december

BIJLAGEN:
drie scenario's

oktober 2023

Gebiedsvisie Stationskwartier Arnhem-Zuid

Ziegler | Branderhorst

Drie verkende scenario's

In 2021-2022 zijn drie scenario's uitgewerkt waarmee ruimtelijke keuzes visueel inzichtelijk zijn gemaakt. Het opstellen van scenario's is een middel om te achterhalen wat men juist wel en niet wil. De scenario's hielpen het bestuur, partners in het gebied en de omwonenden om goede vragen te kunnen stellen. Op basis van voortschrijdend inzicht is er vervolgens voor gekozen scenario Laarkwartier verder uit te werken met het aangescherpte woonprogramma. De drie scenario's tonen aan dat de geformuleerde ontwikkelkaders nog ruimte bieden voor de stedenbouwkundige invulling.

De scenario's zijn:
1. Laarkwartier
2. Stationsplein Zuid
3. Parkbrug

1. Laarkwartier

2. Stationsplein Zuid

3. De parkbrug







3D modellen







Impressie stationsplein







Impressie vanuit het park







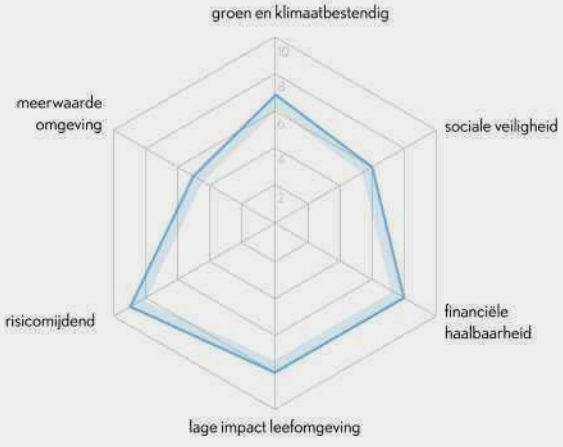
Impressie vanaf het perron

6.1 Laarkwartier
‘Een groene woonomgeving’

Dit scenario geeft iedere functie zijn eigen plek. Dit verlaagt het risico op onderlinge afhankelijkheid. De functies kunnen in eigen tempo en zelfstandig ontwikkeld worden. Hiermee wordt de minimale ambitie behaald wat betreft een ultieme overstapmachine en meerwaarde van samenwerken. Het scenario brengt het minste op, maar heeft ook de minste risico’s.

Het open kwadrant krijgt een subtiel woningbouwproject van 96 woningen. Op de begane grond is per blok ruimte voor een grote entree en 300 m² voor extra functies, zoals voorzieningen of werkruimtes. De drie blokjes staan rondom een gezamenlijk groen binnenterrein met daaronder een halfverdiepte parkeergarage. Bomen kunnen door een

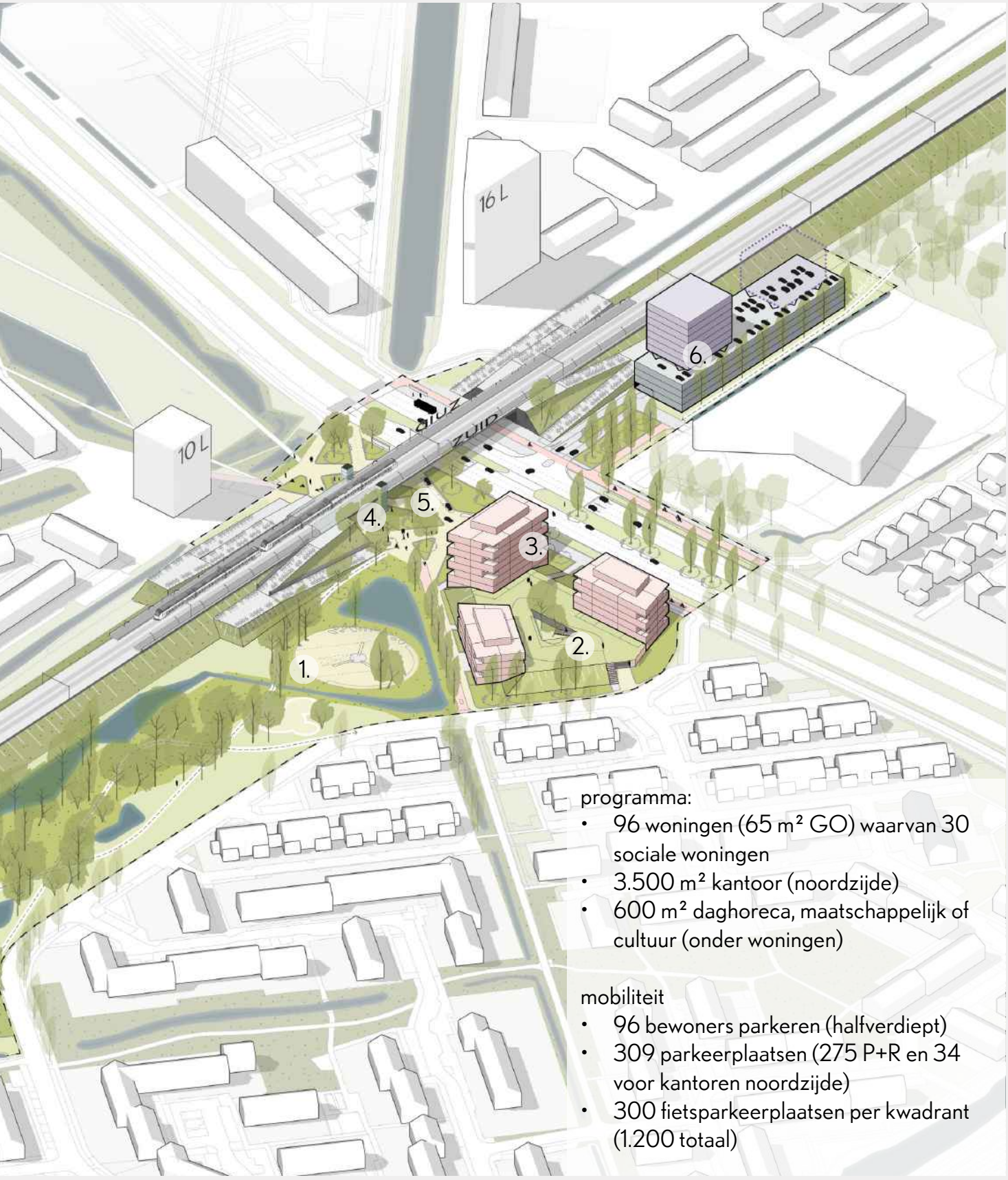
1. Natuurspeelplek.
2. Halfverdiept bewonersparkeren via de Tilburgweg.
3. Bebouwing in drie kwadranten.
4. Fietsenstalling op de hellingen die tevens toegang bieden tot het perron.
5. K+R en taxi over shared-space aan de zuidzijde van de MMA (is een uitzoekpunt voor de verdere uitwerkingen).
6. P+R met kantoren erboven.



Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht van Laarkwartier



programma:

- 96 woningen (65 m² GO) waarvan 30 sociale woningen
- 3.500 m² kantoor (noordzijde)
- 600 m² daghoreca, maatschappelijk of cultuur (onder woningen)

mobiliteit

- 96 bewoners parkeren (halfverdiept)
- 309 parkeerplaatsen (275 P+R en 34 voor kantoren noordzijde)
- 300 fietsparkeerplaatsen per kwadrant (1.200 totaal)

sparing in de vloer door het parkeerdek heen groeien. De parkeergarage ligt boven het maximale grondwaterpeil (open vloer).

In het voorstel gaan we uit van 3 zesspanners met appartementen van 90 m² BVO (min. 65 m² GO).
Doordat het woonblok compact is, blijft er ruimte over voor een natuurspeeltuin aan de Kroonse Wal. Overige investeringen in het park zijn beperkt, aangezien daar dan minder budget voor is.

De woningbouw staat ruim buiten de 40 meter trillingsgevoelige zone en 6 meter vrije zone die door ProRail wordt gevraagd. Daarentegen ontstaat door de open verkaveling relatief veel geluidsbelasting op de gevels. Hier dient bij de uitwerking extra rekening mee te worden gehouden. Bijvoorbeeld door maatregelen op de gevel te realisreen, zoals verglaasde balkons, of door verhoogde grenswaarden vast te stellen.

De woningen zijn met de auto bereikbaar via de Tilburgweg. Hierdoor is geen extra afslag nodig aan de Metamorfosenallee. Die ruimte wordt gebruikt om fiets- en wandelroutes door te trekken en op het stationsplein een shared space oplossing te bieden voor het afzetten/ophalen en de taxi's. In dit scenario is het ook mogelijk de bushalte met in- en uitvoegstrook te verlengen en daar taxi en K+R plekken te realiseren. Aan alle kwadranten komt een zigzag fietsenstalling op het talud van het spoor. Hierdoor kan je direct vanaf de fietsenstalling op het op het perron komen. De fietsenstalling biedt ruimte voor 1.200-1.400 fietsen. Dit kan worden onderverdeeld in 300 tot 350 fietsen per kwadrant. In de volgende fase kan er voor gekozen worden om de verdeling van de fietsparkeerplekken te verdelen op basis van in- en uitstappers. In de huidige situatie is het aandeel in- en uitstappers ongeveer verdeeld in de verhouding 70% zuiden en 30% noorden. Met een luie helling van 1 op 20 kan er omhoog worden gefietst. Door aan één zijde de fiets te stallen (binnenzijde) ontstaat een open zichtrelatie met de omgeving. Dit geeft een veilig en prettig karakter aan de stalling.

Aan de noordzijde wordt een gebouwde P+R ontwikkeld, met daarbovenop de mogelijkheid voor het bouwen van kantoren. Een bijkomende kans van dit scenario is dat het autoparkeren van het Lorentz Lyceum erin opgelost kan worden. De vrijgekomen ruimte kan vervolgens gebruikt worden voor het vergroenen of vergroten van het Lorentz Lyceum. De P+R (van 23 bij 100 meter) biedt schuinparkeerplaatsen aan in vier lagen. Daarmee is er plaats voor 309 auto's (275 ten behoeve van de P+R en circa 33 voor kantoren). Dit parkeergebouw mag maximaal 12m (4 lagen) hoog worden zodat deze even hoog is als het naastgelegen Lorentz Lyceum. Tussen de school en het P+R gebouw is minimaal 10 meter vrije ruimte om een fiets/wandelpad en een sloot te faciliteren, zodat er altijd een verbinding mogelijk blijft met het noordelijk deel van een mogelijk spoorpark.

> Een ingetogen gescheiden ontwikkeling van een woonblok, parkeergarage en fietsparkeren op de perronhellingen



Toekomstige situatie vanaf stationstrap

1. Dak van de fietsparkeerplaatshelling biedt toegang tot het perron.
2. In de plint aan het stationsplein is ruimte voor daghoreca of kantoorfunctie en met de woningbouwfunctie neemt de sociale veiligheid op het plein toe.
3. Elk kwadrant krijgt zijn eigen fietshelling met toegang naar het perron.



Huidige situatie vanaf stationstrap



Huidige situatie stationsplein



Stationsplein wordt shared space ruimte

1. K+R en taxistandplaats op het sharedspaceplein.
2. In de plint aan het stationsplein is ruimte voor daghoreca of kantoorfunctie.
3. Elk kwadrant krijgt zijn eigen fietshelling met toegang naar of tot het perron.

Het stationsplein wordt een shared space voor het afzetten/ophalen en taxi's



Doordat het woonblok compact is, blijft er ruimte over voor een natuurspeeltuin aan de Kroonse Wal



Toekomstige situatie wijkpark





Huidige situatie wijkpark

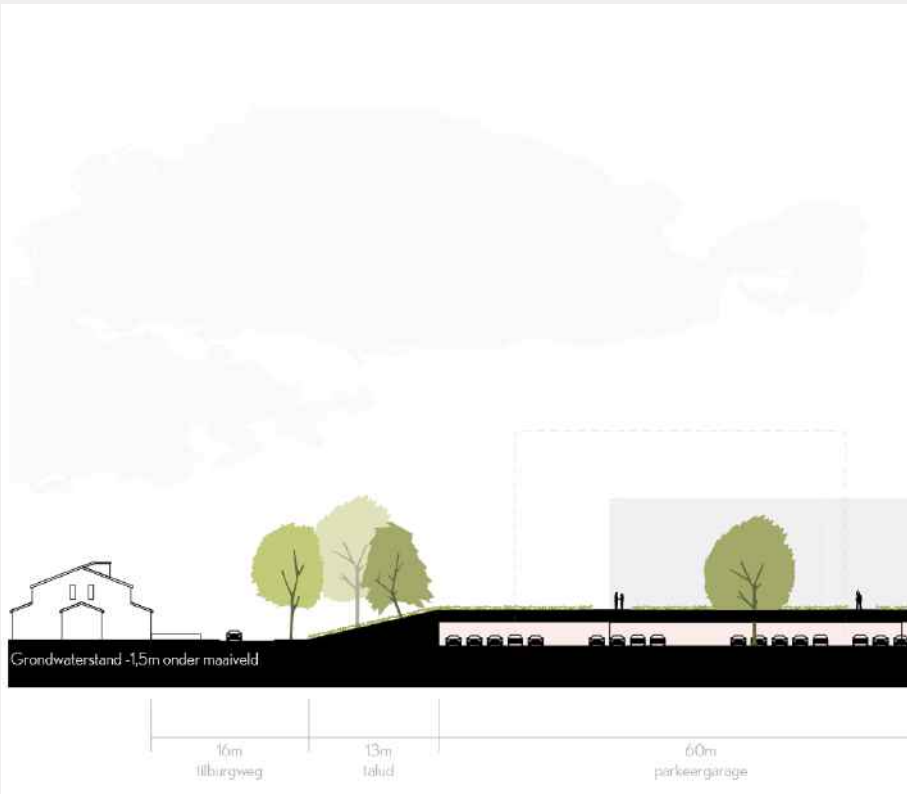
1. Natuurvriendelijke oevers.
2. Fietsparkeren op de hellingbaan.
3. Door compact te bouwen blijft er ruimte over voor een natuurspeelplek.
4. In het natuurvriendelijke park is volop plek voor ontmoeting.
5. De hoogte van de woningbouw aan de zijde van de Laar-West neemt af.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes

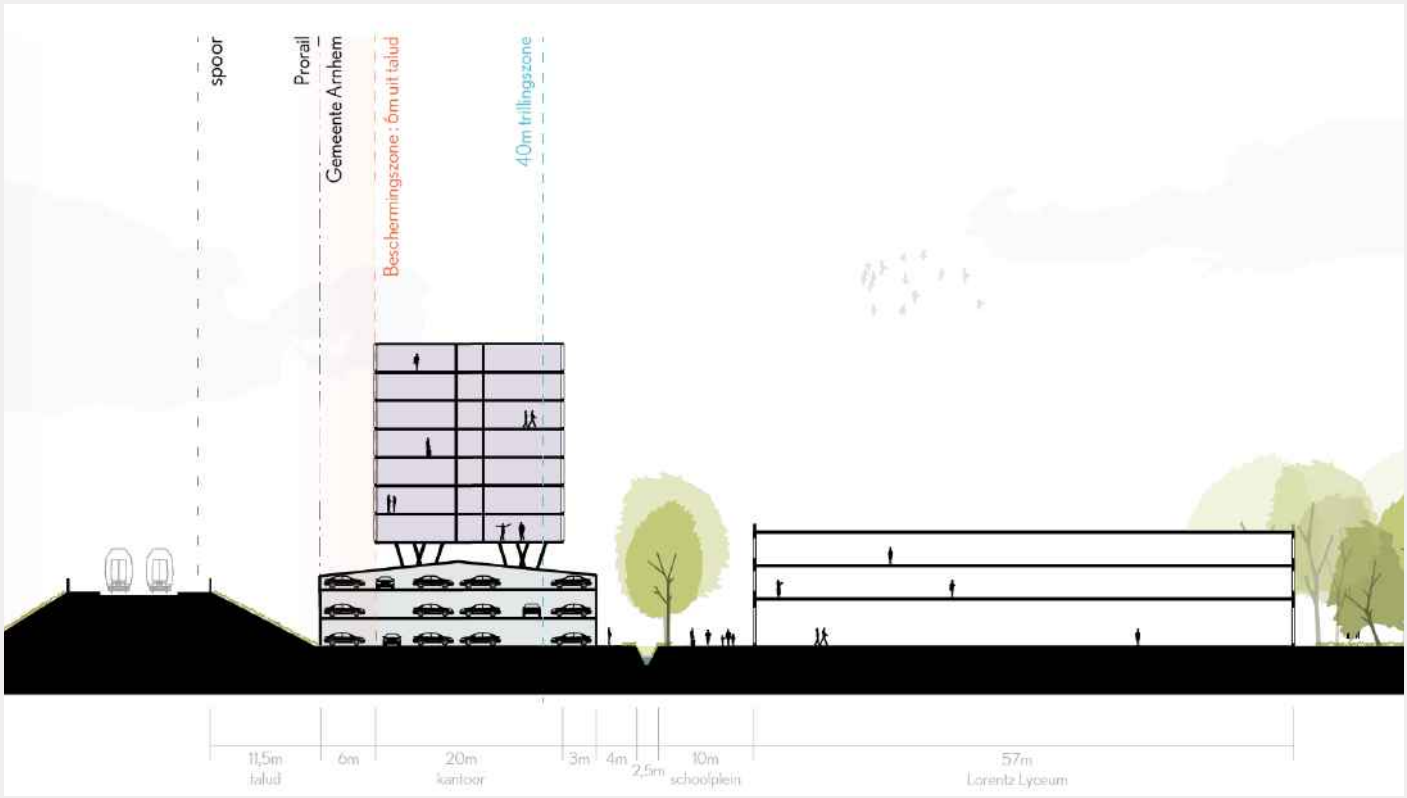
- De woonblokken ten zuiden van de Metamorfosenallee liggen buiten de 40 meter trillingszone.
- De half verdiepte parkeergarage onder de woonblokken wordt via de buurt ontsloten.
- De fietsenstallingen op de opgang naar het perron zijn binnen de eigendommen van Prorail en kunnen apart worden ontwikkeld.
- De P+R ten noorden van de Metamorfosenallee wordt binnen de beschermingszone (6 meter uit teen van het talud) geplaatst. Dit is echter een risico qua haalbaarheid. Er is flexibiliteit om het volledig buiten de beschermingszone te plaatsen, dit gaat echter ten koste aan de doorwaadbaarheid tussen de P+R en het Lorentz Lyceum, deze is nu 16,5 meter.



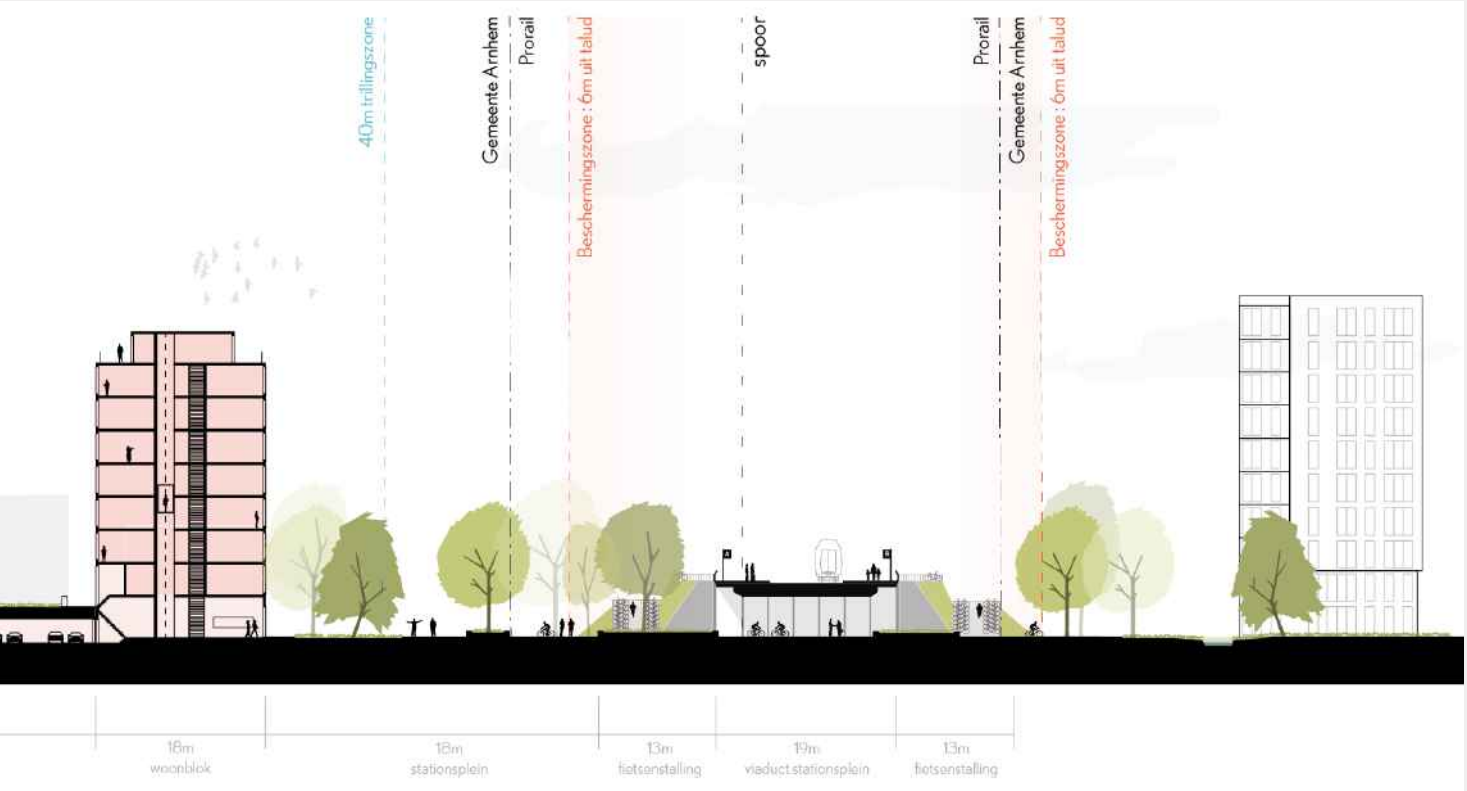
Plankaart



Doorsnede AA



Doorsnede BB

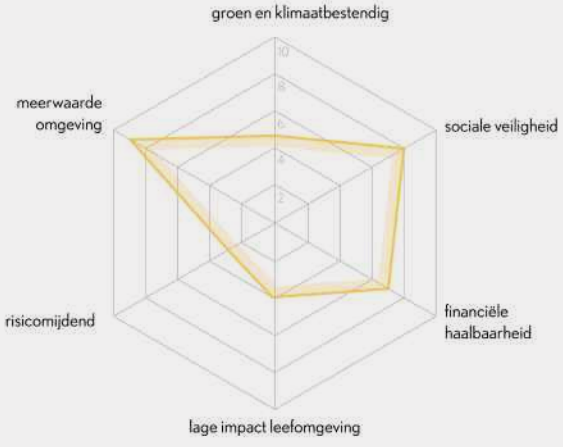


6.2 Stationplein-Zuid ‘Een multimodale hub’

In dit scenario wordt gekozen om de omgeving van station Arnhem-Zuid om te vormen tot een stationskwartier. De overstapmachine staat voorop, met als resultaat een levendig stationsplein met meer stedelijke allure.

Om het gebied hoofdzakelijk voor voetgangers en fietsers in te richten worden aan beide zijden van de Metamorfosenallee bus-, taxi- en Kiss & Ride-voorzieningen gerealiseerd. De P+R is gesitueerd onder het stationsplein en de nieuwbouw. Door de garage te combineren met de parkeerbehoefte van de woningen, kan door dubbelgebruik een kleinere garage ontwikkeld worden. Dit levert een grotere winst op dan twee gescheiden garages. Dit vergt nauwe samenwerking met ProRail en NS, een

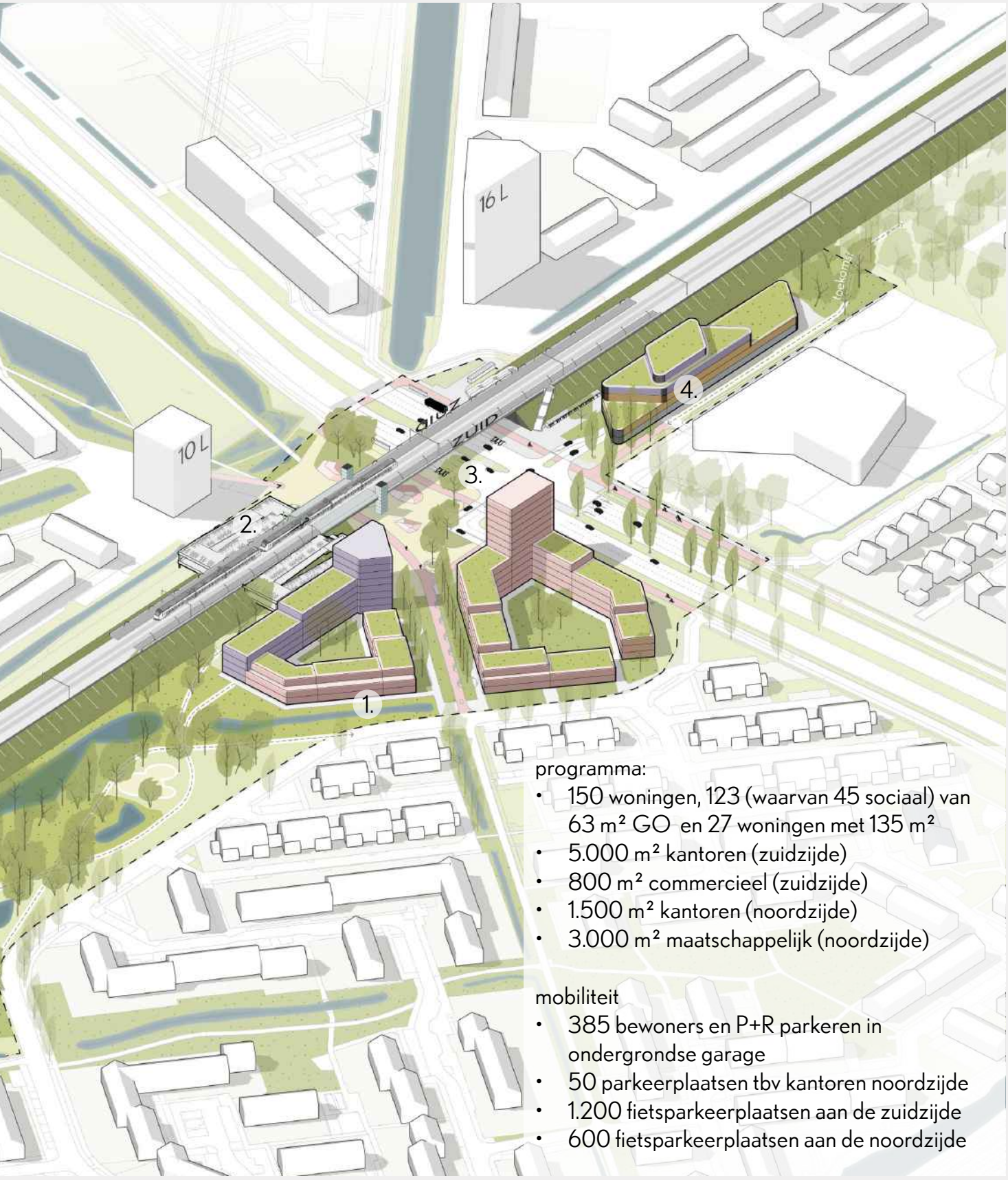
1. Groen en water verbinden voor de nieuwbouw langs.
2. Fietsparkeren aan de zuidzijde in één grote (bewaakte) fietsenstalling.
3. K+R, taxistandplaats en bushalte aan beide zijden van de MMA (is een uitzoekpunt voor de verdere uitwerkingen).
4. Extra programma zoals kantoren en maatschappelijke ruimtes mogelijk op de plek waar nu de P+R zich bevindt.



Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht overzicht van het Stationsplein Zuid



programma:

- 150 woningen, 123 (waarvan 45 sociaal) van 63 m² GO en 27 woningen met 135 m²
- 5.000 m² kantoren (zuidzijde)
- 800 m² commercieel (zuidzijde)
- 1.500 m² kantoren (noordzijde)
- 3.000 m² maatschappelijk (noordzijde)

mobiliteit

- 385 bewoners en P+R parkeren in ondergrondse garage
- 50 parkeerplaatsen tbv kantoren noordzijde
- 1.200 fietsparkeerplaatsen aan de zuidzijde
- 600 fietsparkeerplaatsen aan de noordzijde

voorwaarde om dit scenario te laten slagen. De gebouwde compacte fietsenstalling aan de zuidzijde van het station is de plek waar de meeste reizigers in- en uit stappen. Deze (bewaakte) fietsenstalling vormt het gezicht onder het viaduct van station Arnhem-Zuid. De bewaking geeft een groot gevoel van sociale veiligheid.

Op het stationsplein komen prettige zitplekken met groen. Het plein wordt levendig(er) door het tevens in te richten met programma, zoals bijvoorbeeld een skatepark. Ook de plinten van de nieuwbouw dragen bij aan de levendigheid: entrees zijn hier gesitueerd en programma zoals een koffiezaak, daghoreca of werkruimtes zorgen voor aanloop en een levendig aanzicht. De nieuwbouw is gemaximaliseerd. Er is plek voor ruim 150 woningen (kleine en grote appartementen), 5.000 m² aan kantoorruimte en 800 m² in de plinten bij het station voor een commerciële functie.

Daarnaast is het mogelijk om aan de overzijde van de Metamorfosenallee, naast het Lorentz Lyceum, extra programma te realiseren. In een smal lang gebouw is ruimte voor kantoren, cultureel- en maatschappelijke functies zoals een sportclub die tevens overdag als gymruimte kan dienen voor de school. De parkeerbehoefte wordt binnen ditzelfde plot gerealiseerd. Er is ruimte voor 1.500 m² kantoren, 3.000 m² maatschappelijk programma, 50 autoparkeerplaatsen en 600 fietsparkeerplaatsen. Wederom is het belangrijk om ruimte vrij te houden voor een fiets- en wandelroute inclusief sloot tussen de school en het programma, om het noordelijk spoorpark te verbinden met zijn omgeving. Dit resulteert in een smal en lang gebouw van 20 bij 110 meter.

De nieuwbouw aan de zuidzijde bestaat uit twee gesloten bouwblokken rondom een groen hof. Deze opzet zorgt voor een groot en prettig geluidsluw binnenklimaat, dat voorwaardelijk is voor wonen. De twee blokken zijn zelfstandige volumes met een eigen uitstraling. De hoogte loopt trapsgewijs op van 2-3 lagen aan de zijde van De Laar-West naar een beperkte hoogte van 8-10 lagen nabij het station. Dit zorgt ervoor dat de schaduwwerking geminimaliseerd wordt richting de bestaande woningen. Vanwege het formaat van de blokken liggen ze op gepaste afstand (25 tot 35 meter) van de bestaande wijk om het groen en water goed te kunnen verbinden en minder nadrukkelijk in het zicht staan van de bestaande woningen. De Kroonse Wal wordt aangezet door een breed en lommerrijk profiel dat uitkomt op het nieuwe stationsplein.

De westelijke gevel van het zuidelijke bouwblok ligt binnen de zone van 40 meter uit het spoor. Dit is minder dan de afstand die reeds in Schuytgraaf is toegepast. Daarom is trillingsonderzoek noodzakelijk. Deze bebouwde strook bestaat uit kantoren die fungeren als geluidsbuffer voor de nieuwe en bestaande woningen. Kantoor is een minder geluids- en trillingsgevoelig functie dan wonen. Hiermee slaan we twee vliegen in een klap.

Toekomstige situatie vanaf de stationstrap met overzicht over het plein met veel activiteit in de plint

1. De entree naar het extra programma aan de noordzijde. Het fietspad loopt van de nieuwe ontwikkelingen in Schuytgraaf door naar de toekomstige tunnel aan de Hollandweg.
2. De P+R en bewoners parkeren bevinden zich onder de woningen en het stedelijke plein en daardoor is er een aansluting op de Metamorfosenallee.
3. De stedelijke invulling van het plein zorgt voor veel leven en sociale veiligheid.
4. Groot volume aan het spoor is t.b.v. kantoorruimtes met eronder de bewaakte fietsenstalling die tevens zorgt voor meer sociale veiligheid.



Huidige situatie vanaf de noordoostelijke stationstrap kijkend richting de P+R



Huidige situatie stationsplein



Stationsplein een stedelijk plein

1. Entree van de P+R en bewonersparkeren wordt ontsloten op de Metamorfosenallee.
2. Grote fietsparkeerplek aan de zuidzijde zorgt voor één grote bewaakte garage die de sociale veiligheid vergroot.
3. Stedelijk plein vraagt om stedelijke functies zoals een skatebaar park waarin er ook ruimte kan zijn voor andere activiteiten en evenementen.

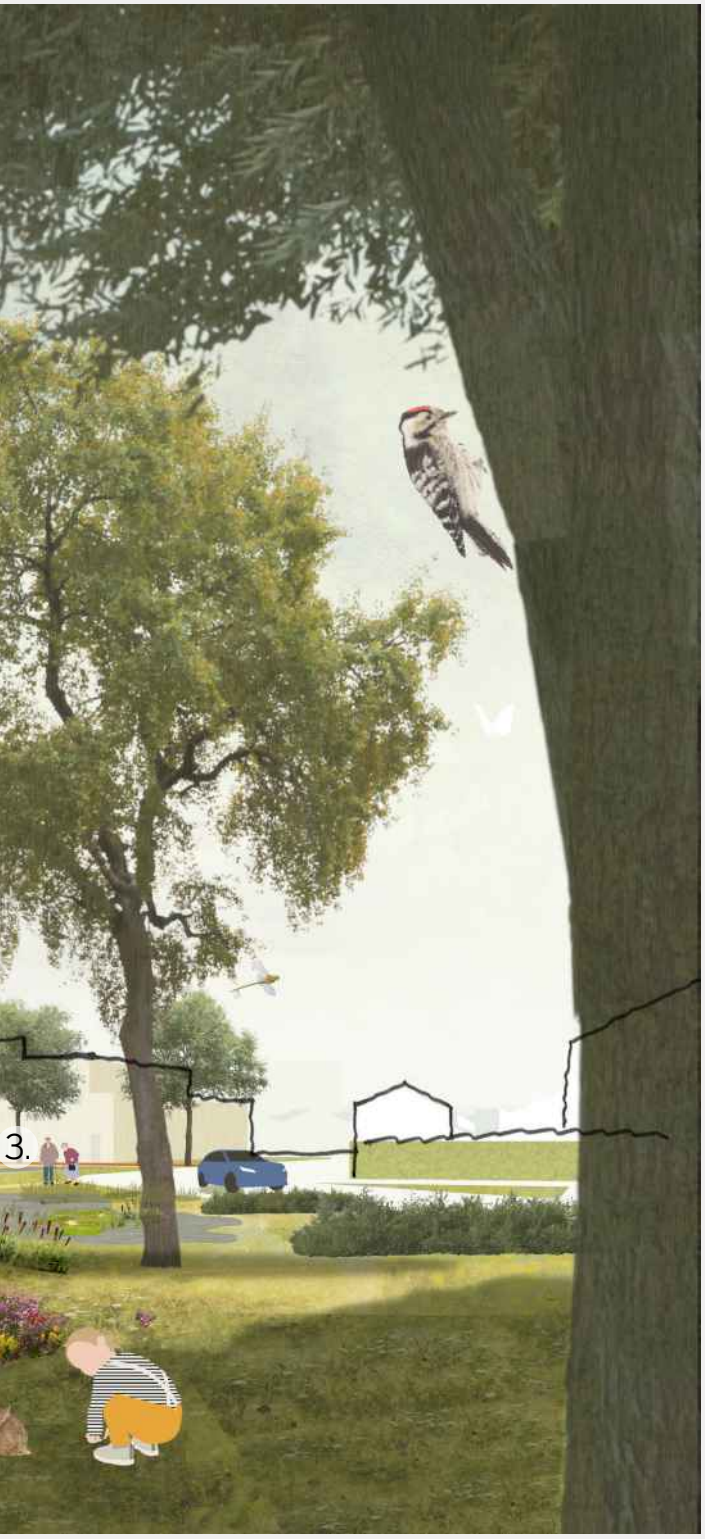
Een levendig stationsplein met reuring in de plinten



Om het groen en water goed te kunnen verbinden liggen de blokken op gepaste afstand van de bestaande woningen in De Laar-West



Wandelpad in het park in de toekomstige situatie





Wandelpad in het park in de huidige situatie

1. De gevel aan de spoorzijde staat onder invloed van trillingen en geluidsbelasting, daarom krijgt deze ‘schijf’ een kantoorfunctie.
2. Woningbouw ligt deels terug om water voor de bebouwing langs te trekken en het watersysteem uit te bouwen.
3. Tussen de twee bouwblokken blijft er ruimte voor het fietspad op de Kroonse Wal.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes

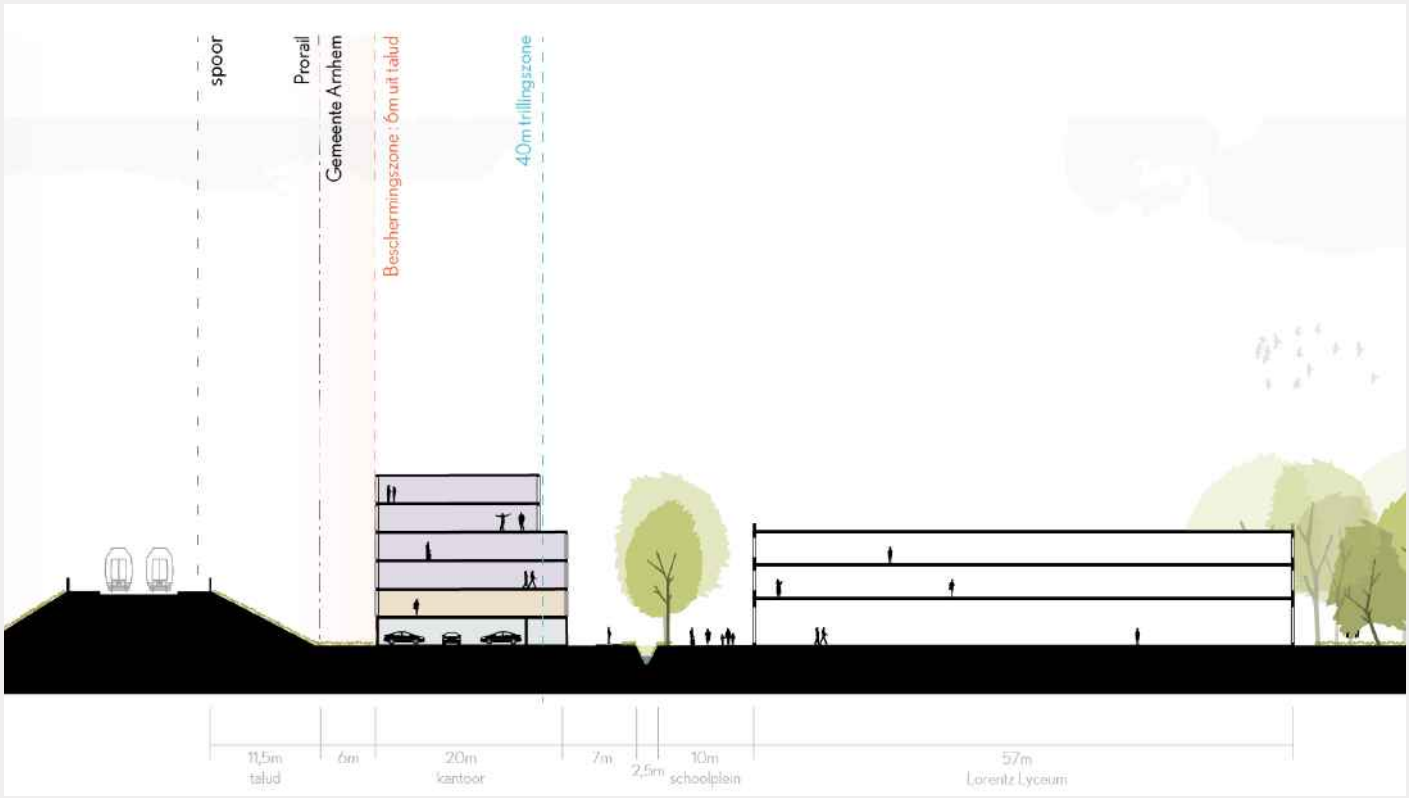
- Alle bebouwing in deze mogelijke uitwerking ligt buiten de beschermingszone, en op gronden van de Gemeente Arnhem. Uitzondering hierop zijn de gebouwde fietsenstallingen, die een gezicht geven aan het stationsplein.
- De kantoorvolumes aan beide zijden van de Metamorfosenallee liggen binnen de 40 meter trillingszone, wat voor kantoorprogramma mogelijk acceptabel is. Het parkeren wordt opgelost in een verdiepte garage die onder de zuidelijke gebouwde ontwikkeling ligt.
- Met de gesloten bouwblokken ontstaan aan de binnenzijde geluidsluwe zijdes, dit verhoogt de woonkwaliteit.



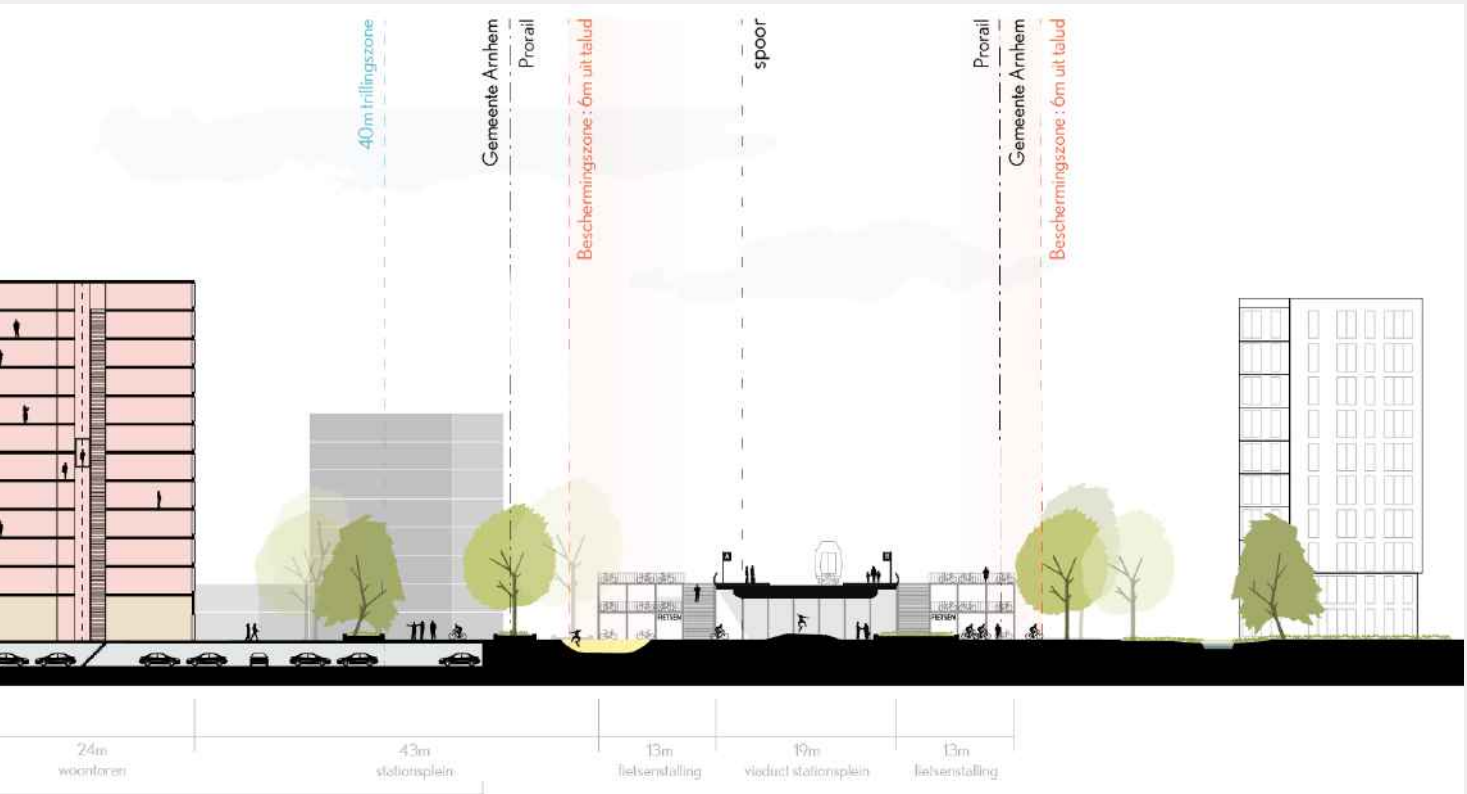
Plankaart



Doorsnede AA



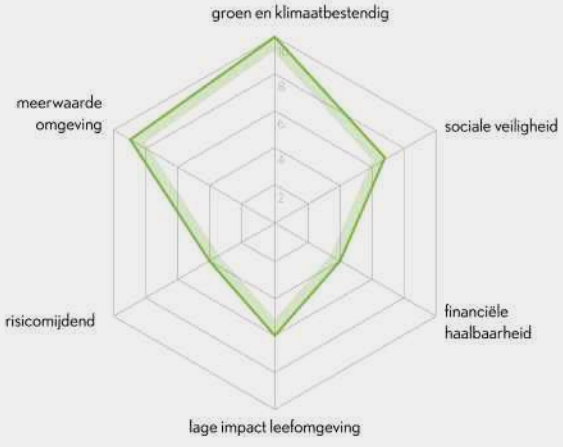
Doorsnede BB



6.3 Parkbrug
‘Het groenste station van Nederland’

De parkbrug is het meest ambitieuze scenario. In dit scenario is het groenste station van Nederland een feit. Het spoorpark wordt daadwerkelijk aan elkaar gehecht met groen en een wandelpad over de Metamorfosenallee heen*. De benodigde helling wordt slim dubbel gebruikt om auto- en fietsparkeren op te lossen voor de woningen en de benodigde P+R. Daarbovenop komt een parkinrichting met paden bomen, gras en bloemen. Het groen en water wordt zo mogelijk ook onder het viaduct doorgetrokken om het archeologische park aan het spoorpark te verbinden. Om de groenambitie te versterken is het essentieel om gebouwen met een kleine footprint te realiseren.

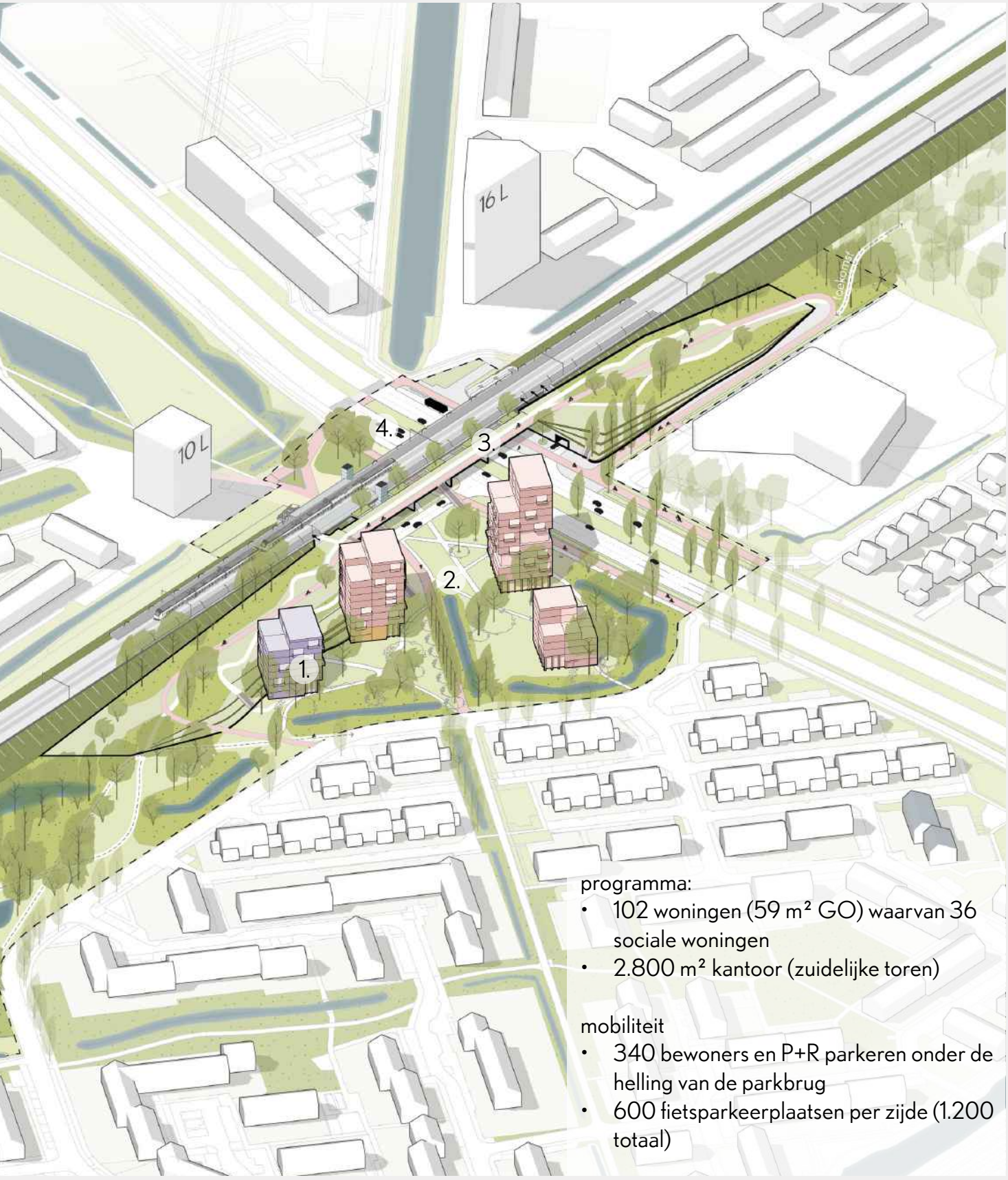
1. Kantoortoren.
2. Drie woontorens in het groen.
3. Parkbrug op een helling met entree voor P+R/bewonersparkeren en fietsparkeren t.b.v. het station eronder.
4. K+R met bushalte en taxiplaats aan beide zijden van de MMA. (is een uitzoekpunt voor de verdere uitwerkingen).



Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht overzicht van de parkbrug



programma:

- 102 woningen (59 m² GO) waarvan 36 sociale woningen
- 2.800 m² kantoor (zuidelijke toren)

mobiliteit

- 340 bewoners en P+R parkeren onder de helling van de parkbrug
- 600 fietsparkeerplaatsen per zijde (1.200 totaal)

De gebouwen beslaan circa 400 m² (20x120m). Hierbij kan gedacht worden aan kleine vierspanners die de hoogte in gaan: vier losse torens in het groen; drie woontorens en één kantoortoren; of vier torens met gemengd programma. Gemengd programma heeft niet de voorkeur van Economie. Het positioneren en de exacte hoogte moet met een HER (hoogte effecten rapportage) worden onderbouwd. Met een goed onderzoek kan de schaduwwerking tot een minimum worden beperkt. In dit voorstel is het mogelijk om op deze posities tot 15 lagen hoog te bouwen op het meest noordwestelijke deel van de locatie.

Het parkeren voor de woningen (zuidzijde) en de P+R (noordzijde) is gekoppeld middels de parkbrug. Beide garages zijn direct toegankelijk vanaf de Metamorfosenallee. Voor de woningen is het gevolg het dat er een kleine wandeling naar het appartement gemaakt moet worden. Het is aan te bevelen om de berging in de appartementen op te nemen zodat een fiets of scootmobiel tot in de woning kan raken.

De parkbrug is een extra oversteek, deze is geen vervanging van de eerdergenoemde algemene oplossing om de oversteek van de Metamorfosenallee veiliger en frequenter te maken. Met dit scenario mag Arnhem zich met recht de groenste stad van Nederland noemen.

Het spoorpark wordt daadwerkelijk aan elkaar gehecht met de Parkbrug over de Metamorfosenallee

Toekomstige situatie waar de parkbrug aansluit op het perron en voor vergroening zorgt van het stationsgebied

1. De parkbrug biedt een extra oversteek over de Metamorfosenallee en verbindt de twee zijden van het spoorpark.
2. Directe toegang tot het perron.
3. Door een flinke leeflaag kunnen er bomen en planten groeien op het dak van de parkeergarage.
4. De woningbouw in torens laat veel ruimte over voor bomen en groen op het maaiveld en vergroot daarmee het parkgevoel.



Huidige situatie vanaf de noordoostlijke stationstrap kijkend richting de P+R



Huidige situatie vanaf de noordoostelijke stationstrap kijkend richting de P+R



Stationsplein wordt stationspark

1. Het perron wordt groen ingericht. Zowel aan de zijde van de nieuw parkbrug als de kant van Schuytgraaf.
2. Entree van de P+R en het fietsparkeren bevindt zich onder de parkbrug.
3. Het spoorpark wordt onder het spoorwegviaduct verbonden met het archeologische park in Schuytgraaf.

Het groen en water wordt onder het viaduct doorgetrokken om het archeologische park aan het spoorpark te verbinden



Met dit scenario mag Arnhem zich met recht de groenste stad van Nederland noemen



Torentjes staan tussen de bomen van het park in





Wandelpad in het park in de huidige situatie

1. Natuurvriendelijke oevers.
2. Tussen de gebouwen is er veel ruimte voor groen en bomen.
3. Middels trappen is er een opgang naar de parkbrug die door de goene invulling van de hellingbanen opgaat in het park.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes

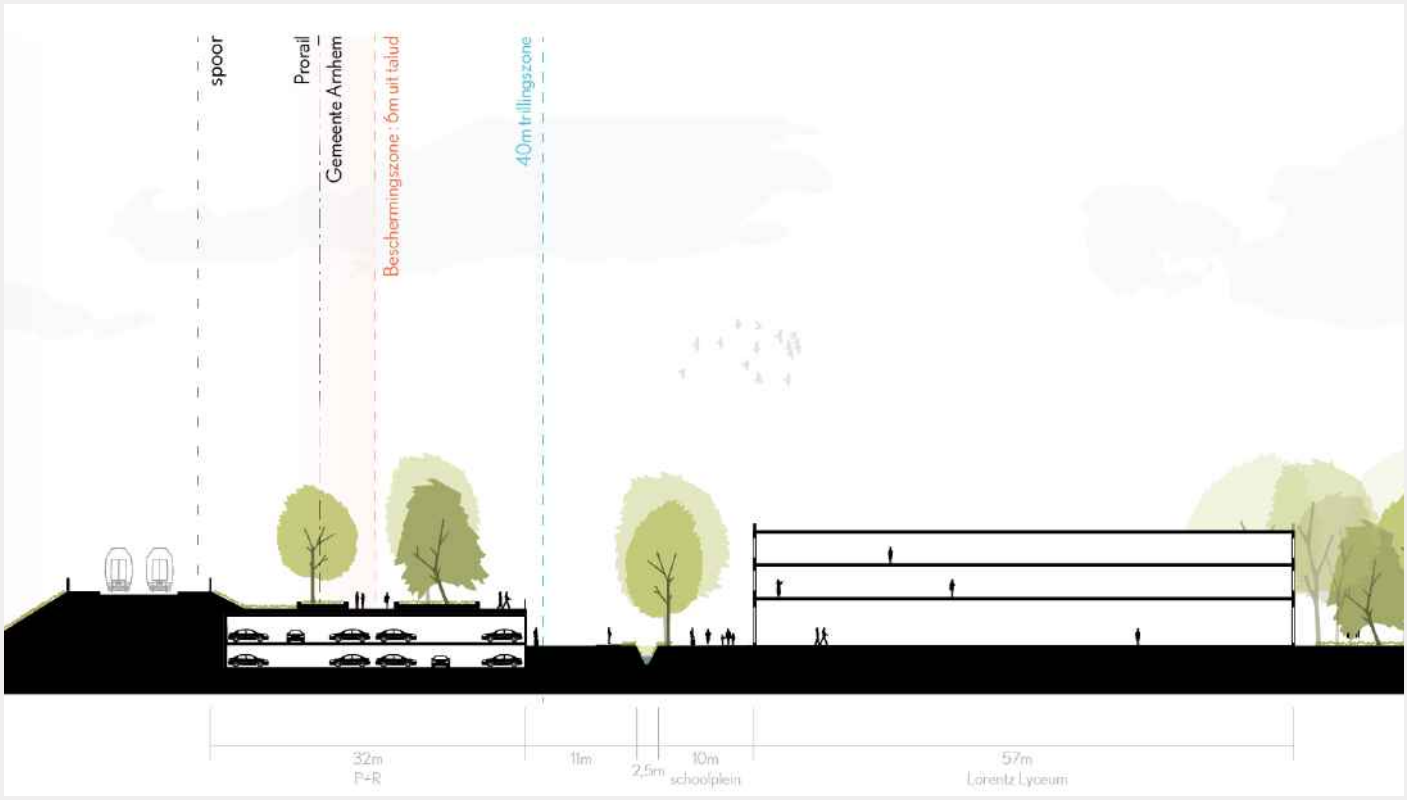
- De parkbrug inclusief de parkeergarage ligt tegen het spoortalud aan, binnen de trillings- en beschermingszone. Door het groene dek en speelse getrapte volumes ontstaat een parklandschap dat beide zijdes van de Metamorfosenallee verbindt.
- Bomen in het park kunnen in de volle grond groeien, doordat het parkeren volledig onder de parkbrug wordt opgelost.
- De woontorens in het park staan buiten de trillingszone, maar aan enkele zijdes zullen geluidswerende maatregelen genomen moeten worden.



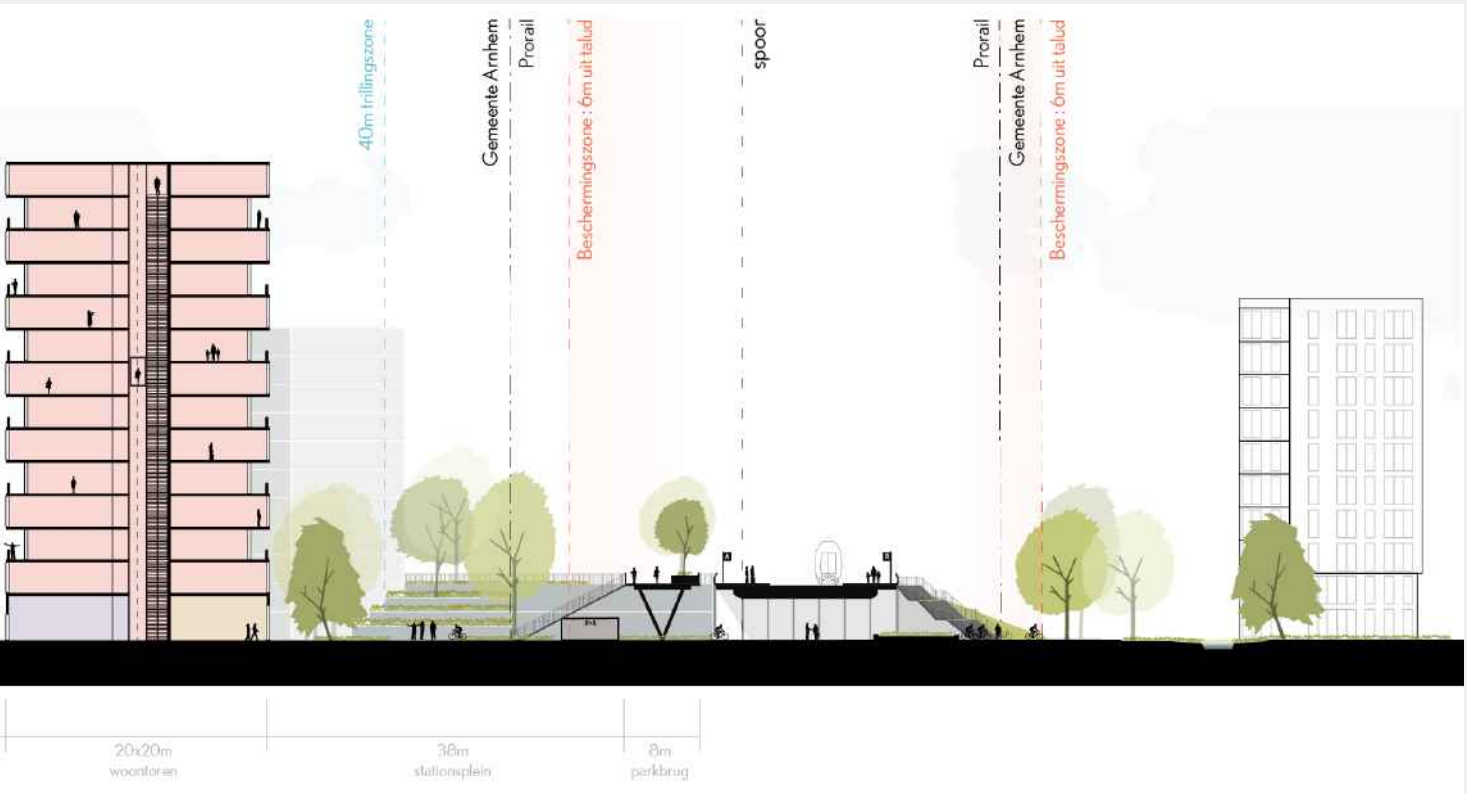
Plankaart



Doorsnede AA



Doorsnede BB



Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid

Een onderzoek naar de passende parkeerbehoefte voor de ontwikkeling naast station Arnhem-Zuid

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Titel rapport	Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid
Kenmerk	013824.20220104.R1.02
Datum publicatie	26 april 2023
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 26 april 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Functieprogramma 2

1.3 Leeswijzer 2

2. Parkeren conform gemeentelijk beleid 3

2.1 Aanpak en uitgangspunten 3

2.2 Resultaat 4

3. Passende parkeernorm 5

3.1 Analyse naar autobezit 5

3.2 Bezoekersparkeren 7

3.3 Passende parkeerbehoefte 7

4. Wisselwerking met P+R 8

4.1 Analyse 8

4.2 Effect op de parkeerbehoefte 9

5. Deelmobiliteit 10

6. Conclusie 12

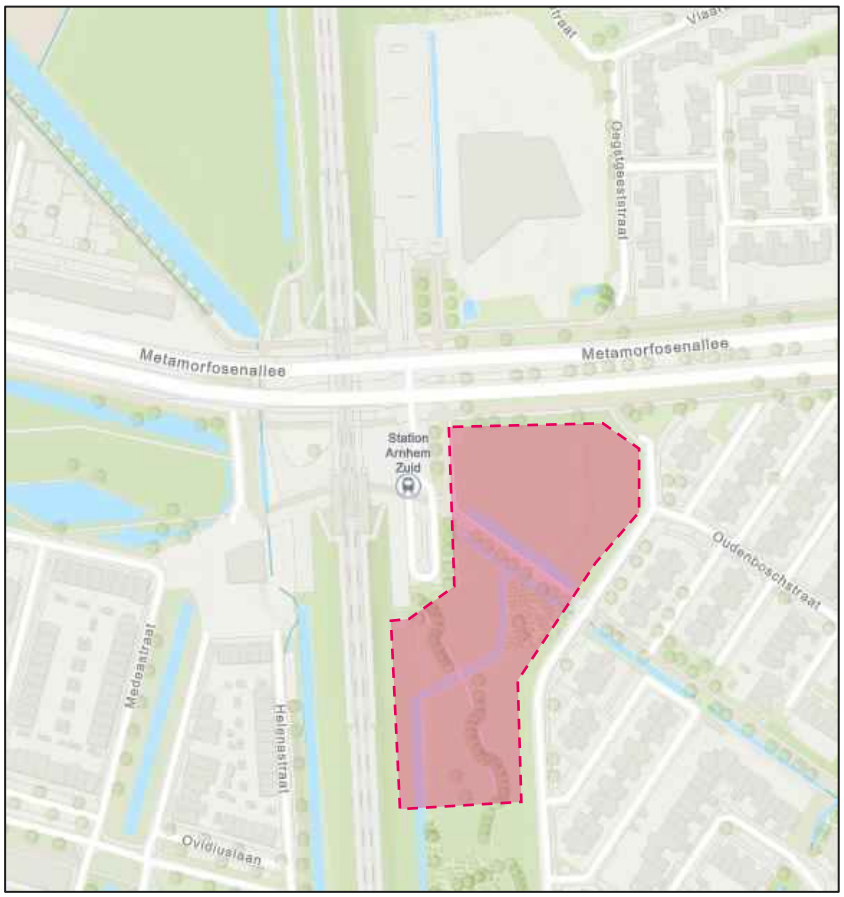
Bijlage 1 Effect deelmobiliteit 15

Bijlage 2: Scenario’s inclusief deelmobiliteit en gebruik P+R 18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Arnhem is voornemens om een strook onbebouwd gebied naast het spoor bij station Arnhem-Zuid te ontwikkelen (zie figuur 1.1). In het plangebied komt ruimte voor woningen en kantoren. In het plan zijn 150 appartementen opgenomen in verschillende categorieën en is ruimte voor 1.500 m² aan kantoorruimte. Voor de ontwikkeling is vooralsnog uitgegaan van de vigerende parkeernormen, maar de gemeente heeft Goudappel B.V. gevraagd om te onderzoeken of een afwijking van de vigerende parkeernormen mogelijk is. Argumenten die hieraan ten grondslag liggen zijn de specifieke ligging nabij het station en de eventuele inzet van een deelmobiliteitsconcept. Ook is in het kader van de omgevingsvisie Arnhem 2040 bepaald dat op dergelijke locaties een minimaal noodzakelijke parkeernorm gewenst is[1]. De aanwezigheid van een OV-knooppunt zorgt namelijk voor een alternatief voor de auto. Zodoende is voor deze ontwikkeling een passende parkeerbehoefte bepaald. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Beoogde ontwikkellocatie nabij station Arnhem Zuid

[1] Motie 'Ontwikkeling mogelijk maken' is aangenomen op 24 november 2021 bij de bespreking van het Voorontwerp-omgevingsvisie: Arnhem 2040.

1.2 Functieprogramma

Het functieprogramma staat nog niet vast, maar geeft wel een goed beeld van de omvang van het plan. Er is een integraal programma van eisen[2] opgesteld voor het stationsgebied, waarvan de uitgangspunten in dit stadium voldoende richting geven. Zo gaat het in totaal om circa 150 appartementen, deels sociale huur en deels koop. Voor het kantoor is de omvang gemaximaliseerd tot 1.500 m² bvo. Tabel 1.1 geeft het gehanteerde functieprogramma in dit onderzoek weer.

functie	omvang	aantal
appartement, sociale huur	60-70 m² bvo	75 woningen
appartement, koop, betaalbaar	60-70 m² bvo	30 woningen
appartement, koop, vrije sector	90-100 m² bvo	45 woningen
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500 m² bvo	-

Tabel 1.1: Gehanteerde functieprogramma

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van het onderzoek is de parkeerbehoefte conform het gemeentelijk beleid berekend. Hoofdstuk 3 beschrijft een analyse naar autobezit waarin is onderzocht of de parkeernorm aangepast kan worden voor deze ontwikkeling. In de hoofdstukken 4 en 5 zijn afwijkingsmogelijkheden op basis van uitwisseling met de P+R en/of de inzet van deelmobiliteit onderzocht. De conclusies en het advies staan beschreven in hoofdstuk 6.

[2] Integraal Programma van Eisen Station Arnhem-Zuid, 4e concept, 24 augustus 2021.

2. Parkeren conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Het aantal benodigde parkeerplaatsen, ofwel de parkeerbehoefte, kan worden berekend met de parkeernormen van de gemeente Arnhem. De parkeernormen zijn vastgelegd in de 'Beleidsregels voor toepassing van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Arnhem 2003'. De parkeerbehoefte is berekend door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernorm. Voor woonfuncties wordt in het parkeerbeleid geen onderscheid gemaakt naar locatie in Arnhem. Aangenomen wordt dat de parkeernormen voor woningen inclusief een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning zijn. Voor kantoren wordt wel onderscheid gemaakt naar locatie, waarbij de parkeernorm is toegepast behorend bij het stationsgebied Arnhem-Zuid. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

functie	functie in beleid	parkeernorm
appartement, sociale huur	appartement met gebruikersoppervlakte tot 75 m²	0,7 pp per woning
appartement, koop, betaalbaar	appartement met gebruikersoppervlakte tot 75 m²	0,7 pp per woning
appartement, koop, vrije sector	appartement met gebruikersoppervlakte 75-120 m²	1,0 pp per woning
bezoekers woningen		0,3 pp per woning
kantoor (zonder baliefunctie)	kantoor	1 pp per 125 m² bvo

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

In het plan is sprake van verschillende functies, waarvan de parkeerbehoefte op andere momenten in de week piekt. Zo heeft een kantoor met name op werkdagen overdag een hoge parkeerbehoefte, terwijl woningen vooral in de avonden en nachten hun piek kennen. Door aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden met dit effect waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk wordt. Zo kan één parkeerplaats door meerdere doelgroepen worden gebruikt. In het parkeerbeleid van de gemeente Arnhem wordt voor aanwezigheidspercentages verwezen naar CROW. Zodoende zijn de aanwezigheidspercentages uit de meest recente CROW-publicatie[3] gehanteerd. Deze aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform CROW

In de volgende paragraaf is de ongewogen parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte inclusief dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt.

[3] CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren.

2.2 Resultaat

In tabel 2.3 is de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling weergegeven. Hierbij is de parkeerbehoefte van woningen opgesplitst in een bewonersdeel en een bezoekersdeel.

functie	onge-wogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners, appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
bezoekers woningen	45,0	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**176**	**76**	**80**	**143**	**127**	**119**	**98**	**140**	**114**

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte in totaal 176 parkeerplaatsen bedraagt. Wanneer uitgegaan wordt van dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagavond) maximaal 143 parkeerplaatsen.

3. Passende parkeernorm

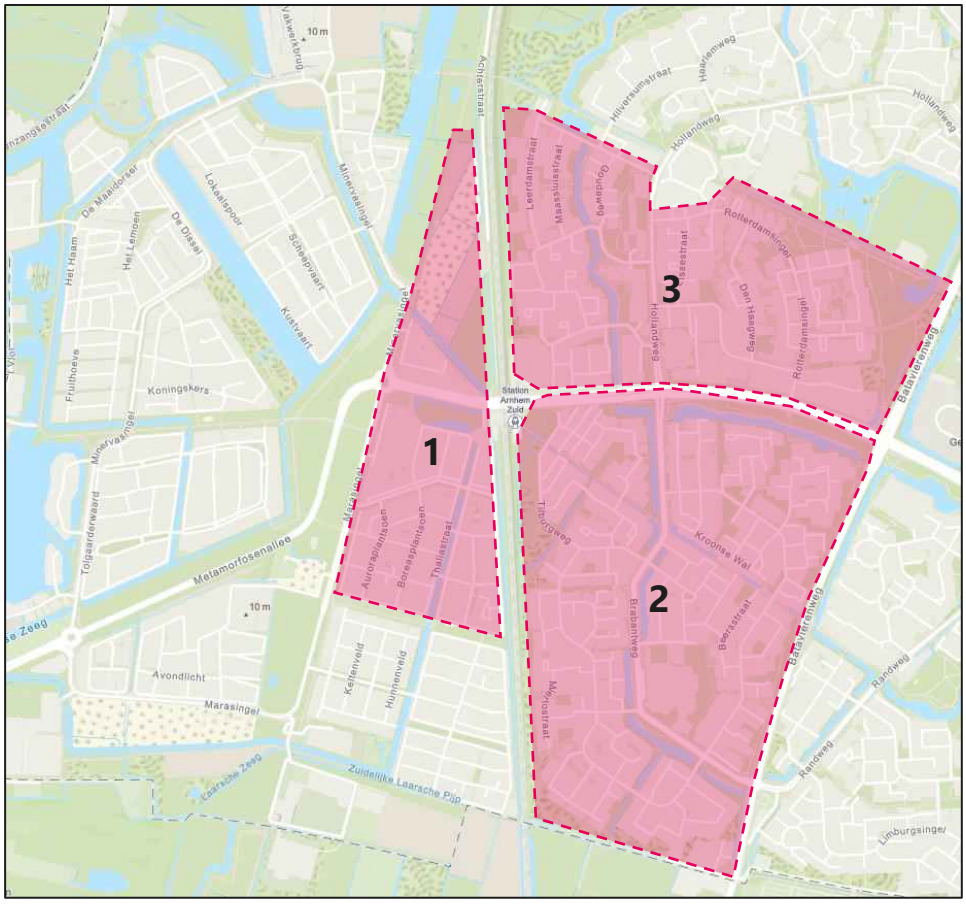
3.1 Analyse naar autobezit

De gemeente Arnhem heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken welke parkeernorm passend zou zijn voor de toekomstige woningen. Mede door de aanwezigheid van het station is de locatie namelijk goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Goudappel heeft de beschikking tot recente niet-openbare microdata van CBS over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning op gemeente-, wijk- en buurtniveau. Het gemiddelde autobezit voor de betreffende woningtypes van deze ontwikkeling is geanalyseerd om te bekijken in hoeverre de vigerende parkeernormen aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit. Het autobezit is geanalyseerd in de volgende buurten:

1. Schuytgraaf-Centrum
2. De Laar-West
3. Elderveld-Zuid.

Deze buurten zijn weergegeven op de kaart in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Dichtstbijzijnde buurten vanaf station Arnhem-Zuid

De CBS-microdata houdt echter geen rekening met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd)
- trend in autobezit

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens

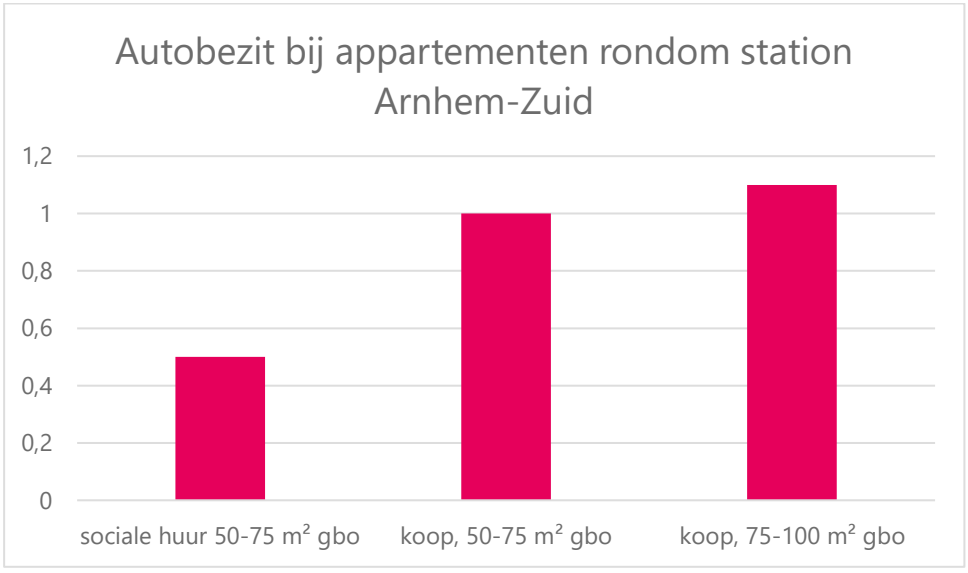
Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data. Hiervoor is 8% van het gemiddelde autobezit in het onderzoeksgebied (=1,06 auto's per huishouden) genomen.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Arnhem met circa 1,25% is gestegen tussen 2008 en 2020. Er wordt voor dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit met 1,25% wordt opgehoogd om rekening te houden met toekomstige trends in autobezit.

Resultaat autobezit

In figuur 3.2 is de verdeling in het gemiddelde autobezit te zien naar eigendomssituatie en oppervlakte bij appartementen in de omliggende drie buurten. Deze gegevens laten het autobezit per bewoonde woning zien en zijn daarom exclusief een bezoekersdeel. Een verhoging van het autobezit als gevolg van grijze kentekens en trend in autobezit is wel inbegrepen.



Figuur 3.2: Autobezit bij appartementen rondom station Arnhem-Zuid inclusief grijze kentekens en trend in autobezit

3.2 Bezoekersparkeren

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen[4]. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken in 16 steden in Nederland[5].

Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om toch een bepaalde marge aan te houden is, ervoor gekozen om een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning te hanteren.

3.3 Passende parkeerbehoefte

In tabel 3.2 is de passende parkeerbehoefte weergegeven op basis van het daadwerkelijke autobezit inclusief bewerking. Hierbij zijn voor bewoners de volgende normen gehanteerd:

- sociale huurappartementen: 0,5 parkeerplaatsen per woning
- koopappartementen, betaalbaar: 1,0 parkeerplaatsen per woning
- koopappartementen, vrije sector: 1,1 parkeerplaatsen per woning
- bezoekers woningen: 0,2 parkeerplaatsen per woning.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
bezoekers woningen	30	3,0	6,0	24,0	21,0	0,0	18,0	30,0	21,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**159**	**74**	**77**	**130**	**115**	**117**	**88**	**124**	**103**

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte op basis van aangepaste normen

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 159 parkeerplaatsen bedraagt. Dit zijn 17 parkeerplaatsen minder dan conform de vigerende parkeernormen nodig is. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn maximaal 130 parkeerplaatsen benodigd (tegen 143 parkeerplaatsen conform de Arnhemse parkeernormen).

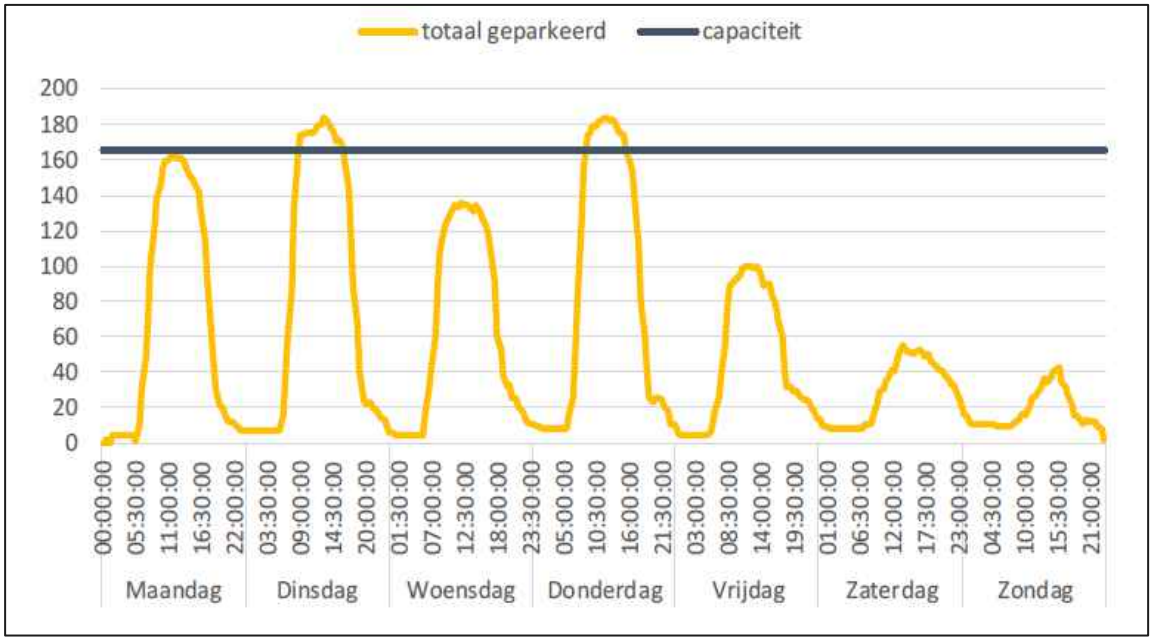
[4] Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021)

[5] A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

4. Wisselwerking met P+R

4.1 Analyse

Goudappel is gevraagd om te onderzoeken in hoeverre een wisselwerking met het P+R terrein van station Arnhem-Zuid mogelijk is. Begin 2021 is door Goudappel onderzoek gedaan naar het huidige gebruik van de P+R en de potentie ervan[6]. Uit het onderzoek is gebleken dat de P+R in de huidige situatie overdag vol staat en in de avonden en het weekend grotendeels leeg staat. Daarmee is duidelijk dat de P+R ook daadwerkelijk als P+R gebruikt wordt. Het verloop van de parkeerbezetting op de P+R is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Verloop van de parkeerbezetting op de P+R bij station Arnhem-Zuid

De P+R is niet geschikt om de parkeerbehoefte op te vangen van functies die overdag maatgevend zijn, zoals bij kantoren. Ook wordt geadviseerd om de parkeerbehoefte van bewoners niet op de P+R op te lossen. Dit komt doordat aan het begin van een werkdag en aan het eind van een werkdag de vertrekkende/aankomende bewoners overlappen met de aankomende/vertrekkende reiziger van de P+R. Tijdens deze piekmomenten kan het zijn dat de P+R vol is en dat bewoners en reizigers elders in de omgeving een plek gaan zoeken. Dat leidt tot een toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte en dit is daarom niet wenselijk. Bovendien is de loopafstand van de woningen naar de P+R relatief ver waardoor deze voor bewoners minder aantrekkelijk zijn.

[6] Gebiedsvisie Station Arnhem-Zuid, kenmerk: 009214.20210428.N1.01_P+R analyse Arnhem Zuid_Definitief.

De bezoekers van woningen kennen voornamelijk 's-avonds en in het weekend een hoge parkeerbehoefte. Op deze momenten is de bezetting van de P+R laag waardoor deze doelgroep goed op het P+R terrein kan worden opgelost. Overdag zijn op het maatgevende moment 6 extra parkeerplaatsen benodigd (op basis van 0,2 parkeerplaatsen per woning) op het P+R terrein om de parkeerbehoefte van bezoekers op te vangen. In het eerdere onderzoek van Goudappel is dit ook meegenomen onder de noemer latente vraag bij een eventuele uitbreiding van de P+R in de toekomst.

4.2 Effect op de parkeerbehoefte

Wanneer de bezoekers op het P+R terrein worden opgelost kan de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling op eigen terrein worden verminderd. Dit effect is verwerkt in de volgende scenario's:

- Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid (tabel 4.1)
- Parkeerbehoefte met aangepaste normen voor alle woningtypen (tabel 4.2)

functie	onge-wogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners, appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**131**	**71**	**71**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte exclusief bezoekers conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte ongewogen 131 parkeerplaatsen bedraagt. Inclusief de toepassing van dubbelgebruik bedraagt de maximale parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagnacht) 119 parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden voor bewoners en medewerkers van het kantoor.

functie	ongew ogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**129**	**71**	**71**	**106**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**

Tabel 4.2: Parkeerbehoefte exclusief bezoekers op basis van daadwerkelijk autobezit bij alle woningtypen

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte ongewogen 129 parkeerplaatsen bedraagt. Inclusief de toepassing van dubbelgebruik bedraagt de maximale parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagnacht) 117 parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden voor bewoners en medewerkers van het kantoor.

5. Deelmobiliteit

Om in een deel van de automobiliteitsbehoefte van bewoners te voorzien is het mogelijk om deelauto's bij de woningen te stallen. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Uit onderzoek blijkt dat grote veranderingen in persoonlijke levenssfeer, zoals een verhuizing, vaak aanleiding zijn om ingesleten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Het verhuizen naar de nieuwe woningen is dan ook bij uitstek een moment ter heroverweging. Het is dus van belang direct aan het begin van het proces, na intreding van de eerste bewoners, het mobiliteitsconcept gereed en bruikbaar te hebben. Voor de invulling van de component deelauto's (mobiliteit) is het dan ook aan te raden een ervaren exploitant in te schakelen en deze zo snel mogelijk aan te laten haken. In bijlage 1 is een uitgebreide onderbouwing uiteengezet over de effecten van deelmobiliteit.

Op basis van ervaringscijfers van Goudappel is in overleg met de gemeente Arnhem het voorstel om de volgende uitgangspunten te hanteren bij de inzet van deelmobiliteit en de bijbehorende reductie op de parkeerbehoefte:

- maximaal 10% reductie van de parkeerbehoefte van bewoners
- één deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen
- voor iedere deelauto wordt een parkeerplaats gereserveerd.

In tabel 3.4 is de parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid weergegeven inclusief de inzet van deelmobiliteit.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
totaal bewonersdeel	**119**	**59**	**59**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**
reductie	-11,9	-5,9	-5,9	-10,7	-9,5	-11,9	-7,1	-9,5	-8,3
te stallen deelauto's	3,0	3	3	3	3	3	3	3	3
bezoekers woningen	45,0	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**167**	**73**	**77**	**136**	**120**	**110**	**94**	**133**	**109**

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 167 parkeerplaatsen bedraagt waarvan er 3 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor deelauto's. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn in totaal maximaal 136 parkeerplaatsen benodigd waarvan 3 gereserveerd door deelauto's.

In tabel 3.5 is het effect van deelmobiliteit verwerkt in een scenario met een parkeerbehoefte op basis van het daadwerkelijke autobezit.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
totaal bewonersdeel	**117**	**59**	**59**	**105**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**
reductie	-11,7	-6,0	-6,0	-10,8	-9,6	-11,7	-7,2	-9,6	-8,4
te stallen deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
bezoekers woningen	30	3,0	6,0	24,0	21,0	0,0	18,0	30,0	21,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**150**	**71**	**74**	**122**	**109**	**108**	**84**	**117**	**98**

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte op basis van daadwerkelijk autobezit inclusief deelmobiliteit

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 150 parkeerplaatsen bedraagt waarvan er 3 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor deelauto's. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn in totaal maximaal 122 parkeerplaatsen benodigd waarvan 3 gereserveerd voor deelauto's. De scenario's inclusief deelmobiliteit én het oplossen van bezoekers in de P+R is weergegeven in bijlage 2.

6. Conclusie

De gemeente Arnhem heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken of er gemotiveerd kan worden afgeweken van de parkeernormen voor een ontwikkeling bij station Arnhem-Zuid. Uit dit onderzoek worden een aantal conclusies getrokken.

Op basis van CBS-microdata is het daadwerkelijke autobezit in de buurten rondom het station inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat bij sociale huurwoningen het autobezit lager is dan de parkeernorm, maar voor particuliere huur- en koopwoningen het autobezit hoger ligt dan de parkeernorm.

Het bezoekersdeel van de parkeernorm ligt conform gemeentelijk beleid op 0,3 parkeerplaatsen per woning. Uit literatuuronderzoek blijkt dat dit aan de hoge kant is, en dat kan worden volstaan met een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning.

Uit eerder onderzoek van Goudappel is gebleken dat het P+R terrein voornamelijk op werkdagen overdag druk bezet is. Het oplossen van de parkeerbehoefte van de kantoren en bewoners op het P+R terrein wordt daarom afgeraden. Voor de bezoekers van woningen wordt dit wel als kansrijk gezien. Daarvoor dienen overdag wel 6 extra parkeerplaatsen op het P+R terrein beschikbaar te zijn (gebaseerd op 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

De parkeerbehoefte voor de berekende scenario's zijn weergegeven in tabel 6.1.

scenario	ongewogen parkeerbehoefte	parkeerbehoefte op maatgevende moment (inclusief dubbelgebruik)
conform gemeentelijk beleid	176	143
conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit	167	136
conform gemeentelijk beleid en bezoekers in P+R	131	107
conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R	122	110
aangepaste normen	159	130
aangepaste normen inclusief deelmobiliteit	150	122
aangepaste normen en bezoekers in P+R	129	117
aangepaste normen inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R	120	108

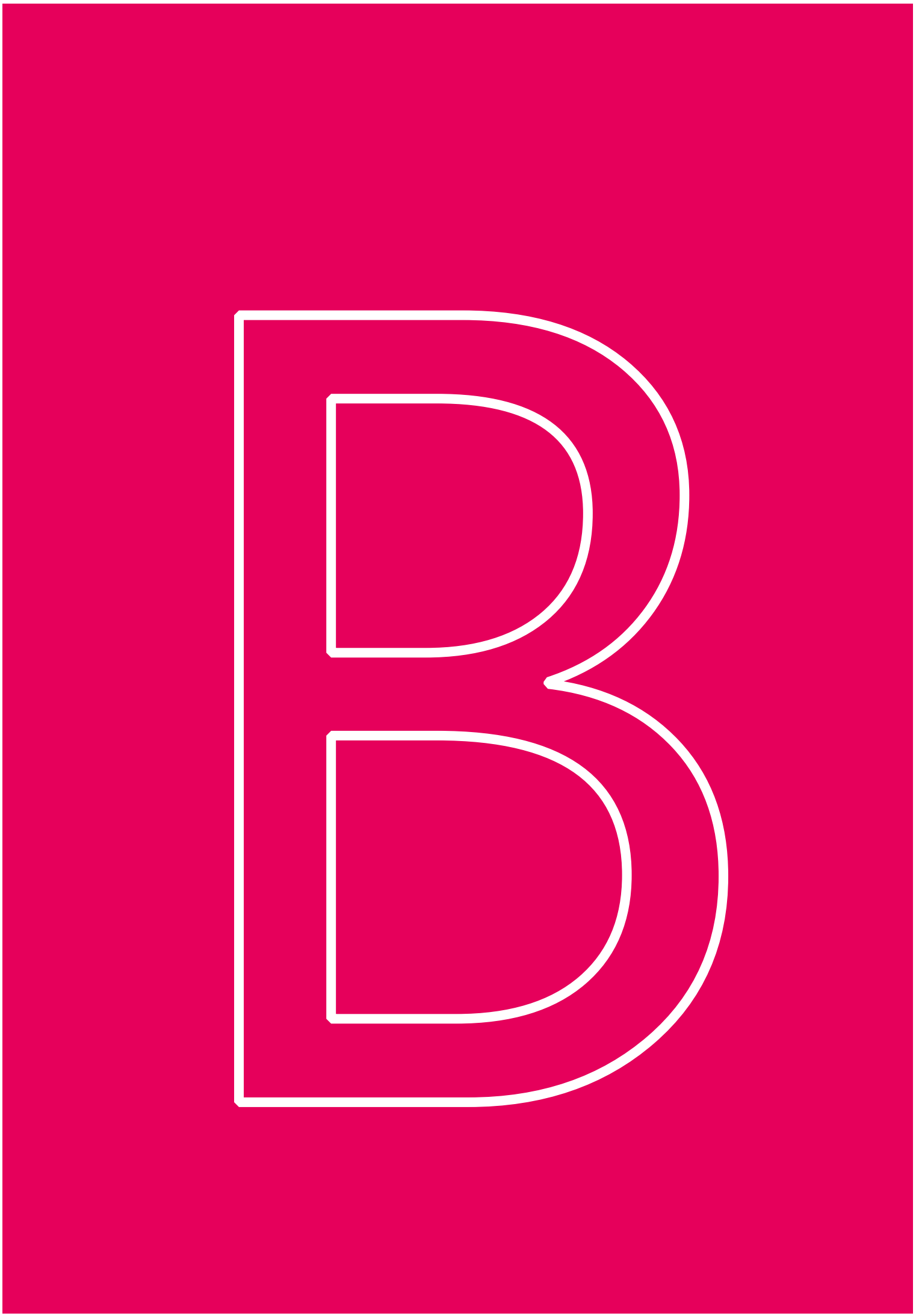
Tabel 6.1: Parkeerbehoefte in diverse scenario's

Aanbeveling

Er zijn verschillende scenario's geschetst voor de parkeersituatie van deze ontwikkeling. Door toepassing van dubbelgebruik, de inzet van deelmobiliteit en het stallen van bezoekers in de P+R kan de parkeerbehoefte op eigen terrein geminimaliseerd worden. Daarvoor gelden wel enkele voorwaarden:

1. Voor dubbelgebruik geldt de voorwaarde dat de parkeerplaatsen voor verschillende functies te gebruiken zijn en dus niet één-op-één meeverkocht of -verhuurd kunnen worden bij woningen of kantoren.
2. Voor gebruik van de P+R door bezoekers is het van belang dat het (door de inrichting van het gebied en de ligging van de entrees) aantrekkelijker is om gebruik te maken van de P+R dan van parkeerplaatsen in omliggende woongebieden.
3. Deelauto's krijgen een vaste parkeerplaats toegewezen.
4. Voor bezoekers van de woningen dienen op werkdagen overdag 6 extra parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan het laatste scenario uit tabel 6.1 gehanteerd worden (met parkeernormen gebaseerd op daadwerkelijk autobezit). Dan kan worden volstaan met een parkeeraanbod van maximaal 108 parkeerplaatsen op eigen terrein.


B

Bijlage 1 Effect deelmobiliteit

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de buren worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af.

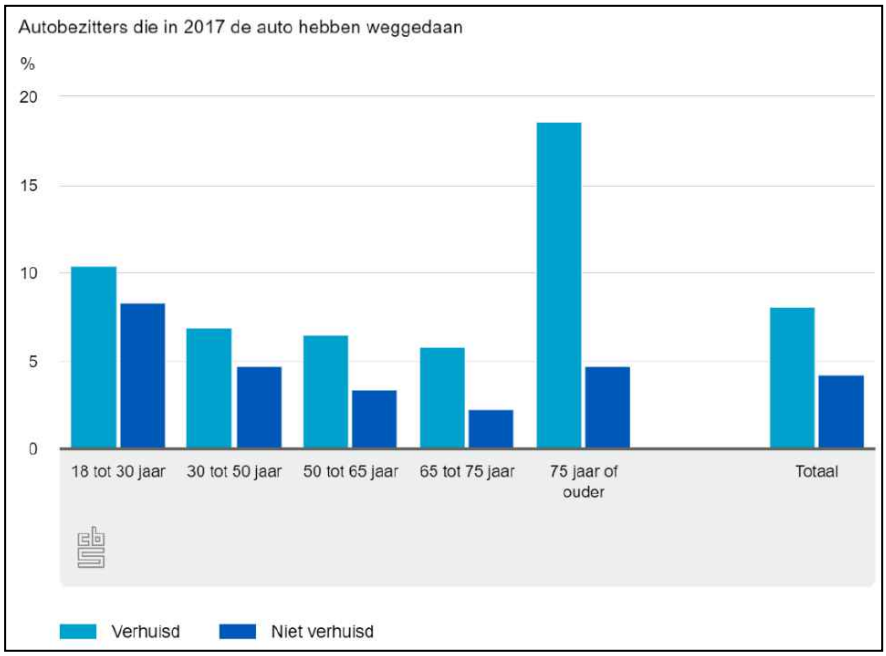
Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden.* Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelde al eerder: 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesleten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland , 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt

ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.01).



Figuur B1.01: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto´s beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe[2]. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden. Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet

van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.

- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd. De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Het ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing)
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven)
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy)
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar)
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 4 privéauto's vervangt aan de onderkant van de bandbreedte ligt. Dit betekent dat binnen deze studie conservatief is gerekend, zodat er voldoende ruimte is om wisselingen op te vangen of extra deelauto's te plaatsen.

Bijlage 2: Scenario's inclusief deelmobiliteit en gebruik P+R

In tabel B2.01 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling weergegeven conform gemeentelijk parkeerbeleid. Tevens zijn hierin de effecten van deelmobiliteit en het oplossen van bezoekers in de P+R verwerkt.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
totaal bewonersdeel	**119**	**59**	**59**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**
reductie	-11,9	-5,9	-5,9	-10,7	-9,5	-11,9	-7,1	-9,5	-8,3
te stallen deelauto's	3,0	3	3	3	3	3	3	3	3
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**122**	**68**	**68**	**100**	**89**	**110**	**67**	**88**	**78**

Tabel B2.01: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R

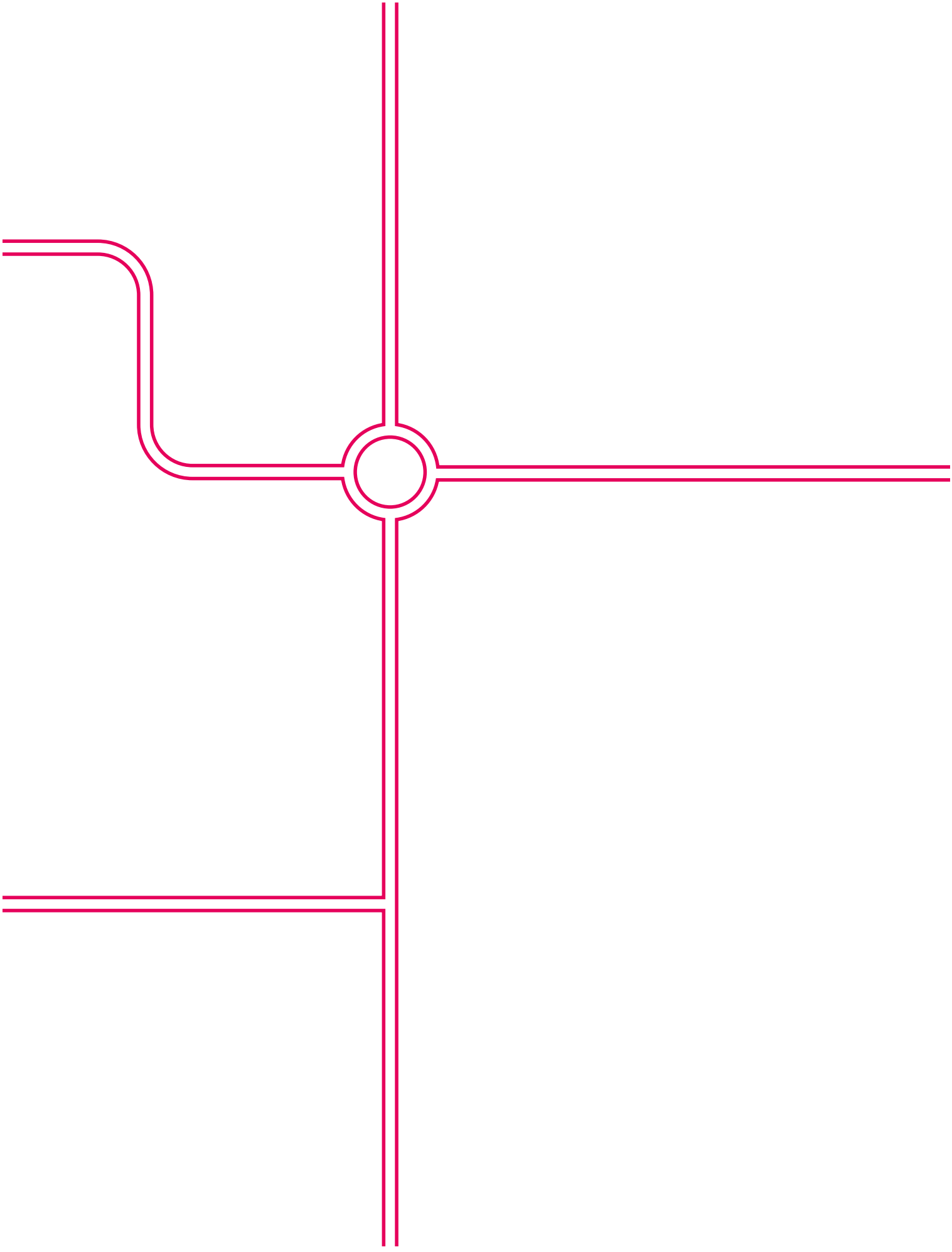
Uit de tabel blijkt dat er in dit scenario sprake een ongewogen parkeerbehoefte van 122 parkeerplaatsen is. Inclusief dubbelgebruik bedraagt het aantal parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagnacht) 110 parkeerplaatsen.

In tabel B2.02 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling weergegeven op basis van de passende parkeernorm. Hierin zijn ook de effecten van deelmobiliteit en het oplossen van bezoekers in de P+R verwerkt.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
totaal bewonersdeel	**117**	**59**	**59**	**105**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**
reductie	-11,7	-6,0	-6,0	-10,8	-9,6	-11,7	-7,2	-9,6	-8,4
te stallen deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**120**	**68**	**68**	**98**	**88**	**108**	**66**	**87**	**77**

Tabel B2.02: Parkeerbehoefte op basis van daadwerkelijk autobezit inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R

Uit de tabel blijkt dat er in dit scenario sprake een ongewogen parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen is. Inclusief dubbelgebruik bedraagt het aantal parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagnacht) 108 parkeerplaatsen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Gemeente Arnhem

Stationsgebied Arnhem-Zuid

Integraal Programma van Eisen

Bijlage bij Gebiedsvisie

Opsteller: Projectgroep Stationsgebied Arnhem-Zuid, Bas Reijenga / Patricia Twente (PIM)
Status: Definitief
Datum: 1 november 2023
Opdrachtgever: Nanja Oliemans (G&V)

Inhoudsopgave

0. VOORWOORD 4
0.1 Introductie 4
0.2 Samenhang en verschillen 5
0.3 Opbouw Integraal Programma van Eisen 5
1. DOEL EN OPGAVE 6
1.1 Inleiding 6
1.2 Achtergrond 6
1.2.1 Stationsgebied 6
1.2.2 Ontwikkellocatie 7
1.3 Doelstellingen 7
1.4 Scope 8
1.5 Bestuurlijke uitgangspunten 8
1.6 Raakvlakprojecten 8
2. BESTAANDE SITUATIE 10
2.1 Bestaande situatie 10
2.1.1 Eigendomssituatie 10
2.1.2 Zakelijke rechten 10
2.1.3 Ondergrondse infrastructuur 10
2.1.4 Bovengrondse infrastructuur, verkeersregeling en groen/natuur 10
2.1.5 Archeologie 12
2.1.6 NGE's 12
2.1.7 Bodem en grondwater 12
2.1.8 Watersysteem 13
3. KADERS EN BELEIDSSTUKKEN 14
3.1 Planologisch-juridisch kader 14
3.1.1 Bestemmingsplan 14
3.1.2 Milieuaspecten 14
3.2 Ruimtelijk kader 16
3.2.1 Welstand 16
3.2.2 Ruimtelijk beleid 16
3.3 Eisen openbare ruimte (beheerkader) 17
3.4 Beleidskaders 18
3.4.1 Beleid groene leefomgeving 18
3.4.2 Woningbouwbeleid 19

3.4.3 Kantorenbeleid 20
3.4.4 Mobiliteitsbeleid 20
3.5 Coalitieakkoord (bestuurlijk kader) 21
4. EISEN GEBIEDSVISIE 22
4.1 Ruimtelijk concept 22
4.1.1 Stedenbouwkundig 22
4.1.2 Landschappelijke context 22
4.2 Woningbouwprogramma 22
4.3 Kantoren 23
4.4 Overige voorzieningen 23
4.5 Verkeerskundige eisen 24
4.5.1 Eisen op gebiedsniveau 24
4.5.2 Eisen stationsgebied 24
4.6 Parkeren 24
4.6.1 Ontwikkelgebied 24
4.6.2 Park & Ride 25
4.6.3 Kiss & Ride 25
4.6.4 Fietsparkeren station 25
4.6.5 Bushaltes 26
4.7 Hemel- en vuilwaterafvoer 26
4.8 Energie, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen, circulariteit 27
4.9 Kabels en leidingen 29
4.10 Afval 29
4.11 Spelen 29
4.12 Openbare verlichting 29
4.13 Groen 29
5. BIJLAGEN 31

0. VOORWOORD

0.1 Introductie

Het stationsgebied van Arnhem-Zuid heeft de potentie uit te groeien tot een regionaal HOV-knooppunt. In de verkenning naar hubs in de regio Arnhem-Nijmegen is het station kansrijk genoemd om de regionale bereikbaarheid te verbeteren. Daarnaast wordt in het kader van de Woondeal gewerkt aan een gefaseerde, forse woningbouwtaakstelling in Arnhem en de regio. De gemeente heeft al decennia lang een stuk grond met woningbouwpotentie in eigendom aan de Zuidoostzijde van het station. Dit kan een bijdrage leveren aan de noodzakelijke woningbouwproductie in Arnhem.

Om in te spelen op deze ontwikkelingen is ambtelijk het initiatief genomen om een integrale gebiedsvisie voor het stationsgebied en de ontwikkellocatie op te stellen. Ten behoeve van een beheersbaar planproces is het college op 12 januari 2021 geïnformeerd over de richtinggevende uitgangspunten die hierbij worden gehanteerd. Op 29 juni 2021 zijn deze uitgangspunten herijkt, door het college vastgesteld en is de raad hierover geïnformeerd. In het najaar 2022 zijn de uitgangspunten nogmaals herijkt en verwerkt in voorliggend Programma van Eisen.



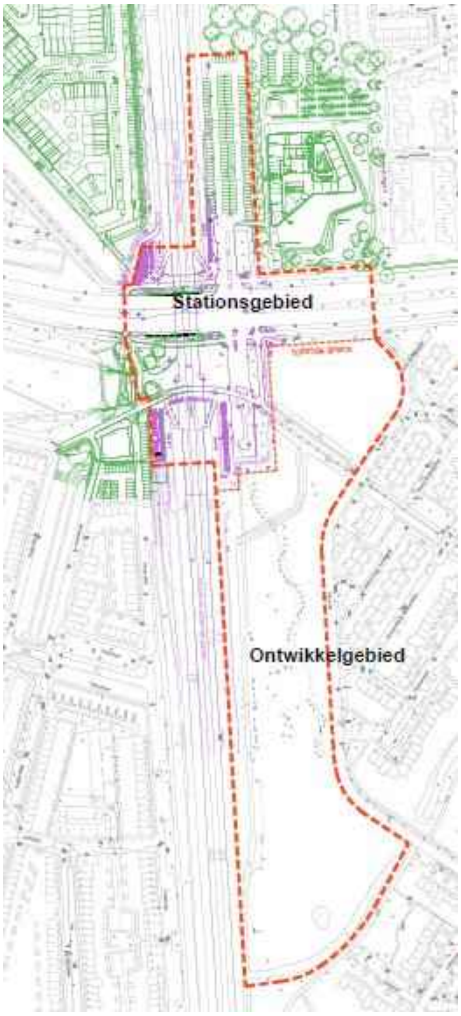
De contouren van het stationsgebied en de oostelijk daarvan gelegen ontwikkellocatie zijn in bijgevoegde vogelvlucht uitgelicht.

De parkachtige setting van het Zuidelijke deel van de ontwikkellocatie is hierin goed te herkennen.

Om de ontwikkelingen inhoudelijk stabieler te maken, is vooruitlopend op de gebiedsvisie in het voorjaar van 2021 een concept-Integraal Programma van Eisen (IPvE) opgesteld. Hierin zijn richtinggevende eisen, randvoorwaarden, kaders en uitgangspunten nader uitgewerkt en vastgelegd waaraan de ontwikkelingen dienen te voldoen. Doel hiervan is om de kennis te vergroten, deze gebundeld vast te leggen en daarmee een betere risicobeheersing te bewerkstelligen. Parallel aan het opstellen en afronden van de gebiedsvisie in het najaar van 2023 is het concept-IPvE herijkt.

Het IPvE is een bijlage bij de gebiedsvisie.

0.2 Samenhang en verschillen



Stations- en ontwikkelgebied

Het stationsgebied en het Zuidoostelijk daarvan gelegen ontwikkelgebied hebben door hun ligging een belangrijke ruimtelijke en verkeerskundige relatie. Ruimtelijk omdat het regionale HOV-knooppunt en aanvullende bouwvolumes elkaar ondersteunen en er daarmee een passende overgang kan worden gemaakt naar de bestaande wijk De Laar. En verkeerskundig vanwege de dominante ligging van de Metamorfosenallee en de benodigde ontsluiting van beide onderdelen. Ook zijn er kansen om een gezamenlijke parkeeroplossing te realiseren, door de P&R-voorziening te combineren met bewonersparkeren.

Tegelijkertijd zijn er ook verschillen. De gebiedsontwikkeling is inhoudelijk onvergelijkbaar met de doorontwikkeling van het stationsgebied tot stadsrandhub. Ook is de financiële verantwoording gescheiden. De ontwikkellocatie betreft strategische grond van de gemeente die wordt ondergebracht in een grondexploitatie (Gebiedsrealisatie en Vastgoed). De plannen voor het stationsgebied worden gefinancierd door Mobiliteit en mogelijk externe bronnen en leiden naar verwachting tot een investeringsproject.

Om de integraliteit en samenhang te benadrukken is het Integraal Programma van Eisen voor het stationsgebied en het ontwikkelgebied gezamenlijk opgesteld. Waar nodig zijn accenten aangebracht in de opbouw van de hoofdstukken.

Ruimtelijk vertaalt zich dit in naastgelegen projectscope, met tussen het stations- en ontwikkelgebied een hybride grens.

0.3 Opbouw Integraal Programma van Eisen

Het Integraal Programma van Eisen dient in samenhang te worden gelezen met de opgestelde Gebiedsvisie:

- In hoofdstuk 1 zijn doel en opgave van de ontwikkeling opgenomen;
- In hoofdstuk 2 is de bestaande situatie van het projectgebied in kaart gebracht. In dit hoofdstuk staan de randvoorwaardelijke aspecten centraal;
- In hoofdstuk 3 is een overzicht gegeven van de kaders en het relevante, vigerende beleid;
- In hoofdstuk 4 is een beschrijving van de inhoudelijke eisen opgenomen. Deze vormen belangrijke input voor de gebiedsvisie;
- In hoofdstuk 5 zijn de bijlagen opgenomen.

1. DOEL EN OPGAVE

1.1 Inleiding

Station Arnhem-Zuid is een belangrijke locatie voor Arnhem. Het station is één van de regionale knooppunten waar de gemeente verder wil intensiveren; zowel in het verbeteren van de HOV-functie als het invullen van de ontwikkellocatie en daarmee bijdragen aan de woningvoorraad van Arnhem.

Provinciale Staten hebben in juli 2020 de nieuwe mobiliteitsvisie vastgesteld. Daarin worden middelen beschikbaar gesteld voor de ontwikkeling van regionale 'hubs'. Station Arnhem-Zuid past goed in deze visie. Ook wordt de locatie kansrijk geacht in de verkenning van hubs in de regio Arnhem-Nijmegen van april 2021. Daarnaast wordt in het kader van de Woondeal gewerkt aan een gefaseerde, forse woningbouwtaakstelling in Arnhem en de regio. De gemeente heeft al decennia lang een stuk grond (oorspronkelijk bedoeld voor bedrijven en kantoren) met woningbouwpotentie in eigendom aan de Zuidoostzijde van het station.

Om in te spelen op deze ontwikkelingen, kansen en risico's is medio 2020 ambtelijk voorgesteld om een integrale gebiedsvisie voor het stationsgebied en de ontwikkellocatie op te stellen. Er is een Plan van Aanpak geschreven om tot een bestuurlijke- en ambtelijke opdracht te komen. Op basis hiervan hebben meerdere (verdiepings)gesprekken plaatsgevonden met de betrokken bestuurders. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in een aantal vastgestelde, richtinggevende, bestuurlijke uitgangspunten, zie par 1.5.

1.2 Achtergrond

1.2.1 Stationsgebied

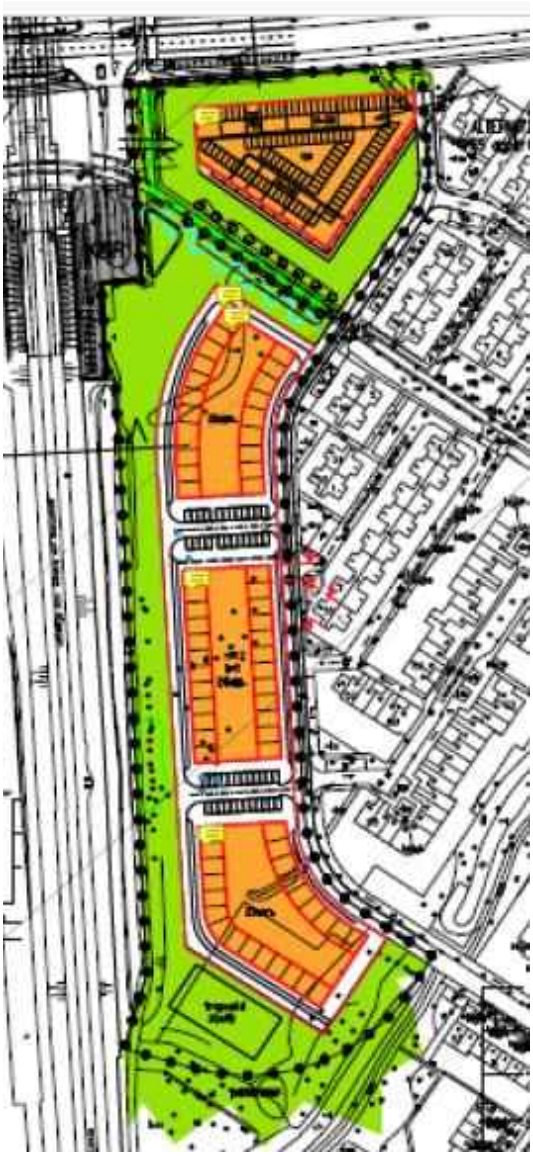
Station Arnhem-Zuid is eind 2004 geopend. Aanleiding hiervoor was het op stoom komen van de ontwikkeling van de naastgelegen wijk Schuytgraaf. In deze periode is de Metamorfosenallee als centrale wijkontsluitingsweg verbreed en onder het spoor doorgetrokken naar Schuytgraaf. Enkele jaren later is de route vanuit Schuytgraaf verder doorgetrokken naar de A50. Als gevolg hiervan en van de doorontwikkeling van Schuytgraaf is het gebruik van de Metamorfosenallee en het station sindsdien gestaag gegroeid. Inmiddels maken per dag ongeveer 25.000 motorvoertuigen gebruik van de Metamorfosenallee en 3.500 reizigers gebruik van het treinstation. Beiden kennen een stijgende trend. Het station wordt met name gebruikt als 'herkomst-hub'; een opstappunt voor mensen die in de omgeving wonen, 's ochtends met de trein hun reis aanvangen en 's avonds terugkeren.

Recentelijke ontwikkelingen, zoals de bouw van het winkelcentrum en de vestiging van Rivers International School in Schuytgraaf en de opening van het nieuwe Lorentz College langs het spoor zorgen er voor dat de druk op de stationsgerelateerde voorzieningen verder is toegenomen. Op werkdagen is sprake van overloop van het huidige P&R-terrein naar de bermen en het centrum van Schuytgraaf en de capaciteit van het fietsparkeren is ontoereikend (situatie vóór Covid-19). De toekomstige bouw van nog circa 1.700 woningen en aanvullende centrumvoorzieningen in Schuytgraaf voeren de druk op de voorzieningen verder op.

Daarnaast is de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee tussen de rotonde in Schuytgraaf en het kruispunt Hollandweg/Brabantweg voor voetgangers en fietsers niet optimaal. Er zijn bij het station weliswaar geregelde, gelijkvloerse oversteekpunten, maar als gevolg van de toename van het gebruik van het huidige P&R-terrein en de Metamorfosenallee staan de groentijden van de verkeerslichten onder druk. Tegelijkertijd is het aantal oversteekbewegingen door scholieren toegenomen als gevolg van de opening van het Lorentz College en de bouw van de internationale school Rivers in Schuytgraaf. Dit leidt verkeersonveilige situaties.

Een ander knelpunt is de sociale veiligheid. Forensen gebruiken de huidige P&R overdag goed, maar ’s avonds en ’s nachts is deze nagenoeg leeg. Er zijn verder geen voorzieningen die voor sociale controle zorgen. Deze anonimiteit leidt tot sociale overlast in de vorm van drugshandel op de P&R en hangjongeren op het stationsplein.

1.2.2 Ontwikkellocatie



De ontwikkellocatie is in gemeentelijk eigendom (strategische gronden) en sinds de bouw van De Laar begin jaren '70 bestemd als 'handel en nijverheid'. Omgezet naar de huidige bestemmingen zou dit 'kantoren en bedrijven' betekenen. Het gebied is sindsdien door de bewoners feitelijk in gebruik als wijkpark.

In de periode van 2002-2007 is voor dit gebied (destijds nog samen met het deel ten noorden van de Metamorfosenallee waar nu het Lorentz is gebouwd) een nota van randvoorwaarden opgesteld. Deze ging uit van de realisatie van 65 appartementen (noordelijk, driehoek) en 67 grondgebonden woningen (Zuidelijk, langgerekt), volgens naastgelegen concept-verkaveling.

Naar aanleiding van diverse gesprekken met bewoners uit De Laar zijn meerdere alternatieve verkavelingen uitgewerkt. Dit heeft echter niet tot consensus geleid. De nota van randvoorwaarden is uiteindelijk in september 2007 door de Raad vastgesteld. Daarbij is een motie aangenomen met de strekking 'dat er bij de verdere uitwerking zoveel mogelijk rekening moet worden gehouden met de wensen van bewoners'. Uiteindelijk is de verdere planvorming stilgelegd vanwege de bankencrisis in 2008.

Gelet op het langdurige gebruik als wijkpark en het reeds doorlopen proces is de verwachting dat er opnieuw maatschappelijke weerstand zal zijn bij een gebouwde ontwikkeling in dit gebied. Anderzijds is het bij bewoners min of meer bekend dat het een oude gemeentelijke ontwikkellocatie betreft waar een vorm van bebouwing kan gaan plaatsvinden.

1.3 Doelstellingen

Doelstellingen van de ontwikkeling zijn het stimuleren van duurzame mobiliteit, het versterken van de regionale stadsrand-HUB-functie van het station (overstappen op andere vormen van vervoer), het verbeteren van de sociale veiligheid en het leveren van een bijdrage aan de woningbouwtaakstelling en werkruimte in de stad.

Doelstelling van de op te stellen gebiedsvisie is het bieden van ruimtelijke, functionele en financiële kaders waarbinnen de ontwikkeling verder kan worden uitgewerkt en uitgevoerd.

1.4 Scope

De globale scopegrenzen zijn opgenomen in het kaartje uit par. 0.2. De grens tussen de stationsgerelateerde voorzieningen en het ontwikkelgebied is een hybride grens.

1.5 Bestuurlijke uitgangspunten

In het collegebesluit van 29 juni 2021 zijn de richtinggevende uitgangspunten bij deze ontwikkeling vastgesteld. In het najaar 2022 zijn de richtinggevende uitgangspunten gewijzigd. De gewijzigde uitgangspunten vormen de contouren van de gebiedsvisie:

1. Transformeren deel ontwikkelgebied tot bestemd wijkpark en dit aanvullen met passende nieuwbouw;
2. Uitgaan van gereduceerde parkeernormen, conform onderzoek Goudappel;
3. Uitgaan van groencompensatie, conform regels groenvisie;
4. Uitgaan van de 3-30-300 norm: 3 significante bomen zichtbaar vanuit de woning, 30% bladerdek door kroonbedekking van bomen in de wijk, 300 meter loopafstand van de woning tot een park van minimaal 1 hectare.
5. Uitgaan van circa 150 woningen;
6. Uitgaan van een sociale woningbouwtaakstelling van 50% van het totaal;
7. Onderzoeken van het combineren van een gebouwde P&R-voorziening met het bewonersparkeren om daarmee het maaiveldparkeren te minimaliseren;
8. Uitgaan van 1.500 – 6.500 m2 kantoorfuncties, waarvan maximaal 1.500 m2 BVO voor kleinschalige kantoren en circa 5.000 m2 voor een kantorencluster op een OV-locatie, conform onderzoek Ecorys en kantorennota (1)
9. Transformatie van het stationsgebied tot regionale 'HUB', waarbij in hogere dichtheid gewoond wordt, oog is voor de bestaande groen - blauwe lijnen en alle vervoersmodaliteiten goed aan elkaar verbonden worden.

In aanvulling hierop is besloten dat bij het opstellen van de gebiedsvisie zal worden onderzocht in welke mate het berekende financiële tekort op de grondexploitatie kan worden gereduceerd door optimalisatie van deze richtinggevende uitgangspunten.

(1) Vanuit de vakgroep Economie is het initiatief genomen om de kantorennota te herzien. In dit kader is begin 2022 voorgesteld het maximum van 1.500 m2 BVO kantoren te verruimen tot een bandbreedte van 1.500 – 6.500 m2 BVO. Deze aanpassing is bestuurlijk besproken in de gezamenlijke staf Economie en Ruimte van 24 januari 2022 en aansluitend toegelicht in het participatietraject. In mei 2023 is de kantorennota (inclusief de bandbreedte) bestuurlijk vastgesteld.

1.6 Raakvlakprojecten

Parallel aan het opstellen van de gebiedsvisie hebben binnen en direct buiten de scopegrenzen ontwikkelingen plaatsgevonden die raakvlakken (kunnen) vormen met de gebiedsvisie. Deze raakvlakken zijn in beeld gebracht zodat er adequaat kon worden afgestemd. Als raakvlakken zijn geïnventariseerd:

1. Uitbreiding fietsenstallingen door ProRail ten westen van spoor. Strategie: is onderdeel van herinrichting stationsplein.

2. Vervangen en vergroening huidige abri langs MMA onder spoorviaduct. Strategie: Accepteren

3. Tracéstudie westflankroute (snelfietsroute Arnhem-Nijmegen) met opties direct ten westen van spoorlijn (Polluxstraat) of Marasingel, beiden richting spoorbrug over de Rijn. Strategie: Sturen op optie Marasingel

4. Verkeersstudie Burgemeester Matsersingel - Metamorfosenallee. Strategie: Nog geen uitkomst bekend, risico op mismatch accepteren

5. Woningbouwontwikkelingen buiten de gemeentegrenzen. Strategie: Accepteren (uit onderzoek is gebleken dat de woningbouw beperkt is en een marginale invloed op de voorzieningen van station-Zuid heeft)

2. BESTAANDE SITUATIE

2.1 Bestaande situatie

2.1.1 Eigendomssituatie

Binnen de plangrenzen is het grootste deel van het grondeigendom van de gemeente.
De Eldense Zeeg en de Zuidelijke watergang zijn van Waterschap Rivierenland. Het Stationsplein is grotendeels in eigendom van Railinfratrust B.V.

Voor een overzicht van de eigendomssituatie, zie **bijlage 1**

Railinfratrust B.V. (Prorail) is bij het opstellen van de gebiedsvisie betrokken. Het Waterschap heeft de gebiedsvisie ontvangen ter toetsing.

2.1.2 Zakelijke rechten

Er zijn geen opstallen gelegen binnen het plangebied waarvoor een huur-, pacht- of gebruiksovereenkomst is gesloten. Wel zijn er diverse zakelijke rechten en kwalitatieve verplichtingen gevestigd, deze zijn door Dirkzwager op een rij gezet, zie kaart **bijlage 2**. Het gaat om zakelijke rechten van netwerkbeheerders, het Waterschap en Railinfratrust B.V.

2.1.3 Ondergrondse infrastructuur

Binnen het plangebied zijn diverse kabels en leidingen aanwezig. Die concentreren zich met name rond het station en de Metamorfosenallee. De belangrijkste ondergrondse belemmeringen betreffen de stadsverwarmingsleidingen aan de noordzijde van de Metamorfosenallee en de grote duiker en persleiding onder de Metamorfosenallee door ten westen van het spoor. Langs de Tilburgweg ligt een middenspanningstracé in het plangebied.

Bij alle gebouwde voorzieningen (woningen, kantoren, P&R, ongelijkvloerse LV-verbinding) moeten de ondergrondse belemmeringen goed in beeld worden gebracht. Bij verlegging moeten alternatieve tracé's worden geboden. Vooralsnog vormt de aanwezige ondergrondse infrastructuur geen belemmering voor de planontwikkeling. Het is wel een belangrijk aandachtspunt.

Voor een overzicht van alle ondergrondse infrastructuur, zie **bijlage 3**

2.1.4 Bovengrondse infrastructuur, verkeersregeling en groen/natuur

Bovengrondse infra (functioneel)
Het fietsparkeren is momenteel verdeeld over alle 4 de kwadranten van het stationsplein.
Aan de noordzijde van de Metamorfosenallee ligt het P&R-terrein. Bij de aanleg in 2005 waren hier 60 plaatsen beschikbaar. In 2010 is het aantal uitgebreid naar 115 en in 2019 is er uitgebreid tot de huidige 161 parkeerplaatsen. Ten zuiden van de Metaforfosenallee ligt een lus voor K&R. Hier zijn 4 wachtplaatsen, 3 taxiplaatsen en 5 gehandicaptenplaatsen gerealiseerd. De aansluitingen van P&R en K&R zijn gelijkvloers en - in combinatie met oversteekplaatsen voor voetgangers en fietsers - in een VRI-regeling opgenomen. Er is een locatie met 8 elektrische deelfietsen ingericht.

Door het plangebied loopt een fietsroute (Kroonse Wal) die als verbinding moet worden ingepast. Verder moet aangesloten worden op de bestaande functies die grenzen aan het plangebied (Lorentz, auto's en fietsers Metamorfosenallee en Schuytgraaf, fietsroute Kroonse Wal).

De bestaande ontsluitingsstructuren dienen in stand gehouden te worden.

Bovengrondse infra (fysiek)
De bovengrondse infrastructuur concentreert zich rond het station, de Metamorfosenallee, K&R, P&R en de fietspaden en bestaat uit asfaltverharding. Het stationsplein bestaat grotendeels uit elementenverharding (natuursteen). Er zijn geen opstallen aanwezig. Wel is er allerlei wegmeubilair, abri's en lichtmasten. De trolleymasten springen nog in het oog. Er is echter geen strikt-behoudenswaardige infrastructuur binnen het plangebied.

Verkeersregeling
Met betrekking tot de toekomstige afwikkeling van het verkeer op de as Metamorfosenallee - Burgemeester Matsersingel zijn problemen te verwachten aan de uiteinden van het netwerk. Daaronder valt het kruispunt AH018 bij Station-Zuid (rapport Vlek verkeerslichten 29 september 2020). In het verlengde van deze constatering is een verkeersstudie gestart naar de noodzakelijke toekomstige maatregelen (raakvlakproject 6, zie par. 1.6). Gelet op de grote raakvlakken, is voorgesteld om dit raakvlakproject te integreren in de ontwikkeling van Station-Zuid.

Groen/natuur
De ontwikkellocatie bestaat voor een groot gedeelte uit een groen- en bosgebied in een parkachtige setting. Het is door de jaren heen ontwikkeld tot wijkpark. Het noordelijke deel bestaat uit overwegend kruidenrijk grasland. Het westelijke deel evenwijdig aan het spoor en het zuidelijke deel bestaan uit vochtig bosgebied. Oostelijk is een knotbomenlint dat het wandelpad volgt en er zijn diverse solitaire bomen. De bomen in het ontwikkelgebied staan niet op de waardevolle bomenlijst en zijn ook niet beschermd via het bestemmingsplan. Daardoor zijn ze niet kapvergunning plichtig. Vanuit het bomenplan is ontwerpen met behoud van bomen het uitgangspunt.
In het zuiden ligt een trapveldje en een spelaanleiding van boomstammen. Helemaal in het zuiden van het plangebied ligt een paddenpoel. Deze moet worden behouden.

Het wijkpark herbergt belangrijke inheemse oude bomen en andere natuurwaarden zoals extensief gemaaid kruidenrijk grasland en oevervegetaties. Het park als geheel is van belang voor het klimaatadaptief maken/houden van de omgeving en heeft een belangrijke recreatieve functie. Om de bestaande (natuur)waarden en ecosysteemdiensten goed in beeld te brengen heeft een inventarisatie plaatsgevonden door Cobra. Daarin is bepaald welk deel van het park (ongeveer 2 ha) het meest waardevol is om te behouden, zie **bijlage 4**. Als duidelijk is welk deel van het park wordt behouden, wordt advies ingewonnen hoe de waarden en kwaliteit van dit deel verder kunnen worden vergroot.

Een deel van de bomen aan de noord- en westzijde en in het middendeel staat geregistreerd als laan- en straatboom en wordt als zodanig onderhouden. De groene omzoming aan de west- en zuidzijde is geregistreerd als wijkbos en wordt extensief onderhouden.

Een overzicht van de bestaande bovengrondse infrastructuur, het bestaande groen en de bomen is opgenomen in **bijlage 5**

C2000 mast

Politie, brandweer en ambulance maken bij hun werk gebruik van het C2000 communicatienetwerk. C2000 zorgt ervoor dat hulpverleners snel en betrouwbaar met elkaar en met de 112-meldkamer kunnen communiceren. Dat is belangrijk om tijdig de juiste hulp te verlenen als dat nodig is. In Arnhem De Laar en Schuytgraaf is de dekking van het netwerk op dit moment niet optimaal.

Om deze situatie te verbeteren laat het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), de eigenaar van C2000,in de gemeente Arnhem een antennemast plaatsen voor het landelijk communicatienetwerk C2000. De mast wordt geplaatst in het stationsgebied Arnhem zuid, ter hoogte van de Tilburgweg.

De plaatsing van de C2000-zendmast moet voldoen aan verschillende criteria en kan alleen gerealiseerd worden binnen een zoekgebied dat door C2000 wordt aangegeven. Deze locatie is in nauw overleg en afstemming met de gemeente Arnhem gevonden op bovengenoemde locatie. Het project Implementatie Vernieuwing C2000 (IVC) is verantwoordelijk voor het gehele proces van de plaatsing.

2.1.5 Archeologie

Er is een advies opgesteld over de (verwachte) archeologische waarden in het gebied, zie **bijlage 6**. Er dient een archeologisch bureau- en booronderzoek te worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van zandopduikingen uit de prehistorie. Het bureauonderzoek dient ook in te gaan op de 2e wereldoorlog en daaruit voortvloeiende verwachtingen. Archeologie is vooralsnog geen belemmering voor de ontwikkeling.

2.1.6 NGE's

Het plangebied bevindt zich grotendeels in naoorlogs ongeroerde grond binnen het stedelijk gebied waar oorlogshandelingen hebben plaatsgevonden. Daardoor is er een verhoogde kans op het aantreffen van CE uit de 2e wereldoorlog. Er wordt meer dan 100 m3 grond verzet. Daardoor is maatwerk nodig volgens de gemeentelijke handleiding uit 2016. De verwachtingenkaart (oranje gebied) en de handleiding zijn te benaderen via:
https://www.arnhem.nl/stad_en_wijken/veiligheid/Handleiding_over_omgaan_met_explosieven_WO_II_bij_graafwerk

Er zal aanvullend historisch- en naoorlogs onderzoek nodig zijn. Dit wordt samen met de geplande werkzaamheden verwerkt in een werkadvies (PRA = Projectgebonden Risico Analyse). Deze wordt opgesteld na vaststelling van de gebiedsvisie. Het thema NGE's is geen belemmering voor de ontwikkeling maar wel een belangrijk aandachtspunt.

2.1.7 Bodem en grondwater



Milieutechnisch
Op basis van verkennend milieukundig onderzoek dat in 2008 door Verhoeve Milieu is uitgevoerd en het gemeentelijke bodeminformatiesysteem is licht tot matig verontreinigde grond (klasse wonen) te verwachten in het plangebied. In het kader van de nieuwbouwplannen zal het onderzoek moeten worden geactualiseerd (NEN 5740). Deze onderzoeken zijn maximaal 5 jaar 'houdbaar'.

Direct grenzend aan het plangebied is een ernstig geval van bodemverontreiniging bekend. Het gaat om een koperverontreiniging in de spoordijk, zie de rode contour in het kaartje. Hierin mag niet worden gegraven zonder toestemming van het Bevoegd Gezag.

De kwaliteit van de bodem (inclusief grondwater) vormt geen belemmering voor de planontwikkeling, voor zover gelegen binnen de plangrenzen.

Geotechnisch
Uit de boorprofielen van het uitgevoerde milieukundig onderzoek valt op te maken dat de bovenste 1 tot 1,5 meter bestaat uit zand. Daaronder is een kleilaag tot 5 meter onder maaiveld aanwezig. Er zijn geen sonderingen voorhanden waarmee een beeld wordt verkregen van de draagkrachtige lagen in de ondergrond. Voor de uit te geven kavels is het niet nodig om dat inzicht te krijgen, omdat de gemeente bij verkoop de verantwoordelijkheid voor de draagkracht van de gronden bij de koper neerlegt. Er wordt naar behoefte een aantal sonderingen uitgevoerd om een indruk te krijgen van de bodemgesteldheid en ter ondersteuning van het grondwerk in de openbare ruimte (aanleg riolering e.d.). Dit wordt gedaan na de vaststelling van de gebiedsvisie.

Grondwaterstand
Het plangebied heeft een maaiveldhoogte van ongeveer NAP+8,80 meter. De Tilburgweg ligt op ongeveer NAP+9,00/9,10 meter. Het freatisch grondwater heeft een niveau van ongeveer NAP+7,60 meter. Het ondiepe grondwater stroomt in Zuidwestelijke richting (bron: Verkennend milieukundig onderzoek uit 2008 van Verhoeve Milieu). Voor de uitwerking van de vloerpeilen en de hoogteligging van het openbaar gebied is nauwkeuriger informatie nodig. Die wordt ingewonnen na de vaststelling van de gebiedsvisie.

2.1.8 Watersysteem
In het gebied ligt oppervlaktewater. Dit zijn de oude Eldense Zeeg, een cultuurhistorisch polderlint dat ligt langs fietspad Kroonse Wal en een afwateringssloot van het spoortalud, die doorloopt in het zuidelijk deel van het ontwikkelgebied. De afwateringsloot ontvangt water van de Eldense Zeeg, vanaf het spoortalud, van de Metamorfosenallee en vanuit het oostelijke stationsgebied inclusief K+R-zone. Ook sluit de overloop van de bodempassage, gelegen aan de noordzijde van de Metamorfosenallee er op aan. De afwateringssloot heeft ook ecologische waarde. De afwateringssloot en de Eldense Zeeg moeten behouden blijven en genoemde verbindingen moeten in stand gehouden worden.

Op de Eldense Zeeg is de Keur en legger van het waterschap van toepassing.

Het streefpeil in de Eldense Zeeg bedraagt NAP+7,50 meter.

3. KADERS EN BELEIDSSTUKKEN

3.1 Planologisch-juridisch kader

3.1.1 Bestemmingsplan

Het ontwikkelgebied valt grotendeels binnen de oude bestemmingsplannen 207 en 213 uit de jaren '70. Die zijn destijds opgesteld ten behoeve van de aanleg van de wijk De Laar-west. Voor beide bestemmingsplannen geldt de bestemming Handel en Nijverheid.
Voor 213 gelden rechtstreekse bouwtitels voor 'gebruik ten behoeve van handels- en industriële doeleinden en openbare diensten en bedrijven'. Het bebouwingspercentage is 80% en de maximumhoogte van bouwwerken is 12 meter. Voor 207 geldt een uitwerkingsplicht. Er is geen bebouwingspercentage vastgelegd en de maximale bouwhoogte is 9 meter.
Het stationsgebied, inclusief de Metamorfosenallee is mogelijk gemaakt in bestemmingsplan Schuytgraaf uit 2018 (919). Hier gelden bestemmingen voor verkeersdoeleinden (weg- en railverkeer, verblijfsgebied).

De bestemming 'wonen' is niet voorzien; in ieder geval voor het ontwikkelgebied zal een nieuw bestemmingsplan/omgevingsplan moeten worden opgesteld. Het ligt voor de hand om dit te combineren met het stationsgebied. Dit wordt later bepaald en uitgewerkt.

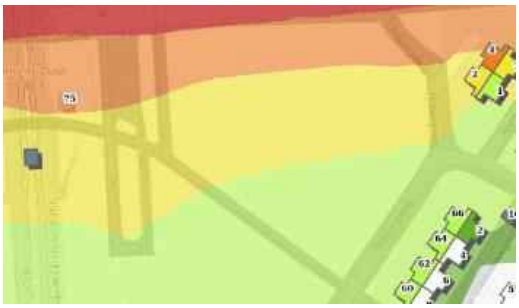
De vigerende bestemmingsplannen binnen het plangebied zijn in kaart gebracht en weergegeven in **bijlage 7**.

3.1.2 Milieuaspecten

Geluid
Het Stationsgebied staat onder invloed van twee bepalende geluidbronnen: Het spoor (railverkeer) en de Metamorfosenallee (wegverkeer).

Railverkeer
De voorkeursgrenswaarde van railverkeer ligt op 55 dB. Bij geluidbelastingen tussen de 55 en 68 dB is het verkrijgen van een hogere grenswaarde noodzakelijk om geluidgevoelige functies te kunnen realiseren. Hierbij geldt een onderzoeks- en motivatieplicht. Geluidbelastingen hoger dan 68 dB zijn niet toegestaan. Bij een geluidniveau tussen zeer onrustig (58 dB) en lawaaiig (68 dB) wordt de aanvullende eis gesteld om te voldoen aan een geluidluwe buitenruimte. Geluidluw wordt daarbij gelijk gesteld aan de voorkeursgrenswaarde, dus maximaal 55 dB. Aan de oostzijde van het spoor is langs het plangebied een geluidscherm geplaatst van 1,50 meter hoog.

Wegverkeer
De voorkeursgrenswaarde van wegverkeer ligt op 48 dB. Bij geluidbelastingen tussen de 48 en 63 dB is het verkrijgen van een hogere grenswaarde noodzakelijk om geluidgevoelige functies te kunnen realiseren. Hierbij geldt een onderzoeks- en motivatieplicht. Geluidbelastingen hoger dan 63 dB zijn niet toegestaan. Bij een geluidniveau tussen zeer onrustig (53 dB) en lawaaiig (63 dB) wordt de aanvullende eis gesteld om te voldoen aan een geluidluwe buitenruimte. Geluidluw wordt daarbij gelijk gesteld aan de voorkeursgrenswaarde, dus maximaal 48 dB. Voor de ontwikkellocatie ten zuiden van de Metamorfosenallee zijn de geluidcontouren voor het jaar 2029 onderstaand indicatief weergegeven (lichtgroen = 48-53 dB, geel = 53-58 dB, oranje = 58-63 dB).



Zowel voor het railverkeer als het wegverkeer heeft DGMR begin 2021 de geluidcontouren op verschillende waarneemhoogten bepaald, zodat dit sturend werd in de gebiedsvisie, zie **bijlage 8a**. Op basis van de drie uitgewerkte scenario's is begin 2022 een herijking uitgevoerd, zie **bijlage 8b**.

Het aspect geluid is een belangrijke randvoorwaarde bij de uitwerking van de plannen.

Luchtkwaliteit
Het uit laten voeren van een 'niet in betekenende mate toets' is voldoende. Dit zal later gebeuren, in het kader van het opstellen van het bestemmingsplan/omgevingsplan. Het aspect luchtkwaliteit is vooralsnog geen knelpunt voor de ontwikkeling.

Externe veiligheid
Het plangebied ligt tegen het spoor Arnhem-Nijmegen waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Binnen 200 meter van het spoor zijn objecten voor het verblijf van personen die verminderd zelfredzaam zijn niet toegestaan, zoals ziekenhuizen en verpleeghuizen. Een eventuele huisartsenpraktijk is wel toegestaan.

Op basis van het besluit externe veiligheid transportroutes geldt er in Arnhem geen 10-6 PR contour en geen PAG (plasbrandaandachtsgebied). Dit maakt woningbouw in het plangebied mogelijk. Wel moet er in het kader van de verantwoording van het groepsrisico aandacht zijn voor vluchtwegen en de bereikbaarheid voor hulpverleningsdiensten. Hierover moet de VGGM/brandweer adviseren. Dit gebeurt op basis van een (concept-)stedenbouwkundig plan. Het aspect externe veiligheid is vooralsnog geen knelpunt voor de ontwikkeling.

Trillingen
Voor trillingen bestaat nog geen wet- en/of regelgeving. Wel is er een SBR-richtlijn waarmee vanaf 2018 rekening wordt gehouden omdat er veel klachten over trillingsoverlast zijn. De richtlijn geeft aan dat er bij ontwikkelingen binnen 100 meter van het spoor naar trillingen moet worden gekeken. Er dient dan een quick-scan te worden uitgevoerd. Er kan ook gebruik worden gemaakt van reeds uitgevoerde trillingsonderzoeken in Schuytgraaf (woontoren veld 15, op 50 meter van spoor en veld 6/11 op 40 meer van spoor), mits de bodemopbouw daar vergelijkbaar is als in het plangebied. Mogelijke maatregelen zijn het verstijven van de woningfundering door dieper te funderen op een trillingsarme bodemlaag.

Het aspect trillingen is een aandachtspunt en moet nader worden onderzocht. Vooralsnog wordt ingeschat dat het aspect niet tot problemen leidt, mits een minimale afstand van 40 meter van het spoor wordt aangehouden.

Stikstof
Om vast te stellen of de stikstofdepositie voor deze ontwikkeling een knelpunt is, zal een aeriusberekening moeten worden uitgevoerd. Dat gebeurt op basis van de gebiedsvisie omdat er nu nog te veel onzekerheden zijn. Vooralsnog wordt ingeschat dat de stikstofdepositie bij dit project rond de grenswaarde zal liggen en daarmee kritisch wordt. Dit wordt gebaseerd op de volgende omstandigheden:

- De verwachting is dat er geen mogelijkheid is tot intern salderen, omdat er geen stikstofbronnen binnen het plangebied komen te vervallen;
- De afstand tot de dichtstbijzijnde Natura 2000-gebieden is aanzienlijk (ca. 3 km tot de Veluwe en ca. 5 km tot Rijntakken)

Het aspect stikstof is een risico voor de planontwikkeling en zal op basis van de gebiedsvisie nader worden onderzocht.

Flora en fauna
In het kader van de Wet Natuurbescherming dient een quick-scan te worden uitgevoerd naar de aanwezigheid van beschermde dier- en plantensoorten. In het westelijke en zuidelijke deel van het ontwikkelgebied is een natte boszone aanwezig met potentiële verblijfplaatsen voor amfibieën, waarmee in dit verband rekening moet worden gehouden.

3.2 Ruimtelijk kader

3.2.1 Welstand

Voor het stationsgebied en de ontwikkellocatie zijn geen bepalingen opgenomen in de welstandsnota; het gebied is welstandsvrij. Wel vormt het gebied de poort tot Schuytgraaf waardoor er in een stedenbouwkundig- en omgevingskwaliteitsplan ruimtelijke criteria moeten worden vastgelegd.

Binnen de gemeente worden gewerkt met ruimtelijke kwaliteitsteams (momenteel 4) en een team welstand en monumenten dat vanuit de omgevingsdienst ODRA is georganiseerd. De verantwoordelijkheid voor de toetsing van ruimtelijke plannen ligt bij de projecten zelf. In overleg met de opdrachtgever en de welstand coördinator is afgesproken dat de gebiedsvisie gelijktijdig door zowel het ruimtelijk kwaliteitsteam van Schuytgraaf als het (voltallige) team welstand en monumenten wordt getoetst. Overwegingen daarbij zijn:

1. Het ruimtelijk kwaliteitsteam van Schuytgraaf bestaat uit een stedenbouwkundige en een landschapsarchitect; het Team Welstand en Monumenten (TWM) wordt op gezette tijden betrokken.
2. De gebiedsvisie en de verdere uitwerking ondergaat op deze wijze een brede kwaliteitstoets, dat komt het eindresultaat ten goede;
3. De vervolgproducten, zoals het BKP en de bouwplannen zullen uiteindelijk getoetst worden door kwaliteitsteam Schuytgraaf en afgestemd worden met TWM;
4. Het ruimtelijk kwaliteitsteam van Schuytgraaf kent de lokale context het beste; zij hebben ook andere ruimtelijke ontwikkelingen buiten Schuytgraaf (zoals het Lorentz) al getoetst.

3.2.2 Ruimtelijk beleid

Het ruimtelijk beleid wordt gevormd door drie vastgestelde documenten:
1. Structuurvisie 2020-2040, vastgesteld op 10 december 2012
2. Koersdocument 2040, vastgesteld op 15 juli 2020
3. Omgevingsvisie Arnhem 2040, vast te stellen in 2023

In de Structuurvisie is het belang van het stationsgebied als mobiliteitsknooppunt beschreven, waarbij wordt ingezet op multimodale ontsluiting ervan (trein, bus, auto, fiets, P&R). Stapeling van ruimtelijke programma's wordt als kansrijk ingeschat. Als ontwikkelrichting en opgave is opgenomen dat de ontsluiting van het station naar de bestaande stad aan de westkant aandacht vraagt.

In het Koersdocument worden 3 verschillende ruimtelijke scenario's beschreven met mogelijke ontwikkelingsrichtingen van de stad: Arnhem als netwerk (1), boulevards van Arnhem (2) en compact stadshart (3). Hiermee wordt de dialoog met de stad aangegaan in het kader van de omgevingsvisie. Het scenario 'Arnhem als netwerk' biedt een aantal interessante onderdelen:
"De groei van de stad wordt vooral opgevangen op en rond de bestaande en nieuwe knooppunten in de stad zoals stations, winkelcentra of andere goed bereikbare plekken waar veel mensen komen. Bij de OV-knooppunten ontwikkelen zich (hoog-)stedelijke en dynamische centra. De afhankelijkheid van de auto wordt sterk verminderd. Schone, veilige routes verbinden de knooppunten voor langzaam verkeer. Doordat er meer voorzieningen op de knooppunten ontwikkeld worden, willen meer mensen rond deze punten wonen waardoor ook de woningbouw zich op deze plekken concentreert en elke

wijk aan een centrum grenst." Station Arnhem-Zuid is een bestaand OV-knooppunt in de stad.
Ook het scenario 'Boulevards van Arnhem' beschrijft verdichting langs boulevards en bij regionale knooppunten (zoals station Arnhem-Zuid).

Het Koersdocument is in doorontwikkeld tot de Omgevingsvisie die ter vaststelling is aangeboden aan de gemeenteraad.
Arnhem wil in 2040 aantrekkelijker, socialer en vitaler zijn als onderdeel van een sterke regio met veelzijdig landschap, waardevolle wijken en krachtige knooppunten. Om dit te bereiken, wordt aandacht gegeven aan:

- een sterke positionering en profilering van Arnhem als groene, creatieve, ondernemende energiestad;
- een gunstig vestigingsklimaat voor onderwijs en innovatieve bedrijvigheid in en rondom de
- energiesector;
- investeren en bouwen op die plekken in de stad, die goed met het OV bereikbaar zijn en al over voorzieningen beschikken én meer ruimte voor fietsen en wandelen;
- woningen creëren ín de stad, met aandacht voor mensen met beperkingen, een achtergestelde maatschappelijke positie en/of een kleine portemonnee;
- ruimte voor nieuwe gemengde woon-werkmilieus in de stad;
- een aantrekkelijke, gezonde, groene woon- en leefomgeving passend bij het veranderende klimaat;
- het vergroten van de biodiversiteit, het erkennen van de intrinsieke waarden van dieren en het verbeteren van dierenwelzijn;
- een vitale stad met voldoende werklocaties en werkgelegenheid;
- gezonde wijken waar iedereen kan meedoen;
- verduurzaming van wijken en het tegengaan van energiearmoede;
- transformatie van de bruisende binnenstad van koop- naar ontmoetingscentrum.

De ontwikkelingsrichting van het stationsgebied is hierin als volgt beschreven:

"Ontwikkeling van het station tot dynamisch knooppunt waar ook de verstedelijkingsopgave aan gekoppeld kan worden als de woon-werk-milieus van de toekomst die zijn verbonden met de economische Hotspots van Arnhem."

Aan de Metamorfosenallee komen op strategische plekken hoog dynamische ontwikkelingen, gericht op vitaliteit, variatie en verstedelijking. Met de stedelijke functies krijgt Arnhem Zuid meer zichtbaarheid. Hierdoor wordt de oriëntatie vanaf de singel en de herkenbaarheid verbeterd. Het park is onderdeel van de robuuste groen/blauwe hoofdstructuur die de wijken omzoomt en door de wijken verweven is.

3.3 Eisen openbare ruimte (beheerkader)

De gemeente hanteert voor de inrichting van de openbare ruimte gestandaardiseerde technische randvoorwaarden en kwaliteitseisen. Deze zijn weergegeven in het 'Handboek Inrichting Openbare Ruimte', te benaderen via HIOR - Arnhem. Het handboek is een praktische uitwerking van een groot deel van het gemeentelijk beleid met betrekking tot de openbare ruimte.

Het IPvE en de gebiedsvisie zijn getoetst door alle betrokken beheerders. Dit loopt via de gebiedsbeheerder. Hij/Zij heeft twee rollen:

1. Onderlinge afstemming van de verschillende gemeentelijke beheertaken;
2. Accountrol bij de beoordeling van plannen/projecten op beheersaspecten

3.4 Beleidskaders

3.4.1 Beleid groene leefomgeving

Er heeft een brede inventarisatie plaatsgevonden van het relevante vastgesteld beleid met betrekking tot de groene leefomgeving. Dit is gebundeld in **bijlage 9**.

De belangrijkste punten hieruit zijn:

Groen en bomen:

- Groenvisie 2017-2035, vastgesteld maart 2018: Vergroot de biodiversiteit, ontwikkel en bouw natuurinclusief, vergroen de stad en compenseer het verlies aan groen;
- Groencompensatieplicht bij verlies aan feitelijk aanwezig groen (bijlage 3 groenvisie): In het Collegebesluit van 29 juni 2021 is hierover opgenomen: *Het bestemmen van een deel van de strategische ontwikkelgronden tot groen/park betreft een kwalitatieve compensatie en daarmee wordt voldaan aan de groencompensatieregels uit de groenvisie 2017.*
- Bomenplan, vastgesteld in 2020: Beschermen bestaande bomen en een zorgvuldige afweging bij kap. Compenseer het verlies aan bomen conform de gewenste volgorde in bijlage 2 en 4: Verplanten - kwalitatief - kwantitatief - financieel. Goede groeiplaatsen voor nieuwe bomen. Vergroten kroonoppervlakte bomen met minimaal 5% door behoud van bomen en het aanplanten van extra bomen (bij hitte-eilanden 10% toename).

Klimaatadaptatie

- Beleid 'Strategie Klimaatadaptatie Arnhem 2020-2030', vastgesteld 20 januari 2021;
- 4 pijlers: Voorkomen wateroverlast, droogte en hitte en waterveiligheid;
- Voorkomen toename wateroverlast door afkoppelen regenwater, minimaal 40 mm bergen, zowel op uitgeefbaar terrein als in de openbare ruimte, voorkomen toename wateroverlast bij nieuwe ontwikkelingen;
- Geen verslechtering van gevoelstemperatuur in oranje en gele gebieden van de hittekaart. Voorkomen toename hittestress door toepassen van bomen / toename kroonvolume (meer schaduw) en beperken verhardingen;
- Voorkomen droogte door beperken verhardingen, meer groen (schaduw), vasthouden hemelwater;
- Waterveiligheid is primaire verantwoordelijkheid van RWS en waterschappen.

Hitte: Op de huidige gemeentelijke hittekaart is het gebied geel gekleurd en daarmee geen hitte-eiland. De kaart is echter gedateerd (ca. 9 jaar oud). Het stationsgebied (plein, K&R en P&R) is grotendeels verhard en schaduwgevende bomen ontbreken. Daardoor is er sprake van een lokaal hitte-eiland. De ontwikkellocatie is een bestaande koelteplek die deels wordt bebouwd.

Binnen de gemeente zijn de volgende middelen inzetbaar voor klimaatadaptatie:		
Groenfonds	200.000,-	Jaarlijks: voor meer groen ten behoeve van klimaatadaptatie waarvan 100.000,- voor planten van meer bomen en bossen (Bomenplan).
	50.000,-	Jaarlijks: bijdrage aan subsidieregeling 'Initiatieven klimaatadaptatie'.
Klimaatfonds	pm	De hoogte van de bijdrage van het Klimaatfonds aan projecten wordt mede bepaald door de mogelijkheden voor cofinanciering. Deze worden de komende tijd in beeld gebracht.
	1.200.000,-	Eenmalig (2020-2022): voor extra maatregelen klimaatadaptatie voor verminderen wateroverlast.
GRP-budget	100.000,-	Jaarlijks (2020-2023): bijdrage Platform Arnhem Klimaatbestendig (tevens bijdrage beide waterschappen en provincie).

Natuurinclusief bouwen

- Beleid; 'Beleidsregels Natuurinclusief Bouwen', vastgesteld 11 mei 2021
- Instandhouding en versterking van het leefgebied van gebouw gebonden diersoorten
- Behoud en versterk de biodiversiteit;
- Ontwikkel en bouw natuurinclusief, zowel voor de gebouwde omgeving als de openbare ruimte.

3.4.2 Woningbouwbeleid

Woondeal 2.0, ondertekend 8 maart 2023

In de Groene Metropoolregio werken gemeenten, provincie, rijk, corporaties en marktpartijen samen aan de woningbouwopgave. Op 8 maart 2023 is de Woondeal 2.0 Regio Arnhem-Nijmegen ondertekend. Deze Woondeal vormt de concretisering van het partnerschap tussen gemeenten in de Groene Metropoolregio, de provincie en het Rijk. In april 2023 heeft de gemeenteraad besloten de Woondeal 2.0. als uitgangspunt te nemen bij de uitwerking van ruimtelijke projecten en bij de doorontwikkeling van beleid.

In de Woondeal 2.0. staan afspraken over een aantal grote belangrijke onderwerpen. De afspraken gaan bijvoorbeeld over continuïteit en versnelling van de bouwproductie, verstedelijking en gebiedsontwikkeling, huisvesting van aandachtsgroepen, leefbaarheid, en klimaatadaptieve en circulaire woningbouw.

We staan voor een enorme uitdaging om voldoende woningen en voldoende betaalbare woningen te bouwen. In de regio streven we naar de realisatie van 33.000 woningen tot 2030 en 50.000 tot 2040.

In de Woondeal 2.0. zijn belangrijke afspraken opgenomen over betaalbaarheid. Dat betekent dat we in Arnhem binnen projecten ernaar streven dat minimaal 66% betaalbare woningbouw is, waarvan 30% sociale huur.

Plan van aanpak woningbouwontwikkeling, vastgesteld door raad 8 juli 2020:

- Inzet op versnelde woningbouwontwikkeling in alle segmenten
- Minimaal 30% van de toevoegingen over de projecten moet sociale huur zijn

- Woningcorporaties zijn premium partner voor verhuur van de sociale woningen

De Arnhemse Woonprincipes 2025, vastgesteld 14 december 2020:

- Toevoegingen dienen levensloopgeschikt te zijn
- Mix in wijken aan woningtypes en doelgroepen

3.4.3 Kantorenbeleid

De kantoorbehoefte wordt beleidsmatig gebaseerd op het rapport van Ecorys uit oktober 2019. Daarin wordt specifiek ingegaan op stationslocaties in de regio Arnhem-Nijmegen voor invullen van de behoefte aan kantoren. Het gaat hierbij echter primair om de centrale stationslocaties. Dit stuk is daarom minder bruikbaar voor Station Arnhem-Zuid. Wel is in het stuk aangegeven dat de vraag naar kantoormeters rondom station Arnhem Centraal groter is dan waarin kan worden voorzien in het gebied. Andere (potentiële) kantoorlocaties kunnen, mits wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden, de resterende vraag opvangen.
In het RPW 2021-2024 (Regionaal Programma Werklocaties) zijn naast de centrale stations als werklocaties ook de HOV-locaties Arnhem-Zuid, Elst-centraal en Nijmegen-Lent genoemd als overlooplocatie. Specifiek voor de functie als overlooplocatie heeft Ecorys een aanvullend en op station Arnhem-Zuid toegespitst advies geschreven, zie par. 4.3.

Inmiddels is de gemeentelijke kantorennota herijkt door Ecorys tot de versie 2022-2030.Deze visie is op 24 mei 2023 vastgesteld. In de kantorennota wordt ingezet op het behouden en uitbreiden van kwalitatieve kantoormeters op toekomstbestendige kantoorlocaties. Gebieden rondom stations worden gezien als toekomstbestendig, omdat kantoorgebruikers een goede ov-bereikbaarheid steeds belangrijker vinden.

In algemene zin wordt vanuit de vakgroep Economie aangegeven dat een stationsgebied levendig dient te zijn met gemengde functies, dus niet alléén moet bestaan uit wonen We gaan immers uit van een groeiende stad in balans.

3.4.4 Mobiliteitsbeleid

Er heeft een brede inventarisatie plaatsgevonden van het relevante vigerende mobiliteitsbeleid, op rijks-, provinciaal en gemeentelijk niveau.

Belangrijkste punten hieruit:

- Toekomstbeeld OV 2040 (vastgesteld in college en raad in 2019): Uitbreiding van 6 intercity's in 2021 naar 8 per uur op de lijn Arnhem-Nijmegen. Deze stoppen niet in Arnhem-Zuid. Aantal sprinters dat wél stopt blijft 4 per uur;
- NOVI (nationale omgevingsvisie): Nieuwe woningbouw en economische ontwikkelingen zoveel mogelijk concentreren nabij OV en stations;
- Kamerbrief over versnelling aanpak woningtekort 8-12-2020: Stationslocaties zijn nadrukkelijk locaties voor verstedelijking;
- HOV-Actieplan 2019-2023 (provincie): Investeringsvoorstel tot realiseren van HOV-knooppunt Arnhem-Zuid. In de eerste tranche (Movares 2020) is een aantal HOV-corridors uitgewerkt tot op lijnvoeringsniveau. Voor Station-Zuid geldt dat het aantal buslijnen vanaf december 2024 wordt verhoogd van 4 naar 5. In de spits zal de frequentie worden verhoogd van 8x/uur naar 22x/uur. *Per april 2021 geeft Provincie aan dat het onzeker is of deze frequentieverhoging daadwerkelijk doorgang zal vinden in verband met Corona;*
- Gelderse mobiliteitshubs (provincie, door Goudappel) d.d. 24-4-2020 met definitie van 6 verschillende types hubs. Station Arnhem-Zuid is een stadsrand-hub: Een P&R-knooppunt

aan de rand van de stad. Transferium met carpoolplaatsen en voorzieningen waar personen overstappen van auto op actief of collectief natransport, zie **bijlage 10**;
- Beleidsmatige verkenning van kansen voor transferia in en om de stad d.d. 26-8-2020: Station Arnhem-Zuid heeft toegevoegde waarde voor met name forensen. De voorwaarden zijn gunstig. Enige nadeel is dat het niet direct aan de A325 ligt;
- Rapport hubs in de regio Arnhem-Nijmegen (Loendersloot-Van Uum), in opdracht van regio Arnhem-Nijmegen en door de provincie op 19 april 2021 bestuurlijk vastgesteld.
- Ambitiebrochure 'Hubs made in [Arnhem], op 6 juni 2023 bestuurlijk vastgesteld en bouwsteen voor het Duurzaam Mobiliteitsplan.

Hoofdfietsnetwerk Arnhem-Zuid

- Regionaal fietsbeleid (vastgesteld in college en raad in 2019): Station Arnhem-Zuid is belangrijk regionaal fietsknooppunt *(zie inzet*)



Samenvattend kan worden gesteld dat in relatie tot de gebiedsvisie er in algemene zin steun uit het beleid wordt gehaald, er geen belemmeringen worden opgeworpen en er beperkte mate eisen uit te genereren zijn.

3.5 Coalitieakkoord (bestuurlijk kader)

Uit het coalitieakkoord 2022 - 2026 (GroenLinks, Partij voor de Dieren, Volt, D66, Arnhem Centraal en PvdA) zijn de volgende relevante, bestuurlijke kaders gedestilleerd. Deze zijn inclusief de allonge met aanvullend gemaakte afspraken:

- Klimaatfonds van € 15 miljoen voor verduurzaming en klimaatadaptatie;
- Bouwen in gebieden bestemd als natuur, bos, groen, landschap en park is uitgesloten;
- Meer betaalbare woningen voor éénpersoonshuishoudens, ouderen en mensen met een beperking of zorgvraag;
- Wijken met voldoende voorzieningen;
- Minimaal 30% sociale huurwoningen over de te realiseren projecten;
- In verdeling ruimte eerst voetganger, dan fietser, openbaar vervoer en dan pas de auto;
- Jaarlijks € 750.000,- beschikbaar voor vergroeningsplannen;

4. EISEN GEBIEDSVISIE

4.1 Ruimtelijk concept

4.1.1 Stedenbouwkundig

Het stationsgebied Arnhem-Zuid is een belangrijk multimodaal knooppunt dat zowel ruimtelijk als infrastructureel een prominente positie heeft in Arnhem-Zuid. Het gebied is op de schaal van zowel Schuytgraaf als de aanliggende wijken erg belangrijk, maar is ook een belangrijke schakel in het mobiliteitsnetwerk op stedelijk en regionaal niveau. Ruimtelijk vormt het een stedelijk knooppunt en de poort naar Schuytgraaf.

Om de eigen identiteit van het gebied te benadrukken sluit het in maat en schaal minder aan op de kleinschalige korrel van de aangrenzende woongebieden maar heeft het een kenmerkende grotere en stedelijke schaal en maat. Dit komt tot uitdrukking in de grootte en de korrel van de gebouwen alsmede de uitstraling van de inrichting van de openbare ruimte. Dit mag echter niet ten koste gaan van de menselijke maat aangezien de verblijfskwaliteit van het stationsgebied uitermate belangrijk is.

Aspecten die bij de ontwikkeling een belangrijke rol spelen zijn onder andere multimodale mobiliteit, functiemenging, ontmoeten, verblijven, sociale veiligheid en het versterken van de relatie tussen de vier kwadranten gelegen ten oosten en westen van het station. Ook zal aandacht besteed worden aan de balans en het behoud van de leefbaarheid van de buurten en een goed functionerend stedelijk gebied rondom het station.

4.1.2 Landschappelijke context

De landschappelijke onderlegger van het gebied is het polderlandschap. Hier liggen in hoofdzaak oost-west gerichte structuren, verwijzend naar vroegere rivierlopen, oeverwallen en dijklinten. De Metamorfosenallee en de Kroonse Wal zijn cultuurhistorische structuren die herkenbaar moeten blijven en worden versterkt. Laat dit grote herkenbare eenheden zijn die met zichtassen bijdragen aan de oriëntatie en geleding van het stedelijk gebied. In de basis is dit te bereiken met het continueren van de structurerende bomenlanen.

Een andere kans die moet worden benut is het versterken van het groen-blauwe casco dat aan de zijde van het spoor loopt en afbuigt richting de Kroonse Wal. De spoorzone is in de vastgestelde groenvisie aangemerkt als zone voor ecologische doeleinden en heeft een natuurlijke invulling van bloemrijke bermen en bosschages.

4.2 Woningbouwprogramma

Vanuit Wonen en TLO (Team Leefomgeving De Laar) zijn de volgende eisen en randvoorwaarden voor het woningbouwprogramma meegegeven:

1. De locatie ruimtelijk vooral zien als stationslocatie, niet als onderdeel van de wijk De Laar. Qua programma juist inspelen op de behoefte uit de omliggende wijken;
2. Er is in Arnhem een grote behoefte aan woningen voor kleine huishoudens, waarbij vergrijzing een belangrijk aandachtspunt is. Daarom zijn gestapelde woningen en levensloopbestendige bouw harde voorwaarden;
3. De locatie is geschikt voor sociale huur. Inbedding van een relatief hoger percentage bewoners met minder sociaal-maatschappelijke draagkracht in de omgeving vraagt wel extra aandacht, zowel binnen het fysieke als het sociale domein;
4. Een mix van dure koop (>355.000 euro) en zo veel mogelijk betaalbare koop (<355.000 euro), met een flink sociaal programma (minimaal 30% sociale huur). Meer is wenselijk omdat het

ontwikkelgebied niet in het midden van een (kwetsbare) wijk ligt en de gemeente de grond in eigendom heeft. Betaalbare koop zou mooi zijn als alternatief voor middenhuur. Appartementen voor 1-2 personen, 50-75 m2, 1 of 2 slaapkamers (onderzoek Companen).

5. Gelet op de behoefte aan woningen voor senioren en jongeren in de aangrenzende wijk (De Laar), zou een programma dat hierop aansluit goed passen.

Door de Arnhemse woningcorporaties Portaal, Vivare en Volkshuisvesting zijn voor wat betreft het sociale huursegment de volgende voorkeuren aangegeven:

- Referentie Woonstandaard 2.0;
- Uitgangspunt 3-kamer appartementen, minimaal 60 m2 GO, voorkeur iets groter (65-70) m2;
- Eventueel klein deel 2-kamer appartementen, min. 42 m2 GO, voorkeur vanaf 50 m2;
- Beperkt aantal kleine EGW kan goede toevoeging zijn;
- Woonprogramma voor de corporatie niet in een VVE maar in een zelfstandig gebouw;
- Eventueel gebouwd parkeren beschouwen corporaties als onderdeel van de grondexploitatie, dus opgenomen in de sociale grondprijs;
- Programma sterk afhankelijk van welke maatschappelijke functies hier gewenst vanuit wijkfuncties/ stationsgebied en welke interesse vanuit netwerk
- Afhankelijk van programma is meer invulling geven aan inclusie wonen een mogelijke invulling. Dus combi met o.a. zorg, starters ed. Gewenst PMC product wijzigt hier niet door.
- Gezien de fysieke en functionele relatie met Schuytgraaf zijn de corporaties van mening dat een forser/ hoger programma passend is voor de plek, evenwel ondergeschikt aan Winkelcentrum en veld 6J

4.3 Kantoren

Vooruitlopend op de herijking van de kantorennota 2022-2030 is Ecorys gevraagd om een advies uit te brengen voor het aandeel kantoren binnen de gebiedsvisie, zie **bijlage 11a**. Hoewel Ecorys in het advies de potentie van de realisatie van een kantorencluster heeft benoemd als aan bepaalde voorwaarden wordt voldaan, is er in juli 2021 besloten een omvang van maximaal 1.500 m2 BVO aan kantoorruimte – gebaseerd op de behoefte vanuit wijkeconomie – bestuurlijk vast te stellen.

Begin 2022 is op initiatief van EZ en in afstemming met Ecorys deze omvang herijkt; er is geadviseerd om te werken met een bandbreedte van 1.500 – 6.500 m2 BVO aan kantoren om de potentie van het stationsgebied beter te benutten, zie **bijlage 11b**. Dit is onderverdeeld in:

- 1.500 m2 voor kleinschalige kantoren in het kader van wijkeconomie (het minimum);
- Circa 5.000 m2 voor een kantorencluster op een ov-locatie (het maximum)

Het ontwikkelingsperspectief brengt de mogelijkheden binnen deze bandbreedte in beeld.
De gemeentelijke kantorennota is op 24 mei 2023 vastgesteld. Bovenstaand advies is daarin overgenomen.

Om de levendigheid van het stationsgebied te vergroten, wordt verder gedacht aan kleinschalige, commerciële functies, zoals een koffiecorner/kiosk of een pakket-afhaalpunt. Een kantoorconcept met daghoreca is goed denkbaar. De invulling dient vooraf wel goed afgestemd te worden op de commerciële belangen van/afspraken met het centrumgebied van Schuytgraaf.

4.4 Overige voorzieningen

Begin 2021 is een brede scan uitgevoerd van de beleidsvelden. Daarbij zijn aanvullende wensen (geen eisen) opgehaald gericht op fysieke toevoegingen aan het programma voor de gebiedsvisie. Het overzicht is opgenomen in **bijlage 12**. Samengevat is te stellen:

- Horeca: Mag, voor verlevendiging station
- Cultuur: 1.000 m2 BVO (wensprogramma, moet nader uitgezocht worden)
- Sport: Voorziening in park, fitness / gezondheidscentrum 1.000 m2 BVO
- Zorg: Alléén als nieuwe zorgcentrum in Schuytgraaf niet doorgaat

4.5 Verkeerskundige eisen

Verschillende eisen uit par. 4.5 en 4.6 zijn ontleend aan het PvE-Mobiliteit.

4.5.1 Eisen op gebiedsniveau

1. Gelet op de stroomfunctie mogen er géén nieuwe aansluitingen worden gerealiseerd op de Metamorfosenallee (MMA);
2. De bestaande ontsluitingsstructuren dienen in stand te worden gehouden. Dit geldt ook voor het basisprofiel van de Metamorfosenallee, met 2x2 rijstroken (mail Goudappel 27-5-2021);
3. Het ontwikkelgebied mag via de huidige K&R op de MMA aansluiten, maar het mag ook via de bestaande wijk. Het beperkte aantal extra verkeersbewegingen laten deze opties verkeerskundig toe voor 100 woningen. Voor 150 woningen moet er aanvullend onderzoek gedaan worden;
4. De fietsverbinding over de Kroonse Wal is onderdeel van het hoofdfietsnetwerk en moet worden behouden. Tevens kan deze route dienst doen als 2e (nood)ontsluiting;

In de periode van het opstellen van de gebiedsvisie, is door Goudappel op verschillende momenten ondersteunend verkeerskundig advies geleverd over de gewenste fietsstructuur, auto-ontsluiting en de kansen voor duurzame mobiliteit. Deze adviezen zijn gebundeld en voorzien van een oplegnotitie bijgevoegd als **bijlage 13a**. De uitgangspunten/eisen zijn hierin samengevat in hoofdstuk 6. In aanvulling hierop is een gevoeligheidsanalyse opgesteld van de betrokken kruispunten in de Metamorfosenallee (verkeersregeltechnische haalbaarheid). Deze notitie is als **bijlage 13b** toegevoegd.

4.5.2 Eisen stationsgebied

Voor het stationsgebied worden de principes van STOMP toegepast. Dit staat voor een prioritering van de vervoersmodaliteiten Stappen (voetgangers), Trappen (fietsers), OV, MaaS (Mobility as a Service, zoals deelvervoer) en privé-auto. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. Deelvervoer kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk.

Ook zal worden onderzocht hoe de inkomende en uitgaande reizigersstromen naar elkaar toe kunnen groeien (het station is nu primair een herkomst-hub). Hoe meer dit het geval is, hoe lager het ruimtebeslag doordat deelvervoer meer kans krijgt.

4.6 Parkeren

4.6.1 Ontwikkelgebied

De te realiseren functies in het ontwikkelgebied (wonen, kantoren e.d.) moeten binnen het plangebied voorzien in hun eigen parkeerbehoefte. De omringende wijken mogen van de ontwikkeling geen parkeeroverlast ervaren.

Er is nieuw parkeerbeleid in ontwikkeling. Totdat die is vastgesteld moet echter in de basis worden aangesloten bij de oude parkeernormen uit bijlage 1 van de beleidsregels parkeren uit 2011, zie Parkeernormen - Gemeente Arnhem .

Bij het ontbreken van geactualiseerd parkeerbeleid, is door Goudappel een locatiespecifiek parkeeronderzoek uitgevoerd, **zie bijlage 14a.** De conclusie is dat de parkeernorm voor kleine sociale woningen fors kan worden verlaagd. De parkeernorm voor de grote woningen kent een beperkte daling ten opzichte van de vastgestelde parkeernorm. Daarbij dient het bewonersparkeren op eigen terrein te worden gerealiseerd en kan het bezoekersparkeren in de P&R (stadsrandhub) worden georganiseerd mits:

- Alle parkeerplaatsen op de P&R (hub) voor dubbelgebruik (forensen en bezoekers woningen) in aanmerking komen;
- Het voor bezoekers aantrekkelijk is (ligging) om gebruik te maken van de P&R in plaats van de parkeerplaatsen in de omliggende woongebieden;
- Er 6 extra parkeerplaatsen op de P&R worden gerealiseerd ten behoeve van bewonersparkeren

Een alternatief voor zowel het bewoners- als het bezoekersparkeren (anders dan in een gebouwde voorziening al dan niet gecombineerd met de hub) is maaiveldparkeren. Verder zijn alternatieve mobiliteitsconcepten zoals autodelen mogelijk, mits dit contractueel goed verankerd wordt.

Voor fietsparkeernormen bij woonfuncties zijn de eisen uit het bouwbesluit van toepassing. Het bouwbesluit borgt dat iedere woning is voorzien van een berging waarin fietsen gestald kunnen worden.

4.6.2 Park & Ride

De P&R-voorziening aan de noordzijde van de Metamorfosenallee is sinds de aanleg in 2005 stapsgewijs uitgebreid tot de huidige 161 parkeerplaatsen. De capaciteit van deze voorziening blijkt de afgelopen jaren onvoldoende; er wordt in de berm geparkeerd en de parkeerdruk verschuift naar het centrumgebied van Schuytgraaf (situatie vóór Covid-19, parkeeronderzoek Trajan, 8 mei 2020). Dat is ongewenst. De capaciteit moet worden uitgebreid. Gelet op de beperkt beschikbare ruimte wordt gedacht aan een bovengrondse, gebouwde voorziening.

4.6.3 Kiss & Ride

De K&R-functie moet in de nieuwe situatie worden gehandhaafd, voorzien van:

- 4 parkeerplaatsen voor kort parkeren (is huidige capaciteit);
- 3 gehandicaptenparkeerplaatsen (is 2 minder dan huidig);
- 2 taxistandplaatsen (is 1 minder dan huidig).

4.6.4 Fietsparkeren station

In de huidige situatie zijn er 630 fietsparkeerplekken aanwezig, verdeeld over de 4 kwadranten van het stationsplein. Op basis van eerder gemaakte afspraken met Prorail, is reeds uitbreiding tot 1030 plekken voorzien (raakvlakproject, zie par. 1.6). Dit aantal is gebaseerd op de CQM-prognosetool van Prorail uit april 2019. Deze voorspelt voor 2030 een benodigd aantal van 1.062 stuks en voor 2040 een totaal van 1.183 stuks.

Op basis van onderzoek van de afdeling Onderzoek van Statistiek van de gemeente, het aandeel van de fiets in het voor- en natransport en een prognose van de ontwikkeling van het aantal reizigers is geconcludeerd dat voor station Arnhem-Zuid zou moeten worden ingezet op uitbreiding tot 2.000 fietsparkeerplaatsen (kluizen en rekken), met voldoende flexibiliteit om dit uit te breiden tot 2.500 plaatsen (zie bijlage 14). Na afstemming met Prorail blijkt deze berekening echter te onzeker. De gebiedsvisie gaat uit van **1.200** fietsparkeerplekken met de mogelijkheid tot uitbreiding met nog eens 200 plekken.

Voor reguliere fietsen geldt een ruimtebeslag van 0,66 m2/fiets en voor buitenmodel fietsen 3 m2/fiets. De verhoudingen rekken-kluizen en reguliere fietsen-buitenmodel fietsen dienen nader bepaald te worden. Ook scooters dienen hierbij aandacht te krijgen.

4.6.5 Bushaltes

Hoewel het aantal buslijnen en haltestops vanaf december 2024 fors verhoogd wordt (HOV-actieplan par. 3.4.4), is er geen aanleiding om het aantal busperrons te verhogen. De bestaande haltecapaciteit met 2 busperrons aan weerszijden van de Metamorfosenalle, waar per perron 2 gelede bussen (18 meter) achter elkaar kunnen halteren wordt gehandhaafd.a

4.7 Hemel- en vuilwaterafvoer

Voor het ontwikkelgebied zal voor de integrale waterhuishouding een waterplan opgesteld moeten worden. Om in de definitiefase houvast te krijgen, zijn de uitgangspunten en eisen op hoofdlijnen geïnventariseerd:

Hemelwater

Particulier terrein:
Hemelwater moet in principe op toekomstig particulier terrein worden verwerkt. Dit kan op verschillende manieren zoals met een groen- of blauwdak of een grijs watersysteem. Als verwerken op particulier terrein niet mogelijk is, dan mag hemelwater oppervlakkig afgevoerd worden naar open water. Hiervoor is dan wel watercompensatie vereist en goedkeuring van het waterschap.
De watercompensatie bedraagt per hectare toename aan verhard oppervlak (zowel uitgeefbaar als openbaar): 436 m3 berging. Dit moet passen in 30 cm peilstijging (T=10+10% maatgevende bui) t.o.v. zomerpeil. Dan kom je op 1453 m2 watercompensatie per hectare verharding, dus ongeveer 15% van het te realiseren verhard oppervlak.

Openbaar gebied:
Kwantitatief: Zie boven. Afvoer van hemelwater op openbaar gebied moet oppervlakkig plaatsvinden. Daarbij kan gebruik worden gemaakt van grijsgoten en bodempassages. Bij een bui van T=10 (nieuw) moet het water binnen het wegprofiel blijven. Voordat hemelwater geloosd wordt op het oppervlaktewater moet het gezuiverd zijn, bijvoorbeeld via bodempassages (zie verder HIOR) Grote waterpartijen zijn onwenselijk, omdat door de klimaatverandering het handhaven van voldoende waterkwaliteit steeds moeilijker wordt.

Riolering
Voor de nieuwe gebiedsontwikkeling mag alleen een vuilwaterriool worden aangelegd. Dit moet aangesloten worden op het bestaande stelsel van De Laar-West.

Ontwateringsdiepte
Bij de ontwikkeling moet voldoende ontwateringsdiepte en drooglegging gerealiseerd worden. Daarbij geldt een sterke voorkeur om dit zonder technische systemen zoals buisdrainage te doen. Als ontwateringdiepte, de afstand tussen het grondwater (GHG) en het maaiveld, moeten de volgende minimumwaarden worden gehanteerd:

- Woningen met kruipruimte: 0,70 m
- Woningen zonder kruipruimte: 0,30 m
- Primaire wegen (kant weg): 1,00 m
- Secundaire wegen + woonstraten: 0,70 m
- Tuinen en groenvoorzieningen: 0,50 m (enigszins afhankelijk van het groen)

Als overstortvoorziening kan de Eldense Zeeg dienen. Dit is nog niet besproken met het Waterschap die hiervoor toestemming moet geven (watervergunning).

Bouwpeil
Om wateroverlast en schade bij bebouwing te voorkomen adviseert het Waterschap normaliter om een drempelhoogte van 30 centimeter boven het straatpeil te hanteren. Tegelijkertijd moet ook voldaan worden aan de bouwnormen. Daarom wordt een drempelhoogte van minimaal 20 cm boven straatpeil gehanteerd.

4.8 Energie, klimaatadaptatie, natuurinclusief bouwen, circulariteit

Energie
Op 1 juli 2018 is landelijke wetgeving van kracht geworden die bepaalt dat alle nieuw te bouwen woningen niet meer op het gasnet mogen worden aangesloten. Die plicht geldt derhalve ook voor de nieuw te bouwen woningen in het ontwikkelgebied. Zie **bijlage 15** voor algemene informatie voor energieadvies.

New energy made in Arnhem 2020 - 2030

Het gemeentelijke beleid op het gebied van energie is vastgelegd in het 'Programmaplan New energy made in Arnhem 2020 - 2030' (vastgesteld door de raad op 29 januari 2020).

Arnhem wil een actieve regierol innemen bij de energietransitie in de wijken. De uitgangspunten en aanpak zijn vastgesteld in ‘De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie’ (vastgesteld op 17 april 2019). Twee belangrijke uitgangspunten uit dit beleidskader voor deze ontwikkeling zijn:

- De Trias Energetica is leidend: eerst besparen.
- De meest duurzame warmtebron heeft de voorkeur: minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen gaan voor.

Voor de ontwikkelingen nabij station Zuid groter dan 50 woningen (WEQ) dient door de initiatiefnemer een energievisie opgesteld te worden waarbij energieneutraliteit het streven is. Met behulp van een energievisie kan een geschikte combinatie van energieconcepten gekozen worden. De energievisie brengt verschillende energieopties voor het besluit-gebied in beeld en beschrijft de consequenties daarvan. De visie kan uitgebreid worden tot een duurzaamheidsvisie door bijvoorbeeld ook thema's als duurzaam bouwen, afval, groen, water, mobiliteit en openbare ruimte mee te nemen.

Het energieconcept dat wordt toegepast dient passend te zijn bij nieuwbouw en hierdoor warmte te leveren op lage temperatuur. Voor wat betreft de warmteoplossing vragen wij de initiatiefnemer verder te gaan dan alleen hun eigen ontwikkeling en onderzoek te doen naar de mogelijkheden om een deel van de omliggende gebouwde omgeving tevens van het aardgas af te halen.

Bij een aanvraag om een omgevingsvergunning voor het bouwen van een gebouw met een gebruiksoppervlak groter dan 100 m2 moet een milieuprestatieberekening worden bijgevoegd.

Klimaatadaptatie
Eisen omtrent klimaatadaptatie zijn opgenomen in par 3.4.1 en 4.7. Samengevat:
Er mag geen wateroverlast ontstaan en het hemelwater moet worden vastgehouden / geborgen om verdroging van de bodem te beperken. Mbt hitte is de eis dat het gebied niet verder opwarmt dan in de huidige situatie het geval is (geel mag niet verschieten naar oranje). Er wordt aangesloten bij het puntensysteem klimaatadaptief bouwen.

Natuurinclusief bouwen
Voor de eisen omtrent natuurinclusief bouwen wordt aangesloten bij het puntensysteem klimaatadaptief bouwen. Hierin worden facultatieve maatregelen gekoppeld aan de eis dat een minimaal aantal punten moet worden behaald.

Circulariteit
Eind 2020 is de visie 'Circulaire Economie Arnhem' door de raad vastgesteld. Daarnaast is door het college het plan van aanpak 2020-2023 'Op weg naar een circulair Arnhem' vastgesteld.

In algemene zin hanteren we bij circulair bouwen de volgende uitgangspunten, gebaseerd op de 'R-ladder':

- Het verminderen van materiaal & grondstoffengebruik, bijvoorbeeld door verdichting en renovatie i.p.v. nieuwbouw (R1 & R2)
- Het vergroten van het aandeel hergebruikte en gerecyclede materialen, in plaats van nieuwe materialen (R3, R4, R5).
- Wanneer er tóch nieuwe materialen nodig zijn, het inzetten op bio - based materialen met weinig milieu-impact zoals hout.
- Ontwerp toekomstbestendig: zorg ervoor dat componenten in de toekomst kunnen worden gedemonteerd zodat ze opnieuw te gebruiken zijn en zorg dat er materiaalpaspoorten en/of een gebouwpaspoort is waardoor informatie hierover te ontsluiten is.

Dit zijn allemaal middelen tot het **verminderen van de primaire grondstoffenvraag van de bouw** en **het verlagen van de milieuprestatie gebouw (MPG), inclusief CO2-uitstoot**. Het bereiken van deze doelen staat centraal.

Tot 2025 is het streven om 10% circulair te bouwen, na 2025 wordt het 25% en na 2025 wordt het 50% (in lijn met Woondeal 2.0). Het percentage circulaire bouwmaterialen toetsen we in de eenheid **kilogram (kg)**. We hebben de circulaire impactladder beschikbaar voor het toetsen van het percentage circulariteit in projecten. Deze impactladder maakt het mogelijk de mate van circulariteit in een woningbouwplan te meten op 4 onderdelen:

1. Materiaalgebruik (percentage hernieuwbaar (biobased), hergebruikt, gerecyled)
2. Hergebruikpotentie
3. Losmaakbaarheid (kan een gebouw bij uiteindelijke sloop weer uit elkaar?)
4. Toxiciteit van materialen

Op dit moment wordt landelijk en in GMR-verband gewerkt aan een breder monitoringsinstrumentarium voor circulariteit waarbij aanvullend op deze 4 onderdelen ook gestuurd kan worden op bijvoorbeeld CO2 impact van bouwmaterialen, adaptief vermogen van gebouwen of de omgang van restmateriaal bij de bouw of sloop. Hierbij volgen we de nationale ontwikkelingen van het Nieuwe Normaal[1] (HNN) van Cirkelstad en het ministerie van BZK. HNN is hierbij nadrukkelijk geen nieuwe tool/berekeningsmethode voor circulariteit of duurzaamheid (er zijn er immers al genoeg) maar

[1] Op dit moment is HNN nog in ontwikkeling. In de eerste helft van 2023 voeren we binnen Arnhem evaluaties uit met de evaluatietool van HNN. Op deze manier dragen we bij aan de ontwikkeling van het instrumentarium en verkrijgen we zelf inzicht in waar we staan en waar nog winst te behalen is. De definitieve invulling van HNN moet eind 2023 een feit zijn.

een samenvoeging van meerdere methodes tot één gemeenschappelijke ‘taal’. Voor meer informatie, zie de website van cirkelstad.

4.9 Kabels en leidingen

Binnen het ontwikkelgebied zullen nieuwe openbare netwerken moeten worden aangelegd. Dit moet in een openbare ruimteplan worden uitgewerkt. Bij de uitwerking dient rekening te worden gehouden met een strook van 2,00 meter voor nieuwe kabels en leidingen (zonder warmteleidingen) die niet onder gesloten verharding komt te liggen.

Op basis van de vastgestelde gebiedsvisie zal dit nader worden besproken met de netwerkbeheerders. Dat geldt ook voor de vraag of er nieuwe trafo’s en bluswatervoorzieningen moeten komen in het ontwikkelgebied en/of het stationsgebied.

De benodigde voorzieningen (zoals nuts- en bluswatervoorzieningen) moeten geïntegreerd worden in de nieuwe opstallen.

4.10 Afval

Zowel bij hoogbouw als bij laagbouw gebeurt de inzameling van restafval met ondergrondse containers. Per 80 woningen een OC voor restafval plaatsen. Daarnaast moeten voor hoogbouw óók OC's worden geplaatst voor PMD en papier én een GFT-huisje (bovengronds), ook per 80 woningen. Bij laagbouw worden PMD, papier en GFT met behulp van kliko's ingezameld.

Geen containers plaatsen op of nabij het stationsgebied om verrommeling te voorkomen.

4.11 Spelen

Moet nader worden uitgewerkt. Gelet op het beoogde woningbouwprogramma (jongeren en ouderen zonder kinderen) ligt het voor de hand om het te handhaven deel van het wijkpark in te zetten voor ontmoeten, spelen of spelaanleidingen. Dat is dan met name gericht op de bestaande bewoners in de Laar.

Het is een wens van de gemeenteraad om een ontmoetingsplek voor de jeugd te realiseren in het wijkpark.

4.12 Openbare verlichting

In het ontwikkelgebied en het nieuwe stationsplein zal nieuwe openbare verlichting moeten komen. Deze dient in principe te bestaan uit de masten en armaturen die in de HIOR zijn voorgeschreven. Eventuele afwijkende verlichting moet vooraf met de beheerder worden besproken.

Nieuwe lichtmasten leveren vaak conflicten op met parkeerplaatsen, inritten e.d. Het is daarom zaak dat het nieuwe verlichtingsplan aan het begin van de ontwerpfase wordt geïntegreerd in het nieuwe verkavelingsplan van het gebied.

De gemeente Arnhem heeft een eigen OV-netwerk. Advies is om het OV-ontwerp door de gemeente te laten opstellen.

4.13 Groen

Nieuw toe te passen groen dient klimaatbestendig te zijn. Dat wil zeggen dat het bestand moet zijn tegen langdurige droge en hete periodes én hevige neerslag. De groenvoorzieningen in de openbare ruimte worden lager aangelegd dan het omringende verharde maaiveld, zodat het regenwater af kan stromen richting het groen. Streven moet zijn om de groen- en wateropgave te combineren.

In de HIOR zijn eisen opgenomen voor onder meer de groeiplaatsvoorzieningen en afstanden rondom in te passen bomen. De gemeente hanteert daarbij de eisen zoals opgenomen in het Handboek Bomen 2018 van het Norminstituut bomen. Goede onder- en bovengrondse groeiomstandigheden moeten er voor zorgen dat bomen kunnen uitgroeien tot 'buitengewone' bomen. Tevens moeten er heesters worden toegevoegd.

In verband met het bevorderen van de biodiversiteit en het verminderen van ziekten en plagen moet er een gevarieerd bomenbestand worden toegepast, met een mix van inheemse en uitheemse soorten. Monoculturen (beplantingsplannen met maar één boomsoort) zijn niet toegestaan. Quercus Robus (zomereik) en Aesculus hippocastanacum (witte paardenkastanje) zijn in dit plan niet toegestaan.

5. BIJLAGEN

1. Eigendomssituatie;
2. Zakelijke rechten en kwalitatieve verplichtingen: Overzicht (a) en kaart (b)
3. Ondergrondse infrastructuur;
4. Inventarisatie en verbeteradvies natuurwaarden (Cobra);
5. Bovengrondse infrastructuur en groen;
6. Archeologische verwachtingswaarde;
7. Vigerende bestemmingsplannen;
8. Verkennend (a) en aanvullend (b) akoestisch onderzoek DGMR;
9. Beleid groene leefomgeving;
10. Gelderse mobiliteitshubs (Goudappel);
11. Advies kantoren station Arnhem-Zuid van Ecorys (a) en memo kantoorruimte (b)
12. Hernieuwde scan beleidsvelden;
13. Oplegnotitie verkeerskundig onderzoek (a), kansen ongelijkvloerse fietsverbindingen Goudappel (b), restcapaciteit Metamorfosenallee (C) en kruispuntanalyse Goudappel (d),
14. Rapportage parkeeronderzoek Goudappel (a), omvang P&R Arnhem-Zuid Goudappel (b), aanbevelingen fietsenstaling station Goudappel (c)
15. Algemene informatie voor energieadvies ontwikkelingen

Bijlage 1

Scopegrens OWP Station Zuid

0 25 50 75 100 m

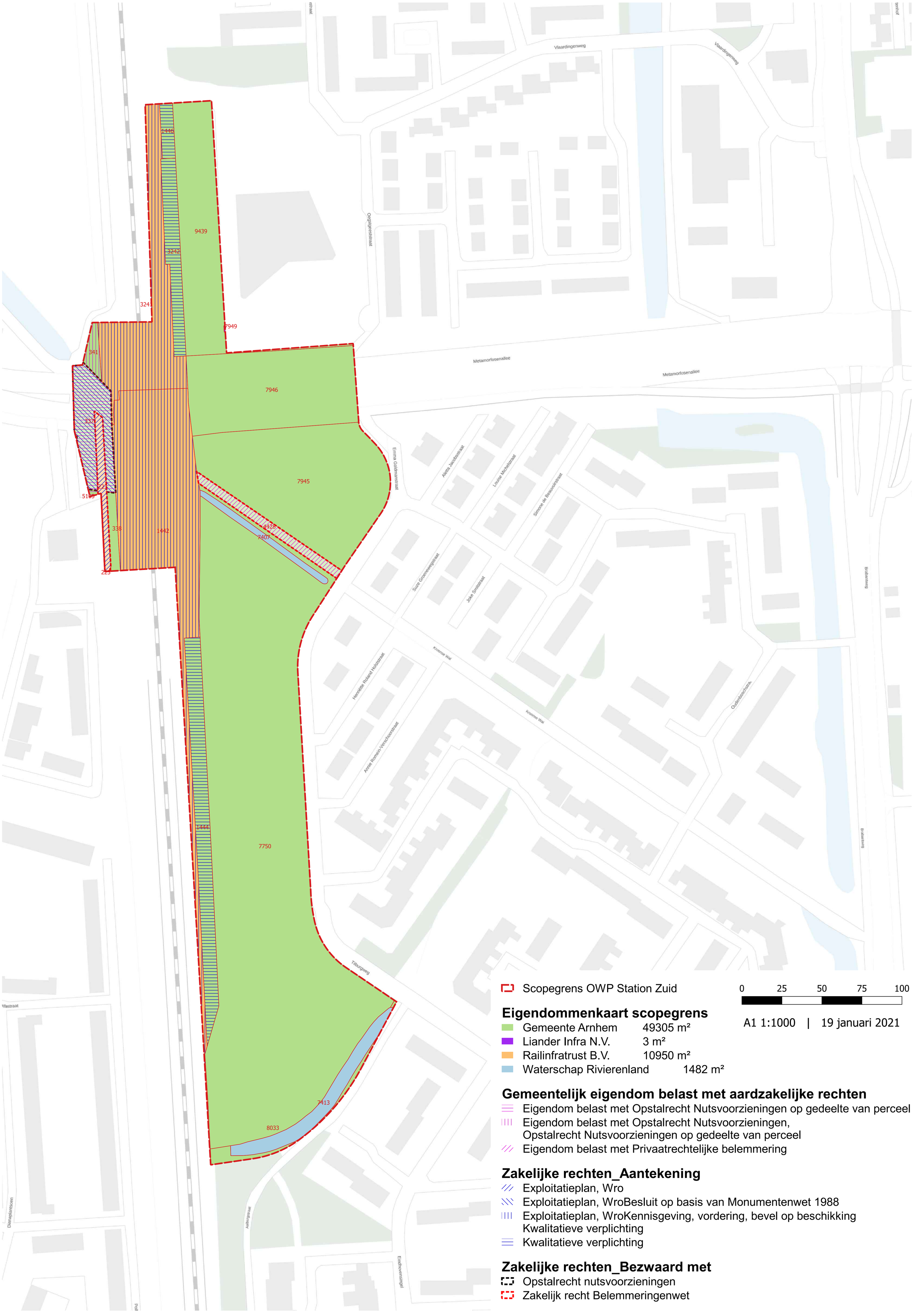
Eigendommenkaart scopegrens

- Gemeente Arnhem 49305 m²
- Liander Infra N.V. 3 m²
- Railinfratrust B.V. 10950 m²
- Waterschap Rivierenland 1482 m²

Gemeentelijk Eigendom belast met aardzakelijke rechten

- Eigendom belast met Opstalrecht Nutsvoorzieningen op gedeelte van perceel
- Eigendom belast met Opstalrecht Nutsvoorzieningen, Opstalrecht Nutsvoorzieningen op gedeelte van perceel
- Eigendom belast met Privaatrechtelijke belemmering

Bijlage 2


Vlaardingenweg
Vlaardingenweg
Oegstgeestraat
Metamorfosenallee
Metamorfosenallee
Emma Goldmanstraat
Aletta Jacobsstraat
Louise Michelstraat
Simone de Beauvoirstraat
Suze Groeneweg straat
Joke Smitstraat
Kroonse Wal
Kroonse Wal
Henriëtte Roland Holststraat
Annie Romein-Verschoorstraat
Brabantweg
Brabantweg
Tilburgweg
Aalburgstraat
Eindhovensingel
1446
9439
3242
3241
7949
341
7946
3271
7945
221
5105
338
1442
4428
7407
223
1444
7750
7413
8033
Scopegrens OWP Station Zuid
0 25 50 75 100 m
Eigendommenkaart scopegrens
Gemeente Arnhem 49305 m²
Liander Infra N.V. 3 m²
Railinfratrust B.V. 10950 m²
Waterschap Rivierenland 1482 m²
A1 1:1000 | 19 januari 2021
Gemeentelijk eigendom belast met aardzakelijke rechten
Eigendom belast met Opstalrecht Nutsvoorzieningen op gedeelte van perceel
Eigendom belast met Opstalrecht Nutsvoorzieningen, Opstalrecht Nutsvoorzieningen op gedeelte van perceel
Eigendom belast met Privaatrechtelijke belemmering
Zakelijke rechten_Aantekening
Exploitatieplan, Wro
Exploitatieplan, WroBesluit op basis van Monumentenwet 1988
Exploitatieplan, WroKennisgeving, vordering, bevel op beschikking Kwalitatieve verplichting
Kwalitatieve verplichting
Zakelijke rechten_Bezwaard met
Opstalrecht nutsvoorzieningen
Zakelijk recht Belemmeringenwet

Bijlage 3

Duiker
3000x1500mm
b.o.b. 5.98+

Bronte
Zinkpaum
Pandorapad
Metamorfosenallee
Pijnackerhof
Heerjansdampad
Hellevoetsluisstraat
Oegstgeestraat
Elmire Geelmuydenstraat
Aletta Jacobsstraat
Louise Meijsingstraat
Simone de Beauvoirstraat
Oudenboschstraat
Tilburgweg
Suze Groeneweg-straat
Joke Smitstraat
Henriette Roland Holststraat
Annie Romein-Verschoorstraat
Kroonas Wal
Liesholtstraat
Eindhovensingel
Zundertstraat
Wanroijhof
Wamelgat
Helenastraat
Medastraat
Ovidiuslaan
Polluxstraat
Daphnestraat
Thaliastraat
Ledastraat
Diandarlanson
Midasstraat
bos

LEGENDA

Informatie afkomstig uit klic-melding oktober 2020

- Gasleiding, lage druk
- Waterleiding
- Warmteleiding
- Overig Prorail
- Middenspanning
- Laagspanning
- Datakabel
- Riolering VWA
- Riolering HWA
- Riolering algemeen

GEMEENTE Arnhem

Eusebiusbuitensingel 53
Postbus 9200
6800 HA ARNHEM

www.arnhem.nl
gemeente@arnhem.nl
0800 - 1809

Project:
Stationsgebied Arnhem Zuid

Onderdeel:
Situatie Ondergronds

Cluster:	Afdeling:	Getekend:	Goedgekeurd:	Datum uitgifte:	Status:
SBR		KuipPl		17.12.2020	Info

Formaat:	Schaal:	Documentcode:	Tekeningnummer:	Blad:	Aantal:
594 x 841 mm	1 : 1000	.dgn	202	1	1

Bijlage 4

Ecologie en i-Tree ECO NL

Beoordeling ecologische kwaliteit Park stationsgebied Arnhem-Zuid

Rapport: 303273



Ons groene
inzicht
brengt
uw groen
in zicht!

. . .

Colofon

Opdrachtgever

Gemeente Arnhem
De heer B. Reijenga
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ ARNHEM

Dossiergegevens

Dossiernummer:	303273
Uw referentie:	-
Status rapport:	v1.0
Datum rapport:	25 maart 2021
Citeertitel:	Slotboom, D. 2021, Ecologie en i-Tree ECO NL, Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied Arnhem-Zuid, 303273, Cobra Groeninzicht Vianen (NB)

Projectteam

Projectverantwoordelijke:	Fons van Kuik
Vakspecialist:	Dennis Slotboom (Ecoloog)
	Evelien Droge (specialist Ecosysteemdiensten)
	Gerben Houweling (specialist Ecosysteemdiensten)
Kwaliteitscontrole:	Jasper Verhaar (Ecoloog)
Redactie:	Liesbeth Werts

Contactgegevens
info@Cobra-groeninzicht.nl
www.Cobra-groeninzicht.nl
T. 088 – 262 72 00

Adres
Cobra Groeninzicht
Franssenstraat 66
5434 SJ Vianen (NB)

Bedrijfsgegevens
KvK Eindhoven 17232157
Btw-nr. NL 8199.70.220.B01
IBAN NL90 INGB 0008 5217 90

Inhoud

Samenvatting 2

1 Inleiding 4

2 Situatie en planvorming 5

3 Werkwijze 9

3.1 Quickscan Natuur 9
3.2 Meetlat biodiversiteit 9
3.3 i-Tree ECO NL 10
3.4 Module e-Tree 11

4 Quickscan Natuur 12

4.1 Nationale Databank Flora en Fauna 12
4.2 Veldwerk 12
4.3 Gebiedsbescherming 12
4.4 Planten en dieren 14
4.4.1 Vogels 14
4.4.2 Europees beschermde soorten 14
4.4.3 Nationaal beschermde soorten 14
4.5 Rust- en voortplantingsplaatsen 15
4.6 Overige functies 16
4.7 Houtopstanden 16

5 Meetlat biodiversiteit 17

5.1 Indicatoren bosgemeenschap en structuurvariatie 17
5.2 Gradiënten en watergebonden indicatoren 19
5.3 Indicatoren planten (kruiden, bomen, struiken) 20
5.4 Indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden 21

6 Module e-Tree 23

7 Baten van bomen: i-Tree ECO NL 26

7.1 Beoordeling bomen en bosvakken 26
7.2 De i-Tree-berekening 26

8 Conclusies en adviezen 28

8.1 Beschermde planten en dieren 28
8.1.1 Analyse 28
8.1.2 Waarde voor beschermde soorten 30
8.1.3 Advies 30
8.2 Meetlat biodiversiteit 32
8.2.1 Analyse 32
8.2.2 Verschillen in kansen voor biodiversiteit 32
8.2.3 Advies 33
8.3 Meting biodiversiteit: e-Tree 33
8.3.1 Analyse 33
8.3.2 Advies 33

8.4 Ecosysteemdiensten: i-Tree 34
8.4.1 Analyse 34
8.4.2 Advies 34
8.5 Voorkeurlocatie nieuwbouw 35
8.6 Kansen voor natuur en biodiversiteit 35

Bijlage 1. Juridisch kader Wet natuurbescherming
Bijlage 2. Download uit de NDFF
Bijlage 3. Meetlat biodiversiteit
Bijlage 4. Resultaten Meetlat biodiversiteit
Bijlage 5. Themakaart e-Tree Ondergrond
Bijlage 6. Inventarisatielijst
Bijlage 7. Themakaart e-Tree Bomen
Bijlage 8. Overzichtstekening
Bijlage 9. Themakaart e-Tree waarnemingen flora en fauna
Bijlage 10. Themakaart indicatoren biodiversiteit
Bijlage 11. Themakaart i-Tree ECO NL

Samenvatting

In opdracht van gemeente Arnhem hebben wij de ecologische kwaliteit van het gebied nabij Station Arnhem-Zuid in beeld gebracht. In het gebied zal een nieuwe ontwikkeling plaatsvinden die bij voorkeur niet ten koste mag gaan van juist die plekken die de hoogste ecologische kwaliteit herbergen. Wij hebben onderzocht welk deel van het park daarvoor het meest waardevol is. En aangegeven waar kwaliteitsverbeteringen zijn te behalen in het te behouden deel van het park.

Situatie

Vanwege het verschillende karakter maken wij onderscheid in het noordelijk en zuidelijk deel. Het noordelijk deel betreft het gebied rondom het spoorviaduct over de Metamorfosenallee met daarin de noordelijk gelegen parkeerplaats en de zuidelijk gelegen fietsenstalling, taxistandplaats/laden- en lossenzone en het grote grasveld tussen de Metamorfosenallee en de Kroonse Wal. Het zuidelijk deel omvat de parkzone die zich grofweg bevindt tussen de spoorlijn in het westen en de Tilburgweg in het oosten.

Werkwijze

We hebben de ecologische kwaliteit in beeld gebracht aan de hand van vier methoden:

- Door middel van het uitvoeren van een quickscan Natuur waarmee de aanwezigheid of de potentiële aanwezigheid van (beschermde) planten en dieren is onderzocht door literatuuronderzoek en een veldbezoek.
- Door middel van het invullen van de Meetlat biodiversiteit van het IPC Groene Ruimte, waarmee aan de hand van het in kaart brengen van diverse indicatoren de potenties voor biodiversiteit in beeld zijn gebracht.
- Door middel van een berekening van de baten van bomen middels een doorrekening met i-Tree ECO NL, waarvoor een database met gegevens over de bomen de basis is. De baten bestaan uit het vastleggen van CO_2 en het afvangen van luchtverontreiniging en regenwater.
- Door middel van een berekening van de potentiële ecologische kwaliteit middels een doorrekening met onze module e-Tree. Daarmee is enerzijds de potentiële ecologische kwaliteit van de ondergrond (op basis van de BGT-systematiek) in beeld gebracht en anderzijds de potentiële ecologische kwaliteit van individuele bomen.

Resultaten

Ecologische kwaliteiten zijn in het gehele projectgebied aanwezig. Maar het zwaartepunt ligt duidelijk in het zuidelijk deel van het projectgebied. Dat deel bestaat momenteel uit een afwisselend park met bosvakken met oude bomen, delen met een gevarieerde onderbegroeiing en velden met kruidenrijk gras. In het gebied is veel dood hout te vinden, zowel in de bomen als op de grond, en er is water met relatief natuurlijke oevers.

Advies

Wij adviseren het park ter grootte van minimaal twee hectare te realiseren daar waar de ecologische kwaliteit het hoogst is. En er in het ontwerpproces voor te zorgen dat deze kwaliteit gehandhaafd blijft en door strategische aanpassingen verder wordt versterkt.

Kansen voor natuur en biodiversiteit

Op basis van de uitkomsten van de verschillende methodes hebben wij inzichtelijk gemaakt met welke relatief eenvoudige stappen de ecologische kwaliteit en de biodiversiteit verder kan worden vergroot. Dat vergt nog wel het nodige ontwerpwerk. De ontwikkeling die voor dit gebied op het programma staat, vormt enerzijds een bedreiging voor deze ecologische kwaliteit. Maar anderzijds kan de ecologische kwaliteit in het te behouden deel wellicht zo worden vergroot, dat de ecologische kwaliteit per saldo behouden blijft of zelfs kan toenemen.

1 Inleiding

In opdracht van gemeente Arnhem hebben wij een onderzoek uitgevoerd naar de ecologische kwaliteit van het park in gebiedsontwikkeling Station Arnhem-Zuid. Het ontwikkelgebied heeft een woningbouwpotentie en kan een bijdrage leveren aan de noodzakelijke woningbouwopgave in Arnhem. Door de jaren heen is in de ontwikkellocatie een wijkpark gevormd dat zorgt voor een gunstige verblijfkwaliteit in de wijk De Laar. Bovendien heeft dit park een belangrijke klimaatadaptieve en natuurinclusieve functie vanwege de omringende wijken. Er ligt dus een spanningsveld tussen bouwen en groen. De nieuwe ontwikkeling moet bij voorkeur niet ten koste gaan van juist die plekken die de hoogste ecologische kwaliteit herbergen. Het uitgangspunt in de planvorming is het laten bestaan van een park met een oppervlakte van twee hectare.

Doel

Het doel van ons onderzoek is om de ecologische kwaliteit van het parkgebied in kaart te brengen. Met de uitkomsten van deze kwaliteitsbeschrijving bepalen wij welke ecologische kwaliteiten in het park aanwezig zijn en welk deel van het park, ter grootte van twee hectare, daarvoor het meest waardevol is. Ook geven wij aan waar kwaliteitsverbeteringen mogelijk zijn in het te behouden deel van het park.

Hebt u na het lezen van dit rapport nog vragen?

Neem dan contact op met Dennis Slotboom op telefoonnummer 088-262 72 00.

Uw veelzijdig specialist,



Joost Verhagen
Directeur

Vianen (NB), 25 maart 2021

2 Situatie en planvorming

Projectgebied

Het projectgebied bevindt zich globaal tussen de wijk De Laar en de spoorlijn Arnhem-Nijmegen in Arnhem, gemeente Arnhem, provincie Gelderland. Op afbeelding 1 is het projectgebied globaal gemarkeerd.

Afbeelding 8. Projectgebied (rood kader)



De situatie

Het projectgebied hebben wij vanwege het verschillende karakter ingedeeld in twee delen (zie afbeelding 2). Het noordelijk deel betreft het gebied rondom het spoorviaduct over de Metamorfosenallee met daarin de noordelijk gelegen parkeerplaats en de zuidelijk gelegen fietsenstalling, taxistandplaats/laden- en lossenzone en het grote grasveld tussen de Metamorfosenallee en de Kroonse Wal. Het zuidelijk deel omvat de parkzone die zich grofweg bevindt tussen de spoorlijn in het westen en de Tilburgweg in het oosten. Foto 1 t/m 7 laten de situatie zien.

Planvorming

De ontwikkellocatie Station Arnhem-Zuid is sinds de bouw van de wijk De Laar in de jaren '70 door de bewoners in gebruik als wijkpark. Daarin is waardevol groen met ecologische functies ontstaan. Het park heeft ook een belangrijke recreatieve functie voor de wijk. Het plan is om een deel van het bestaande park te gebruiken voor woningbouwontwikkeling en een ander deel van het park ter grootte van circa twee hectare te behouden. Met het gedeeltelijk behoud van het park wordt een bijdrage geleverd aan het structurele behoud van groen en het klimaatbestendig houden of maken van de wijk.

Afbeelding 9. De twee delen in het projectgebied: noordelijk deel (blauw) en het zuidelijk deel (groen).



Foto 1. Situatie rondom het spoorviaduct



Foto 2. Grasveld ten zuiden van de Metamorfosenlaan



Foto 3. Parkeerterrein ten noorden van de Metamorfosenlaan



Foto 4. Onverhard, slingerend voetpad in het park evenwijdig aan de Tilburgweg



Foto 5. Ondiepe sloot evenwijdig aan het spoortalud



Foto 6. Beeld van het park vanaf de Tilburgweg richting de spoorlijn



Foto 7. Brede sloot en oever aan de zuidrand van het projectgebied



3 Werkwijze

3.1 Quickscan Natuur

Met de quickscan Natuur hebben wij de (potentiële) aanwezigheid van met name beschermde planten en dieren of de rust- en voortplantingsplaatsen in het projectgebied voor u in beeld gebracht. Onderdeel van de quickscan zijn een bureaustudie en een veldbezoek om de gegevens uit de bureaustudie in het veld te toetsen. Op basis van aanwezige biotopen en habitats maken wij een zo goed mogelijke inschatting van de aan- of afwezigheid van in het kader van de Wet natuurbescherming beschermde soorten en hun rust- en voortplantingsplaatsen. De uitkomsten geven meteen een wettelijk kader ten aanzien van de Wet natuurbescherming (zie bijlage 1). Dat houdt in dat duidelijk wordt met welke soorten en/of de rust- en voortplantingsplaatsen hiervan u vanuit de Wet natuurbescherming verplicht bent rekening te houden bij de planvorming.

Gebiedsbescherming

Wij hebben onderzocht of het projectgebied en de nabije omgeving een wettelijk beschermde status of een beleidsmatig vastgestelde natuurstatus hebben. Daarvoor hebben wij onder andere provinciale websites en de website van de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) geraadpleegd.

Soortinformatie

Om inzicht te krijgen in de actuele gegevens die beschikbaar zijn over het projectgebied en de omgeving, hebben wij websites van onder andere RAVON, SOVON, De Vlinderstichting en de Zoogdiervereniging geraadpleegd.

Nationale Databank Flora en Fauna (NDFF)

Wij hebben een actuele download uitgevoerd uit de NDFF. Alle waarnemingen in en net buiten het projectgebied in de afgelopen tien jaar zijn hiermee inzichtelijk gemaakt.

3.2 Meetlat biodiversiteit

IPC Groene Ruimte heeft de Meetlat biodiversiteit[1] ontwikkeld, een praktisch toepasbare methode om de potentiële biodiversiteit voor een gebied objectief te kunnen meten. De meetlat gebruikt indicatoren om te bepalen of er aan specifieke voorwaarden in een gebied wordt voldaan om een grote soortenrijkdom te creëren. De meetlat geeft objectieve gegevens die gebruikt kunnen worden om beleid te schrijven en te monitoren. In de meetlat zijn biodiversiteitsindicatoren geformuleerd waaraan punten worden toegekend die bij elkaar opgeteld een objectief beeld geven van de voorwaarden die bijdragen aan een hoge soortenrijkdom. De indicatoren zijn verdeeld in vier hoofdthema's:

- structuurvariatie;
- gradiënten en watergebonden indicatoren;
- indicatoren planten;
- indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden.

Het maximaal aantal te behalen punten is 280. Uiteindelijk wordt inzichtelijk op welke indicatoren winst valt te behalen. Met behulp van de biodiversiteitsmeetlat brengen wij de verspreiding van de kwaliteit van het park in beeld. Dit om een goede keuze te kunnen maken voor het behoud van het park met de hoogste ecologische waarde.

[1] Arbeider, R. (2015). Meetlat biodiversiteit in de Praktijk. IPC Groene Ruimte.

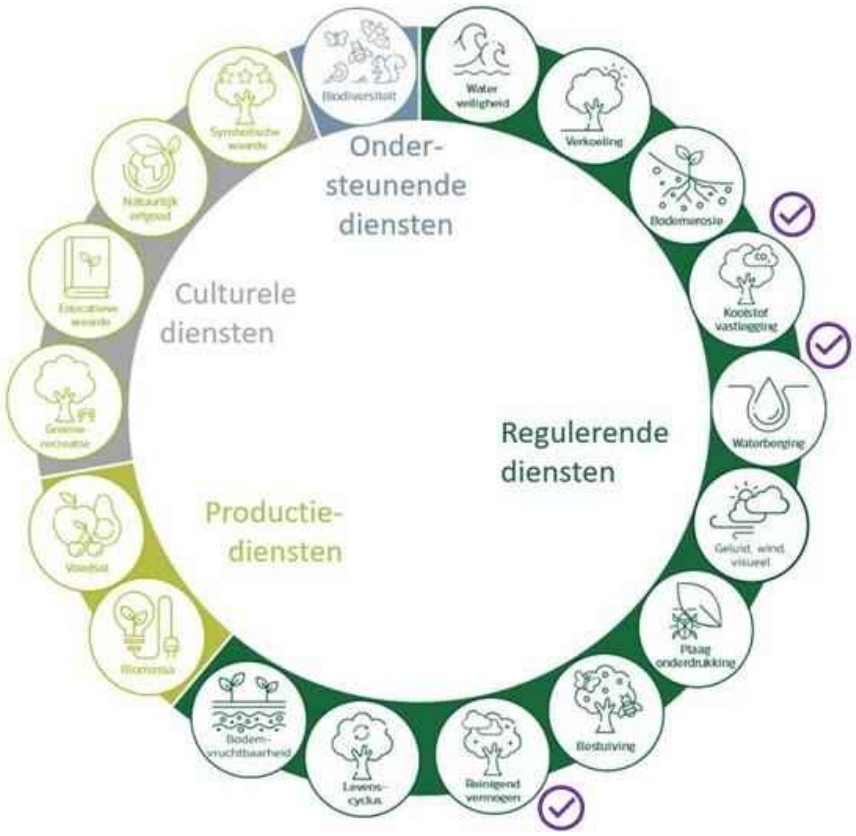
3.3 i-Tree ECO NL

Arnhem is een groene stad. Groen (met name bomen) heeft een grote waarde en speelt een rol in diverse opgaven in de stad (aantrekkelijke, vitale en duurzame stad). Groen is goed voor de gezondheid en biodiversiteit, groen vangt fijnstof af en levert zuurstof, groen zorgt voor waterberging en groen verhoogt de vastgoedwaarde van gebouwen. Dit zijn allemaal zogenaamde ecosysteemdiensten. Bij vragen over de leefbaarheid van de stad of het herinrichten van de openbare ruimte is het moeilijk om behaalde resultaten van vergroening van de stad of consequenties voor de toekomst (te weinig groen) aan te tonen. Hierdoor kan er niet altijd voor gezorgd worden dat het belang van groen stand houdt tussen andere belangen bij stedelijke ontwikkeling. Maar ook worden de financiële doorberekeningen niet juist uitgevoerd als de gebouwen en overige infrastructuur wel worden meegenomen, maar het groene kapitaal niet.

Baten in beeld

Om de baten van 'groen' te berekenen, zijn meerdere tools beschikbaar. Om de baten van individuele bomen te berekenen, is i-Tree ECO NL op dit moment het meest geschikt. Afbeelding 3 geeft de ecosysteemdiensten van groen duidelijk weer. De paarse vinkjes geven aan welke ecosysteemdiensten i-Tree ECO berekent: de afvang van luchtvervuiling (fijnstof, ozon, stikstofdioxide, zwaveldioxide), de CO_2-voorraad en jaarlijkse opbouw hiervan en de waterafvang tijdens buien.

Afbeelding 10. De baten van groen



i-Tree ECO + milieuprijzen CE Delft = i-Tree ECO NL

We berekenen in Nederland de baten van bomen volgens het Amerikaanse i-Tree ECO-model. Hierbij moeten de uitgerekende baten verrekend worden naar Nederlandse normen. Dat noemen we dan i-Tree ECO NL. In het Nederlandse model worden de milieuprijzen van CE Delft gebruikt. Milieuprijzen zijn kengetallen die de maatschappelijke waarde van milieuvervuiling berekenen en uitdrukken in euro's per kilogram vervuilende stof. Doordat bomen bijvoorbeeld schadelijke luchtverontreiniging afvangen, voorkomen zij dat deze stoffen in het milieu terechtkomen. De hoeveelheid afgevangen verontreiniging kan op die manier in euro's worden uitgedrukt.

Wat is er nodig voor een i-Tree ECO NL-berekening?
Om een basisberekening uit te voeren met i-Tree, zijn ten minste twee gegevens per boom nodig: de boomsoort en de stamdiameter op borsthoogte. Om een preciezere berekening te maken, zijn meer gegevens nodig zoals conditie, afmeting kroon voor bladoppervlak: boomhoogte, kroondiameters (noord/zuid, oost/west), hoogte onderste takken, percentage missende kroon.

i-Tree ECO NL berekent op individueel boomniveau de baten van bomen. Vanuit individueel boomniveau kan eenvoudig worden opgeschaald naar wijk-, gebied- of stadsniveau. i-Tree ECO NL is daarom een zeer geschikt instrument om het belang van bomen voor de leefbaarheid van de stad inzichtelijk te maken.

Een sleutelparameter van i-Tree ECO NL is de kroonoppervlakte, maar altijd in combinatie met de hoogte van de boom. Voor een enkele boom is dat prima handmatig in te meten. Voor grotere boomoppervlakten of bosplantsoen maken we gebruik van remote sensing-technieken. We gebruiken hiervoor onze BomenMonitor in combinatie met onze eigen kengetallen voor de baten van kroonoppervlaktes.

3.4 Module e-Tree

De module e-Tree is een speciale module waarmee wij op basis van boom- en omgevingseigenschappen en door ons ontwikkelde algoritmes een relatieve ecologische waarde toekennen op gebiedsniveau én op boomniveau, uitgedrukt in punten. Ecologische principes worden hierin meegenomen, zoals structuurvariatie (de gelaagdheid van de vegetatie), gebiedsvariatie (voldoende oppervlak en de onderlinge samenhang van ecologische processen), soortenrijkdom en verbindingen met omliggend groen. Zo nemen wij mee in de beoordeling:

- het aandeel bomen in het gebied;
- de variatie in soorten binnen het gebied;
- de aanwezigheid van voedsel- en drachtbomen;
- de waarde van boomsoorten voor (inheemse) insecten;
- de aanwezigheid van potentiële verblijfplaatsen voor diersoorten in bomen;
- de aanwezigheid van dood hout in de boom;
- het percentage kroonbedekking van het gebied;
- de hoogte van een boom;
- de mate waarin bomen onderdeel zijn van een verbindende structuur;
- de standplaats van een boom;
- de positie van een boom ten opzichte van gebouwen;
- de positie van een boom ten opzichte van oppervlaktewater.

Elke individuele boom wordt beoordeeld op deze onderdelen. Op basis van de beoordeling wordt een aantal punten toegekend. Het puntenaantal is hoger naarmate de uitkomsten grotere kansen bieden voor de biodiversiteit. Er kunnen per boom maximaal veertig punten worden gescoord.

4 Quickscan Natuur

4.1 Nationale Databank Flora en Fauna

Wij hebben gegevens over de aanwezigheid van wettelijk beschermde soorten en Rode lijstsoorten binnen en net buiten het projectgebied opgevraagd bij de NDFF (zie export in bijlage 2). Hieronder volgt een samenvatting van de resultaten.

Samenvatting resultaten

Binnen en in de directe omgeving van het projectgebied hebben wij in de NDFF meldingen gevonden van enkele vaatplanten, een dagvlinder, zoogdieren, amfibieën en vogels (zie tabel 1).

Tabel 1. Samenvatting resultaten NDFF

Vaatplanten	Amfibieën	Vogels	
Sikkelklaver	Rugstreeppad	Sperwer	Boomvalk
Zandwolfsmelk	Gewone pad	Roek	Tjiftjaf
Rapunzelklokje	Bruine kikker	Zwartkop	Torenvalk
Krabbenscheer	Bastaardkikker	Kleine karekiet	Sperwer
	Kleine watersalamander	Graspieper	Roodborsttapuit
Zoogdieren		Havik	Tjiftjaf
Konijn	Dagvlinders	Groenling	Zwartkop
Vos	Bruin blauwtje	Buizerd	Appelvink
Egel		Winterkoning	Zanglijster
		Grote gele kwikstaart	

4.2 Veldwerk

Tijdstip en omstandigheden

Dennis Slotboom heeft één veldbezoek uitgevoerd op 25 februari 2021. Tijdens het veldbezoek was het droog, onbewolkt, circa 15°C en er heerste een zwakke wind uit zuidoostelijke richting.

Werkwijze

Op basis van aanwezige biotopen en habitats hebben wij een zo goed mogelijke inschatting gemaakt van de aan- of afwezigheid van beschermde soorten en hun rust- en voortplantingsplaatsen.

4.3 Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

Het projectgebied is geen onderdeel van een Natura 2000-gebied en ligt op ruime afstand van gebieden die wel als Natura 2000-gebied zijn aangewezen. Het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied heet 'Veluwe'. Dit gebied ligt op circa 3 km ten noorden van het projectgebied. Circa 5,5 km ten oosten van het projectgebied en 4 km ten westen liggen onderdelen van het Natura 2000-gebied 'Rijntakken'. Op afbeelding 4 is de ligging van het projectgebied (binnen de rode markering) te zien ten opzichte van Natura 2000-gebieden (groene markeringen).

Afbeelding 11. Ligging projectgebied ten opzichte van Natura 2000-gebieden (bron: Omgevingsvisie Gaaf Gelderland)



Gelders Natuurnetwerk (GNN) en Groene Ontwikkelingszone (GO)

Het projectgebied is geen onderdeel van het GNN of de GO. Het GNN en de GO worden beschermd tegen aantasting van de kernkwaliteiten: dat zijn de natuurwaarden, de potentiële waarden en de omgevingscondities. Het GNN is de provinciale invulling van het Natuurnetwerk Nederland (zie ook bijlage 1). Op circa 400 tot 1300 m ten noorden, westen en zuiden van het projectgebied bevinden zich wel gebieden die onderdeel zijn van het GNN en de GO. Op afbeelding 5 is de ligging van projectgebied (binnen de rode markering) te zien ten opzichte van het GNN en de GO (groene markeringen).

Afbeelding 12. Ligging projectgebied ten opzichte van GNN en GO (bron: Omgevingsvisie Gaaf Gelderland)



4.4 Planten en dieren

4.4.1 Vogels

In het noordelijk deel hebben wij alleen een houtduif en twee eksters waargenomen. In het zuidelijk deel hebben wij meer vogelsoorten waargenomen, waaronder grote bonte specht, groene specht, merel, roodborst, houtduif, zwarte kraai, ekster, huismus en diverse wilde (tamme) eenden. We verwachten dat er meer vogelsoorten voorkomen, waaronder roofvogels zoals buizerd en bosuil. Er zijn losse waarnemingen bekend van torenvalk, havik, boomvalk en sperwer. Ook zijn er meerdere meldingen bekend van diverse kleine zangvogels. Het park in het zuidelijk deel is erg geschikt voor vogels door de grote afwisseling van oude en jonge bomen, struiken, struweel, water en gras.

4.4.2 Europees beschermde soorten

Vleermuizen
Wij verwachten dat in het projectgebied verschillende soorten vleermuizen zoals gewone en ruige dwergvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, watervleermuis en gewone grootoorvleermuis voorkomen. Vanuit de bureaustudie en de NDFF zijn geen waarnemingen bekend van vleermuizen in het projectgebied, maar de combinatie van oude bomen, plantsoen, gras en water maakt het gebied uitermate geschikt als met name foerageergebied voor vleermuizen.

Rugstreeppad
Er is een recente waarneming bekend van twee roepende rugstreeppadden in het projectgebied. Het gebied biedt niet echt geschikte biotopen voor deze soort, maar rugstreeppadden zijn erg mobiel en kunnen al gebruik maken van kleine onderdelen van het projectgebied. Mogelijk bieden de soms ondiepe waterlopen een voortplantings-biotoop voor deze soort.

Overige soortgroepen
Wij hebben geen exemplaren uit andere Europees beschermde soortgroepen waargenomen. Deze zijn op basis van literatuuronderzoek en het ontbreken van geschikte biotopen ook niet te verwachten.

4.4.3 Nationaal beschermde soorten

Vaatplanten
Wij hebben geen beschermde plantensoorten aangetroffen. Maar er zijn wel twee meldingen bekend van zandwolfsmelk, een beschermde soort. De soort komt voor op droge, zonnige zandgronden die in het projectgebied maar weinig aanwezig zijn. Andere beschermde soorten zijn niet aangetroffen en worden ook niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikte biotopen voor beschermde soorten.

Terrestrische zoogdieren
Wij hebben geen zoogdieren waargenomen. In het projectgebied zijn wel meldingen bekend van vos, konijn en egel. Naast deze soorten verwachten wij ook soorten als huisspitsmuis, veldmuis en mogelijk hermelijn. Ook de niet beschermde soort mol komt voor. Wij sluiten op basis van het ontbreken van geschikte biotopen andere zoogdieren verder uit.

Amfibieën en reptielen

Wij hebben geen amfibieën aangetroffen, hetgeen ook te verklaren is door het vroege tijdstip in het jaar van ons veldbezoek. Maar er zijn meldingen bekend van bastaardkikker, bruine kikker, gewone pad en kleine watersalamander. Wij verwachten dat deze soorten met name in het zuidelijk deel overal kunnen worden aangetroffen. Overige soorten amfibieën worden niet verwacht vanwege het ontbreken van geschikte biotopen. Wij hebben geen reptielen waargenomen. Op basis van ons literatuuronderzoek en omdat geschikte biotopen ontbreken, verwachten wij ook niet dat deze hier voorkomen.

Vissen

In het projectgebied bevinden zich diverse sloten en watergangen. Maar de meeste zijn erg ondiep en staan mogelijk een deel van het jaar droog. Geschikte biotopen voor beschermde vissoorten zijn in het projectgebied niet aanwezig. Beschermde soorten worden daarom niet verwacht. Mogelijk komen er wel algemeen voorkomende soorten als tiendoornige stekelbaars en kleine modderkruiper voor.

Dagvlinders en libellen

Wij hebben geen beschermde dagvlinders of libellen waargenomen. Deze zijn ook niet te verwachten vanwege het ontbreken van specifieke biotopen voor beschermde soorten. Er zijn wel meldingen bekend van het niet beschermde bruin blauwtje en we hebben een citroenvlinder waargenomen. We verwachten ook dat meerdere niet beschermde vlindersoorten in het gebied voorkomen, gezien het grote aandeel aan kruidenrijk grasland.

Overige soortgroepen

Wij hebben geen exemplaren uit de overige beschermde soortgroepen (insecten, weekdieren) aangetroffen. Deze zijn ook niet te verwachten op basis van ons literatuuronderzoek en vanwege het ontbreken van geschikte biotopen.

4.5 Rust- en voortplantingsplaatsen

Nesten

Wij hebben geen jaarrond beschermde nesten of nestplaatsen van vogels of bepaalde zoogdieren aangetroffen. Maar de bomen vormen een prima nestgelegenheid voor enkele algemeen voorkomende vogelsoorten zoals houtduif en ekster. Met name van ekster hebben wij diverse nesten verspreid in het projectgebied aangetroffen. In het broedseizoen kunnen daarom bewoonde nesten in de bomen verwacht worden.

Holten

Wij hebben geen holten in bomen aangetroffen die kunnen dienen als broedgelegenheid voor holtebroedende vogels zoals specht, boomklever en kauw. Maar het kan haast niet anders dan dat dergelijke holten in verschillende oude wilgen aanwezig zijn. Wij hebben echter niet elke boom nauwkeurig beoordeeld op aanwezigheid van holten, dus de kans is aanwezig dat in enkele van de oudere bomen in het onderzoeksgebied wel dergelijke holten aanwezig zijn.

Holen

Wij hebben in het onderzoeksgebied geen holen van bijvoorbeeld vos of konijn aangetroffen. Maar mogelijk zijn wel konijnenholen aanwezig verscholen tussen de dichte braamstruwelen. We hebben namelijk wel graafsporen aangetroffen die vermoedelijk van konijnen zijn.

Vleermuizen

In holten, scheuren en achter losse schorsplaten van bijvoorbeeld sommige afgestorven wilgen kunnen verblijfplaatsen van boombewonende vleermuizen zoals ruige dwergvleermuis, rosse vleermuis, watervleermuis en gewone grootoorvleermuis aanwezig zijn. In de woningen in de omringende woonwijk De Laar kunnen verblijfplaatsen aanwezig zijn van gebouwbewonende vleermuissoorten zoals gewone dwergvleermuis, ruige dwergvleermuis en laatvlieger.

Voortplantingsbiotoop

De enige poel in het projectgebied (in het zuidelijk deel) was voorheen mogelijk een ideaal voortplantingsbiotoop voor verschillende amfibiesoorten. Doordat deze poel nu grotendeels is dichtgegroeid met riet, is deze functie verloren gegaan. Maar de overige ondiepe sloten in het projectgebied vormen mogelijk wel nog een geschikt voortplantingsbiotoop voor gewone pad en bruine kikker en mogelijk ook voor kleine watersalamander. In deze ondiepe sloten zijn namelijk naar verwachting geen grote vissen aanwezig die de eitjes of jonge dieren van deze soorten opeten.

4.6 Overige functies

Vliegroute voor vleermuizen

Het zuidelijk deel van het projectgebied vormt samen met de groenzone evenwijdig aan de spoorlijn een verbindende groene schakel tussen de stad en het zuidelijk gelegen buitengebied. Wij verwachten daarom dat vleermuizen mogelijk gebruikmaken van het projectgebied als onderdeel van een vliegroute.

Foerageergebied voor vleermuizen

De combinatie van bomen, lagere begroeiingen en water maken met name het zuidelijk deel van het projectgebied in potentie geschikt als foerageergebied voor vleermuizen. De bomen bieden beschutting, wat belangrijk is voor vleermuizen. Daarnaast blijft onder de kronen van bomen warmte hangen en dat trekt insecten aan. Deze insecten zijn de voedselbron voor vleermuizen.

4.7 Houtopstanden

In het projectgebied staan bomen en houtopstanden. De Algemene Plaatselijke Verordening voor Arnhem verstaat namelijk onder een houtopstand: één of meer bomen of boomvormers of andere houtachtige gewassen. Onder een boom wordt verstaan: een houtig, opgaand gewas zowel levend als afgestorven. Het projectgebied bevindt zich binnen de bebouwde kom van artikel 4.1 onder a Wet natuurbescherming (Wnb). Voor de inwerkingtreding van de Wnb was dit komgrens in het kader van de Boswet.

5 Meetlat biodiversiteit

Wij hebben zowel het noordelijk als het zuidelijk deel individueel beoordeeld conform de Meetlat biodiversiteit van IPC Groene Ruimte. De meetlat kent punten toe aan het gebied op basis van biodiversiteitsindicatoren. Deze indicatoren zijn opgedeeld in vier hoofdthema's:

- structuurvariatie;
- gradiënten en watergebonden indicatoren;
- indicatoren planten;
- indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden.

Het maximaal aantal te behalen punten is 280. U vindt de Meetlat biodiversiteit in bijlage 3. De uitkomsten per onderdeel staan in bijlage 4. Tabel 2 vat de uitkomsten samen. In paragraaf 5.1 t/m 5.4 lichten we de uitkomsten toe.

Tabel 2. Scores Meetlat biodiversiteit

Biodiversiteitsindicator	Maximaal aantal punten	Score zuidelijk deel	Score noordelijk deel
Indicatoren bosgemeenschap en structuurvariatie	76	67	39
Gradiënten en watergebonden indicatoren	70	38	35
Indicatoren planten (kruiden, bomen, struiken)	54	29	13
Indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden?	80	72	46
	280	206	133

5.1 Indicatoren bosgemeenschap en structuurvariatie

Bepalen bosgemeenschap en soorten die daarin thuishoren

De eerste bepalende stap die volgens de meetlat moet worden gezet, is het bepalen van welke bosgemeenschap op deze locatie thuishoort om vervolgens te bepalen welke bijpassende soorten daarvan daadwerkelijk in het projectgebied voorkomen. Op basis van geomorfologie, de bodemkaart en enkele door ons uitgevoerde grondboringen hebben wij bepaald dat het hier gaat om bosgemeenschap 20, het Abelen-Iepenbos (43Aa1c). Enkele kenmerkende soorten uit deze bosgemeenschap die wij ook daadwerkelijk hebben aangetroffen, zijn (bomen) gewone esdoorn, gladde iep, gewone es en zomereik, (struiken) eenstijlige meidoorn en kardinaalsmuts, (kruiden) kleefkruid, speenkruid, geel nagelkruid, vogelmelk, hondsdraf, kraailook en fluitenkruid. Foto 8 toont enkele van deze door ons aangetroffen soorten.

Bepalen structuurvariatie

De structuurvariatie wordt bepaald door de aanwezigheid van bomen, de hoogte hiervan, struiken en andere begroeiingen. Ook de aanwezigheid van staand en liggend hout is hierin belangrijk. Het zuidelijk deel scoort op basis van soorten en structuurvariatie een stuk hoger dan het noordelijk deel. In het noordelijk deel zijn nauwelijks bomen en struiken aanwezig (zie foto 9), terwijl in het zuidelijk deel juist veel bomen en struiken staan. Bovendien is daar sprake van veel staand en liggend dood hout (zie foto 10) en verschillende soorten korstmossen (zie foto 11).

Foto 8. Overzicht aangetroffen soorten behorend bij het Abelen-iepenbos



Foto 9. Minder structuurvariatie in het noordelijk deel.



Foto 10. Staand dood hout in het zuidelijk deel



Foto 11. Verschillende soorten korstmossen



5.2 Gradiënten en watergebonden indicatoren

Deze indicatoren gaan over de aanwezigheid van water, oevers, hoogteverschillen en waterkwaliteit en daarmee samenhangend begroeiingen van water- en oeverplanten. Het noordelijk en zuidelijk deel scoren op dit onderdeel ongeveer gelijk, maar niet erg hoog. Dit komt vooral omdat goed ontwikkelde moerasvegetaties of oevervegetaties ontbreken. Opgemerkt moet wel worden dat de opname plaatsvond in februari, waardoor veel waterplanten nog niet goed zichtbaar zijn. We hebben de aanwezigheid zo goed mogelijk ingeschat. De waterhelderheid is matig (zie foto 12). Mogelijk neemt de waterhelderheid nog toe naarmate de watertemperatuur stijgt. Belangrijke gradiënten zijn het spoortalud, sloottaluds (zie foto 13) en andere hoogteverschillen in de bosvakken in het zuidelijk deel.

Foto 12. Sloten met een matige waterhelderheid



Foto 13. Gradienten in het zuidelijk deel: sloottaluds en spoortalud



5.3 Indicatoren planten (kruiden, bomen, struiken)

Ook op dit onderdeel scoort het zuidelijk deel hoger dan het noordelijk deel. In het zuidelijk deel staan veel meer plantensoorten, waaronder voorjaarsbloeiers, hedera (klimop) en bloeiende en vruchtdragende struiken (zie foto 14 en 15).

Foto 14. Struikgewas met o.a. hazelaar, bottelrozen, kardinaalsmuts en meidoorn



Foto 15. Diverse soorten braamstruiken bieden nectar tijdens de bloei en bramen als vruchten



5.4 Indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden

Wat betreft schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden scoort het zuidelijk deel bijna het maximaal aantal te behalen punten. Er is veel dekking van braamstruweel (zie foto 16), andere lage struiken en ruigtes en liggend dood hout (zie ook foto 16). Er ligt blad op de grond in een groot deel van het gebied en er staan diverse wintergroene struiken (zie foto 17) en klimplanten.

Foto 16. Liggend dood hout



Foto 17. Wintergroene struiken



6 Module e-Tree

e-Tree is ontwikkeld door de specialisten van Cobra Groeninzicht en bestaat uit twee modules: e-Tree Bomen en e-Tree Ondergrond. De module e-Tree Bomen geeft invulling aan de behoefte om inzicht te hebben in de ecologische waarde van bomen. Door dit inzicht wordt het eenvoudiger om onderbouwde keuzes te maken ter vergroting van de biodiversiteit door aanpassingen in beheer, soortkeuze en inrichting en door aanpassingen in de directe omgeving van elke boom. De module e-Tree Ondergrond geeft inzicht in de ecologische waarde van een gebied voor alle soortgroepen (planten en dieren) in Nederland. Hieronder lichten wij dit toe.

De ecologische waarde van gebieden

De module e-Tree Ondergrond gaat uit van de potentiële waarde die onderdelen van de buitenruimte hebben voor alle planten en diersoortengroepen. De ecologische waarde van bomen draagt hieraan in belangrijke mate bij. De basis voor het bepalen van de overige waarde vormt het BGT-mapping-systeem. Elk type beheerelement is van meer of mindere waarde voor bepaalde soortgroepen. Zo zullen ruigtes van weinig of geen waarde zijn voor vissoorten, maar wel belangrijk zijn voor bepaalde groepen insecten. Zo zijn bomen van belang voor vleermuizen, maar is verharding geen belangrijk onderdeel van het leefgebied van vleermuizen.

Uitkomsten e-Tree Ondergrond

De maximaal te behalen score voor e-Tree Ondergrond is voor dit projectgebied **41**. Het projectgebied scoort **17,45.** Op de kaart in bijlage 5 staan de uitkomsten op een thematische kaart. Alle BGT-beheerelementen hebben wij samengevoegd wanneer deze gelijkwaardig scoren.

De ecologische waarde van bomen

De module e-Tree Bomen berekent de potentiële ecologische waarde van bomen op basis van boomeigenschappen en omgevingsfactoren. Zo hebben bomen die onder andere nectar leveren, vruchten dragen, waardplant zijn en in de buurt staan van andere gradiënten, in potentie een hogere ecologische waarde dan andere bomen. Ook neemt de waarde toe naarmate er meer variatie is in hoogte en in soorten en neemt de waarde nog verder toe als bomen deel uitmaken van groene structuren, zeker in combinatie met bijvoorbeeld oppervlaktewater. Hoe hoger de biodiversiteit in de omgeving en hoe meer de boom zelf bijdraagt aan biodiversiteit (denk aan dood hout in de kroon, holten, schuilplaatsen), hoe groter de ecologische waarde.

Uitkomsten e-Tree Bomen

De maximaal te behalen score voor e-Tree Bomen is **40**. De score per boom is aangegeven in bijlage 4 en varieert tussen **9** en **22**. Op de kaart in bijlage 7 staan de uitkomsten op een thematische kaart.

Berekening

e-Tree ondergrond

Om de potentiële ecologische waarde van het projectgebied te berekenen, maken we gebruik van de waarde die een beheerelement kan hebben voor een bepaalde soortgroep. We onderscheiden in totaal zeventig beheerelementen uit de BGT-mapping-systematiek en in totaal twintig soortgroepen. In de rekenmodule is per beheereenheid de potentiële waarde voor elke soortgroep uitgedrukt in punten (zie tabel 3). Dat resulteert in een

optelsom van alle behaalde punten per BGT-beheerelement. Ofwel de maximale ecologische waarde. Vervolgens wordt de score omgerekend naar het totale oppervlak wat dat beheerelement procentueel uitmaakt van het projectgebied. Dit resulteert in een score per projectgebied. Daarmee ontstaat inzicht in welke beheerelementen het meeste bijdragen aan de potentiële ecologische waarde. Hetzij door de feitelijke waarde, hetzij door de mate waarin dat beheerelement voorkomt in het projectgebied.

Tabel 3. Legenda puntentoekenning

Score	Toelichting
0	Geen noemenswaardige potentiële waarde voor soortgroep
1	Geringe potentiële waarde voor soortgroep: verbinding, verplaatsing, beschutting
2	Grote potentiële waarde voor soortgroep: foerageergebied, verblijfplaats, voortplantingsgebied

e-Tree bomen

In tabel 4 staan de gebruikte boomeigenschappen en omgevingsfactoren. De beoordeling is steeds gebiedsgewijs. Per onderdeel is een aantal punten te scoren.

Tabel 4. Parameters berekening e-Tree

Boomspecifieke eigenschappen	**Score**	
Staan er verschillende soorten bomen?	1 soort	0 punten
Hoe meer soorten, hoe groter de ecologische variatie en hoe groter de individuele ecologische bijdrage.	1-3 soorten	1 punt
	3-5 soorten	2 punten
	> 5 soorten	3 punten
Staan er drachtbomen?	geen	0 punten
Hoe meer drachtbomen, hoe groter de waarde voor alle nectarverzamelende insecten zoals bijen en hommels.	< 10%	1 punt
	10-20%	2 punten
	> 20%	3 punten
Staan er voedselbomen?	geen	0 punten
Hieronder verstaan we bomen die vruchten geven die door dieren gegeten worden.	< 10%	1 punt
	10-20%	2 punten
	> 20%	3 punten
Hoe groot is de insectenrijkdom op de boomsoort?	< 20	0 punten
	20-100	1 punt
	100-300	2 punten
	> 300	3 punten
Zijn in de boom potentiële verblijfplaatsen voor vogels, vleermuizen en kleine zoogdieren aanwezig?	geen	0 punten
Bomen met holten, spechtengaten, scheuren e.d. bieden mogelijke schuil-, overwinterings-, paar-, of andersoortige verblijfplaatsen.	wel	3 punten
Is er dood hout aanwezig (takken, stamdelen, wonden)?	ja	3 punten
	nee	0 punten
Gebiedseigenschappen		
Staan er bomen?	<25%	0 punten
Hoe meer bomen in een gebied, hoe groter de ecologische samenhang.	25-50%	1 punt
	50-75%	2 punten
	> 75%	3 punten
Hoeveel % van het kronendak bedekt de bodem?	<10%	0 punten
Een meer gesloten kronendak biedt stabiliteit en evenwicht. Maar hoe dichter, hoe minder licht op de bodem.	10-25%	1 punt
	25-75%	2 punten
	> 75%	1 punt
Wat is de hoogte van de boom?	<3 m	0 punten
Hoe hoger de bomen, hoe meer rust zij bieden voor kwetsbare vogels.	3-8 m	1 punt
	8-18 m	2 punten
	> 18 m	3 punten
Vormt de boom onderdeel van een structuur die verbindt?	nee	0 punten
Bomen die onderdeel zijn van een structuur bieden meer kansen voor dieren om zich te verspreiden. Of om voedselbomen te vinden.	nauwelijks	1 punt
	vermoedelijk	2 punten
	duidelijk	3 punten
Verbindt de structuur de boom met park, bos of ander ecologisch hoogwaardig gebied?	nee	0 punten
Als de structuur ook nog verbindt met gebieden met hoge ecologische waarde, dan neemt het belang toe.	nauwelijks	1 punt
	vermoedelijk	2 punten
	duidelijk	3 punten
Zijn er gebouwen in de buurt (< 25 m) van de boom aanwezig?	ja	2 punten
Bomen nabij gebouwen kunnen een belangrijke rol spelen voor de geschiktheid van het gebouw als verblijfplaats voor vleermuizen.	nee	0 punten
Wat is de standplaats van de boom?	Verharding	0 punten
Bomen in of direct grenzend aan beplanting hebben in potentie een hogere ecologische waarde dan bomen in verharding.	Gras	1 punt
	Heesters	2 punten
	Bosplantsoen	3 punten
Is er open water in de buurt?	Geen water	0 punten
Water heeft een grote invloed op de biodiversiteit. Met water in de buurt worden bomen interessanter voor vleermuizen, vogels en insecten.	> 100 m afstand	1 punt
	50-100 m afstand	2 punten
	< 50 m afstand	3 punten

7 Baten van bomen: i-Tree ECO NL

7.1 Beoordeling bomen en bosvakken

Wij hebben de baten bepaald van de bomen in het plangebied. Hierbij maken we onderscheid tussen individueel ingemeten bomen en niet individueel ingemeten bomen in bosvakken.

Individuele bomen

We hebben middels een bomeninventarisatie alle individueel ingemeten bomen en door gemeente Arnhem aangeleverde bomen beoordeeld. We hebben enkele basisgegevens opgenomen die nodig zijn voor het berekenen van de baten van bomen:

- boomsoort
- boomhoogte
- conditie
- stamdiameter
- kroondiameter

Een deel van deze gegevens hebben wij opgehaald uit onze BomenMonitor en gevalideerd in het veld. Onder andere deze boomgegevens zijn opgenomen in de inventarisatielijst in bijlage 6. In bijlage 8 staat een overzichtstekening waarop de individueel beoordeelde bomen zijn genummerd.

Bosvakken

Van de bomen in bosvakken zijn geen gegevens per boom bekend. We hebben voor deze bomen de baten berekend aan de hand van de totale kroonoppervlakte en hoogte. Ook deze gegevens zijn afkomstig uit onze BomenMonitor. We zijn hierbij uitgegaan van een gemiddelde boomsoort en een gezonde boom.

7.2 De i-Tree-berekening

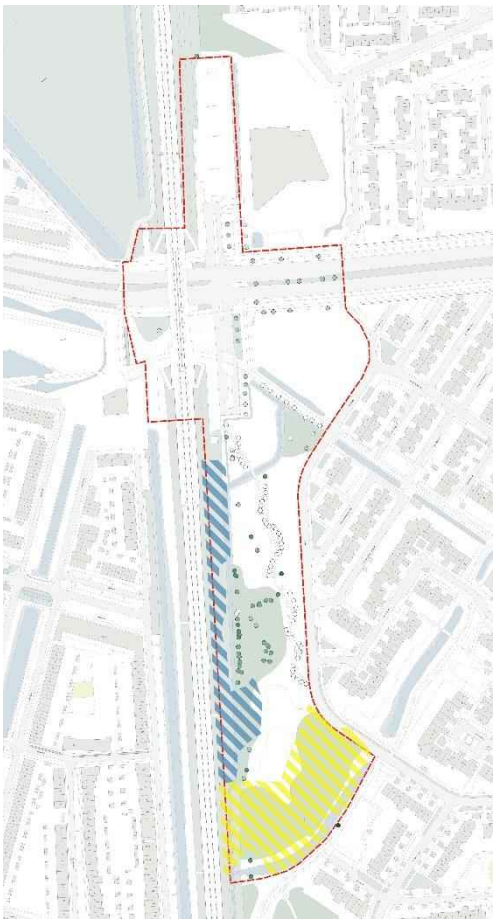
In tabel 5 staan de baten van de individuele bomen en de bomen in bosvakken. Te zien is dat de bomen samen meer dan 577 m³ water per jaar afvangen, jaarlijks bijna 6.800 kg aan CO_2 uit de lucht afvangen en ze ieder jaar meer dan 90 kg aan luchtverontreinigende stoffen uit de lucht filteren. In bijlage 6 zijn de baten per individuele boom terug te vinden.

Tabel 5. De baten van bomen berekend door i-Tree ECO NL

Baten	Bomen		Bosvakken		Totaal	
	vastgelegd		*vastgelegd*		*vastgelegd*	
CO_2-opslag	144.341 kg	€ 51.097	259.848 kg	€ 91.986	404.189 kg	€ 143.083
	per jaar		*per jaar*		*per jaar*	
Waterafvang	101 m³	€ 146	476 m³	€ 590	577 m³	€ 736
CO_2-vastlegging	2.710 kg	€ 959	4.073 kg	€ 1.442	6.783 kg	€ 2.401
Totaal luchtverontreiniging	38,5 kg	€ 948	52,6 kg	€ 1.294	91,1 kg	€ 2.242
Totaal baten/jaar		**€ 2.053**		**€ 3.326**		**€ 5.379**

Toelichting verschil

In tabel 5 is te zien dat de baten van de bomen in bosvakken hoger zijn dan de individuele bomen: bijna een derde. De kroonoppervlakte van de individuele bomen is 7.080 m^2 tegen 9.670 m^2 van de bosvakken. Veel van de bomen in de bosvakken zijn hoge, grote bomen, wat een groot kroonoppervlakte oplevert met hoge baten. Het is wel belangrijk te weten dat er geen gegevens per boom bekend zijn en er voor de berekening is uitgegaan van een gemiddelde soort en goede conditie. De baten zijn daardoor waarschijnlijk net wat hoger dan wanneer ze per boom worden bepaald. Op afbeelding 6 is de verdeling weergegeven. In het geel gearceerde bosplantsoen staan de belangrijkste bomen die een hoge bijdrage aan baten leveren. In het blauw gearceerde deel staan lagere bomen, waarbij zo'n 70% van de kroonoppervlakte onder de 18 m is, terwijl in het gele gedeelte 90% van de kronen hoger is dan 18 m.



Afbeelding 13. De bosvakken waarvan de baten met kengetallen zijn bepaald zijn gearceerd.

8 Conclusies en adviezen

8.1 Beschermde planten en dieren

8.1.1 Analyse

Relatie met Natura 2000-gebieden en GNN/GO

Veluwe

We verwachten niet dat het projectgebied een relatie heeft met het Natura 2000-gebied 'Veluwe'. De Veluwe herbergt voornamelijk droge bossen, droge en natte heide, vennen en stuifzanden en deze zijn in het projectgebied niet aanwezig. Bovendien ligt het Natura 2000-gebied 'Veluwe' op circa 3 km vanaf het projectgebied.

Rijntakken

We verwachten niet dat het projectgebied een relatie heeft met het Natura 2000-gebied 'Rijntakken', deelgebied 'Uiterwaarden Neder-Rijn en Gelderse Poort'. Hoewel de bosgemeenschap die wij in het projectgebied aantroffen voorkomt in het Natura 2000-gebied Rijntakken, is de afstand tot het natura 2000-gebied met minimaal 4 km groot.

GNN/GO

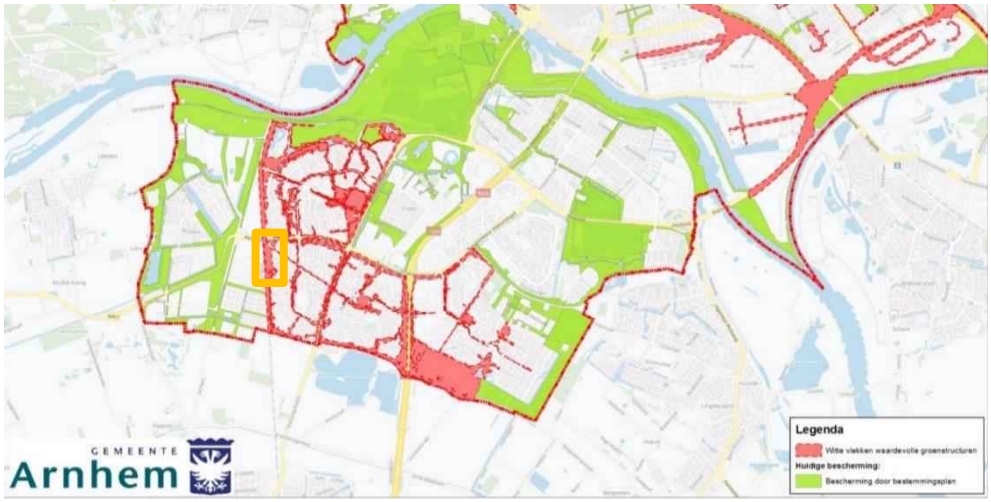
Het projectgebied ligt op ruime afstand van gebieden die onderdeel zijn van het GNN en GO. De ontwikkelingen binnen het projectgebied vallen daarmee niet binnen de regels van het GNN en GO.

Relatie met overig groen en de landschappelijke context

Wij hebben de relatie van het projectgebied met overig groen niet specifiek onderzocht. Maar de landschappelijke onderlegger van het gebied is het polderlandschap. Hier liggen in hoofdzaak oost-west-gerichte structuren, verwijzend naar vroegere rivierlopen, oeverwallen en dijklinten. De Metamorfosenallee en de Kroonse Wal zijn voorbeelden van cultuurhistorische structuren.

In het ontwerp Facetbestemmingsplan Groen en Bomen (landelijk bekend onder het plan-identificatienummer NL.IMRO.0202.903-0201) is omschreven dat het projectgebied onderdeel is van de zogenaamde 'witte vlekken waardevolle groenstructuren Arnhem'. Daaruit blijkt dat het projectgebied onderdeel is van een groter netwerk aan gebieden die in potentie geschikt zijn om onderdeel te zijn van de groenstructuur in Arnhem. Maar de exacte huidige status is ons niet bekend. Uit afbeelding 7 valt wel op te maken dat het projectgebied in feite geen geïsoleerde ligging kent. Daarmee neemt de potentie voor biodiversiteit toe.

Afbeelding 14. Aanduiding witte vlekken waardevolle groenstructuren Arnhem



Betekenis voor beschermde planten en diersoorten

Vogels

De betekenis voor diverse soorten vogels in het projectgebied is relatief groot. Dat blijkt uit diverse meldingen in de NDFF van ook minder algemene vogelsoorten in het projectgebied. Maar ook uit de aanwezigheid van talrijke biotopen voor vogels, waaronder bomen (voor beschutting, rusten, nestelen), struiken, ruigten en oevers (om te foerageren en te nestelen) en water (om er te drinken en te foerageren). In de inventarisatielijst in bijlage 6 staat bij welke bomen wij nesten hebben aangetroffen. Alle vogels zijn streng beschermd onder de Wet natuurbescherming.

Vaatplanten

De betekenis van het projectgebied voor vaatplanten is ook relatief groot. Hoewel er nauwelijks beschermde plantensoorten zijn waargenomen, is er een grote variatie in overige soorten. Dat komt vooral door een grote variatie in biotopen, waaronder bijvoorbeeld bos, bosranden, oevers, water, voedselrijke kleiige delen, voedselarme schrale zanderige delen en allerlei overgangen hiertussen. De aan de lokale bosgemeenschap gebonden soorten komen hier vaak voor, hetgeen een redelijke mate van natuurlijkheid betekent. Alleen de in het gebied waargenomen zandwolfsmelk is in de Wet natuurbescherming opgenomen op de lijst met nationaal beschermde soorten.

Terrestrische zoogdieren

Het projectgebied is voor terrestrische zoogdieren van geringe betekenis. Er komen slechts enkele soorten voor. Dat heeft vooral te maken met het feit dat het gehele projectgebied intensief wordt gebruikt door mensen die er wandelen, sporten en hun hond uitlaten. En spelende kinderen die tot in het midden van de bosjes aanwezig zijn. Met uitzondering van mol (die ook in het gebied voorkomt) zijn alle waargenomen soorten in de Wet natuurbescherming opgenomen op de lijst met nationaal beschermde soorten.

Vleermuizen

Ook voor vleermuizen is de betekenis van het projectgebied naar verwachting groot. Hoewel er geen meldingen bekend zijn van vleermuizen in het projectgebied, zijn alle omstandigheden aanwezig om het projectgebied in potentie erg waardevol te laten zijn voor diverse soorten vleermuizen. Het projectgebied zelf biedt naar verwachting verblijfplaatsen voor boombewonende vleermuizen en de bebouwde omgeving juist weer voor gebouwbewonende vleermuizen. In de inventarisatielijst in bijlage 6 staat per boom waar dergelijke potentiële verblijfplaatsen aanwezig zijn. Let op: mogelijk zijn ook in andere bomen nog holten aanwezig. De combinatie van bomen, struiken, water en kruidenrijk gras en de aanwezige structuurvariatie met ook relatief donkere stukken biedt goede omstandigheden voor vleermuizen om er te foerageren. Alle soorten vleermuizen zijn in de Wet natuurbescherming opgenomen op de lijst met Europees beschermde soorten.

Amfibieën
Voor met name enkele algemeen voorkomende amfibieën is het projectgebied naar verwachting van hoge waarde. Er is volop ondiep oppervlakte water aanwezig en er zijn goede foerageermogelijkheden en plekken om te overwinteren (onder dood hout, bladerhopen, ruigten). De rugstreeppad is opgenomen op de lijst met Europees beschermde soorten. De overige amfibiesoorten die in dit projectgebied zijn waargenomen, staan op de lijst met nationaal beschermde soorten.

Insecten
Naar verwachting is het projectgebied ook van grote waarde voor insecten. Er is erg veel structuurvariatie en in het seizoen zijn er veel verschillende soorten kruiden, planten en bloemen die voorzien in de voedselbehoefte. Ook zijn er vanwege de aanwezigheid van ruigten, dood blad en dood hout volop overwinteringsmogelijkheden. Geen van de in het gebied waargenomen insectensoorten staat op een lijst van beschermde soorten onder de Wet natuurbescherming.

Overige soortengroepen
Voor beschermde soorten uit overige soortengroepen (vissen, reptielen, weekdieren) heeft het projectgebied geen waarde. Geschikte biotopen voor deze soortgroepen ontbreken.

8.1.2 Waarde voor beschermde soorten

In het projectgebied komen verschillende beschermde soorten voor of wordt verwacht dat ze er voorkomen. Met name voor vogels biedt het gebied een waardevol leefgebied in een verder verstedelijkt gebied. Met name het zuidelijk deel van het projectgebied herbergt verreweg de meeste biotopen waarin beschermde soorten, maar ook andere soorten, zich op kunnen houden. Er is een behoorlijke afwisseling van onder andere bos, bomen, kruidenrijk gras, dood hout, gradiënten en water met oevers. De kaart in bijlage 9 laat de meest kansrijke delen zien op basis van waarnemingen uit de NDFF en aanwezige biotopen.

8.1.3 Advies

Natura 2000-gebieden, GNN en GO
Wij adviseren in het kader van Natura 2000-gebieden inzichtelijk te maken wat de ontwikkeling betekent in het kader van stikstofdepositie. Op basis van de Vogelrichtlijn en Habitatrichtlijn is het namelijk voor projecten en andere handelingen verplicht om aan te tonen dat er geen significante effecten zijn door stikstofdepositie. De algemene richtlijn is als volgt:

Voor ieder project of iedere handeling moet met de rekentool Aerius een berekening gemaakt worden. Dit om aan te tonen of er wel of geen meldings- of vergunningsplichtige stikstofdepositie is op omliggende Natura 2000-gebieden met stikstofgevoelige habitats. Het hangt van een aantal factoren af of er sprake kan zijn van overschrijding van de drempelwaarde. Vaak gaat het om een combinatie van de kwetsbaarheid van een gebied, de terreinomstandigheden, de ligging van het project en de overheersende windrichting.

Behouden cultuurhistorische structuren
De Metamorfosenallee en de Kroonse Wal zijn cultuurhistorische structuren die herkenbaar moeten blijven en moeten worden versterkt. Laat dit grote herkenbare eenheden zijn die met zichtassen bijdragen aan de oriëntatie en geleding van het stedelijk gebied. In de basis is dit te bereiken met het voortzetten van de structurerende bomenlanen.

Versterken groen-blauwe casco
Een andere kans die moet worden benut is het versterken van het groen-blauwe casco dat aan de zijde van het spoor loopt en afbuigt richting de Kroonse Wal. De spoorzone is in de vastgestelde groenvisie aangemerkt als zone voor ecologische doeleinden en heeft een natuurlijke invulling van bloemrijke bermen en bosschages.

Ontzien bewoonde vogelnesten
Als duidelijk is waar bomen en groen eventueel verwijderd gaan worden voor de beoogde planontwikkeling, adviseren wij de te verwijderen bomen en struiken te verwijderen in de periode tussen 1 december en 1 maart. De kans dat dan bewoonde nesten aanwezig zijn, is erg klein. Ook buiten deze periode mag geveld worden, mits uit een aanvullende controle is gebleken dat er geen bewoonde nesten aanwezig zijn. Daarnaast adviseren wij vanaf eind februari ruigten en ruige oeverranden (ook bij de poel), indien deze binnen het te ontwikkelen gebied vallen, regelmatig te maaien. Dit om te voorkomen dat bijvoorbeeld watervogels er gebruik van maken om er te broeden.

Inspectie te vellen bomen
Wij adviseren eventueel te verwijderen bomen voorafgaand aan het verwijderen te laten controleren op de aanwezigheid van boomholten. Deze moeten, indien aanwezig, door een vleermuisdeskundige beoordeeld worden op de aanwezigheid van vleermuizen of gebruik door vleermuizen.

Nader onderzoek vleermuizen
Wij adviseren een vleermuisonderzoek uit te laten voeren voordat de definitieve planvorming wordt vormgegeven. De voorgenomen planvorming kan namelijk tot gevolg hebben dat bomen met verblijfplaatsen voor vleermuizen worden verwijderd en dat vliegroutes en foerageerlocaties worden verstoord of aangetast. Vleermuizen, hun verblijfplaatsen en alle elementen die samen een vliegroute en/of foerageergebied vormgeven zijn streng beschermd.

Protocol
Het nader onderzoek moet uitgevoerd worden conform het Vleermuisprotocol versie 2021. Dit protocol is goedgekeurd door het ministerie van LNV en beschrijft de wijze van zorgvuldig onderzoek als het gaat om vleermuizen. Wanneer u dat wenst, kunnen wij dit onderzoek voor u verzorgen.

Nader onderzoek beschermde zandwolfsmelk
Het is niet duidelijk waar zich de groeiplaats van de beschermde zandwolfsmelk bevindt. Vermoedelijk is dit in het spoortalud. Ook in het kruidenrijke grasland nabij de Tilburgweg zijn schrale zanderige delen waar deze soort zich thuis voelt. Wij adviseren daarom de groeiplaatsen tijdig in beeld te brengen, zodat hiermee met de planvorming rekening kan worden gehouden.

In kaart brengen konijnenholen
Wij adviseren het te bebouwen gedeelte van het projectgebied te controleren op de aanwezigheid van konijnenholen. Worden deze aangetroffen, dan moeten ze in kaart worden gebracht en gemarkeerd. Wij adviseren in het kader van zorgvuldig handelen geen kap- en grondwerkzaamheden uit te voeren nabij konijnenholen in de periode tussen 1 januari en 30 juni. In deze periode heeft het konijn jongen die niet in staat zijn te vluchten.

8.2 Meetlat biodiversiteit

8.2.1 Analyse

Op alle indicatoren scoort het zuidelijk deel hoger dan het noordelijk deel (zie ook tabel 2). Alleen op het onderdeel 'Gradiënten en watergebonden indicatoren' wordt een bijna gelijk aantal punten gescoord. Dat betekent ook dat er winst te behalen is op de indicatoren waarop laag is gescoord. In tabel 6 hebben wij per deelgebied met oranje de indicatoren aangeven waarop laag werd gescoord. Hieronder verstaan wij dat er minder dan de helft van het totaal aantal te behalen punten op dat onderdeel zijn behaald.

Tabel 6. Indicatoren met een lage score

Indicator	Zuidelijk deel	Noordelijk deel
Staan er dode/aangetaste bomen?		
Ligt er dood hout?		
Gelaagdheid: staan er bomen hoger dan 20 m?		
Gelaagdheid: staan er bomen/hoge struiken tussen de 5 en 10 m hoog?		
Gelaagdheid: staan er ruigtekruiden/struiken van 2 tot 5 m hoog?		
Gelaagdheid: staan er kruiden/struiken lager dan 2 m?		
Gelaagdheid: staan er verschillende mossoorten?		
Gelaagdheid: is er plaatselijk onbegroeid terrein?		
Zijn er gradiënten aanwezig?		
Staan er waterplanten in het open water?		
Zijn er moerasbegroeiingen die niet gemaaid worden?		
Zijn er oeverbegroeiingen die niet gemaaid worden?		
Groeien er voorjaarsbloeiers?		
Groeien er boomsoorten die een hoge soortrijkdom aan fauna hebben?		
Groeien er struiksoorten die een hoge soortrijkdom aan fauna hebben?		
Groeien er zomer-/nazomerbloeiers?		
Staat er hedera als late bloeier?		
Staan er soorten die meer dan drie maanden bloeien?		
Groeien er klimplanten?		
Liggen er takkenrillen/-hopen?		
Zijn er andere (boven niet genoemde) schuilplaatsen?		
Zijn er schuilplekken op open plaatsen?		

8.2.2 Verschillen in kansen voor biodiversiteit

Na het invullen van de Meetlat biodiversiteit is gebleken dat het zuidelijk deel van het projectgebied beduidend hoger scoort dan het noordelijk deel. Het grootste verschil zit hem met name in de aanwezigheid van soorten die bij de verwachte bosgemeenschap horen. Deze typische soorten komen in het zuidelijk deel veelvuldig voor, maar in het noordelijk deel nauwelijks. Daarmee hangt ook samen dat de meest natuurlijke vegetaties zich in het zuidelijk deel bevinden. Bovendien is in het zuidelijk deel de meeste structuurvariatie doordat er zowel hoge als lagere bomen, struiken, braamstruweel, ruigten en water met oevers voorkomen. De hoogste kansen voor biodiversiteit zijn daarmee te vinden in het zuidelijk deel. Toch scoort het noordelijk deel ook niet bijzonder laag. Er zijn de nodige gradiënten en er is kruidenrijk gras. Er staan ook bomen en er is water met oevers. Op de kaart in bijlage 10 staat in welke delen van het projectgebied de meeste indicatoren in samenhang voorkomen. Ofwel: welke gebiedsdelen het meest lijken bij te dragen aan de biodiversiteit.

8.2.3 Advies

Wij adviseren aan de hand van de uitkomsten in tabel 6 een advies op te laten stellen ter vergroting van de biodiversiteit in het gebied. Het advies moet worden opgesteld in samenwerking met een ecoloog en worden vormgegeven nadat keuzes zijn gemaakt in welk deel van het projectgebied de bouwopgave komt. Aan de hand van tabel 6 is goed te herleiden op welke onderdelen extra punten kunnen worden gescoord.

8.3 Meting biodiversiteit: e-Tree

8.3.1 Analyse

Uitkomsten e-Tree Ondergrond

De maximaal te behalen score voor e-Tree Ondergrond is voor dit projectgebied **41**. Het projectgebied scoort **17,45.** Het grootste aandeel in deze score vormt de aanwezigheid van kruidenrijk gras (begroeid terreindeel: groenvoorziening gras en kruidachtigen). Niet alleen biedt dit voor veel soorten groeigebied, schuilgelegenheid of jachtgebied, maar kruidenrijk gras komt qua oppervlakte veel voor in het projectgebied. Ook een groot aandeel vormt de aanwezigheid van loofbos (begroeid terreindeel: loofbos). Dit type scoort hoog op ecologische potentie. Maar omdat het aandeel kleiner is dan het aandeel kruidenrijk gras, is de score op dit onderdeel lager. Alle BGT-beheerelementen hebben wij samengevoegd wanneer deze gelijkwaardig scoren.

Uitkomsten e-Tree Bomen

De maximaal te behalen score voor e-Tree Bomen is **40**. De score per boom varieert tussen **9** en **22**. De hoogste score is behaald door enkele grote, afgestorven wilgen waarin zich potentiële verblijfplaatsen voor vleermuizen bevinden. Ze scoren hoog omdat het onder andere grote bomen betreft, ze zich in gevarieerd gebied bevinden nabij water, ze onderdeel uitmaken van een structuur en er veel dood hout aanwezig is. Ook de grote levende wilgen scoren om de meeste van bovenstaande redenen hoog. De veel kleinere knotwilgen scoren relatief het laagste.

Uitzonderingen

Een rij met meerstammige wilgenopslag evenwijdig aan het spoortalud is niet meegenomen in de berekening, omdat deze niet als ingemeten boom zijn aangeleverd. Ook het bosvak in de zuidelijke punt van het projectgebied is niet meegenomen in de berekening, om dezelfde reden. Wij verwachten dat de bomen in beide gebiedsdelen scoren tussen **16** en **19**.

8.3.2 Advies

De ecologische waarde van alle bomen in het projectgebied kan worden vergroot (de potentie voor biodiversiteit benut) door:

- het aanplanten van meer bomen zodat het percentage kroonbedekking in het gebied groeit. Dit wordt deels ook bereikt door het verder ontwikkelen van bomen die nog niet hun maximale kroonvolume hebben bereikt. Bijvoorbeeld de eiken langs de Metamorfosenallee en de populieren nabij de parkeerplaatsen aan de noord- en zuidzijde van de Metamorfosenallee.
- het aanplanten van andere soorten dan schietwilg (*Salix alba*). Bij voorkeur soorten die horen bij de bosgemeenschap 20, het Abelen-Iepenbos (43Aa1c);
- het aanplanten van meer boomsoorten die vruchten dragen (voedselbomen) en/of boomsoorten die nectar bieden voor insecten (drachtbomen).

8.4 Ecosysteemdiensten: i-Tree

8.4.1 Analyse

De baten van de bomen in de bosvakken zijn een stuk hoger dan die van de individuele bomen. Met name bij de CO_2-opslag scoren de bosvakken relatief hoog. Dit komt omdat veel bomen een aanzienlijke hoogte hebben bereikt. Dat uit zich ook in de jaarlijkse baten; grote bomen hebben immers een groter bladoppervlakte.

Op de kaart in bijlage 11 zijn de baten van individuele bomen verbeeld in gekleurde stippen. De kleine knotwilgen in het projectgebied leveren de minste baten op. De bomen zijn klein, en kennen vanwege hun knotbeheer ook geen toename in baten. De meest donkergroene stippen zijn grote wilgen en enkele populieren. Deze bomen hebben samen met de grote bomen in de bosvakken de grootste bijdrage aan baten van alle bomen in het projectgebied.

In de omgeving van de Metamorfosenallee staan diverse populieren en zomereiken. Aan de lichtgroene kleur valt af te leiden dat de baten van deze bomen nog gering zijn. Maar deze bomen hebben nog niet hun volwassen omvang bereikt. De baten bij deze bomen zullen daarom alleen maar toenemen, zolang de bomen de beschikking houden over een goede groeiplaats.

8.4.2 Advies

Om meer baten te bewerkstelligen, moet de kroonoppervlakte toenemen. Daarvoor zijn twee mogelijkheden:

Aanplant van meer bomen
Meer bomen geven in potentie meer kroonoppervlakte. Maar dit is alleen het geval als de bomen ook gezond zijn, blijven en groot kunnen worden. Ze hebben daarom goede groeiplaatsen nodig. Of en waar extra aanplant mogelijk is, moet nader worden bepaald.

Behoud van bomen
Huidige bomen gezond groter laten worden is effectiever voor de verhoging van de baten dan aanplant van nieuwe bomen. Ook hierbij is dan de voorwaarde dat de groeiplaats hiervoor geschikt is. In de meeste gevallen is dat nu het geval. De meeste bomen staan in ruime groeiplaatsen in open grond of gras. De baten zullen dan alleen maar toenemen. Misschien vanzelfsprekend, maar voorwaarde is dat deze ruime groeiplaatsen behouden blijven. Ontwikkelingen leiden nogal eens tot het beperken van de groeiplaatsen. Of tot kwaliteitsafname van de groeiplaatsen, bijvoorbeeld door verdichting of veranderingen in het grondwaterpeil. Daardoor behalen bomen hun uiteindelijke grootte niet, langzaam of neemt het kroonvolume zelfs af. Daarmee nemen ook de baten van de bomen af. Bovendien nemen zo ook de kosten voor beheer en vervangen toe.

8.5 Voorkeurlocatie nieuwbouw

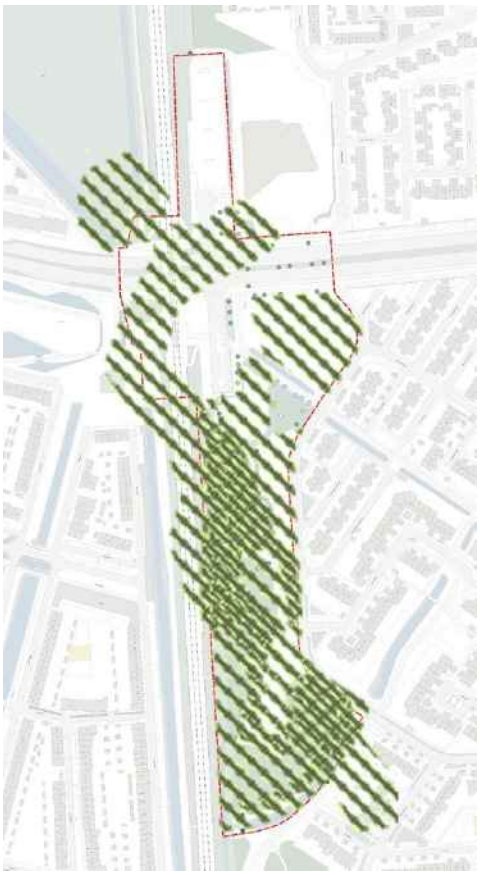
In de inleiding van dit rapport beschreven wij het doel van dit onderzoek:

'Het doel van ons onderzoek is om de ecologische kwaliteit van het parkgebied in kaart te brengen. Met de uitkomsten van deze kwaliteitsbeschrijving bepalen wij welke ecologische kwaliteiten in het park aanwezig zijn en welk deel, ter grootte van twee hectare, van het park daarvoor het meest waardevol is.'

Uitkomsten

In paragraaf 8.1 t/m 8.4 hebben wij de ecologische kwaliteiten van het projectgebied vanuit verschillende invalshoeken in beeld gebracht. Dit heeft geresulteerd in de thematische kaarten in bijlage 5, 7, 9, 10 en 11. Op elk van deze kaarten is te zien vanuit welke invalshoek zich waar in het projectgebied de meeste kwaliteiten en de hoogste bijdragen aan ecosysteemdiensten zijn te vinden. Wanneer we deze uitkomsten over elkaar leggen (zie afbeelding 8), ontstaat inzicht in waar in het projectgebied deze delen met de meeste kwaliteit elkaar overlappen. Op afbeelding 8 is aan de meest dichte arcering af te leiden dat het zuidelijk deel de meeste ecologische kwaliteiten herbergt.

Afbeelding 8. Zwaartepunt ecologische kwaliteit en ecosysteemdiensten



Advies

Wij adviseren het park ter grootte van minimaal twee hectare te realiseren waar de ecologische kwaliteit en de baten uit ecosysteemdiensten het hoogst zijn. En er in het ontwerp-proces voor te zorgen dat deze ecologische kwaliteit gehandhaafd blijft en door strategische aanpassingen verder wordt versterkt.

8.6 Kansen voor natuur en biodiversiteit

Niet alleen biedt het projectgebied in met name het zuidelijk deel al een aanzienlijke ecologische kwaliteit. Met onze analyses is inzichtelijk gemaakt met welke relatief eenvoudige stappen de ecologische kwaliteit en de biodiversiteit verder kunnen worden vergroot. Dat vergt nog wel het nodige ontwerpwerk. De ontwikkeling die voor dit gebied op het programma staat, vormt enerzijds een bedreiging voor deze ecologische kwaliteit. Maar anderzijds kan de ecologische kwaliteit in het te behouden deel wellicht zo worden vergroot, dat de ecologische kwaliteit per saldo behouden blijft of zelfs kan toenemen. Zowel de Meetlat biodiversiteit als de module e-Tree (Bomen en Ondergrond) kunnen gebruikt worden om deze ecologische kwaliteit te monitoren. Hieronder vatten wij puntsgewijs de kansen voor natuur en biodiversiteit, zoals deze in paragraaf 8.1 t/m 8.4 zijn opgesomd, nog even samen. De meeste van onderstaande adviezen zijn zowel tijdens als na het ontwikkelingsproces van toepassing.

Advies in het kader van de Wet natuurbescherming

- Sluit de planvorming kort met Provincie Gelderland en bepaal de te nemen vervolgstappen; een Aerius-berekening en mogelijke verdere toetsing om eventuele effecten op Natura 2000-gebieden te toetsen.
- Houd rekening met de regels uit de Wet natuurbescherming. Voer tijdig nader onderzoek uit naar diverse beschermde soorten als niet uitgesloten kan worden dat deze nadelig worden beïnvloed door de voorgenomen ontwikkeling.
- Laat een advies opstellen om aan de hand van de uitkomsten van zowel de Meetlat biodiversiteit, e-Tree Bomen en e-Tree Ondergrond de biodiversiteit in het projectgebied en daarbuiten te vergroten en/of te verstevigen. Schoon bijvoorbeeld de poel op zodat deze weer optimaal kan functioneren. Leg flauwere oevers aan en laat oeverplanten staan of maai deze gefaseerd. Zorg voor meer schuilplekken.
- Borg dat bestaande groeiplaatsen van bomen niet worden aangetast of verkleind. Borg dat de groeiplaatsen ruim genoeg zijn en blijven om bomen te laten ontwikkelen tot gezonde, volwassen bomen. Zorg voor nieuwe bomen met goede groeiplaatsen ter hoogte van de nieuwe ontwikkeling.
- Neem al in de planfase een reservering op voor het integreren van faunavoorzieningen in de nieuwbouw. Denk aan geïntegreerde vleermuiskasten, gierzwaluwkasten, groen dak, insectenhotels en dergelijke.

Bijlage 1

Juridisch kader Wet natuurbescherming

Met ingang van 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming (Wnb) in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, de Natuurbeschermingswet 1998 en de Boswet. De wet regelt soortenbescherming en gebiedsbescherming. Hieronder gaan wij daar verder op in. Ook is een toelichting gegeven op de planologische bescherming van het Natuurnetwerk Nederland (NNN), ofwel de voormalige Ecologische Hoofdstructuur van Nederland, ook wel EHS genoemd. Hoewel de werking van de NNN niet is geregeld onder de Wnb, kunnen onderdelen van het NNN wel degelijk vallen onder de reikwijdte van de Wnb.

Soortenbescherming

De Wnb

De Wnb is op 1 januari 2017 in werking getreden en regelt naast gebiedsbescherming (daarover verderop meer) de soortenbescherming. Deze wet regelt de bescherming van dier- en plantensoorten in hun natuurlijk leefomgeving. Menselijk handelen mag geen nadelige invloed hebben op deze soorten. Volgens de Wnb is het daarom verboden beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, hun holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen aan te tasten of te verontrusten. Onderscheiden wordt tussen vogels, Europees beschermde planten- en diersoorten en Nationaal beschermde planten- en diersoorten.

Beschermde soorten

Onder de Wnb zijn als beschermde soort aangewezen:

- ruim 700 op Europees grondgebied voorkomende vogelsoorten opgenomen in de Vogelrichtlijn, beschreven in paragraaf 3.1 van de Wnb;
- 76 Europees beschermde planten- en diersoorten opgenomen in de Habitatrichtlijn, het Verdrag van Bonn en het Verdrag van Bern, beschreven in paragraaf 3.2 van de Wnb (artikel 3.10 en 3.11);
- 157 nationale planten en diersoorten, beschreven in paragraaf 3.3 van de Wnb (artikel 3.5 en 3.8).
-

Vrijstelling en ontheffing

Voor elk van de drie beschermingsregimes gelden specifieke verbodsbepalingen en vereisten voor vrijstelling of ontheffing van de verboden. De verbodsbepalingen mogen niet overtreden worden, tenzij men een ontheffing kan krijgen (het zogenoemde 'nee, tenzij-principe'). Om af te mogen wijken van de verbodsbepalingen via een ontheffing of vrijstelling, moet aan drie criteria zijn voldaan:

- Ten eerste mag alleen van de verbodsbepaling afgeweken worden als er geen andere bevredigende oplossing voor de handeling mogelijk is.
- Ten tweede moet tegenover de afwijking van het verbod een in de wet genoemd belang staan. De wet geeft voor de verschillende beschermingsregimes aan wat die belangen zijn, bijvoorbeeld volksgezondheid of openbare veiligheid.
- Tenslotte mag de ingreep geen afbreuk doen aan de staat van instandhouding van de soort.

Als aan deze drie vereisten voldaan is, kan een ontheffing worden verleend. Voor een aantal handelingen zijn bovendien vrijstellingen mogelijk, bijvoorbeeld in de vorm van een provinciale verordening of een gedragscode. Zo zijn er voor diverse nationaal beschermde soorten diverse vrijstellingen geregeld die echter per provincie kunnen verschillen.

Zorgplicht

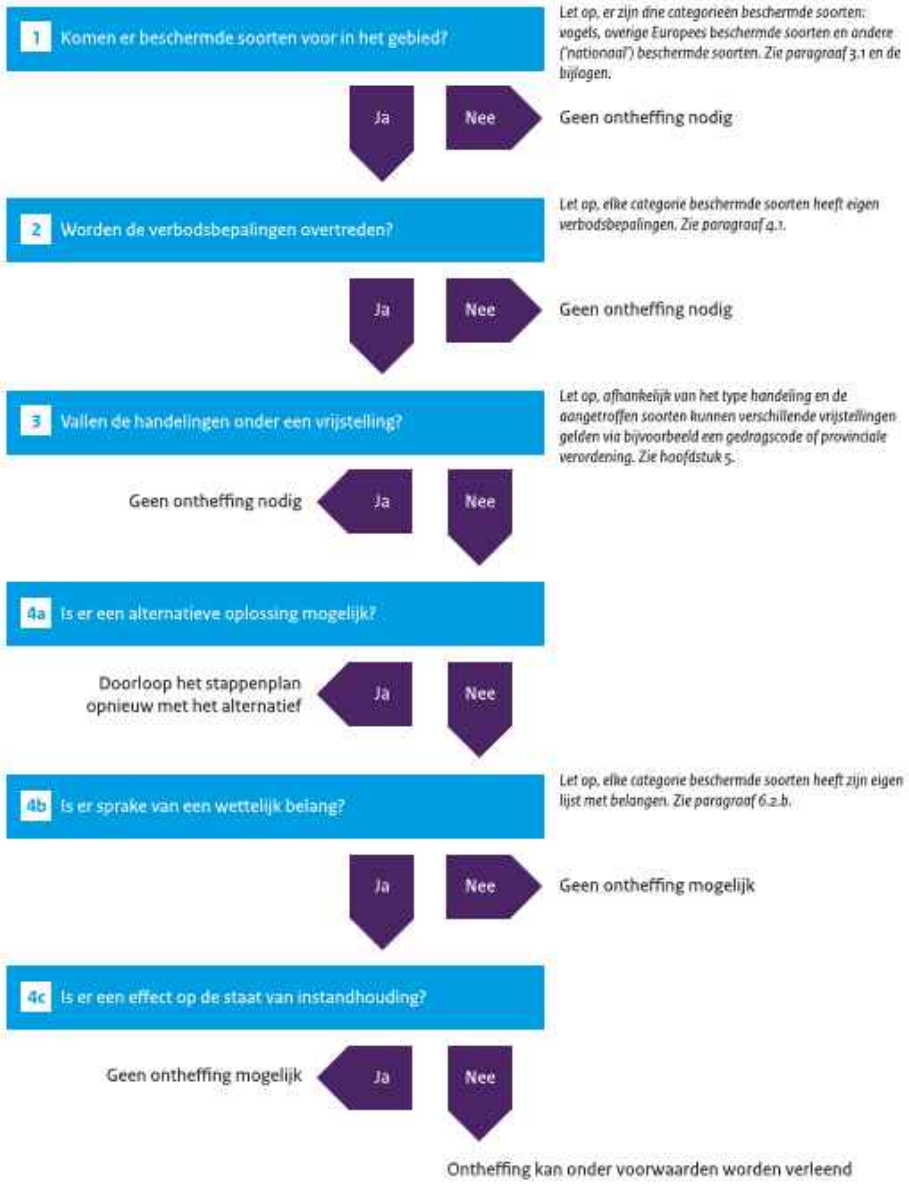
De zorgplicht houdt in dat eenieder voldoende zorg in acht moet nemen voor de in het wild levende dieren en planten, alsmede voor hun directe leef- omgeving. Overtreding van de zorgplicht is niet strafbaar gesteld; de zorgplicht kan wel door toepassing van bestuursdwang worden gehandhaafd.

Deze formulering van de zorgplicht brengt met zich mee dat wanneer u een bepaalde handeling wilt verrichten die gevolgen voor natuurwaarden zou kunnen hebben, u zich daaraan voorafgaand op de hoogte stelt van de aanwezige natuurwaarden, de kwetsbaarheid ervan en de mogelijke gevolgen daarvoor van uw handelen. Zo nodig raadpleegt u een ecoloog. Bij de uitvoering van die handeling moet u negatieve gevolgen zoveel mogelijk voorkomen dan wel beperken of ongedaan maken.

Beschermingsregime soorten Vogelrichtlijn § 3.1 Wnb	Beschermingsregime Europese soorten § 3.2 Wnb	Beschermingsregime nationale soorten § 3.3 Wnb
Art 3.1 lid 1 Het is verboden in het wild levende vogels opzettelijk te doden of te vangen.	Art 3.5 lid 1 Het is verboden soorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te doden of te vangen	Art 3.10 lid 1a Het is verboden soorten opzettelijk te doden of te vangen
Art 3.1 lid 2 Het is verboden opzettelijk nesten, rustplaatsen en eieren van vogels te vernielen of te beschadigen, of nesten van vogels weg te nemen	Art 3.5 lid 4 Het is verboden de voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren te beschadigen of te vernielen	Art 3.10 lid 1b Het is verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren opzettelijk te beschadigen of te vernielen
Art 3.1 lid 3 Het is verboden eieren te rapen en deze onder zich te hebben	Art 3.5 lid 3 Het is verboden eieren van dieren in de natuur opzettelijk te vernielen of te rapen	Niet van toepassing
Art 3.1 lid 4 en lid 5 Het is verboden vogels opzettelijk te storen, tenzij de storing niet van wezenlijke invloed is op de staat van instandhouding van de desbetreffende vogelsoort	Art 3.5 lid 2 Het is verboden dieren opzettelijk te verstoren	Niet van toepassing
Niet van toepassing	Art 3.5 lid 5 Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen	Art 3.10 lid 1c Het is verboden plantensoorten in hun natuurlijke verspreidingsgebied opzettelijk te plukken en te verzamelen, af te snijden, te ontwortelen of te vernielen

Stroomschema

De Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO) hanteert een stappenplan om te bepalen of een ontheffing in het kader van soortenbescherming nodig is. Het stroomschema hebben wij hieronder opgenomen.



Gebiedsbescherming

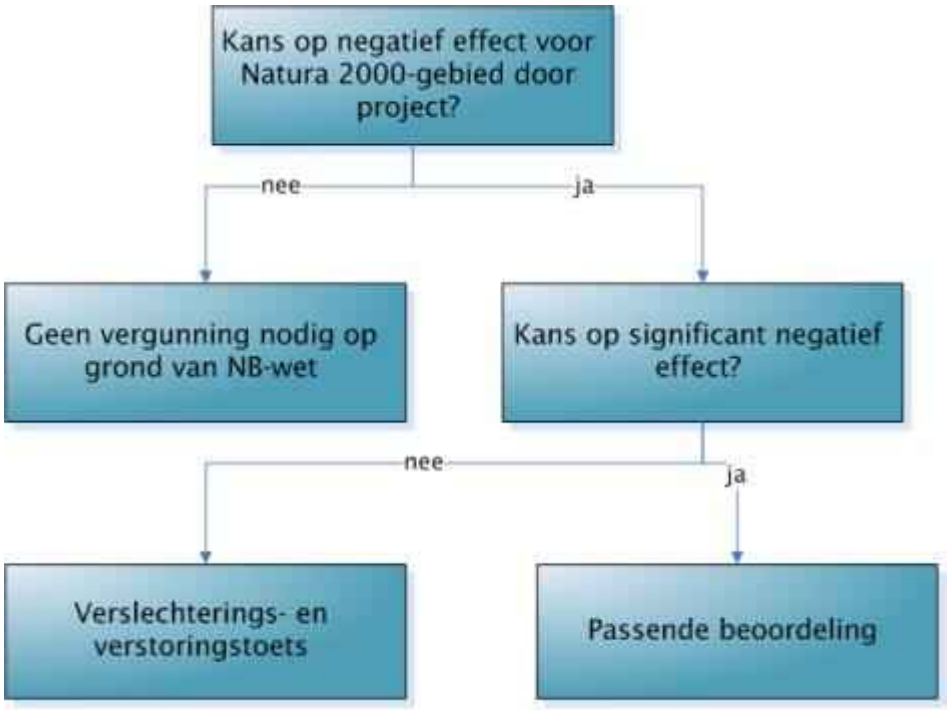
De voormalige Natuurbeschermingswet 1998 maakt sinds 1 januari 2017 onderdeel uit van de Wnb. In hoofdstuk 2 van de Wnb is nu dit onderdeel opgenomen. Maar de manier waarop getoetst wordt of een project invloed heeft op gebieden, is niet veranderd. Op grond van artikel 10a Op grond van artikel 10a heeft de toenmalige minister van EZ gebieden aangewezen waarin uitvoering wordt gegeven aan de 'Vogelrichtlijn' (EEG nr. 79/409) en de Habitatrichtlijn (EEG nr. 29/43).

Gebieden

Onder de Wnb zijn uitsluitend Natura 2000-gebieden beschermd. Beschermde natuurmonumenten zoals we deze voorheen kenden, zijn in de meeste gevallen opgenomen in Natura 2000-gebieden.

Vergunning

Als er geen sprake is van een negatief effect, is er geen vergunning nodig. Als er wel sprake is van een mogelijk negatief effect, is een vergunning noodzakelijk en dient de vergunningsprocedure te worden gestart en gaat de habitattoets verder. Als het om een mogelijk negatief effect gaat dat zeker niet significant is, dan moet er een verslechteringstoets worden uitgevoerd en komt u in de fase 'verslechteringstoets'. Gaat het om een mogelijk significant negatief effect dan is een passende beoordeling nodig en wordt verder gegaan met de fase 'passende beoordeling'. De passende beoordeling moet gebaseerd zijn op onderzoek en de best beschikbare wetenschappelijke gegevens. De mogelijke effecten van de te beoordelen activiteiten of plannen worden dan onderzocht. De procedure is in onderstaand schema toegelicht.



Houtopstanden

Voor houtopstanden buiten de bebouwde kom Boswet was voor inwerkingtreding van de Wnb de Boswet van toepassing. De regels zijn overgenomen in hoofdstuk 4 van de Wnb. Voor houtopstanden die staan buiten de bebouwde komgrens zoals vastgesteld op grond van artikel 4.1 onder a. Wnb, kan velling van de houtopstand verplichtingen in het kader van deze wet geven. Tot 2017 werd een dergelijke komgrens vastgesteld in het kader van de Boswet. De standplaats van houtopstand buiten deze kom houdt in dat op velling van deze houtopstand of onderdelen daarvan, de meld- en herplantplichten van artikel 4.2 Wnb en artikel 4.3 Wnb van toepassing kunnen zijn. Op deze plichten kunnen vrijstellingen van toepassing zijn. Provinciale verordeningen kunnen nadere regels bevatten omtrent deze plichten.

Natuurnetwerk Nederland (NNN)

Het Natuurnetwerk Nederland is het Nederlands netwerk van bestaande en nieuw aan te leggen natuurgebieden. Het omvat de voormalige Ecologische Hoofdstructuur ofwel de EHS. Het netwerk moet natuurgebieden beter verbinden met elkaar en met het omringende agrarisch gebied. In het Natuurnetwerk Nederland liggen:

- bestaande natuurgebieden, waaronder de twintig Nationale Parken;
- gebieden waar nieuwe natuur wordt aangelegd;
- landbouwgebieden, beheerd volgens agrarisch natuurbeheer;
- ruim zes miljoen hectare grote wateren: meren, rivieren, de kustzone van de Noordzee en de Waddenzee;
- alle Natura 2000-gebieden.

Structuurschema Groene Ruimte

Van rijkswege is het Structuurschema Groene Ruimte (SGR) opgesteld. Hierin staan afspraken over de natuur in landelijke gebieden. De nota is gericht op behoud, herstel en ontwikkeling van wezenlijke natuurkenmerken en -waarden. Bepaald is dat het NNN moet worden beschermd en ontwikkeld door een combinatie van:

- planologische bescherming;
- aankoop van gronden;
- het afsluiten van beheerovereenkomsten met particuliere eigenaren;
- inspanningen voor een goede kwaliteit van milieu en water.

In het NNN worden planten en dieren in waardevolle natuurgebieden beschermd. In een bestemmingsplan wordt het natuurnetwerk concreet begrensd.

Ingrepen in de NNN

In de NNN geldt het 'nee, tenzij'-principe. Dit houdt in dat ruimtelijke ingrepen niet zijn toegestaan, tenzij er geen alternatieven zijn en er sprake is van een groot openbaar belang. De effecten van een ingreep moeten worden gecompenseerd. In principe zijn ingrepen in of nabij de NNN die invloed hebben op natuurwaarden vergunningsplichtig. Welk spoor gevolgd moet worden en of er daadwerkelijk sprake is van een aantasting van natuurwaarden in de NNN is afhankelijk van de concrete planvorming.

Bijlage 2

Download uit de NDFF

NATIONALE DATABANK FLORA EN FAUNA Uitvoerportaal

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021



N

60 records

- Middelpunt < 1km²
- Middelpunt 1km² - 5km²
- Middelpunt > 5km²
- Vlak

0 200

schaal 1 : 5000

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021

Zoekvraag

Soort	Soortgroep	Wet en Beleid	Periode	Bronhouder	Zoekgebied
Alle	Reptielen Amfibieën Libellen Weekdieren Vaatplanten Vleermuizen Wespen, bijen en mieren Schimmels Sprinkhanen en krekels Vogels Wieren Geleedpotigen excl. insecten Vissen Dagvlinders Korstmossen Alle insecten Mossen Overige zoogdieren Nachtvlinders Zeezoogdieren	Wnb - andere soorten Jaarrond beschermde nesten Wnb - Vogelrichtlijn Wnb - Habitatrichtlijn Rode lijst	2016 - 2021	Alle	Alles vollledig binnen zoekgebied

Samenvatting

(unieke soorten) / totaal aantal waarnemingen

Beleid	
Ffwet tabel 1	**(7) 16**
Bastaardkikker	1
Bruine kikker	4
Egel	2
Gewone pad	5
Kleine watersalamander	2
Konijn	1
Vos	1
Ffwet tabel 2	**(1) 1**
Rapunzelklokje	1

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021

Beleid	
Ffwet tabel 3	**(17) 34**
Appelvink	1
Boomvalk	1
Buizerd	1
Graspieper	1
Groenling	1
Grote Gele Kwikstaart	4
Havik	1
Kleine Karekiet	1
Roek	5
Roodborsttapuit	1
Rugstreeppad	1
Sperwer	2
Tjiftjaf	8
Torenvalk	2
Winterkoning	1
Zanglijster	1
Zwartkop	2
Jaarrond beschermde nesten	**(6) 14**
Boomvalk	1
Buizerd	1
Grote Gele Kwikstaart	4
Havik	1
Roek	5
Sperwer	2
Jaarrond beschermde nesten (FL)	**(3) 11**
Grote Gele Kwikstaart	4
Roek	5
Torenvalk	2
Jaarrond beschermde nesten (LI)	**(7) 16**
Boomvalk	1
Buizerd	1
Grote Gele Kwikstaart	4
Havik	1
Roek	5
Sperwer	2
Torenvalk	2

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021

Beleid	
Jaarrond beschermde nesten (OV)	**(7) 16**
Boomvalk	1
Buizerd	1
Grote Gele Kwikstaart	4
Havik	1
Roek	5
Sperwer	2
Torenvalk	2
RL: Ernstig Bedreigd	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
RL: Gevoelig	**(5) 8**
Graspieper	1
Konijn	1
Krabbenscheer	1
Rugstreeppad	1
bruin blauwtje	4
RL: Kwetsbaar	**(4) 6**
Boomvalk	1
Rapunzelklokje	1
Sikkelklaver	2
Torenvalk	2
Wnb - andere soorten	**(8) 18**
Bastaardkikker	1
Bruine kikker	4
Egel	2
Gewone pad	5
Kleine watersalamander	2
Konijn	1
Vos	1
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (DR)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (EZ)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (FL)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021

Beleid	
Wnb - andere soorten (FR)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (GL)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (GR)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (LB)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (NB)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (NH)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (OV)	**(2) 4**
Egel	2
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (UT)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (ZH)	**(1) 2**
Zandwolfsmelk	2
Wnb - andere soorten (ZL)	**(2) 3**
Konijn	1
Zandwolfsmelk	2
Wnb - Habitatrichtlijn	**(1) 1**
Rugstreeppad	1
Wnb - Vogelrichtlijn	**(8) 16**
Appelvink	1
Groenling	1
Kleine Karekiet	1
Roodborsttapuit	1
Tjiftjaf	8
Winterkoning	1
Zanglijster	1
Zwartkop	2

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Arnhem Station Zuid

NDFF 2011-2021

Soortgroepen	
Overige zoogdieren	**(3) 4**
Egel	2
Konijn	1
Vos	1
Vogels	**(16) 33**
Appelvink	1
Boomvalk	1
Buizerd	1
Graspieper	1
Groenling	1
Grote Gele Kwikstaart	4
Havik	1
Kleine Karekiet	1
Roek	5
Roodborsttapuit	1
Sperwer	2
Tjiftjaf	8
Torenvalk	2
Winterkoning	1
Zanglijster	1
Zwartkop	2
Amfibieën	**(5) 13**
Bastaardkikker	1
Bruine kikker	4
Gewone pad	5
Kleine watersalamander	2
Rugstreeppad	1
Dagvlinders	**(1) 4**
bruin blauwtje	4
Vaatplanten	**(4) 6**
Krabbenscheer	1
Rapunzelklokje	1
Sikkelklaver	2
Zandwolfsmelk	2

De NDFF is de meest omvangrijke landelijke informatiebron van verspreidingsgegevens en bevat betrouwbare waarnemingen van planten en dieren in Nederland. Nieuwe gegevens worden met regelmaat toegevoegd. Alle gegevens in de NDFF zijn door soortexperts gevalideerd. Nader (veld-)onderzoek kan noodzakelijk zijn om aanwezigheid van een soort te bevestigen of uit te sluiten.

Bijlage 3

Meetlat biodiversiteit



MEETLAT BIODIVERSITEIT IN DE PRAKTIJK

AUTEURSRECHTEN

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van IPC Groene Ruimte BV worden openbaar gemaakt of verveelvoudigd, waaronder begrepen het reproduceren door middel van druk, offset, fotokopie of microfilm of in enige digitale, elektronische, optische of andere vorm of (en dit geldt zo nodig in aanvulling op het auteursrecht) het reproduceren (i) ten behoeve van een onderneming, organisatie of instelling of (ii) voor eigen oefening, studie of gebruik welk(e) niet strikt privé van aard is of (iii) voor het overnemen in enig dag-, nieuws- of weekblad of tijdschrift (al of niet in digitale vorm of online) of in een RTV-uitzending.

BIODIVERSITEIT IN DE PRAKTIJK

MEETLAT "BIODIVERSITEIT IN DE PRAKTIJK"

Sinds het eerste biodiversiteitsverdrag van Rio de Janeiro in 1992 (UN Convention on Biological Diversity) is het denken over natuurbeheer in brede kring veranderd. Met name omdat het jaar 2010 is uitgeroepen tot internationaal Jaar van de Biodiversiteit, valt er ook een duidelijk toenemende belangstelling voor biodiversiteit waar te nemen.

Deze toenemende belangstelling is cruciaal, want een gezonde natuur is belangrijk voor maatschappelijk welzijn en voor de economie. Helaas moeten we vaststellen dat wereldwijd de biodiversiteit verslechtert. Het aantal verschillende soorten dieren, planten en micro-organismen neemt af. De overheid wil daarom de biodiversiteit nationaal en internationaal behouden en duurzaam gebruiken. In 2020 moeten natuurlijke systemen bijdragen aan biodiversiteit, water- en voedselzekerheid, armoedebestrijding en welzijn. Dat vraagt dus op lokaal bestuurlijk niveau om beleid en resultaatgerichte plannen met concrete doelen en maatregelen voor behoud en ontwikkeling van biodiversiteit.

De grote vraag is nu: hoe maak je biodiversiteit inzichtelijk voor de ongeveer 40.000 soorten die in Nederland in stad, land en natuur voorkomen? Hierbij staan pragmatisch handelen en eenvoud aan de basis. Inzicht in natuurlijke processen en indicatoren kan uiteindelijk leiden tot biodiversiteit: niet de soorten, maar het scheppen van voorwaarden vormt de basis voor een hoge soortenrijkdom. En die voorwaarden zijn concreet en meetbaar.

BIODIVERSITEIT: HET IS ER OF HET IS ER NIET

IPC Groene Ruimte heeft een praktisch toepasbare methode ontwikkeld waarmee de voorwaarden voor biodiversiteit van een willekeurig object (variërend van park, woonwijk en stad tot agrarisch gebied, bos en natuurgebied) op een objectieve wijze gemeten kunnen worden: de **meetlat Biodiversiteit in de Praktijk®**. Met deze meetlat kunnen we op basis van objectieve gegevens rondom de soortenrijkdom de biodiversiteit in elk willekeurig gebied objectiveren. Aan de door ons geformuleerde specifieke biodiversiteitsindicatoren worden punten toegekend die bij elkaar opgeteld een objectief beeld geven van de voorwaarden die bijdragen aan een hoge soortenrijkdom.

Uitgangspunt van deze meetlat is niet de menselijke, maar de natuurlijke maat. De indicatoren hebben betrekking op processen die in de natuur plaatsvinden en geven geen beoordeling van 'goed' of 'fout'. De beoordeling is "het is er of het is er niet".

WAT KUNT U MET DEZE MEETLAT?

Gebruik van deze meetlat betekent dat u:

- objectieve gegevens kunt vergaren over de biodiversiteit in uw gebied;
- inzicht kunt verkrijgen in de invloed van het beheer en inrichting op de soortenrijkdom en zo nodig kunt bijsturen op het beheer en de inrichting ten gunste van de soortenrijkdom;
- objectieve en begrijpelijke informatie kunt geven aan de gebruiker (burger, bezoeker) en andere belanghebbenden van het gebied;
- concrete beleidsdoelen kunt formuleren die gericht zijn op behoud en ontwikkeling van biodiversiteit;
- de ontwikkeling van biodiversiteit in uw gebied kunt monitoren gedurende een langere periode.

WAT LEVERT BIODIVERSITEIT U OP?

Biodiversiteit is meer dan een abstract begrip of doelstelling, het is een manier waarop we de soortenrijkdom in stand kunnen houden en verrijken, zodat de ons omringende natuur weer in balans komt. Daarnaast vallen er nog andere opbrengsten te kwantificeren zoals:

- een gezondere en aantrekkelijkere leefomgeving;
- een stabieler klimaat dat de economie positief beïnvloedt;
- positieve invloed op de kosten van het onderhoud en beheer;
- positief effect op het welzijn.

Meer informatie over de meetlat "Biodiversiteit in de praktijk®" is te vinden op onze website www.ipcgroen.nl

TOELICHTING BIJ HET GEBRUIK VAN DE MEETLAT BIODIVERSITEIT IN DE PRAKTIJK

Voordat u gebruik gaat maken van de Meetlat Biodiversiteit is het belangrijk dat u zich realiseert dat de indicatoren op basis waarvan biodiversiteit meetbaar gemaakt kan worden, onderverdeeld zijn in vier groepen. Deze vier prestatie-indicatoren worden hieronder toegelicht.

1 INDICATOREN BOSGEMEENSCHAP EN STRUCTUURVARIATIE



Bosgemeenschap:

De indicatie is in deze meetlat niet of de complete bosgemeenschap er wel of niet staat (dit komt niet voor in Nederland!). Het geeft uitsluitsel over de geografische regio (rivierenland, heuvelland, hogere zandgronden, enz.) en geeft dus heldere informatie over de abiotiek en ook over de talloze planten- en diersoorten die hierbij horen.

Structuurvariatie:

Structuurvariatie (horizontaal en verticaal) heeft veel invloed op de soortenrijkdom. In een heterogene omgeving kunnen concurrerende soorten de hulpbronnen zodanig onderling verdelen, dat ze in hetzelfde gebied kunnen samenleven. Daarnaast zegt structuurvariatie veel over het al dan niet aanwezig zijn van schuilplaatsen.

2 GRADIËNTEN EN WATERGEBONDEN INDICATOREN



Het gaat hier om specifieke kenmerken en begroeiingen die van invloed zijn op de diversiteit. Belangrijk genoeg om deze er apart uit te lichten.

3 INDICATOREN PLANTEN (KRUIDEN, BOMEN, STRUIKEN)



Planten liggen aan de basis van de voedselketen. Daarna komen insecten en andere ongewervelden. Tijdens het groei- en bloeiseizoen moet er voldoende voedsel voor insecten zijn. Deze dienen weer als voedsel voor vleermuizen, amfibieën, vissen, vogels, enzovoort. Van de bessen en zaden van planten maken weer andere soorten gebruik.

4 INDICATOREN SCHUILPLEKKEN EN VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN



Schuilplekken zijn van onderscheidend belang.

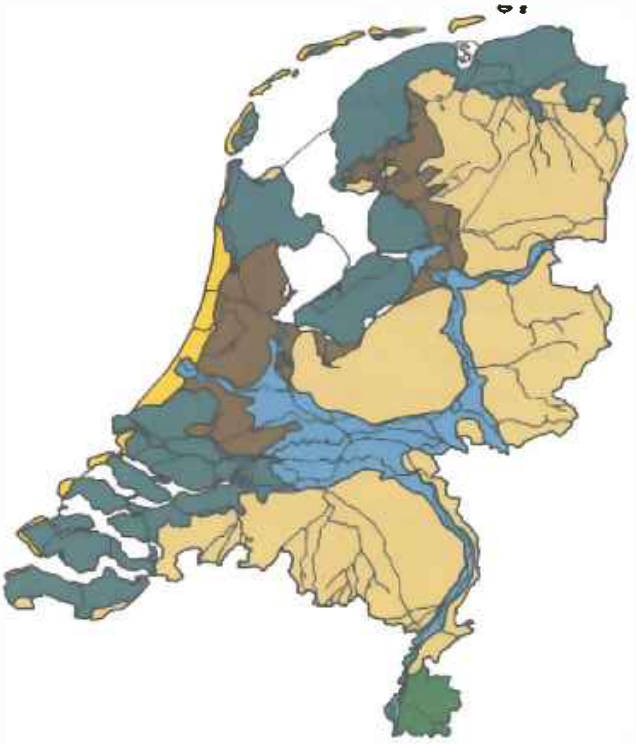
BEPALEN OBJECT

Een goed uitgevoerde en betekenisvolle meting is alleen mogelijk wanneer u het te onderzoeken object adequaat afbakent op basis van gebruik, beheer en inrichting van dat object of terrein. Zo is een bewoond gebied iets heel anders dan een park en heeft een nieuwbouwwijk andere kenmerken dan een oude wijk.

BEPALEN VAN DE REGIO

Raadpleeg de kaart voor het bepalen van de Fysisch Geografische Regio (F.G.R.) waarin de groeiplaats ligt. Binnen een F.G.R. hebben de bodem, het landschap en de onstaanswijze in grote lijnen dezelfde kenmerken.

- heuvelland
- hogere zandgronden
- rivierengebied
- laagveen met plassen en droogmakerijen
- zeekleigebied
- duinen



Uitgangspunt van de Meetlat Biodiversiteit in de Praktijk is de Fysisch Geografische Regio. Soorten zijn gebonden aan de abiotiek. Een rivierenlandschap heeft andere levensgemeenschappen dan bijvoorbeeld de regio met hogere zandgronden (o.a. de Veluwe). De duinen hebben weer andere levensgemeenschappen dan het heuvelland in Limburg.

Bij een bosgemeenschap gaat het om plaatsgebonden plantensoorten die van nature thuishoren op het object. Dit wordt ook wel de Potentieel Natuurlijke Vegetatie (PNV) genoemd. Bijvoorbeeld:

- rivierengebied: in kommen of uiterwaarden: onder meer diverse wilgensoorten, zwarte elzen, inlandse eik, gewone es;
- kalkrijke duinen: onder meer inlandse eik, lijsterbes, ruwe berk;
- zeeklei en laagveen: onder meer wilgensoorten, gewone es, zwarte els, meidoorn.

WERKWIJZE

Loop eerst door het object om een globale indruk te krijgen van het terrein en de structuurvariatie. Vul daarna de meetlat in. Tel geen indicatoren mee die buiten de grenzen van het object voorkomen. Uitzondering: als er op het object geen water aanwezig is, maar je kunt wel water zien (buiten het object), dan telt deze indicator wél mee in de meetlat!

De hoeveelheid punten (1 tot 16) heeft een directe relatie met het natuurlijke proces, of het gevoerde beheer en uitgevoerde maatregelen. Bij meerdere inventarisaties wordt een gemiddelde berekend.

INVENTARISATIE BIODIVERSITEIT

Object 1: _____ Datum: _____

Object 2: _____ Datum: _____

Object 3: _____ Datum: _____

Object 4: _____ Datum: _____

Object 5: _____ Datum: _____

MAXIMALE PUNTENVERDELING

Op deze manier staat bij elke vraag aangegeven wat het maximaal aantal te behalen punten is: 6

1	INDICATOREN BOSGEMEENSCHAP EN STRUCTUURVARIATIE	76 punten
2	GRADIËNTEN EN WATERGEBONDEN INDICATOREN	70 punten
3	INDICATOREN PLANTEN (KRUIDEN, BOMEN, STRUIKEN)	54 punten
4	INDICATOREN SCHUILPLEKKEN EN VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN	80 punten

+

Maximaal te behalen punten per object of meetronde: **280** punten

Opmerkingen:

1 INDICATOREN BOSGEMEENSCHAP EN STRUCTUURVARIATIE

OBJECT OF MEETRONDE (1) (2) (3) (4) (5)

1a Welke bosgemeenschap staat hier en staan er boom/struiksoorten die in deze bosgemeenschap thuishoren?

De bosgemeenschap is een verzameling van bomen, struiken, kruiden, mossen, enz. die bij elkaar horen. Dieren zijn weer min of meer gebonden aan deze plantensoorten (het biotoop). De abiotiek is hierbij bepalend voor de soortensamenstelling. Zie de kaart op pagina 4, Fysisch geografische Regio, hoe u de bosgemeenschap kunt bepalen. Soorten moeten binnen een straal van 100 meter staan (op elke willekeurige plek binnen het meetvlak).

- *geen soort = 0 punten*
- *1 soort = 1 punt*
- *2 tot 3 soorten = 3 punten*
- *meer dan 3 soorten = 4 punten*

4 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1b Staan er kruiden (waaronder ook gras!) die in deze bosgemeenschap thuishoren?

Soorten moeten binnen een straal van 100 meter staan (op elke willekeurige plek binnen het meetvlak).

- *geen soort = 0 punten*
- *1 soort = 1 punt*
- *2 tot 4 soorten = 3 punten*
- *meer dan 4 soorten = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1c Staan er dode/aangetaste bomen?

Veel soorten (vogels, insecten, schimmels, enz.) hebben aangetast hout en dode bomen nodig. Er zijn insectensoorten waarvan de larven zich achter de schors voeden en soorten die soms meerdere jaren nodig hebben om zich te kunnen ontwikkelen in een dode stam. Bij deze vraag gaat het niet om een toevallige boom, maar om de vraag of hier structureel over wordt nagedacht en of dat ook duidelijk zichtbaar is.

- *nee = 0 punten*
- *diameter < 15 cm en 1 boom = 1 punt*
- *diameter > 15 cm en 2 - 4 bomen = 4 punten*
- *diameter > 15 cm meer dan 4 bomen = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1d Ligt er dood hout?

Zie ook vraag 1c. Ook hier: bij deze vraag gaat het niet om de aanwezigheid van een toevallige boom, maar om de vraag of er structureel over deze indicator wordt nagedacht en of dat ook duidelijk zichtbaar is.

- nee = 0 punten
- *diameter < 15 cm en 1 boom = 1 punt*
- *diameter > 15 cm en 2 - 4 bomen = 4 punt*
- *diameter > 15 cm meer = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

Voor de volgende vragen 1e t/m 1i: gelaagdheid in begroeiingen is belangrijk voor de soortenrijkdom. Om te voorkomen dat bijvoorbeeld een struik met verschillende hoogtes (randen - centrum) wordt meegenomen als gelaagdheid, is gekozen voor bepaalde hoogtes en oppervlakten die gekoppeld zijn aan individuele soorten of groepen.

1e Gelaagdheid: staan er bomen, hoger dan 20 meter?

Soorten moeten binnen een straal van 100 meter staan (op elke willekeurige plek binnen het meetvlak).

- *nee = 0 punten*
- *ja = 1 punt*

1 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1f Gelaagdheid: staan er bomen tussen 10 en 20 meter hoog?

Soorten moeten binnen een straal van 100 meter staan (op elke willekeurige plek binnen het meetvlak).

- *nee = 0 punten*
- *ja = 1 punt*

1 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1g Gelaagdheid: staan er bomen/hoge struiken tussen de 5 en 10 meter hoogte?

Soorten moeten binnen een straal van 100 meter staan (op elke willekeurige plek binnen het meetvlak).

- *nee = 0 punten*
- *1 - 3 stuks = 1 punt*
- *3 - 5 stuks = 2 punten*
- *5 - 10 stuks = 3 punten*
- *meer dan 10 stuks 4 punten*

4 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1h Gelaagdheid: staan er ruigtekruiden/struiken van 2 tot 5 meter hoog?

Het gaat hier om houtige en niet-houtige soorten. De punten zijn gericht op oppervlakten.

- *nee = 0 punten*
- *oppervlakte 5% of minder = 1 punt*
- *oppervlakte tussen de 5% - 10% = 3 punten*
- *oppervlakte meer dan 10% = 4 punten*

4 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

1i Gelaagdheid: staan er kruiden/struiken lager dan 2 meter, hoger dan ca. 0,80 cm?

Het gaat hier om houtige en niet-houtige soorten. De punten zijn gericht op oppervlakten.

- *nee = 0 punten*
- *oppervlakte 5% of minder = 1 punt*
- *oppervlakte tussen de 5% - 10% = 3 punten*
- *oppervlakte meer dan 10% = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

		OBJECT OF MEETRONDE				
		1	2	3	4	5
1j	**Gelaagdheid: staan er kruiden lager dan 0,50 m (geen gazon)?** Het gaat hier om kruiden. De punten zijn gericht op oppervlakten. ▪ *nee = 0 punten* ▪ *oppervlakte tussen de 5% - 10% = 3 punten* ▪ *oppervlakte 5% of minder = 1 punt* ▪ *oppervlakte meer dan 10% = 6 punten* 6	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
1k	**Gelaagdheid: staat er kort gras en hoeveel soorten staan hier (gras + kruiden)?** Het gaat hier onder andere om: · gras dat door een voedselarme bodem laag blijft; · gras dat regelmatig gemaaid wordt; · vraat aan planten. De punten zijn gericht op aantallen. ▪ *nee = 0 punten* ▪ *5 - 8 soorten = 4 punten* ▪ *2 soorten = 1 punt* ▪ *meer dan 8 soorten = 6 punten* ▪ *3 - 4 soorten = 2 punten* 6	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
1l	**Gelaagdheid: groeien er verschillende mossoorten?** Soorten hoeven niet op naam gebracht te worden. ▪ *nee = 0 punten* ▪ *2 soorten = 2 punten* ▪ *1 soort = 1 punt* ▪ *3 of meer soorten = 4 punten* 4	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
1m	**Gelaagdheid: groeien er verschillende korstmossen?** Soorten hoeven niet op naam gebracht te worden. ▪ *nee = 0 punten* ▪ *2 soorten = 2 punten* ▪ *1 soort = 1 punt* ▪ *3 of meer soorten = 4 punten* 4	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
1n	**Gelaagdheid: is er plaatselijk onbegroeid terrein?** Denk hierbij aan bijvoorbeeld plekken met zand, zandpaden, waar bijvoorbeeld graafbijen, graafwespen en zandloopkevers gebruik van maken. ▪ *nee = 0 punten* ▪ *ja = 2 punten* 2	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
1o	**Is het terrein eenvormig in plantensoorten?** Bestaat het object voor meer dan 50% uit niet meer dan 2 dominante soorten, die voor meer 80% aanwezig zijn? Voor sommige soorten kan eenvormigheid goed zijn. De totale soortenrijkdom zal in deze situatie echter lager zijn. Objectgrootte 100 ha. ▪ *eenvormigheid in soorten (dus 2 dominante soorten) = 0 punten* ▪ *geen eenvormigheid in soorten die voor 80% aanwezig zijn = 16 punten* 16	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)	punt(en)
	Maximaal te behalen: **76** punten	Uw totaal:				

2 GRADIËNTEN EN WATERGEBONDEN INDICATOREN

OBJECT OF MEETRONDE (1) (2) (3) (4) (5)

2a Zijn er gradiënten aanwezig?

Bij deze vraag gaat het over hellingen, taluds en andere hoogteverschillen in het terrein. Hierdoor ontstaan bijvoorbeeld noordhellingen, zuidhellingen en alle combinaties die mogelijk zijn. Elke plant en elk dier zoekt een plaats waar het zich het beste thuis voelt. Dit zijn plaatsen waar gewoonlijk een grote diversiteit aan planten en dieren aanwezig is. Ook overgangen van bijvoorbeeld bos, via bosrand naar een lage kruidenvegetatie zijn gradiënten. Deze gradiënten zijn uitgewerkt in voorgaande lijst "Indicatoren bosgemeenschap en structuurvariatie".

- *nee = 0 punten*
- *ja, en hoogteverschillen minimaal 0,50 meter = 2 punten*
- *ja, en hoogteverschillen minimaal 2 meter = 4 punten*
- *meer dan 2 objecten = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2b Is er oppervlaktewater (jaarrond) op het terrein?

Zichtbaar water buiten het meetobject mag worden meegenomen in deze vraag.

- *niet aanwezig = 0 punten*
- *oppervlaktewater aanwezig = 6 punten*

6

2c Is er een geleidelijk oplopende oever langs de waterrand?

Bij een geleidelijk oplopende oever vindt afwisseling in soorten op relatief korte afstand plaats. Hoe hoger de planten staan, hoe droger de bodem wordt. De breedte wordt beoordeeld over de oeverlengte en moet minimaal 50% van de totale oever beslaan.

- *geen geleidelijk oplopende oever = 0 punten*
- *geleidelijk oplopende oever smaller dan 1 m = 6 punten*
- *geleidelijk oplopende oever breder dan 1 m = 10 punten*

10 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2d Is het water helder?

Helder water maakt plantengroei onder water mogelijk.

- *zichtdiepte: minder dan 10 cm = 0 punten*
- *10 - 25 cm = 2 punten*
- *25 - 50 cm = 4 punten*
- *volledig helder (bij ondiep water) of > 50 cm zicht: 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2e Staan er waterplanten in het open water?

Door waterplanten ontstaan veel schuilplaatsen in het water voor onder andere watervlooien, een belangrijke voedselbron in de voedselketen.

- *geen waterplanten = 0 punten*
- *1 soort = 2 punten*
- *3 soorten = 4 punten*
- *2 soorten = 3 punten*
- *meer dan 3 soorten = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2f Zijn er moerasbegroeiingen (opgaande planten die in het water staan)?

Dit zijn opgaande planten die in het water (natte deel) groeien, waardoor langs de oevers, onder water veel schuilplekken beschikbaar zijn. Het gaat hier om de rand van de waterpartij. De breedte wordt beoordeeld over de lengte van het gedeelte dat in het water groeit en moet minimaal 40% van de totale waterlengte beslaan.

- *geen oeverbegroeiing = 0 punten*
- *0,50 - 1 meter = 6 punten*
- *smaller dan 0,50 meter = 4 punten*
- *meer dan 1 meter = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2g Zijn er moerasbegroeiingen die niet gemaaid worden?

Met deze vraag wordt niet maaien of maaien op de waterlijn (het deel dat onder water blijft staan) bedoeld. Moerasbegroeiingen geven veel schuilplaatsen voor dieren, niet alleen voor insecten, maar ook voor amfibieën en jonge snoek. Zie ook vraag 2f.

- *alles maaien = 0 punten*
- *20% - 40% niet maaien = 6 punten*
- *minder dan 5% niet maaien = 2 punten*
- *meer dan 40% niet maaien = 8 punten*
- *5 - 20% niet maaien = 4 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2h Zijn er oeverbegroeiingen (op het droge deel)?

Het gaat hier om de rand van de droge oever.

- *geen oeverbegroeiing = 0 punten*
- *0,50 - 1 meter = 6 punten*
- *smaller dan 0,50 meter = 4 punten*
- *meer dan 1 meter. 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

2i Zijn er oeverbegroeiingen die niet gemaaid worden?

Het gaat hier om de rand van de droge oever. Ook hier betekent niet maaien: schuil- en overwinteringsplekken voor dieren.

- *alles maaien = 0 punten*
- *20 - 40% niet maaien = 4 punten*
- *minder dan 5 % niet maaien = 1 punt*
- *Meer dan 40% niet maaien = 6 punten*
- *5 - 20% niet maaien = 3 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

Maximaal te behalen: 70 punten Uw totaal:

3 INDICATOREN PLANTEN (KRUIDEN, BOMEN, STRUIKEN)

OBJECT OF MEETRONDE 1 2 3 4 5

3a Groeien er voorjaarsbloeiers?

Geldt voor zowel inheemse als voor niet-inheemse planten.

- *geen = 0 punten*
- *minder dan 50 planten of minder dan 100 m² = 3 punten*
- *meer dan 50 planten of meer dan 100 m² = 6 punten*

6

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3b Groeien er pioniersbomen of struiken?

Genoemde soorten bloeien vroeg in het voorjaar. Door successie en het ontbreken van calamiteiten als bosbranden en overstromingen krijgen uiteindelijk overgangs- en climaxsoorten de overhand. Pionierssoorten zijn echter wel belangrijk voor de biodiversiteit. Niet alleen als soort, maar ook als waard-, nectar-, en drachtplant. Bij deze vraag gaat het om: wilgen, populieren, elzen, berken, grove den (de laatste alleen binnen de pnv). Bij deze vraag kunnen de soorten worden opgeteld als totaaltelling.

- *geen = 0 punten*
- *minder dan 2 exemplaren = 2 punten*
- *3 – 4 exemplaren = 4 punten*
- *5 – 8 exemplaren = 6 punten*
- *meer dan 8 exemplaren = 8 punten*

8

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3c Groeien er soorten die een hoge soortenrijkdom aan fauna hebben?

De hieronder genoemde soorten zijn soorten waaruit uit onderzoek is gebleken dat dit waardevolle waard-, dracht-, of nectarplanten zijn.

Boomsoorten:

wilgen, zomer-/wintereik, zachte/ruwe berk, zwarte els, grove den, (op arme zure bodem) :

- *geen soort aanwezig = 0 punten*
- *voor elke soort 1 punt (max. 5 punten)*

5

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

Struiksoorten:

meidoorn, vuilboom, hazelaar, sleedoorn:

- *geen soort aanwezig = 0 punten*
- *voor elke soort 1 punt, vuilboom = 2 punten (max. 5 punten)*

5

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3d Groeien er zomer-/nazomerbloeiers?

Hierbij horen ook de niet-inheemse planten. Als nectar- en drachtplanten zijn deze soorten belangrijk.

- *minder dan 10 planten of minder dan 25 m² = 2 punten*
- *10 – 20 planten of 25 – 50 m² = 4 punten*
- *20 – 40 planten of 50 - 100 m² = 6 punten*
- *meer dan 40 planten of meer dan 100 m² = 8 punten*
- *meer dan 500 m² = 10 punten*

10

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3e Groeit er kruidengras?

Oppervlakte minimaal 100 m².

- *nee = 0 punten*
- *(incl. gras) minder dan 5 soorten = 2 punten*
- *5 - 10 soorten = 4 punten*
- *meer dan 10 soorten = 6 punten*

6

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3f Staat er hedera als late bloeier?

Hedera is een van de laatste bloeiers in het najaar.

- *geen = 0 punten*
- *100 m² of minimaal 10 meter hoog = 4 punten*
- *meer dan 100 m² of hoger dan 10 meter = 6 punten*

8

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

3g Groeien er soorten die meer dan 3 maanden bloeien?

Onder andere de vuilboom bloeit meer dan 3 maanden. Dit is een soort met weinig concurrentiekracht, waardoor je hem weinig in beplantingen ziet staan. Het is een belangrijke bijenplant en waardplant voor diverse vlindersoorten.

- *geen soorten = 0 punten*
- *1 of meer soorten = 8 punten*

8

punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

Maximaal te behalen: 54 punten Uw totaal:

4 INDICATOREN SCHUILPLEKKEN EN VERPLAATSINGSMOGELIJKHEDEN

OBJECT OF MEETRONDE ① ② ③ ④ ⑤

4a Staan er begroeiingen (b.v. hagen, dichte sierheesters, bramen, wilde rozen, sleedoorn, meidoorn) die als schuilplaats kunnen dienen?

Deze soorten zijn onder andere belangrijk als nestplaats voor vogels en als schuilplaatsen voor andere dieren.

- *nee = 0 punten*
- *minder dan 5% = 4 punten*
- *5% - 20% = 6 punten*
- *meer dan 20% = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4b Groeien er klimplanten?

- *nee = 0 punten*
- *1 begroeiing in een boom of op een muur (minimaal 5 meter hoog) = 2 punten*
- *begroeiing op meerdere plaatsen (minimaal 5 meter hoog) = 4p*
- *begroeiing op meerdere plaatsen en meer dan 10 meter hoog = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4c Ligt er blad op de grond?

Blad is belangrijk voor het bodemleven. Bovendien zoeken vogels onder het blad naar insecten en wormen die zich daar verschuilen (en eten).

- *nee = 0 punten*
- *ja = 4 punten*

4 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4d Staan er wintergroene soorten?

Dat zijn goede schuilplekken in de winter.

- *nee = 0 punten*
- *1 exemplaar of 100 m² = 2 punten*
- *2 - 4 exemplaren of 400 m² = 4 punten*
- *Meer = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4e Liggen er takkenrillen/hopen?

Vooral in de stedelijke omgeving zijn dit goede schuilplekken voor dieren die verstoord worden door bijvoorbeeld honden en katten.

- *nee = 0 punten*
- *minder dan 10 m² = 3 punten*
- *10 m² - 20 m² = 6 punten*
- *meer dan 20 m² of op meerdere plaatsen = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4f Staat er ruigte/kruiden?

- nee = 0 punten
- *minder dan 100 m² = 2 punten*
- *100 m² - 200 m² = 4 punten*
- *200 m² - 400m² = 6 punten*
- *meer dan 400 m² = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4g Staat er ruigte/kruiden die 's winters niet wordt gemaaid?

Overwinterings- (schuil)plekken zijn belangrijk voor dieren. In holle rietstengels overwinteren bijvoorbeeld larven van insecten.

- *alles wordt gemaaid = 0 punten*
- *minder dan 10% niet maaien = 2 punten*
- *10% - 20% niet maaien = 4 punten*
- *20% - 40% niet maaien = 6 punten*
- *meer dan 40% niet maaien = 8 punten*

8 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4h Zijn er andere (boven niet genoemde) schuilplaatsen?

Denk aan schanskorven, nestkasten, spouwmuren, daken, kademuren, enz.

- *nee = 0 punten*
- *ja = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4i Zijn er schuilplekken op open plaatsen?

Dit kan bijvoorbeeld wortelopslag rond de stamvoet van een linde zijn. Het kan ook een struik zijn, midden op een gazon.

- *nee = 0 punten*
- *ja = 6 punten*

6 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4j Zijn barrières overbrugbaar?

Het kan hier gaan om betonnen keerwanden, kademuren, kanalen, wegen enz.. Als er bijvoorbeeld uittreedplaatsen zijn, is de barrière wel overbrugbaar. Is migratie (b.v. paddentrek) onbeperkt mogelijk ondanks infrastructurele barrières (wegen)?

- *Indien overbrugbaar of niet van toepassing: 10 punten*

10 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

4k Kunnen dieren zich vrij bewegen tussen het meetobject en de omgeving?

Het kan hier gaan om bijvoorbeeld hekwerken waarbij dieren niet naar buiten of naar binnen kunnen.

- *Indien passeerbaar of niet begrensd: 10 punten*

10 punt(en) punt(en) punt(en) punt(en) punt(en)

Maximaal te behalen: **80** punten Uw totaal:

BEREKEN UW EINDSCORE

U kunt maximaal 280 punten per object of meetronde scoren.

Tel per object of meetronde de puntentotalen van de vier verschillende onderwerpen bij elkaar op om te zien hoe het met de biodiversiteit in uw onderzochte gebied gesteld is.

	OBJECT OF MEETRONDE				
	1	2	3	4	5
Uw score bij onderwerp 1:					
Uw score bij onderwerp 2:					
Uw score bij onderwerp 3:					
Uw score bij onderwerp 4:					
	+	+	+	+	
UW EINDSCORE:					



GEGEVENS OVER BOSGEMEENSCHAPPEN ZIJN TE VINDEN IN:
Bosgemeenschappen, S. van de Werf, 1991
Ideeënboek beplantingen, W.R.M. van Heusden, 1994

DE OVERZICHTEN UIT HET IDEEËNBOEK BEPLANTINGEN ZIJN OOK TE VINDEN IN:
Bosplantsoen, IPC Groene Ruimte 2010
Basisboek Groenontwerp- en beheer, IPC Groene Ruimte 2014

AANSPRAKELIJKHEID

IPC Groene Ruimte heeft een zo groot mogelijke zorgvuldigheid betracht bij het samenstellen van deze uitgave. Nochtans kan niet worden uitgesloten dat er toch fouten en onvolledigheden in deze uitgave voorkomen. Ieder gebruik van deze uitgave, indicatoren en gegevens daaruit is geheel voor eigen risico van de gebruiker. IPC Groene Ruimte sluit iedere aansprakelijkheid uit voor schade die mocht voortvloeien uit het gebruik van deze uitgave en de daarin opgenomen indicatoren en gegevens.

Koningsweg 35, 6816 TG Arnhem
Postbus 393, 6800 AJ Arnhem

T +31 26 35 50 100
E info@ipcgroen.nl

WWW.IPCGROEN.NL

Bijlage 4

Resultaten Meetlat biodiversiteit

Indicatoren bosgemeenschap en structuurvariatie				
		Max score	Zuid	Noord
Welke bosgemeenschap staat hier en staan er boom en struiksoorten die in deze gemeenschap thuishoren?	1a	4	4	2
Staan er kruiden (waaronder ook gras) die in deze gemeenschap thuishoren?	1b	6	6	3
Staan er dode/aangetaste bomen?	1c	6	6	0
Ligt er dood hout?	1d	6	6	0
Gelaagdheid: staan er bomen hoger dan 20 m?	1e	1	1	0
Gelaagdheid: staan er bomen tussen 10 en 20 m hoog?	1f	1	1	1
Gelaagdheid: staan er bomen/hoge struiken tussen de 5 en 10 m hoog?	1g	4	1	1
Gelaagdheid: staan er ruigtekruiden/struiken van 2 tot 5 m hoog?	1h	4	1	0
Gelaagdheid: staan er kruiden/struiken lager dan 2 m?	1i	6	6	1
Gelaagdheid: staan er kruiden lager dan 0,5 m (geen gazon)?	1j	6	6	6
Gelaagdheid: staat er kort gras en hoeveel soorten staan hier (gras + kruiden)?	1k	6	6	6
Gelaagdheid: staan er verschillende mossoorten?	1l	4	1	1
Gelaagdheid: groeien er verschillende korstmossen?	1m	4	4	2
Gelaagdheid: is er plaatselijk onbegroeid terrein?	1n	2	2	0
Is het terrein eenvormig in plantensoorten?	1o	16	16	16
		76	67	39
Gradienten en watergebonden indicatoren				
Zijn er gradienten aanwezig?	2a	8	8	2
Is er oppervlaktewater (jaarrond) op het terrein?	2b	6	6	6
is er een geleidelijk oplopende oever langs de waterrand?	2c	10	10	10
Is het water helder?	2d	8	4	4
Staan er waterplanten in het open water?	2e	8	0	3
Zijn er moerasbegroeiingen (opgaande planten die in het water staan)?	2f	8	4	4
Zijn er moerasbegroeiingen die niet gemaaid worden?	2g	8	0	0
Zijn er oeverbegroeiingen (op het droge deel)?	2h	8	6	6
Zijn er oeverbegroeiingen die niet gemaaid worden?	2i	6	0	0
		70	38	35

Indicatoren planten (kruiden, bomen, struiken)				
Groeien er voorjaarsbloeiers?	3a	6	3	0
Groeien er pioniersbomen en struiken?	3b	8	8	4
Groeien er soorten die een hoge soortrijkdom aan fauna hebben? Boomsoorten	3c	5	2	1
Groeien er soorten die een hoge soortrijkdom aan fauna hebben? Struiksooren	3d	5	2	0
Groeien er zomer-/nazomerbloeiers?	3e	10	2	2
Groeit er kruidengras?	3f	6	6	6
Staat er hedera als late bloeier?	3g	6	6	0
Staan er soorten die meer dan 3 maanden bloeien?	3h	8	0	0
		54	29	13
Indicatoren schuilplekken en verplaatsingsmogelijkheden?				
Staan er begroeiingen (b.v. hagen, dichte sierheesters, bramen, wilde rozen, sleedoorn, meidoorn) die als schuilplaats kunnen dienen?	4a	8	8	6
Groeien er klimplanten?	4b	6	6	0
Ligt er blad op de grond?	4c	4	4	4
Staan er wintergroene soorten?	4d	6	4	4
Liggen er takkenrillen/-hopen?	4e	8	8	0
Staat er ruigte/kruiden?	4f	8	8	6
Staat er ruigte/kruiden die 's winters niet worden gemaaid?	4g	8	8	6
Zijn er andere (boven niet genoemde) schuilplaatsen?	4h	6	0	0
Zijn er schuilplekken op open plaatsen?	4i	6	6	0
Zijn barrieres overbrugbaar?	4j	10	10	10
Kunnen dieren zich vrij bewegen tussen het meetobject en de omgeving?	4k	10	10	10
		80	72	46
			206	133

Bijlage 5

Themakaart e-Tree Ondergrond

Legenda

Werkgrens

Score e-Tree ondergrond

Zeer laag

Laag

Gemiddeld

Hoog

Achtergrondkaart – BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

Themakaart
Score e-Tree ondergrond

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:1.750
Formaat: A3

cobra GROENINZICHT

Bijlage 6

Inventarisatielijst

Inventarisatielijst

Projectnummer: 303273

Locatie: Gebiedsvisie park Stationsgebied Arnhem-Zuid

Datum: 25-2-2021

Berekening baten van bomen i-Tree ECO NL

Nr.	UID	Boomsoort wetenschappelijk	Boomsoort Nederlands	Y	X	Standplaats	Stamdiameter	Hoogte (in klassen)	Hoogte (in m)	VRVP's	Toelichting VRVP's	Groeiplaatsen planten in samenhang boom	Conditie	Bijzonderheden	Toekomst-verwachting	Score e-Tree	Kroon-oppervlak (m²)	Blad-oppervlak (m²)	Zuurstof-productie (kg/jaar)	Koolstoff CO2 totaal opgeslagen CO² (kg)	(€)	Jaarlijkse koolstof/CO2 va (kg/jaar)	(€/jaar)	Jaarlijkse wateraf vang (m³/jaar)	(€/jaar)	Jaarlijkse afvang luchtverontreiniging totaal (g/jaar)	(€/jaar)	Afgevangen luchtverontreiniging per stof (g/jaar) O₃	NO₂	SO₂	PM2.5	Afgevangen luchtverontreiniging per stof (€/jaar) O₃	NO₂	SO₂	PM2.5	Jaarlijkse baten totaal (€)
06.22.B.6308	1	Salix alba	schietwilg	440637,325	187011,749	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1407	3	Salix alba	schietwilg	440601,584	187009,029	Bosplantsoen	40 – 50 cm	18 tot 24 m	21				Voldoende		> 15 jaar	17	50,3	593,9	23,2	1491	€ 528	32	€ 11	1,3	€ 1,88	484,1	€ 11,93	323	133	13	15	€ 0,77	€ 5,18	€ 0,37	€ 5,61	€ 25,12
06.22.B.0985	4	Salix alba	schietwilg	440533,273	186994,532	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.6299	5	Salix alba	schietwilg	440641,12	187012,825	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6292	6	Salix alba	schietwilg	440681,237	186992,263	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	12	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.21.B.0095	7	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440854,342	186999,757	Gras	10 – 20 cm	6 tot 12 m	14				Voldoende		> 15 jaar	16	12,6	97,7	15,8	349	€ 124	22	€ 8	0,2	€ 0,29	79,6	€ 1,97	53	22	2	3	€ 0,13	€ 0,85	€ 0,06	€ 0,94	€ 9,93
06.22.B.0988	10	Salix alba	schietwilg	440580,818	186992,276	Bosplantsoen	80 – 90 cm	> 24 m	25				Voldoende		> 15 jaar	19	380,1	1465,1	17,5	7235	€ 2.561	24	€ 9	3,1	€ 4,49	1194,3	€ 29,42	797	329	32	37	€ 1,90	€ 12,78	€ 0,91	€ 13,84	€ 42,49
06.22.B.6314	11	Salix alba	schietwilg	440708,243	187047,813	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	10	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6289	14	Salix alba	schietwilg	440526,627	187042,414	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	10	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1413	15	Salix alba	schietwilg	440558,694	187010,49	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.21.B.4006	16	Quercus robur	zomereik	440837,816	187058,415	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	10				Voldoende		> 15 jaar	14	28,3	100,1	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	81,6	€ 2,00	54	22	2	3	€ 0,13	€ 0,87	€ 0,06	€ 0,94	€ 15,67
06.22.B.6492	17	Salix alba	schietwilg	440534,248	187034,106	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6494	18	Salix alba	schietwilg	440531,597	187036,288	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0991	19	Salix alba	schietwilg	440550,735	186992,487	Bosplantsoen	40 – 50 cm	18 tot 24 m	24	Losse schors	Schuilplekken voor vleermuizen		Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	22	12,6	3,6	0,3	1491	€ 528	51	€ 0	0	€ 0,00	3	€ 0,08	2	1	0	0	€ 0,00	€ 0,03	€ 0,00	€ 0,04	€ 0,21
06.21.B.0135	20	Quercus robur	zomereik	440819,872	187061,405	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	8				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	73,4	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	59,9	€ 1,49	40	17	2	2	€ 0,09	€ 0,64	€ 0,05	€ 0,71	€ 15,16
06.22.B.6283	21	Salix alba	schietwilg	440643,541	187015,409	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	12	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1427	22	Salix alba	schietwilg	440524,061	187018,116	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1222,8	0,6	799	€ 283	1	€ 0	2,6	€ 3,77	996,8	€ 24,53	665	274	27	31	€ 1,58	€ 10,67	€ 0,76	€ 11,52	€ 28,56
06.22.B.0979	23	Salix alba	schietwilg	440523,97	186993,3	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.0993	24	Salix alba	schietwilg	440541,444	186993,545	Bosplantsoen	40 – 50 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1104,8	10,9	1491	€ 528	15	€ 5	2,4	€ 3,48	900,6	€ 22,19	601	248	24	28	€ 1,43	€ 9,64	€ 0,69	€ 10,44	€ 30,99
06.22.B.1415	27	Salix alba	schietwilg	440555,828	187005,254	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.21.B.4005	29	Quercus robur	zomereik	440835,804	187028,306	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	8				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	73,4	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	59,9	€ 1,49	40	17	2	2	€ 0,09	€ 0,64	€ 0,05	€ 0,71	€ 15,16
06.21.B.0094	31	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440845,413	187000,439	Gras	10 – 20 cm	6 tot 12 m	15	Nest(en)	Eksternest bewoond		Voldoende		> 15 jaar	14	12,6	119,4	12,6	349	€ 124	17	€ 6	0,3	€ 0,44	97,4	€ 2,39	65	27	3	3	€ 0,15	€ 1,04	€ 0,07	€ 1,12	€ 8,93
06.22.B.6288	32	Salix alba	schietwilg	440687,631	186994,385	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	12	3,1	0,1	0,2	98	€ 35	0	€ 0	0	€ 0,00	0,1	€ 0,00	0	0	0	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,13
06.22.B.0980	33	Salix alba	schietwilg	440518,41	186993,97	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.6281	34	Salix alba	schietwilg	440620,687	187021,724	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6491	35	Salix alba	schietwilg	440523,408	187044,298	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	10	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.21.B.4007	37	Quercus robur	zomereik	440801,173	187008,485	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	8				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	73,4	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	59,9	€ 1,49	40	17	2	2	€ 0,09	€ 0,64	€ 0,05	€ 0,71	€ 15,16
06.22.B.0126	38	Quercus robur	zomereik	440793,535	187021,908	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	7				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	62,9	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,1	€ 0,15	51,3	€ 1,27	34	14	1	2	€ 0,08	€ 0,55	€ 0,04	€ 0,60	€ 14,79
06.22.B.0194	39	Salix alba	schietwilg	440418,066	186998,312	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	21				Voldoende		> 15 jaar	19	28,3	27,5	9,8	346	€ 123	14	€ 5	0,6	€ 0,87	221,3	€ 5,43	148	61	6	7	€ 0,35	€ 2,37	€ 0,17	€ 2,54	€ 11,11
06.22.B.6298	40	Salix alba	schietwilg	440633,616	187011,427	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0983	41	Salix alba	schietwilg	440508,51	186994,91	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.0116	42	Populus nigra 'Italica'	zwarte populier	440788,022	186992,123	Gazon	10 – 20 cm	6 tot 12 m	11				Voldoende		> 15 jaar	15	12,6	53,4	21,5	349	€ 124	30	€ 11	0,1	€ 0,15	43,5	€ 1,06	29	12	1	1	€ 0,07	€ 0,47	€ 0,03	€ 0,49	€ 11,72
06.21.B.0139	43	Quercus robur	zomereik	440815,864	187008,03	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	9				Voldoende		> 15 jaar	14	28,3	85,7	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	69,9	€ 1,73	47	19	2	2	€ 0,11	€ 0,75	€ 0,05	€ 0,82	€ 15,41
06.22.B.0996	44	Salix alba	schietwilg	440503,681	186998,162	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	21				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	816,7	16	799	€ 283	22	€ 8	1,7	€ 2,47	665,8	€ 16,39	444	183	18	21	€ 1,06	€ 7,12	€ 0,51	€ 7,70	€ 26,65
06.22.B.6490	45	Salix alba	schietwilg	440514,889	187041,685	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	10	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0989	46	Salix alba	schietwilg	440568,14	186992,985	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	21				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	816,7	16	799	€ 283	22	€ 8	1,7	€ 2,47	665,8	€ 16,39	444	183	18	21	€ 1,06	€ 7,12	€ 0,51	€ 7,70	€ 26,65
06.22.B.6291	47	Salix alba	schietwilg	440518,837	187020,096	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	21				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1222,8	0,6	799	€ 283	1	€ 0	2,6	€ 3,77	996,8	€ 24,53	665	274	27	31	€ 1,58	€ 10,67	€ 0,76	€ 11,52	€ 28,56
06.22.B.6290	49	Salix alba	schietwilg	440500,596	187038,062	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0119	51	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440727,891	186999,061	Gras	10 – 20 cm	6 tot 12 m	11				Voldoende		> 15 jaar	15	12,6	53,4	21,5	349	€ 124	30	€ 11	0,1	€ 0,15	43,5	€ 1,06	29	12	1	1	€ 0,07	€ 0,47	€ 0,03	€ 0,49	€ 11,72
06.22.B.0977	52	Salix alba	schietwilg	440504,68	186993,68	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.0990	53	Salix alba	schietwilg	440552,687	186993,555	Bosplantsoen	40 – 50 cm	18 tot 24 m	24	Losse schors	Schuilplekken voor vleermuizen		Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	22	113,1	26,9	0,3	1491	€ 528	0	€ 0	0,1	€ 0,15	22	€ 0,55	15	6	1	1	€ 0,03	€ 0,23	€ 0,02	€ 0,26	€ 0,82
06.22.B.6312	54	Salix alba	schietwilg	440668,592	186999,525	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	12	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1403	55	Salix alba	schietwilg	440691,367	187035,634	Bosplantsoen	60 – 70 cm	6 tot 12 m	15	Losse schors	Schuilplekken voor vleermuizen		Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	18	28,3	7,9	1,6	3714	€ 1.315	2	€ 1	0	€ 0,00	6,5	€ 0,16	4	2	0	0	€ 0,01	€ 0,07	€ 0,01	€ 0,07	€ 0,94
06.22.B.6311	56	Salix alba	schietwilg	440607,017	187028,321	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6284	59	Salix alba	schietwilg	440677,345	186994,173	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	12	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6141	60	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440741,47	186999,66	Gras	10 – 20 cm	6 tot 12 m	11				Voldoende		> 15 jaar	15	12,6	53,4	21,5	349	€ 124	30	€ 11	0,1	€ 0,15	43,5	€ 1,06	29	12	1	1	€ 0,07	€ 0,47	€ 0,03	€ 0,49	€ 11,72
06.22.B.5885	62	Salix alba	schietwilg	440706,283	187053,033	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.21.B.0138	63	Quercus robur	zomereik	440817,366	187033,752	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	8				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	73,4	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,2	€ 0,29	59,9	€ 1,49	40	17	2	2	€ 0,09	€ 0,64	€ 0,05	€ 0,71	€ 15,16
06.22.B.1412	64	Salix alba	schietwilg	440561,365	187016,103	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	26				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1121,5	1,9	799	€ 283	3	€ 1	2,4	€ 3,48	914,2	€ 22,52	610	252	25	28	€ 1,45	€ 9,78	€ 0,70	€ 10,58	€ 26,91
06.22.B.6489	65	Salix alba	schietwilg	440692,894	186984,206	Gras	40 – 50 cm	12 tot 18 m	14				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	245,2	39,5	1491	€ 528	54	€ 19	0,5	€ 0,73	199,8	€ 4,93	133	55	5	6	€ 0,32	€ 2,14	€ 0,15	€ 2,32	€ 24,88
06.22.B.6285	66	Salix alba	schietwilg	440702,379	186984,019	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.24.B.2733	67	Gleditsia triacanthos f. inermis	doornloze valse Christusdoorn	440718,197	186930,161	Gazon	10 – 20 cm	6 tot 12 m	6				Voldoende		> 15 jaar	14	3,1	6,5	11,1	193	€ 68	15	€ 5	0	€ 0,00	5,3	€ 0,14	4	2	0	0	€ 0,01	€ 0,06	€ 0,00	€ 0,07	€ 5,47
06.22.B.0125	68	Quercus robur	zomereik	440793,018	187014,236	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	7				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	62,9	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,1	€ 0,15	51,3	€ 1,27	34	14	1	2	€ 0,08	€ 0,55	€ 0,04	€ 0,60	€ 14,79
06.22.B.5883	69	Salix alba	schietwilg	440720,703	187032,439	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.21.B.0137	70	Quercus robur	zomereik	440818,086	187042,748	Gras	20 – 30 cm	6 tot 12 m	6				Voldoende		> 15 jaar	13	28,3	53,9	27,4	720	€ 255	38	€ 13	0,1	€ 0,15	43,9	€ 1,10	29	12	1	1	€ 0,07	€ 0,47	€ 0,03	€ 0,52	€ 14,62
06.22.B.7031	71	Salix alba	schietwilg	440592,635	187021,208	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	11	3,1	0,1	0,2	98	€ 35	0	€ 0	0	€ 0,00	0,1	€ 0,00	0	0	0	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,13
06.22.B.0982	72	Salix alba	schietwilg	440515,78	186994,56	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	24				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1011	7,5	799	€ 283	10	€ 4	2,2	€ 3,19	824,1	€ 20,29	550	227	22	26	€ 1,31	€ 8,82	€ 0,63	€ 9,54	€ 27,12
06.22.B.0121	73	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440710,77	186999,857	Gras	10 – 20 cm	6 tot 12 m	14				Voldoende		> 15 jaar	15	12,6	97,7	15,8	349	€ 124	22	€ 8	0,2	€ 0,29	79,6	€ 1,97	53	22	2	3	€ 0,13	€ 0,85	€ 0,06	€ 0,94	€ 9,93
06.22.B.6302	74	Salix alba	schietwilg	440504,814	187037,493	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0998	75	Salix alba	schietwilg	440495,162	186993,244	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	22				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	886,3	13,2	799	€ 283	18	€ 6	1,9	€ 2,75	722,5	€ 17,80	482	199	20	22	€ 1,15	€ 7,73	€ 0,55	€ 8,38	€ 26,93
06.21.B.0100	77	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440863,852	186985,025	Gazon	10 – 20 cm	6 tot 12 m	13				Voldoende		> 15 jaar	16	12,6	79,9	19	349	€ 124	26	€ 9	0,2	€ 0,29	65,1	€ 1,60	43	18	2	2	€ 0,10	€ 0,70	€ 0,05	€ 0,75	€ 11,11
06.22.B.1426	78	Salix alba	schietwilg	440525,471	187017,379	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	29				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1222,8	0,6	799	€ 283	1	€ 0	2,6	€ 3,77	996,8	€ 24,53	665	274	27	31	€ 1,58	€ 10,67	€ 0,76	€ 11,52	€ 28,56
06.22.B.1420	79	Salix alba	schietwilg	440565,892	187015,745	Bosplantsoen	60 – 70 cm	> 24 m	26	Nest(en)	Eksternest		Voldoende		> 15 jaar	17	113,1	1395,5	4,7	3714	€ 1.315	7	€ 2	3	€ 4,35	1137,5	€ 28,01	759	313	31	35	€ 1,81	€ 12,17	€ 0,87	€ 13,17	€ 34,70
06.22.B.6301	80	Salix alba	schietwilg	440519,742	187043,238	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	10	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1430	81	Salix alba	schietwilg	440512,107	187019,093	Bosplantsoen	30 – 40 cm	18 tot 24 m	25				Voldoende		> 15 jaar	19	113,1	1067,7	4,7	799	€ 283	7	€ 2	2,3	€ 3,33	870,3	€ 21,42	581	239	24	27	€ 1,38	€ 9,31	€ 0,66	€ 10,06	€ 27,09
06.22.B.6307	82	Salix alba	schietwilg	440629,933	187012,507	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.6309	83	Salix alba	schietwilg	440588,538	187019,797	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	11	3,1	0,1	0,2	98	€ 35	0	€ 0	0	€ 0,00	0,1	€ 0,00	0	0	0	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,13
06.21.B.0102	84	Populus simonii 'Fastigiata'	Chinese balsempopulier	440846,039	186986,393	Gazon	10 – 20 cm	6 tot 12 m	13	Nest(en)	Eksternest in aanbouw		Voldoende		> 15 jaar	14	12,6	79,9	19	349	€ 124	26	€ 9	0,2	€ 0,29	65,1	€ 1,60	43	18	2	2	€ 0,10	€ 0,70	€ 0,05	€ 0,75	€ 11,11
06.22.B.6279	85	Salix alba	schietwilg	440625,858	187014,855	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.7028	86	Salix alba	schietwilg	440580,976	187018,211	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Zeer slecht (dood)		< 5 jaar	11	3,1	0,1	0,2	98	€ 35	0	€ 0	0	€ 0,00	0,1	€ 0,00	0	0	0	0	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,13
06.22.B.5884	87	Salix alba	schietwilg	440730,123	187019,284	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.1436	88	Quercus robur	zomereik	440352,16	187003,49	Bosplantsoen	50 – 60 cm	18 tot 24 m	20				Voldoende		> 15 jaar	16	113,1	811,1	31,9	3453	€ 1.222	44	€ 16	1,7	€ 2,47	661,1	€ 16,29	441	182	18	21	€ 1,05	€ 7,07	€ 0,50	€ 7,67	€ 34,35
06.22.B.6282	90	Salix alba	schietwilg	440618,69	187023,955	Gras	10 – 20 cm	< 6 m	2				Voldoende		> 15 jaar	11	3,1	5,1	7,9	98	€ 35	11	€ 4	0	€ 0,00	4,2	€ 0,09	3	1	0	0	€ 0,01	€ 0,04	€ 0,00	€ 0,04	€ 3,99
06.22.B.0987	91	Salix alba	schietwilg	440581,488	186991,559	Bosplantsoen	70 – 80 cm	> 24 m	25				Voldoende		> 15 jaar	19	380,1	1401,7	14,5	5300	€ 1.876	20

Bijlage 7

Themakaart e-Tree Bomen

Legenda

Werkgrens

Score e-tree boom [139]

- 0 - 5 [0]
- 5 - 10 [14]
- 10 - 15 [79]
- 15 - 20 [44]
- 20 - 25 [2]
- 25 - 30 [0]
- 30 - 40 [0]

Achtergrondkaart - BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

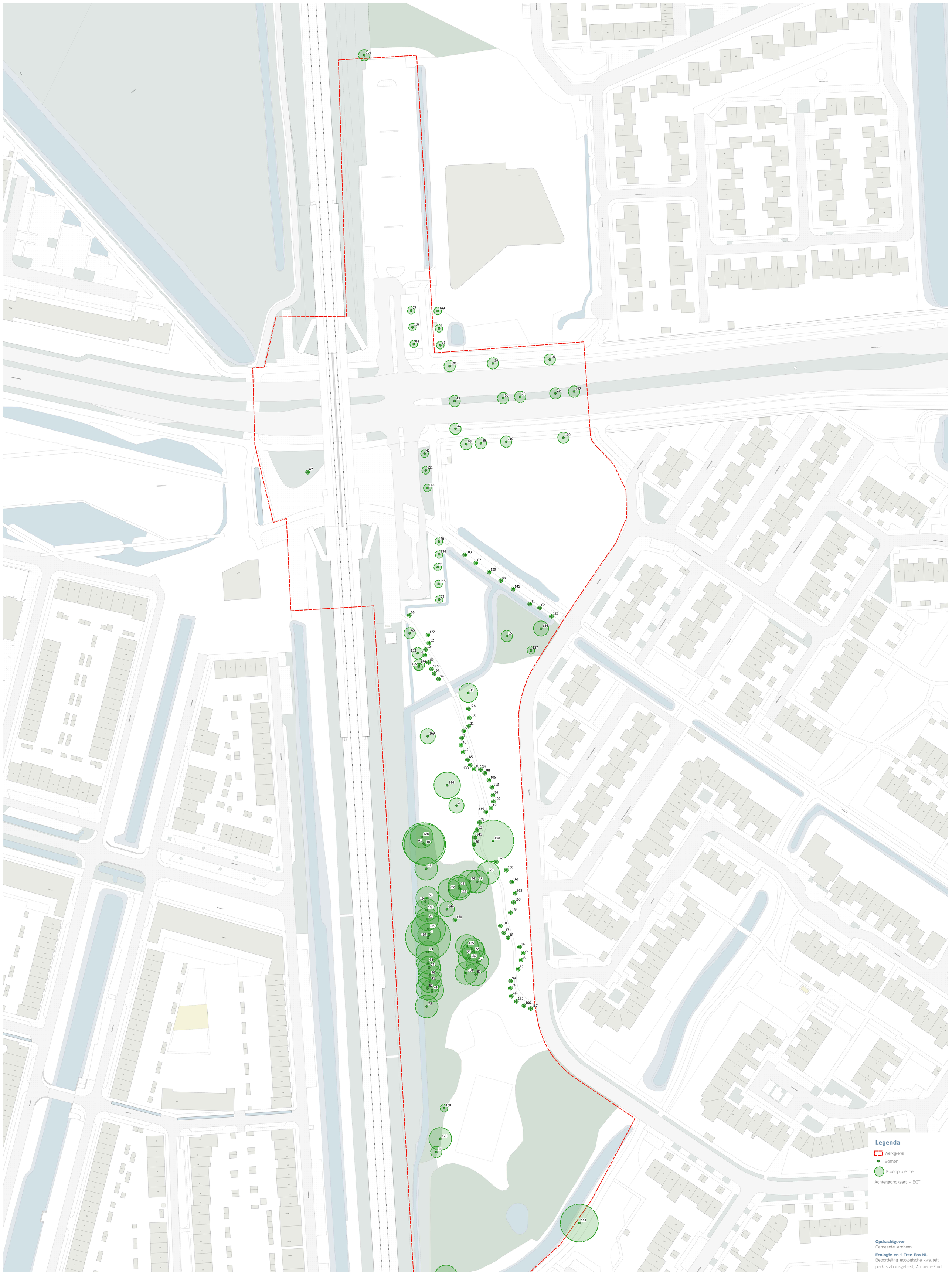
Themakaart
Score e-Tree boom

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:1.750
Formaat: A3

cobra GROENINZICHT

Bijlage 8

Overzichtstekening



Legenda

- Werkgrens
- Bomen
- Kroonprojectie

Achtergrondkaart - BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

Overzichtstekening

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:600
Formaat: A0

N

cobra GROENINZICHT

Bijlage 9

Themakaart waarnemingen flora en fauna

Legenda

Werkgrens

Waarnemingen FF

Achtergrondkaart – BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

Themakaart
Flora & fauna waarnemingen

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:1.750
Formaat: A3

cobra GROENINZICHT

Bijlage 10

Themakaart indicatoren biodiversiteit

Legenda

- Werkgrens

Meetlat biodiversiteit

- Noordelijk deel
- Zuidelijk deel
- Hoge bijdrage

Achtergrondkaart – BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

Themakaart
Meetlat biodiversiteit

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:1.750
Formaat: A3

cobra GROENINZICHT

Bijlage 11

Themakaart i-Tree ECO NL

Legenda

Werkgrens

Score i-Tree: baten per jaar [139]

- € 0 - 5 [61]
- € 5 - 10 [9]
- € 10 - 20 [28]
- € 20 - 30 [27]
- € 30 - 50 [12]
- € 50 - 80 [1]
- € 80 - 120 [1]

Achtergrondkaart - BGT

Opdrachtgever
Gemeente Arnhem

Ecologie en i-Tree Eco NL
Beoordeling ecologische kwaliteit park stationsgebied, Arnhem-Zuid

Themakaart
Score i-Tree: baten per jaar

Referentienr: 303273
Datum: 9-3-2021
Schaal: 1:1.750
Formaat: A3

cobra GROENINZICHT

Expertteam Remote Sensing

Wij monitoren de groene leefomgeving met lucht-foto's, satellietbeelden en laserscandata. Wij brengen 'bijna live' groen in zicht en laten zien wat groen doet met het lokale klimaat én wat het klimaat doet met ons groen. Ons expertteam bestaat uit Remote Sensing specialisten, programmeurs, modelleurs en gebiedsanalisten.

Ons groene inzicht brengt uw groen in zicht!

Expertteam Groene Data

Wij maken 'big (green) data' toegankelijk, toepasbaar en zichtbaar. Wij zetten groen letterlijk op de kaart en bieden inzicht in groene kansen.
Ons expertteam bestaat uit data-experts, ruimtelijk analisten en programmeurs. Specialisten op het gebied van fotogrammetrie, sen-soriek en mobile mapping maken het team compleet.

Expertteam Groene Leefomgeving

Ons groene inzicht slaat bruggen tussen groen, grijs, blauw en rood. In ons team werken boomtechnisch adviseurs, ecologen, dendrologen, toezichthouders, juristen, bestek- & contractdeskundigen, ontwerpers, stedenbouwkundigen en klimaat-adaptatiespecialisten samen.

cobra GROENINZICHT

Cobra Groeninzicht
Franssenstraat 66
5434 SJ Vianen (NB)

T 088 - 26 27 200
info@cobra-groeninzicht.nl
www.cobra-groeninzicht.nl

Bijlage 5

P&R
161pp

K&R

Aansluiten op
bestaande entree
Lorentzcollege

Fietsenstalling
Station Zuid
(wordt uitgebreid)

Aansluiten op
bestaande situatie
fietspad Schuytgraaf

Aansluiten op
bestaande situatie
Metamorfosenallee

Bushalte (pilot-abri)
Station Zuid

Aansluiten op
bestaande situatie
fietspad Schuytgraaf

Aansluiten op
bestaande situatie
Metamorfosenallee

Fietsenstalling
Station Zuid

Fietsenstalling
Station Zuid

Aansluiten op
bestaande situatie
fietspad Kroonsewal

bos

Metamorfosenallee
Pandorapad
Bronte
Zinnaeum
Pijnackerhof
Heerjansdampad
Hellevoetsluisstraat
Oegstgeestraat
Emma Gerdmanstraat
Aletta Jacobsstraat
Louise Meijsstraat
Simone de Beauvoirstraat
Oudenboschstraat
Tilburgweg
Kroonse Weg
Liesholtstraat
Wanroijhof
Zundertstraat
Eindhovenstraat
Midasstraat
Ledastraat
Thalliastraat
Daphnestraat
Polluxstraat
Ovidiuslaan
Heleenastraat
Medeastraat
Diana Larsson

LEGENDA

- Bos
- Gazon
- Water
- Recreatief wandelpad
- Voetpad
- Fietspad
- Rijbaan
- Trolleymast
- Lichtmast
- Nutsvoorziening
- Inspectieput
- Kolk
- Scopegrens
- Bestaande bomen (diverse formaten)
- Nieuwe bomen aangrenzende projecten

GEMEENTE Arnhem
Eusebiusbuitensingel 53
Postbus 9200
6800 HA ARNHEM
www.arnhem.nl
gemeente@arnhem.nl
0800 - 1809

Project:
Stationsgebied Arnhem Zuid

Onderdeel:
Situatie Bovengronds

Cluster:	Afdeling:	Getekend:	Goedgekeurd:	Datum uitgifte:	Status:
SBR		KuipPl		17.12.2020	Info

Formaat:	Schaal:	Documentcode:	Tekeningnummer:	Blad:	Aantal:
594 x 841 mm	1 : 1000	.dgn	201	1	1

Bijlage 6

Dossiernummer:-

Projectcode: AR20.40

Toponiem: Stationsgebied-Zuid (De Laar)

(Verwachte) Archeologische waarden:rivierduin/terrassen Late Dryas (10.800-10.150 BP)

Titel onderzoeksrapport:n.v.t.

Opmerkingen rapport: n.v.t.

Selectieadvies rapport:n.v.t.

Advies
Het plangebied bevindt zich ten oosten van het spoor Arnhem-Nijmegen, nabij station Arnhem-Zuid. Aan de andere zijde van het spoor, in de wijk Schuytgraaf, is ter hoogte van dit gebied een zandopduiking aangetroffen met bewoning die waarschijnlijk teruggaat tot de midden-steentijd, maar in ieder geval de nieuwe steentijd (neolithicum, 4900-2000 v.Chr.). Deze locatie betreft een archeologisch rijksmonument.

In relatie tot de nieuwbouw van het Lorentzcollege, grenzend aan het plangebied, is in 2017 een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. Dit ook vanwege de situatie in Schuytgraaf, i.e. de nabije aanwezigheid van het rijksmonument. De zandopduiding van Schuytgraaf zou door kunnen lopen ter hoogte van het Lorentzcollege. Een zandopduiking is inderdaad aangetroffen, op 4 m-Mv. De zandopduiking wordt hier aangeduid als een "oud rivierterras". De zandopduiking te Schuytgraaf wordt in de rapportage uitgelegd als een "rivierduin", maar het kan ook hier om terras gaan. De terrassen werden gevormd aan het einde van de laatste ijstijd, 10.800-10.150 BP. Op het zand bevindt zich komklei (Formatie van Echteld), afgezet door de Neder-Rijn en diens voorlopers.

Voor het plangebied geldt in principe hetzelfde als voor het Lorentzcollege. Ook hier kunnen zich zandopduikingen bevinden met kans op prehistorische bewoning. Als advies geldt daarom een archeologisch bureauonderzoek met booronderzoek uit te voeren. Dit booronderzoek kan in eerste instantie als verkennend worden uitgevoerd, rekening houdend met verdichting van het boorgrid als een zandopduiking wordt aangetroffen (stelpost). De verdichting moet dan rekening houden met het inventariseren van steentijdarcheologie op zandopduikingen (onder meer wat aantal boringen betreft, soort boringen en diameter). Verdichting van het boorgrid kan ook noodzakelijk zijn als er andere archeologische aanwijzingen worden gevonden.

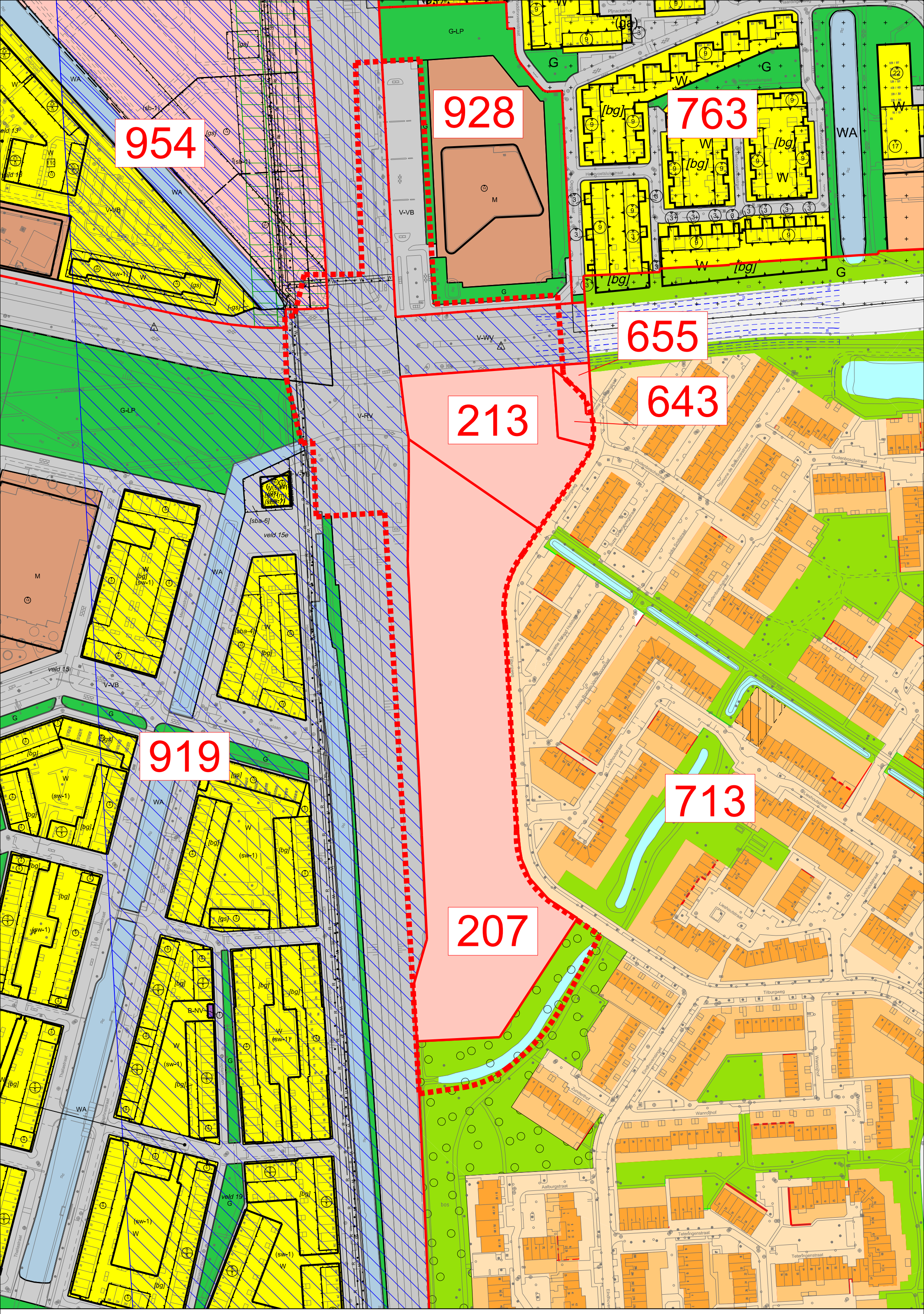
Specifiek langs het deel van het spoor waar het plangebied ligt, is in WOII zwaar gevochten. De Duitsers namen vanaf hier de geallieerden flink onder vuur (Market Garden). Het bureauonderzoek dient ook nadrukkelijk op WOII in te gaan en daaruit voortvloeiende verwachtingen.

Opsteller advies (naam en datum, functie): Martijn Defilet (gemeentelijk archeoloog), 9-10-20

Paraaf:



Bijlage 7



Plannr.	Plannaam	vastgesteld
207	Bestemmingsplan Laar, gemeente Elst	09-05-1973
213	Bestemmingsplan De Laar I	30-07-1974
643	Bestemmingsplan Schuytgraaf	28-06-1999
655	Bestemmingsplan Schuytgraaf I	27-04-2004
713	Bestemmingsplan De Laar 2007	24-09-2007
919	Bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017	05-03-2018
928	Bestemmingsplan School Metamorfosenallee- Oegstgeeststraat	27-02-2019
954	Bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 herziening velden 6 en 11	28-10-2020

Bijlage 8

Woningbouw Oostlocatie station Zuid

Geluidonderzoek scenario's spoor en weg



Documentnummer: M.2020.1565.01.R001 (HJA|MBR)
Datum: 18 februari 2022
Contactpersoon: A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar | hl@dgmr.nl | t 088 - 3467 816

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Contactpersoon opdrachtgever	
Project	Woningbouw Oostlocatie station Zuid
Betreft	Varianten invulling gebied
Uw kenmerk	-
Rapport	M.2020.1565.01.R001
Datum	18 februari 2022
Versie	001
Status	definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Van Pallandtstraat 9-11 6814 GM Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
Contactpersoon	A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar 088 346 78 16 hl@dgmr.nl
Auteur	A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar 088 346 78 16 hl@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 ks@dgmr.nl
2e lezer/secr.	HJA|MBR

p.o. A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Inhoud

1	**Inleiding**	**3**
2	**Scenario 1**	**4**
3	**Scenario 2**	**5**
4	**Scenario 3**	**6**
5	**Conclusie en advies**	**7**

1 Inleiding

Aanleiding
Aan de oostkant van station Arnhem-Zuid en ten zuiden van de Metamorfosenallee is de gemeente van plan woningbouw te ontwikkelen. Omdat dit plan direct naast de spoorweg ligt en voor toekomstige bewoners bepaald moet worden of sprake is van een goed woon- en leefklimaat, is dit akoestisch onderzoek uitgevoerd.

We hebben een verkennend onderzoek uitgevoerd. Dit onderzoek is gepresenteerd in het rapport M.2020.1565.00.R001 van 2 februari 2021. Aan de hand van dit verkennend onderzoek heeft de gemeente Arnhem drie scenario's voor de invulling van het gebied opgesteld.

De drie scenario's worden in het onderliggende onderzoek gepresenteerd.

Locatie
De locatie ligt ten zuiden van de Metamorfosenallee en ten oosten van het spoorvlak Arnhem–Nijmegen, direct naast Station Zuid in Arnhem. De Metamorfosenallee is een drukke doorvoerweg in het zuiden van Arnhem.

Geluidbeleid
De gemeente Arnhem heeft beleidsregels opgesteld voor het verlenen van hogere grenswaarden. Voorwaarde voor nieuw te bouwen woningen is dat deze ten minste één geluidluwe zijde hebben en één geluidluwe buitenruimte. Daarnaast geldt dat bij een geluidsbelasting hoger dan 53 dB voor wegverkeer en/of hoger dan 58 dB voor railverkeer minimaal één slaapkamer aan de geluidluwe zijde moet liggen. Geluidluw betekent dat de geluidsbelasting aan de wettelijke voorkeurswaarde voldoet.

Toetsingskader
De waarden toetsen we aan de Wet geluidhinder. De Omgevingswet treedt naar verwachting op 1 oktober 2022 of op 1 januari 2023 in werking. Dan moeten de berekende waarden aan deze Omgevingswet worden getoetst.

Onderstaande tabel toont de getalswaarden per Wet. De benaming 'voorkeurswaarde' in de Wet geluidhinder verandert in de Omgevingswet naar 'standaardwaarde'. Zo ook voor de 'maximale waarde', deze is in de Omgevingswet 'grenswaarde'. Ook merken we op dat de waarden voor het wegverkeer bij de Wet geluidhinder inclusief de aftrek van 5 dB is. In de Omgevingswet is deze aftrek niet meer opgenomen. In dit onderzoek brengen wij het geluid door de nabijgelegen 30 km/uur wegen niet in beeld. Dit is in de verdere uitwerking van het plan wel nodig.

tabel: uitgangspunten onderzoek

Onderdeel	Etmaalintensiteit	Wegdek	Rijsnelheid
Metamorfosenallee	28.182 - 29.176	SMA-NL8	50 km/u
Spoor (geluidregister)	Download december 2020 . In het register zijn alleen de geluidschermen op het talud opgenomen (hoogte 1,5 meter +BS), niet de gesloten balustrade op het perron. In overleg met de gemeente Arnhem is op het perron een geluidscherm van 1 meter hoog gemodelleerd. Ook de overkapping is in het rekenmodel opgenomen (scherm 4 meter hoog).		

tabel: normen beoordeling geluid

	Wet geluidhinder		Omgevingswet	
Geluidbron	Voorkeurswaarde	Bovengrens	Standaardwaarde	Grenswaarde
Wegverkeer	48 dB	63 dB	53 dB	70 dB
Railverkeer	55 dB	68 dB	55 dB	65 dB

Uitgangspunten
We hanteren dezelfde uitgangspunten die ook in het verkennend onderzoek zijn gebruikt. Deze hebben we in de tabel onderaan deze bladzijde samengevat.

Resultaten
Op de volgende pagina's beschrijven we de resultaten van de scenario's met een kleurcodering:

- Groene kleur = voldoet aan voorkeurswaarde Wet geluidhinder en standaardwaarde Omgevingswet. Geen voorwaarden uit het geluidbeleid.
- Gele kleur t/m lichtoranje: overschrijding voorkeurswaarde/standaardwaarde. Voldoet aan bovengrens/grenswaarde. Voorwaarden geluidbeleid gelden voor deze gevels.
- Donker oranje bij spoor: voldoet aan bovengrens van de Wet geluidhinder maar overschrijdt de grenswaarde uit de Omgevingswet. Voorwaarden geluidbeleid gelden voor deze gevels. Onder de Omgevingswet mag de gevel dan geen te openen delen bevatten.
- Rood: geluidsbelasting hoger dan toegestaan in Wet geluidhinder en ook in Omgevingswet. Aandacht voor de gevel (geen te openen delen toepassen).

We merken op dat de genoemde kleurcodering voor de hoogste waarde op de gevel geldt. Dit is meestal de hoogste bouwlaag. Op de lagere bouwlagen is de geluidsbelasting (iets) lager. In bijlage 1 zijn de waarden op de rekenpunten voor alle bouwlagen weergegeven.

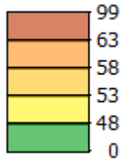


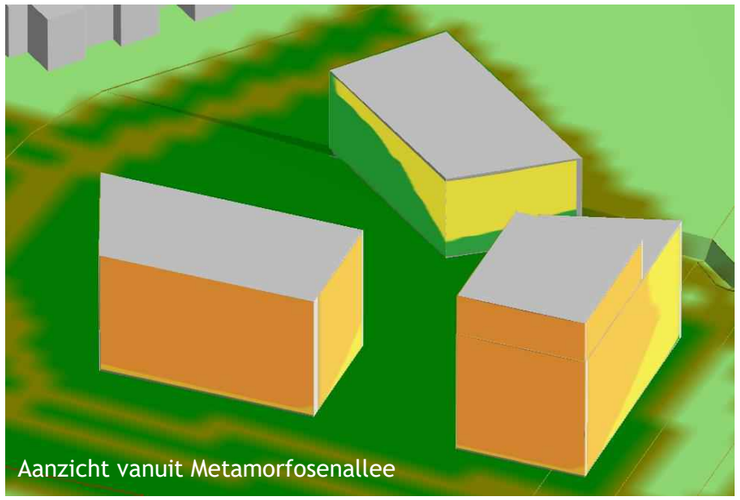
Plangebied

2 Scenario 1

Wegverkeer

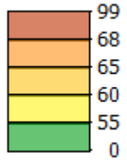
De geluidsbelasting door de Metamorfosenallee is maximaal 61 dB na aftrek (zijnde 66 dB zonder aftrek). De bovengrens van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden, ook wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 dB uit de Omgevingswet.

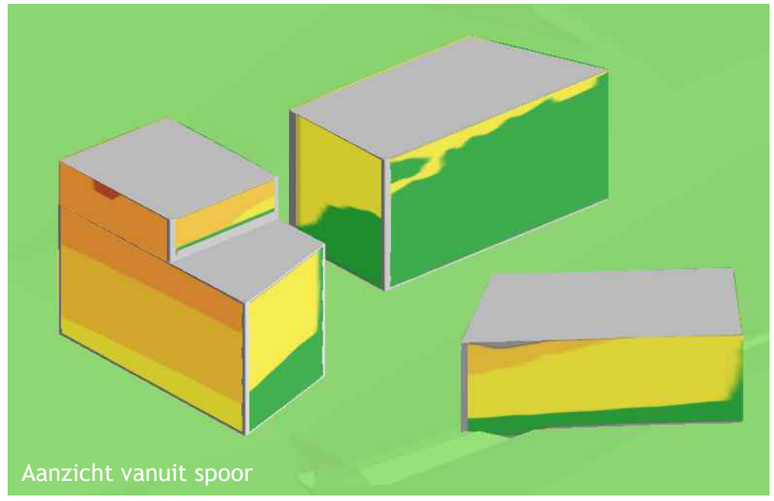




Spoor

De geluidsbelasting door het spoor is maximaal 68 dB. De bovengrens van 68 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden. De grenswaarde van 65 dB uit de Omgevingswet wel.







voldoet

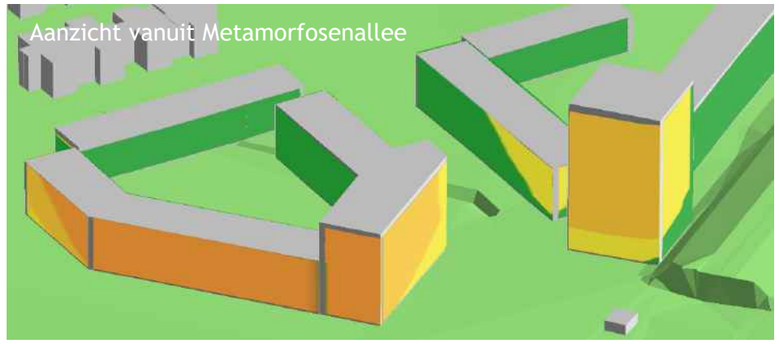
geluidbeleid



3 Scenario 2

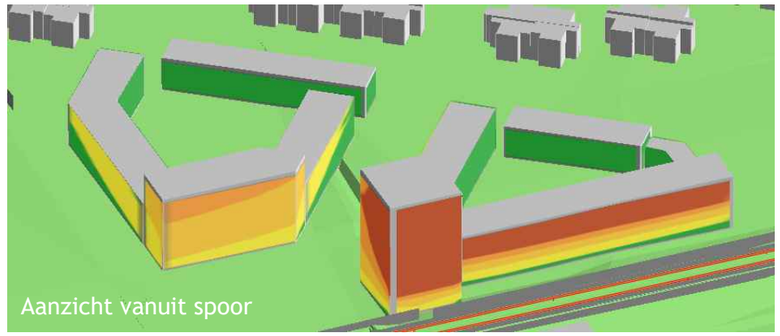
Wegverkeer

De geluidsbelasting door de Metamorfosenallee is maximaal 62 dB na aftrek (zijnde 67 dB zonder aftrek). De bovengrens van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden, ook wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 dB uit de Omgevingswet.



Spoor

De geluidsbelasting door het spoor is maximaal 74 dB. De bovengrens van 68 dB uit de Wet geluidhinder wordt overschreden en ook de grenswaarde van 65 dB uit de Omgevingswet.



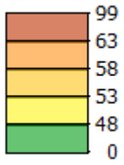


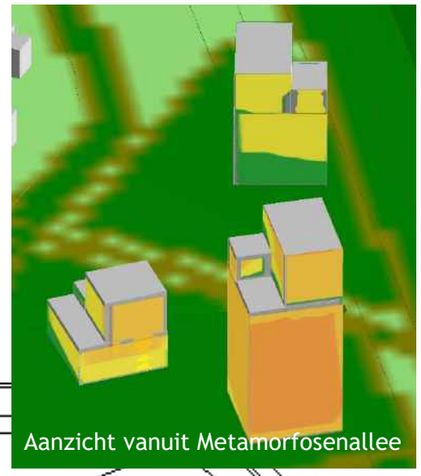


4 Scenario 3

Wegverkeer

De geluidsbelasting door de Metamorfosenallee is maximaal 60 dB na aftrek (zijnde 65 dB zonder aftrek). De bovengrens van 63 dB uit de Wet geluidhinder wordt niet overschreden, ook wordt voldaan aan de grenswaarde van 70 dB uit de Omgevingswet.

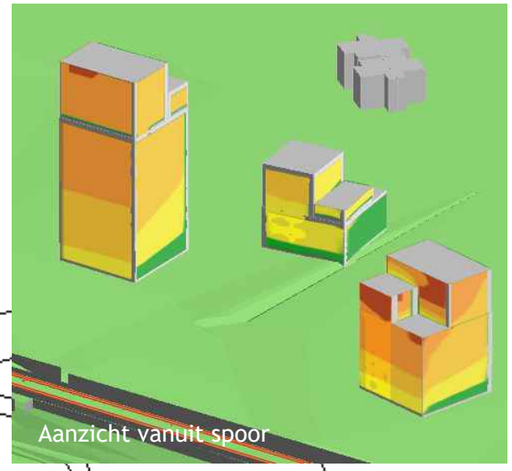



Aanzicht vanuit Metamorfosenallee



Spoor

De geluidsbelasting door het spoor is maximaal 69 dB. De bovengrens uit de Wet geluidhinder wordt overschreden en ook de grenswaarde van uit de Omgevingswet.


Aanzicht vanuit spoor



5 Conclusie en advies

Conclusie

We concluderen dat de geluidsbelasting door de Metamorfosenallee en door het spoor voor een groot deel binnen de waarden van de Wet geluidhinder en de Omgevingswet passen. Bij scenario 2 en scenario 3 zijn (beperkt) gevels aanwezig waar de geluidsbelasting hoger is dan toegestaan.

Omdat de geluidsbelasting hoger is dan de voorkeurswaarde/standaardwaarde, stelt de gemeente Arnhem voorwaarden aan de woningen. Dit betekent dat iedere woning een geluidluwe zijde en een geluidluwe buitenruimte moet hebben. Een gemeenschappelijke geluidluwe buitenruimte is ook toegestaan: bij alle scenario's is deze aanwezig.

Hiernaast zoomen we per scenario in, uitgaande van de kleurcodering die we op voorgaande bladzijden hebben gepresenteerd. Daar waar een groene lijn staat voldoet de geluidsbelasting op die gevel aan de voorkeurswaarde door beide geluidbronnen en is daarmee geluidluw. Gevels zonder lijnen zijn niet geluidluw. Een rode lijn geeft de gevel aan waar de geluidsbelasting door het spoor te hoog is en een gebouwgebonden oplossing (geen te openen delen of vliesgevel) nodig is.

Scenario 1

In dit scenario zijn weinig gevels aanwezig die geluidluw zijn.

Zoals het ernaar uitziet, zijn in dit scenario veel eenzijdig georiënteerde appartementen opgenomen. Om voor ieder appartement een geluidluwe zijde en -buitenruimte te maken, zijn gebouwgebonden maatregelen nodig (bijvoorbeeld een loggia, gesloten balustrades en/of een gevelscherm). Bij dergelijke (dure) oplossingen is extra aandacht nodig voor toetreding van daglicht en spuien.

Scenario 2

Door de positie van de bouwblokken en de beperkte hoogte ontstaan geluidluwe zijden. Door de woningen tweezijdig te oriënteren voldoen in dit scenario veel woningen al aan het Arnhems geluidbeleid.
Voor het gebouw parallel aan het spoor is een gevel zonder te openen delen noodzakelijk. Als hier bijvoorbeeld een gevel zonder te openen delen komt met daaraan tweezijdig georiënteerde appartementen, dan wordt hier ook voldaan aan het geluidbeleid. Ook hier dan aandacht voor toetreding van daglicht en spuien.

Bij de overige appartementen kan worden onderzocht of een loggia of wellicht een gesloten (balkon)balustrade uitkomst biedt voor het geluidluw maken van een zijde.

Ons advies

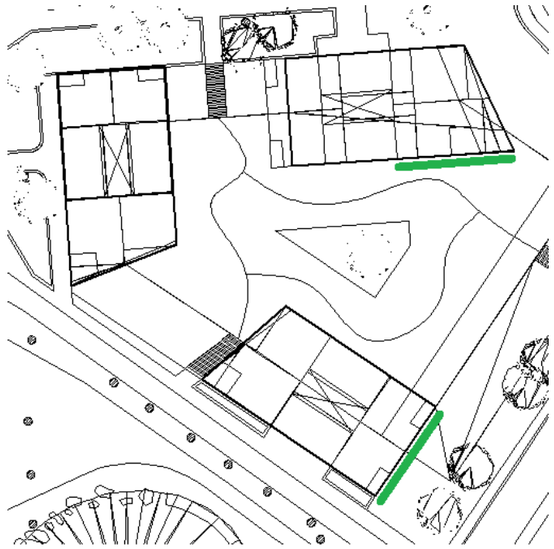
Scenario 2 heeft onze voorkeur. In dit scenario is het realiseren van een geluidluwe zijde en -buitenruimte per woning al grotendeels opgenomen.

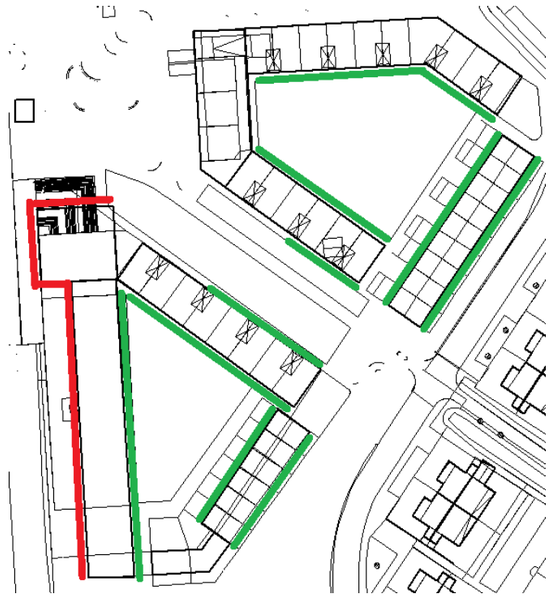
Scenario 3

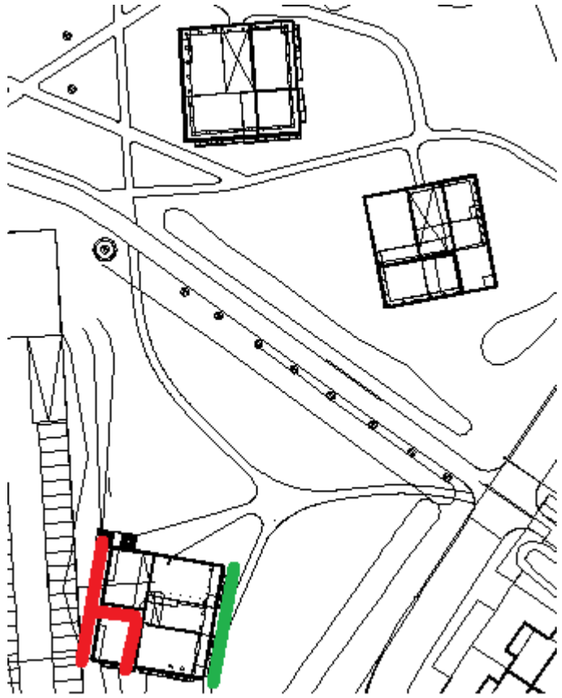
Bij de twee noordelijke gebouwen zijn alle zijden hoog geluidbelast. Met deze indeling is het maken van een geluidluwe zijde en -buitenruimte een uitdaging.

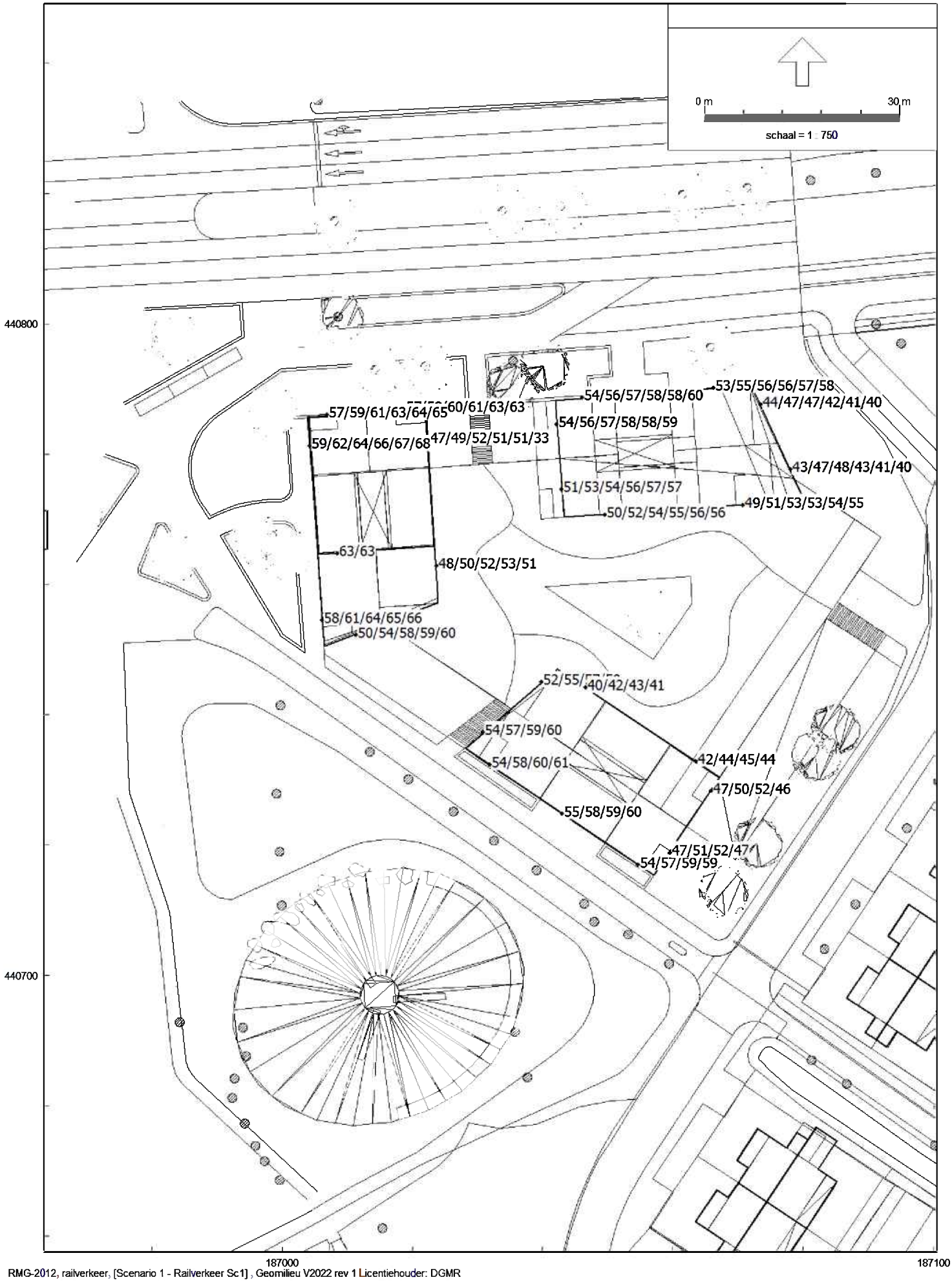
Het meest zuidelijke gebouw heeft wel een geluidluwe zijde maar ook een zijde die zonder te openen delen moet worden uitgevoerd.

Oplossingen zoals loggia's en vliesgevels zijn nodig, waarbij ook hier dan aandacht moet zijn voor toetreding van daglicht en spuien.

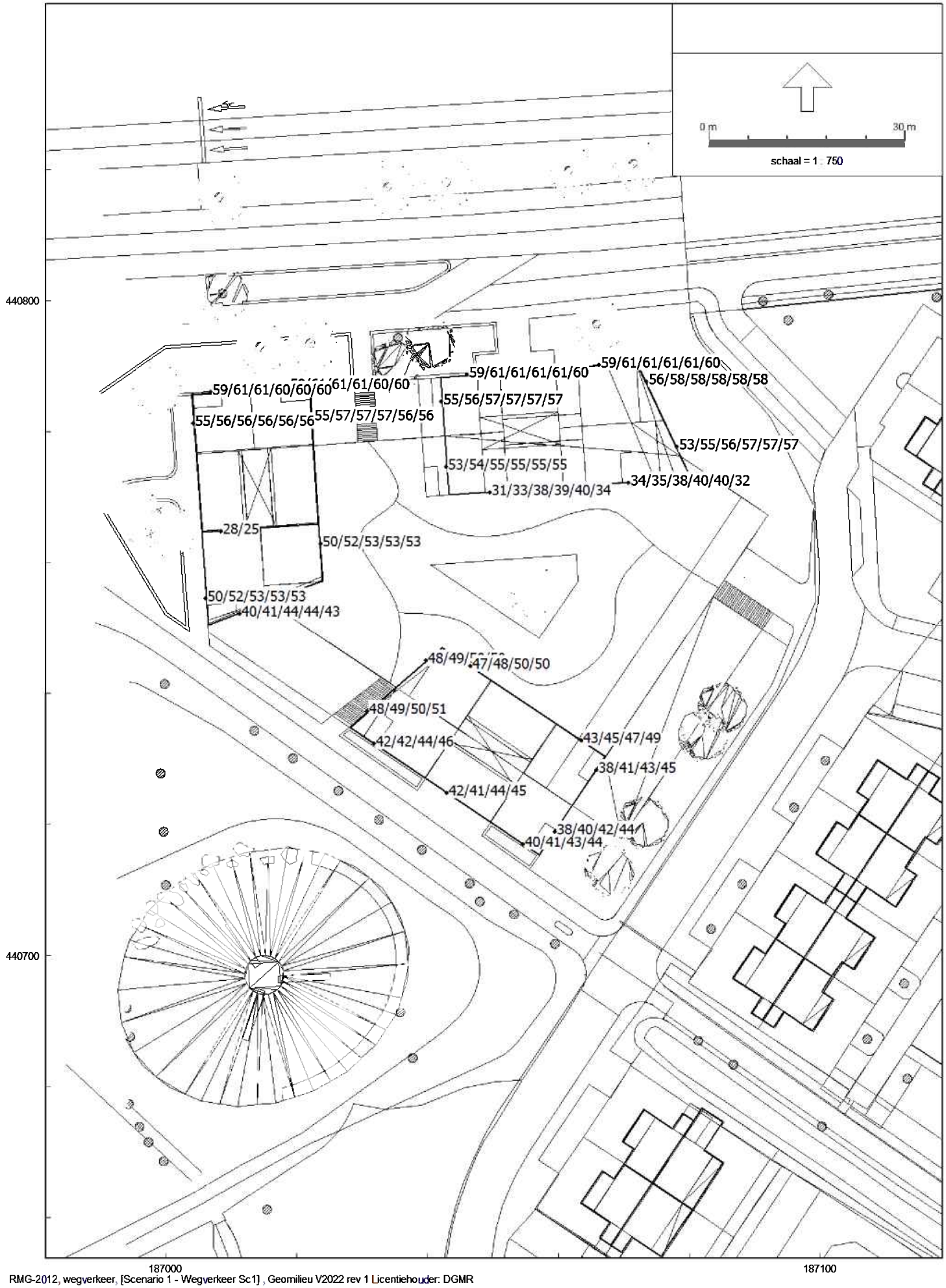






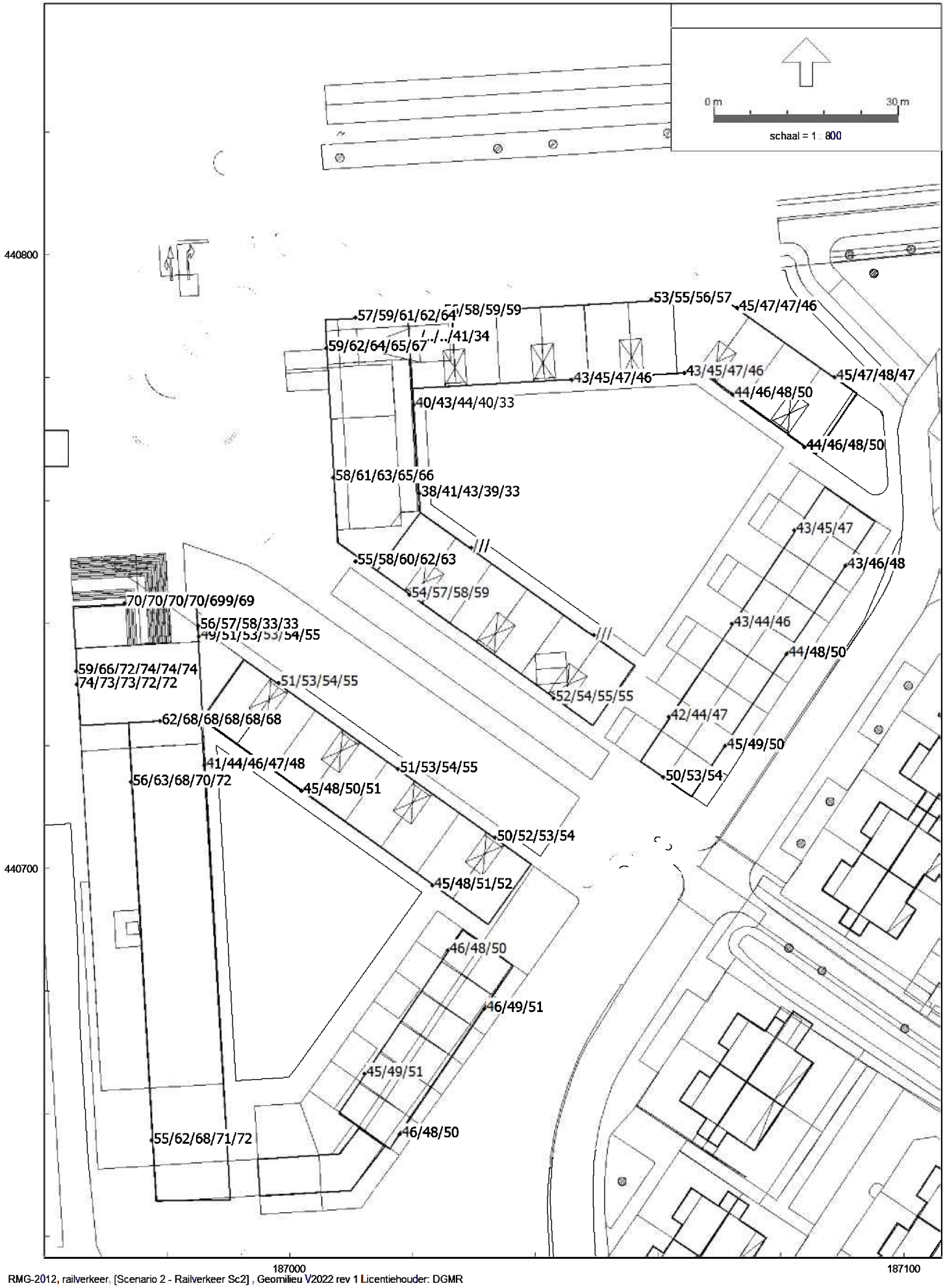


RMG-2012, railverkeer, [Scenario 1 - Railverkeer Sc1] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR

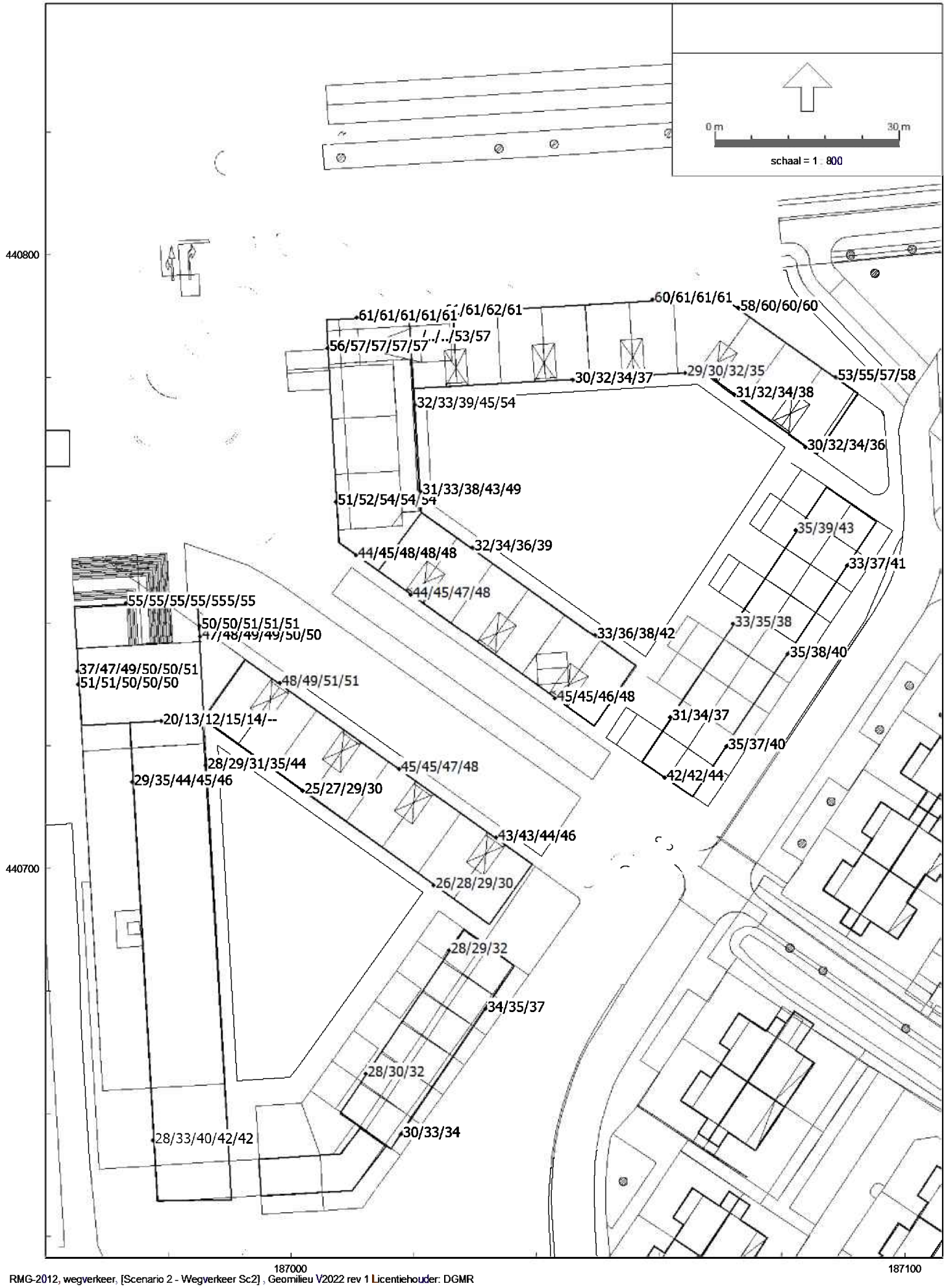


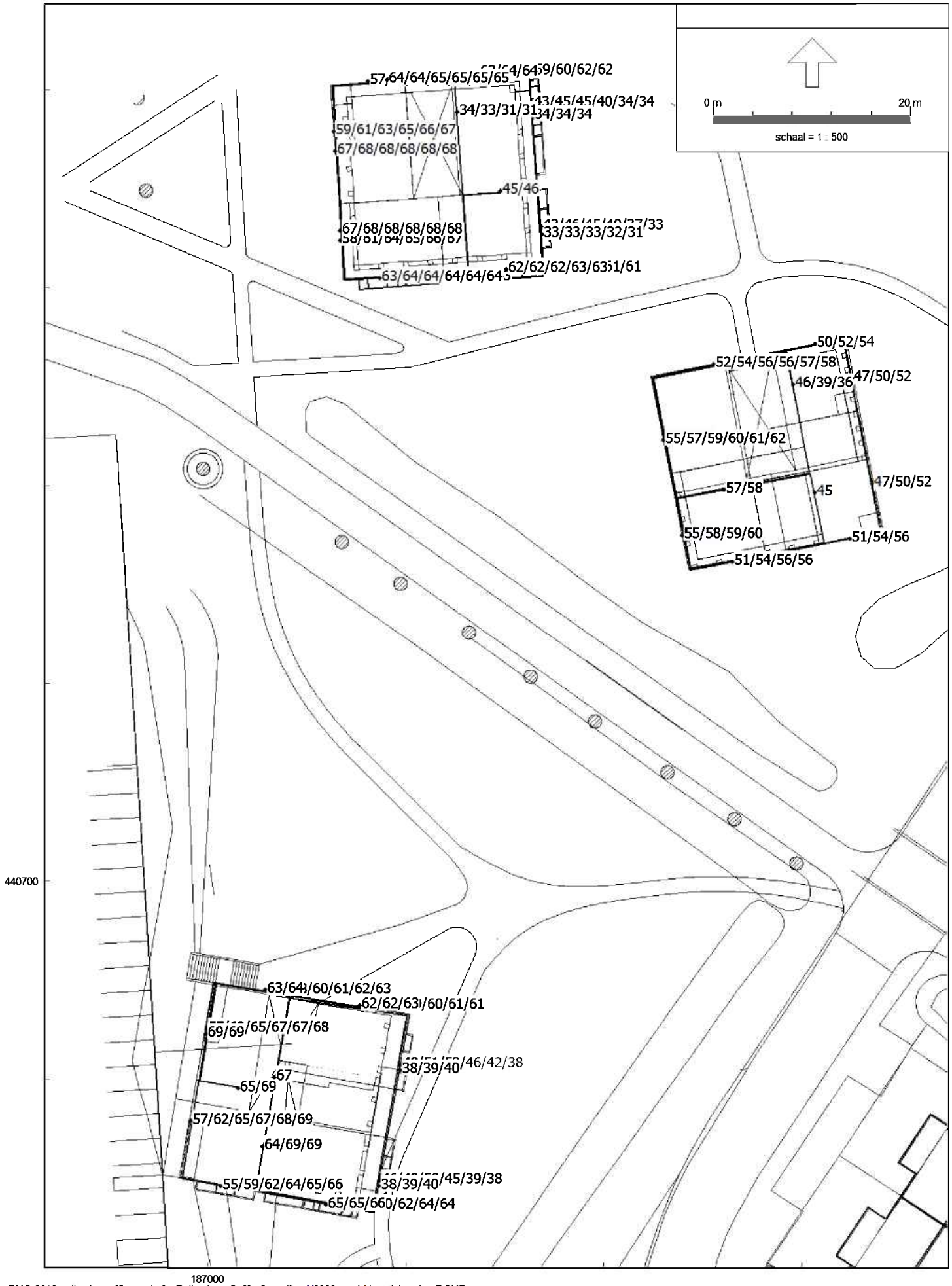
RMG-2012, wegverkeer, [Scenario 1 - Wegverkeer Sc1] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR

Geluidsbelastingen Metamorfosenallee na aftrek van 5 dB

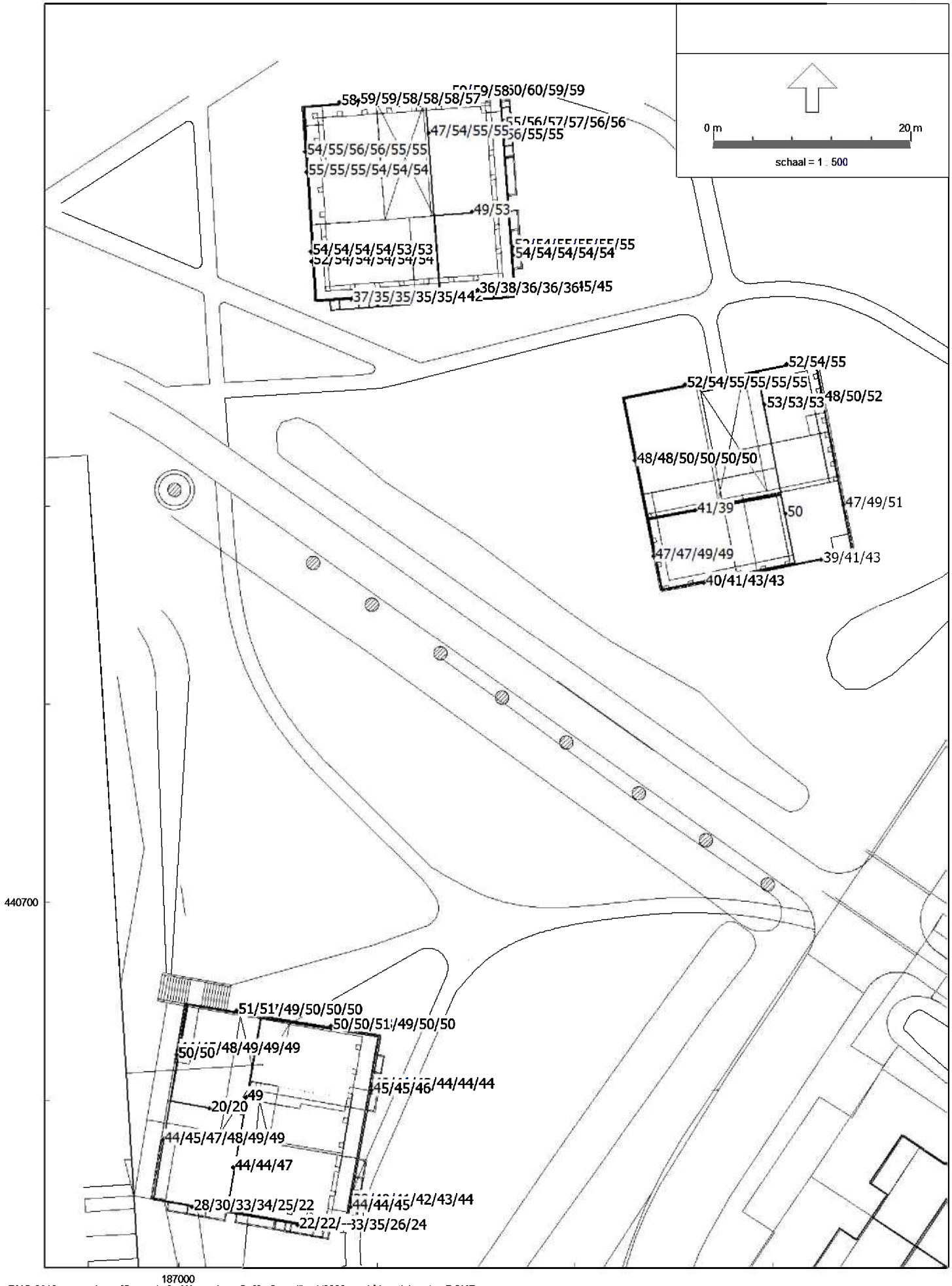


RMG-2012, railverkeer, [Scenario 2 - Railverkeer Sc2] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR


0 m
30 m
schaal = 1 : 800
440800
440700
187000
187100
61/61/61/61/61
/61/62/61
60/61/61/61
58/60/60/60
56/57/57/57/57
/../53/57
30/32/34/37
29/30/32/35
53/55/57/58
31/32/34/38
32/33/39/45/54
30/32/34/36
31/33/38/43/49
51/52/54/54/54
35/39/43
44/45/48/48/48
32/34/36/39
33/37/41
44/45/47/48
55/55/55/55/555/55
50/50/51/51/51
33/35/38
33/36/38/42
35/38/40
37/47/49/50/50/51
51/51/50/50/50
48/49/51/51
45/45/46/48
20/13/12/15/14/--
31/34/37
35/37/40
28/29/31/35/44
45/45/47/48
29/35/44/45/46
25/27/29/30
42/42/44
43/43/44/46
26/28/29/30
28/29/32
34/35/37
28/30/32
28/33/40/42/42
30/33/34
RMG-2012, wegverkeer, [Scenario 2 - Wegverkeer Sc2] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR



RMG-2012, railverkeer, [Scenario 3 - Railverkeer Sc3] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR



RMG-2012, wegverkeer, [Scenario 3 - Wegverkeer Sc3] , Geomilieu V2022 rev 1 Licentiehouder: DGMR

Bijlage 9

Relevant beleid Groene Leefomgeving van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid:

A. Groenvisie 2017
B. Bomenplan 2020
C. Strategie klimaatadaptatie
D. Biodiversiteitsplan
E. Dieren welzijn
F. Wet- en regelgeving: Wet natuurbescherming en Gelders Natuurnetwerk

A. Groenvisie 2017

Aan groen worden de laatste jaren steeds meer waarden en kwaliteiten toegekend. Zo ook aan het Arnhemse groen. Daarbij valt te denken aan gezondheid, klimaat (verminderen van hitte en van wateroverlast), milieu (verbeteren luchtkwaliteit), stadslandbouw, dierenwelzijn, toerisme en sport en bewegen. Het groen biedt ruimte voor een gezonde, leefbare, aantrekkelijke stad.

Doelen

De Groenvisie is verdeeld in 5 thema's met bijbehorende doelen en opgaven:
De vijf thema's met bijbehorende doelen zijn:

- Herkenbare stad: Vergroten van de waarden van bossen, parken en natuurterreinen
- Natuurvriendelijke stad: Vergroten van de biodiversiteit en natuurinclusief bouwen
- Groene gezonde stad: Vergroenen van de stad voor het verbeteren van de leefbare en beweegvriendelijke stad, beter bestand tegen de klimaatverandering.
- Duurzaam beheerde stad: beheer op eindbeeld
- Samenwerkende stad: Samen de stad vergroenen voor meer maatschappelijke betrokkenheid en promotie van groen

Regels groencompensatie

Uitgangspunt is dat door de ontwikkeling het groen niet afneemt maar juist wordt versterkt. Indien er toch groen verloren gaat bij een ontwikkeling / project zijn de groencompensatieregels van kracht, vastgelegd in Bijlage 3 van de Groenvisie 2017. De regels groencompensatie kent 3 stappen:

1) kwantitatief
2) kwalitatief
3) financieel

Als stap 1 kwantitatief (één op één oppervlakte groen compenseren) niet gaat, dan stap 2 kwalitatief compenseren. Kwalitatief compenseren kan op verschillende wijzen. Bijvoorbeeld door de ontwikkeling zelf "groen" te laten zijn. Voorbeelden zijn groen (water)dak, groene gevels, landschappelijke inpassing, aanplant extra bomen. Deze maatregelen dragen tegelijkertijd bij aan andere doelstellingen zoals klimaatadaptatie en biodiversiteit. Kwalitatieve compensatie is maatwerk en moet worden afgestemd met de bestuursadviseurs groen/bomen/biodiversiteit/ecologie.
Als stap 2 niet of maar deels haalbaar is, dan financiële compensatie.

Het provinciale beleid over groencompensatie heeft betrekking op bos binnen het Gelderse Natuurnetwerk. Daar waar de provinciale compensatieregels gelden, treden de gemeentelijke terug.

Natuurkalender Arnhem

Om verstoring van planten en dieren zoveel mogelijk te voorkomen, is het tijdstip of de periode voor uitvoeren van werkzaamheden van belang. De kalender is bedoeld om de bouwwerkzaamheden en beheer en onderhoud beter af te stemmen op de bestaande flora en fauna waarden. Zie bijlage 5 van de Groenvisie.

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid
☐ vergroot de biodiversiteit
☐ ontwikkel en bouw natuurinclusief
☐ vergroen de stad, zowel "op papier" (bestemming) als fysiek
☐ compenseer het verlies aan groen
☐ Bepaal de waarde van het groen en benut deze waarde bij het maken van keuzes in de ontwikkeling. Meeste waardevol behouden / versterken
☐ handel binnen de kaders van de Wet Natuurbescherming

B. Bomenplan 2020

Het Bomenplan kent vier pijlers

1. Vergroten groenmassa

Bij vaststellen van het bomenbeleid heeft de raad besloten dat het kroonvolume, de bladmassa van onze bomen, met minimaal 5% moet toenemen. In wijken met hitte-eilanden streven we naar een toename van het kroonvolume met 10%. Dit gaan we o.a. doen door het aanplanten van extra bomen en het verbeteren van groeiplaatsomstandigheden.

2. Beschermen bomen

Groeiplaatsen van bomen worden (fysiek) beschermd. Bomen moeten beter worden beschermd op bouwlocaties en bij de uitvoering van werken. Bij evenementen worden er boombescherming afspraken gemaakt met de organisatie.

Het beleid wordt juridisch geborgd in de APV en het omgevingsplan. Waardevolle particuliere bomen en buitengewone gemeente bomen genieten extra bescherming.

3. Duurzaam toekomstbestendig bomenbestand

Groeiplaatsen voor bomen worden optimaal ingericht met voldoende boven- en ondergrondse groeiruimte. Het handboek bomen 2018 van het Norm Instituut Bomen wordt hierbij gehanteerd. We planten veel variatie en diversiteit aan. Zowel inheemse als niet inheemse soorten worden toegepast. Geen monoculturen om ziekten en plagen te voorkomen.

Bomen krijgen bij planontwikkeling meer gewicht. Door gebruik te maken van een BoomAfwegingsrapportage (format is beschikbaar) worden keuzes omtrent bomen zorgvuldig integraal afgewogen. Boominclusief ontwerpen (zoals rekening houden met de reeds aanwezige bomen en bomen vanaf het begin intekenen in de plannen, met hun volwassen kroondiameter en ondergrondse groeiplaats) is uitgangspunt.

4. Communicatie

Tijdig en transparant communiceren over bomen naar bewoners. Het Boom Kwaliteitsteam Arnhem kan gevraagd en ongevraagd adviseren over alle boom gerelateerde zaken in Arnhem. Benut het BKA op projecten daar waar bomen een significant onderdeel zijn van het project.

Bij kap van bomen wordt gecompenseerd conform de compensatieregels uit het Bomenplan. Kwalitatief, kwantitatief, financieel.

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid

- ☐ door behoud van bomen / bosjes en aanplanten van extra bomen bijdragen aan de doelstelling 5% kroonoppervlakte toename.
- ☐ ontwikkel boominclusief als uitgangspunt
- ☐ maak heldere inzichtelijke afwegingen door toepassen boomafwegingsrapportage
- ☐ compenseer het verlies aan bomen

C. Strategie Klimaatadaptatie

Deze strategie gaat over hoe we zorgen dat Arnhem zich voorbereidt op het veranderende klimaat – hoe voorkomen we ongewenste gevolgen van extreem weer voor stad, economie, stadsgroen, natuur en gezondheid van kwetsbare inwoners.

Verminderen wateroverlast

- Maximaal afkoppelen hemelwater:
  - 90% openbare ruimte afkoppelen
  - bij nieuwbouw regenwater verplicht afkoppelen
  - bij renovatie maximaal afkoppelen
- 10% minder verharding openbare ruimte in 2030 t.o.v. 2020. Onderzoek hoe binnen de ontwikkeling minimaal 10% meer groene openbare ruimte ten opzichte van de huidige situatie kan worden gecreëerd.
- Toename bebouwing mag niet leiden tot toename wateroverlast.
- Voorkomen regenwater in woonruimten, zeker geen vervuild (rioolwater).
- Toename bebouwing mag niet leiden tot toename wateroverlast

Verminderen hittestress

- Geen verslechtering gevoelstemperatuur op straat – aandacht bij verdichtingsopgave bebouwing.
- Beschermen van de koelteplekken in de stad waaronder de parken
- Realiseren netwerk van ‘schaduwroutes en koelteplekken’ in binnenstad en plekken waar veel mensen komen (bv winkelcentra).
- Toevoegen groen, bij voorkeur schaduw gevende bomen.
- Aandacht voor binnenklimaat – zeker bij kwetsbare thuiswonende ouderen en in zorginstellingen.

Droogte

- Vasthouden regenwater voor in droge perioden
- Toepassen (type) stadsgroen best bestand tegen droogte, hitte, water.
- Aandacht voor waterkwaliteit in relatie tot droogte.
- Ondersteunen campagne Vitens: minder drinkwatergebruik.
- Onderzoek naar effect droogte op zettingen.
- Voorkomen bosbranden e.d.

En..

Ondersteunen initiatieven bewoners, bedrijven e.d.:

- Aanjaagfonds + subsidie maatregelen
- Bewustwording door Platform Arnhem Klimaatbestendig.
- Gezamenlijke uitvoeringsagenda met onze belangrijkste partners.
- Prestatieafspraken met onze woningcorporaties

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid

- ☐ deze ontwikkeling mag er niet toe leiden dat de situatie omtrent hitte verslechterd. Verdere opwarming van het gebied moet worden voorkomen.
- ☐ bescherm bestaande koelteplekken
- ☐ pas regels omtrent water en afkoppelen toe
- ☐ toename bebouwing mag niet leiden tot toename wateroverlast
- ☐ zorg ervoor dat water vastgehouden wordt in het gebied

D. Biodiversiteitsplan

De stad is naast woongebied ook leefgebied voor vele planten en dieren. Deze planten en diersoorten willen we behouden en we willen daarnaast meer soorten. Dus meer biodiversiteit. Daarvoor moet er meer groen komen met gebalanceerde mis tussen inheemse en niet inheemse bomen, struiken en kruiden / vaste planten. En dit groen moet met elkaar verbonden zijn en aansluiten op de omgeving. Zo creëren we een prettig leefomgeving waar bewoners en dus ook kinderen kunnen genieten van een egel of een koolmees in de tuin, kikkers en salamanders in het water en een zingende roodborst in het plantsoen. Of fladderende vleermuizen of hoog vliegende gierzwaluwen, die jagen op de vele muggen en motten. En als er genoeg diversiteit aan soorten is in de wijk, zorgt dat ook voor een beter ecologisch evenwicht, waardoor er minder kans is op overlast of ongemak. Denk daarbij bijvoorbeeld aan eikenprocessierups, bladluizen, slakken of muggen.

Doelen:

- We willen de biodiversiteit vergroten door het leefgebied (biotoop) van kenmerkende diersoorten (doelsoorten) met de bijbehorende natuurlijke vegetatietypen (plantengemeenschappen) aan te leggen En dit groen te verbinden met de omgeving. Ontwikkelingen in de stad dragen bij aan het in stand houden van en waar mogelijk verbeteren van de biodiversiteit.
- Natuurinclusief ontwerpen en bouwen is de norm, zowel in de openbare ruimte als de bebouwing.

Doelsoorten

Arnhem kent verschillende doel- en ambassadeursoorten op stads- en wijkniveau. Als het gebied geschikt wordt gemaakt voor deze soorten, liften veel andere soorten in het gebied mee. Dat geschikt maken gebeurt door te voldoen aan de habitateisen om te komen tot een goed leefgebied voor soorten. Dit wordt ook wel uitgedrukt in de 4 V's: de aanwezigheid van Voedsel&vocht, Voortplantingsmogelijkheden, Veiligheid en Verbindingen tussen gebieden.

Natuurinclusief bouwen

Natuurinclusief ontwerpen, ontwikkelen, bouwen en renoveren is de norm in Arnhem.
Denk dan aan maatregelen in en aan gebouwen zoals:

- het standaard inbouwen van neststenen voor gebouwbewonende soorten als huismus, gierzwaluw, gewone dwergvleermuis, zwarte roodstaart
- het aanleggen van groen, voor bovenstaande soorten maar ook bijvoorbeeld t.b.v. egels en wilde bijen:
    - 'levende' erfafscheidingen, bestaande uit meerdere soorten planten
    - Groene gevels en daken
    - Geveltuintjes
    - De mogelijkheid tot het opleveren van huizen met ingerichte groene tuin
    - Etc.

En omgevingsmaatregelen voor een natuurinclusieve openbare ruimte zoals:

- Verbindingen van het groen en blauw in de buurt met het omliggende gebied (grotere groenstructuur)
    - Natuurvriendelijke oevers
    - Voeg water toe als dat mogelijk is: sloot, poel
    - Heggen, houtwallen, struiken, bomenrijen met struweel/onderbeplanting, extensief maaibeheer
- Natuurlijke wadi's (noord) / bodempassages (zuid)
- Vogel- en vlinderbosjes
- Zo min mogelijk verharding
- 'Auto uit de wijk, beplanting erin': beperken van de rol die de auto inneemt in het openbare domein. De openbare ruimte en de straten zijn nu vaak ideaal ingericht voor de auto. Dit staat haaks op klimaatadaptatie en groene leefbaarheid. De openbare ruimte moet zo groen mogelijk zijn. Onderzoek mogelijkheden om parkeernorm laag houden en bijvoorbeeld ondergrondse parkeergarage aan de rand van de wijk te creëren (efficiënt ruimtegebruik).
- Etc.

Houd hierbij goed in de gaten wat elke soort nodig heeft. Neststenen of vogelvides voor de huismus inbouwen (t.b.v. voortplanting) is bijvoorbeeld zinloos als er in de omgeving geen hoge heggen (veiligheid) en gevarieerd groen (voedsel) wordt gerealiseerd. En in elk huis apart 1 neststeen inbouwen voor gierzwaluw of huismus is veel minder effectief dan allemaal in 1 gebouw, omdat het koloniebroeders zijn.

Variatie in beplanting

Zorg bij het kiezen voor bomen, struiken en kruiden binnen het project/de ontwikkeling voor gevarieerd en gebalanceerde mis tussen inheems en niet inheems groen met verschillende bloeitijden en passend bij de grondsoort. Liefst autochtoon en biologisch, maar dat kan niet altijd. Op deze manier hebben dieren het hele jaar door voedsel. Behoud zoveel mogelijk de beplanting die er staat en maak meer van dezelfde natuur als er in de omgeving is. Zo draagt het project bij aan het al bestaande leefgebied.

Hulpmiddelen

De gemeente heeft verschillende hulpmiddelen ontwikkeld om hierbij te helpen. Benut het Puntensysteem wat als pilot loopt in Schuytgraaf. Hierbij hoort ook een Maatregelencatalogus waarin alle mogelijke maatregelen worden toegelicht. En er worden voor alle 24 wijken in Arnhem geschikte Welkomstkaarten ontwikkeld, waarmee bewoners voor de ambassadeursoorten in hun wijk maatregelen kunnen nemen.

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid

- ☐ vergroot de biodiversiteit
- ☐ ontwikkel en bouw natuurinclusief. Doe hierover uitspraken wat we hieronder verstaan in dit project. Zowel voor de gebouwde omgeving (gebouwen, infrastructuur) als de openbare ruimte.
- ☐ vergroen de stad, zowel "op papier" (bestemming) als fysiek
- ☐ handel binnen de kaders van de Wet Natuurbescherming

E. Dierenwelzijn

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid ☐ n.v.t.

F. Wet- en regelgeving

Regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming)

De wet vervangt het huidige wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, als neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet, door één integraal en vereenvoudigd kader. De wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden aanvullende nationale beschermingsvoorschriften verankerd.
De wet gaat over de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden, als onderdeel van een groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies.
De taken en verantwoordelijkheden zijn zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd.

Bescherming van gebieden

De wet stelt specifieke kaders voor de instandhouding van gebieden die zijn aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn (Natura 2000-gebieden). Voor de Natura 2000-gebieden gelden de instandhoudingsdoelstellingen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Natura 2000-gebieden in Arnhem zijn: Veluwe, Gelderse Poort en IJssel.
De vergunningplicht voor projecten is aan de orde als het project significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied.Voor activiteiten zonder mogelijke significante gevolgen is er geen vergunningplicht.

Bescherming van soorten

De wet sluit aan bij het specifieke beschermingsregime uit de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de natuurbeschermings-verdragen, zoals het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn. Er wordt voorzien in concrete verboden ten aanzien van onder meer het vangen en doden van in die bronnen genoemde diersoorten, de verstoring van deze soorten en aantasting van hun rust- en voortplantingsplaatsen, alsmede in een verbod op het plukken en vernielen van bepaalde planten. Voorts wordt voorzien in limitatief opgesomde gronden voor ontheffing van deze verboden. Anders dan in de oude Flora- en faunawet 2002 zijn enkel opzettelijk verrichte handelingen strafbaar. Bij vogels zijn bovendien verstoringen niet strafbaar als de staat van instandhouding van die vogelsoorten niet in gevaar komt. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van verboden als voldaan is aan de voorwaarden in artikel 3.3 lid 4 en artikel 3.8 lid 5.
Daarnaast geldt als beschermingsregime voor (nationale) soorten:

a. een zorgplicht die van toepassing is op alle natuurwaarden in Nederland;
b. een verbod op het opzettelijk doden van de in de bijlage van de wet genoemde dieren, met een ontheffingsregime dat ruimer is dan dat voor internationaal en Europees beschermde soorten (zoogdieren, reptielen, amfibieën en thans op een rode lijst staande vissen, dagvlinders, libellen en kevers) (82 soorten);
c. een verbod op het vangen van dieren genoemd in de bijlage en het opzettelijk beschadigen van hun vaste voortplantings-plaatsen of rustplaatsen (zoals de dassenburcht); en

d. een verbod op het plukken of opzettelijk vernielen van in de bijlage genoemde vaatplanten (63 soorten, waaronder orchideeën).

Er wordt voorzien in ruimere ontheffingsmogelijkheden, dan voor de strikt beschermde soorten gelden (artikel 3.10 lid 2).

Houtopstanden

De wet heeft geen betrekking op o.a. houtopstanden binnen de bij besluit van de gemeenteraad vastgestelde grenzen van de bebouwde kom en voor het dunnen van een houtopstand (zie verder artikel 4.1). Een houtopstanden is een zelfstandige eenheid van bomen, boomvormers, struiken, hakhout of griend, met een oppervlakte grond van tien are of meer, of die bestaat uit een rijbeplanting die meer dan twintig bomen omvat, gerekend over het totaal aantal rijen;

Het is verboden een houtopstand geheel of gedeeltelijk te vellen of te doen vellen, met uitzondering van het periodiek vellen van griend- of hakhout, zonder voorafgaande melding daarvan bij gedeputeerde staten (artikel 4.2). De rechthebbende zorgt voor het herbeplanten van dezelfde grond binnen drie jaar na het vellen of tenietgaan van de houtopstand.

In de wet wordt evenwel een vrijstelling van de meldings- en de herbeplantingsplicht opgenomen, ingeval de houtkap plaatsvindt met het oog op natuurontwikkeling, met het oog op de aanleg of het onderhoud van brandgangen of overeenkomstig een door de Minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie goedgekeurde gedragscode (artikel 4.4). Dat voorkomt onnodige lasten voor natuurbeheerders, bedrijven en overheden in gevallen waarin het belang het natuurbehoud genoegzaam is verzekerd.

Natuurnetwerk Nederland (NNN) en Gelders Natuurnetwerk

Het ruimtelijke beleid voor de NNN, voorheen de Ecologische hoofdstructuur, is gericht op behoud en ontwikkeling van de wezenlijke kenmerken en waarden. De NNN is een belangrijk beleidsinstrument voor de bevordering en het behoud van biodiversiteit. Voor de realisatie van de ecologische hoofdstructuur zijn de provincies verantwoordelijk.

De NNN wordt planologisch beschermd. De planologische bescherming betekent dat geen nieuwe bestemmingen worden toegestaan die per saldo leiden tot een significante aantasting van de oppervlakte, de wezenlijke kenmerken en de samenhang van de NNN; daarop wordt getoetst bij de verlening van een omgevingsvergunning op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht.

Er geldt in de NNN het ‘nee, tenzij’-regime. Als een voorgenomen ingreep de ‘nee, tenzij’-toets met positief gevolg doorloopt kan de ingreep plaatsvinden. Eventuele nadelige effecten moeten worden gemitigeerd en de resterende schade moet worden gecompenseerd. Als een voorgenomen ingreep niet voldoet aan de voorwaarden uit het ‘nee, tenzij’-regime dan kan de ingreep niet plaatsvinden.

In de Omgevingsvisie Gelderland zijn de NNN gebieden voor Gelderland vastgesteld. De Provincie wil de natuur van het Gelders Natuurnetwerk beschermen tegen aantasting en heeft daarom regels opgenomen in de Omgevingsverordening. Centraal staat de bescherming van de kernkwaliteiten van Gelderse Nationale Landschappen. De kernkwaliteiten zijn beschreven en in bijlage 5 van de Omgevingsverordening.

Van toepassing op Gebiedsontwikkeling Stationsomgeving Arnhem zuid

- ☐ handel binnen de kaders van de Wet Natuurbescherming
- ☐ doe een Quick Scan Wet Natuurbescherming en indien nodig nader onderzoek
- ☐ onderzoek welke ecologische kwaliteiten verbeterd kunnen worden als onderdeel van deze gebiedsontwikkeling

Bijlage 10



Gelderse Mobiliteitshubs

Cruciale schakels in bereikbaarheid en leefbaarheid

provincie Gelderland

Goudappel Coffeng
adviseurs mobiliteit

Inhoudsopgave

Hoofdstuk 1 Inleiding en aanpak

2. Mobiliteitshubs: een typologie
2.1 Mobiliteitshubs als onderdeel van een nieuwe kijk op mobiliteit
2.2 Maatschappelijke opgaven mobiliteitshubs
2.3 Typologie van mobiliteitshubs
2.4 Voorzieningenniveau op hubs

3. Locaties en kwaliteitscriteria
3.1. Stedelijke hubs
3.2. Stadsrand hubs
3.3. Regionale hubs
3.4. Rurale hubs
3.5. Wijk hubs
3.6. Logistieke hubs

4. Governance
4.1 Samenwerking
4.2. Diversiteit aan partijen
4.3. Positie en rolopvatting provincie
4.4. Governance van mobiliteitshubs

5. Instrumentarium
5.1 Bouwstenen voor meerjarige aanpak
5.2 Meerjarige aanpak van mobiliteitshubs
5.3 Instrumentarium
5.4 Projectorganisatie
5.5 Kostenraming

6. Op weg naar Gelderse hubs

Opgeleverd op 24 april 2020

Dit rapport is niet vastgesteld door Gedeputeerde Staten of Provinciale Staten. Het rapport heeft als input gediend voor de Visie voor een bereikbaar Gelderland die op 1 mei 2020 is vastgesteld door Gedeputeerde Staten. De Visie voor een bereikbaar Gelderland wordt begin juli besproken met Provinciale Staten."

1. Inleiding en aanpak



1. Inleiding en aanpak

Mobiliteit is een hoofdtaak van de provincie Gelderland. Of dit nu over de weg, het spoor, het water of met de bus of fiets is. In het huidige coalitieakkoord stelt het provincie bestuur dat zij “willen investeren in alle vormen van mobiliteit” en dat er een “integrale visie mobiliteit” wordt opgesteld.

In de visie op mobiliteit wordt aandacht besteed aan goederenstromen, personenvervoer, toegankelijkheid, innovatie en toekomstige ontwikkelingen gerelateerd aan de Gelderse economie. Nieuwe vormen van mobiliteit of innovaties zoals smart mobility horen daar vanzelfsprekend bij.
Als verbindende factor tussen verschillende vormen van mobiliteit en drempelloos verplaatsen spelen mobiliteitshubs een steeds grotere rol in de toekomst van mobiliteit. Een mobiliteitshub kan het beste worden gedefinieerd als een combinatie van een fysieke plek en een virtuele omgeving waar verschillende vormen van vervoer en vervoersaanbod samenkomen.

De provincie Gelderland heeft APPM en Goudappel samen gevraagd om te komen tot een uitwerking voor Gelderse mobiliteitshubs.



In lijn met de verstrekte opdracht onderscheiden wij in deze rapportage een viertal bouwstenen.

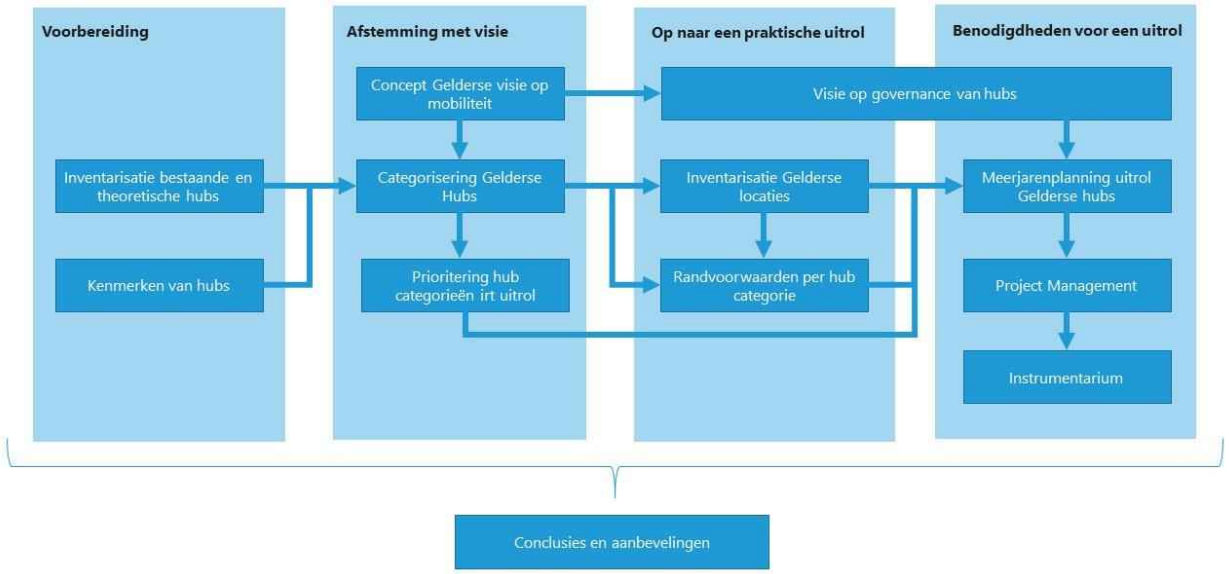
1. Voorbereidingsfase – Desk research
Op basis van eerdere projecten en deskresearch **inventariseren** wij **bestaande en theoretische hubs** waarbij aandacht wordt besteed aan de belangrijkste kenmerken van hubs (hoofdstuk 2).

2. Afstemming met de visie op mobiliteit
Voortbordurend op de inventarisatie vormen wij een **categorisering** passend voor de provincie Gelderland waarbij we een relatie leggen met de Gelderse 'visie op mobiliteit'. Tevens worden **prioriteiten** gelegd voor toepassing en uitrol van mobiliteitshubs in Gelderland (hoofdstuk 2).

3. Op weg naar een praktische uitrol
Locaties in Gelderland worden in beeld gebracht. Per categorie hubs geven wij een **duiding van functies, ruimtelijke context, betrokken actoren** en brengen wij eventuele randvoorwaarden in beeld (hoofdstuk 3). Ook presenteren wij verschillende **governance modellen** (hoofdstuk 4).

4. Benodigdheden voor een uitrol
Afrondend wordt inzicht gegeven in een indicatieve **meerjarige aanpak, instrumentarium** aangevuld met voorstellen voor **projectorganisatie** en **kostenraming** (hoofdstuk 5).

5. Conclusies en aanbevelingen
Deze rapportage bundelt deze vier bouwstenen en geeft daarmee voeding voor de **Gelderse 'visie op mobiliteit'** en input voor de **inzet van provinciale 'mens en middelen'** (hoofdstuk 6).



2. Mobiliteitshubs: een typologie



2. Mobiliteitshubs: een typologie

In dit hoofdstuk gaan we in op de eerste twee bouwstenen zoals omschreven in paragraaf 1.2. Volgend op een korte beschouwing over maatschappelijke trends die leiden tot een andere kijk op mobiliteit werken wij naar een categorisering voor Gelderse hubs toe.

2.1 Mobiliteitshubs als onderdeel van een nieuwe kijk op mobiliteit
De term hub wordt steeds vaker gebruikt, maar er leven veel verschillende denkbeelden bij wat er wel of niet verstaan moet worden onder een mobiliteitshub. Mobiliteitshubs worden gezien als een essentiële schakel om flexibel en naadloos reizen in de keten mogelijk te maken. Hubs zijn multimodale overstappunten in verschillende orde, grootte en voorzieningenniveaus. Doel van mobiliteitshubs is het slim bundelen van stromen (personen en/of goederen) van en naar locaties met hoge dichtheden. Mobiliteitshubs verschillen van traditionele treinstations en bushaltes door de nadrukkelijkere ambitie om mensen te bewegen tot ander soortig gebruik van modaliteiten. De hub wordt ook gezien als middel in een beoogde mobiliteitstransitie waarbij autogebruik en autobezit niet langer de primaire vervoerswijze is in stedelijke gebieden. Om dit doel te bereiken dient een mobiliteitshub belemmeringen in mobiliteitsgedrag weg te nemen. Dit betekent concreet dat een overstap naar andere modaliteiten naadloos en de overstap zelf in een comfortabele omgeving plaats vindt. Door het samen brengen van functies worden hubs aantrekkelijk voor gebruikers. De aard en omvang van de voorzieningen hangt zowel af van de reizigersdichtheid en het verzorgingsgebied van de hub.

2.2 Maatschappelijke opgaven mobiliteitshubs
De onderlinge afhankelijkheid tussen belangrijke nationale en regionale opgaven vraagt om een andere kijk op mobiliteit. De combinatie van de bereikbaarheidsopgave (1), de verstedelijkingsopgave (2) maar ook de wens tot een verdere verduurzaming van onze mobiliteit (3) en een meer inclusieve samenleving (4) zet bestaande voorzieningen onder druk en dwingt tot een andere kijk op de onderlinge samenhang van het mobiliteitsnetwerk.

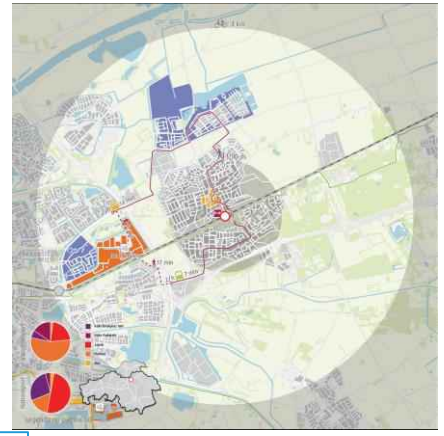
Bereikbaarheidsopgave
Treinstations, bushaltes, Park en Ride (P+R)-voorzieningen en carpool zijn bestaande locaties waar overstap plaatsvindt, vaak van het eigen vervoermiddel (voet, fiets, auto) op een collectief vervoermiddel (bus, Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) , trein, gedeelde auto). In de afgelopen jaren is er sprake geweest van toenemende filevorming en meer druk op het spoorwegnet. Ondanks de huidige rust als gevolg van de coronacrisis is het de verwachting dat zonder wijzigingen in ons mobiliteitsgedrag de druk verder zal toenemen. Deze druk leidt er toe dat de vraag naar flexibel reizen de komende jaren toeneemt, waarmee de kwaliteit van de transferlocaties voor reizigers aan belang toenemen. Mobiliteitshubs zijn die locaties die het de reiziger mogelijk maken om naadloos over te stappen van het ene mobiliteitsvorm op de andere mobiliteitsvorm.

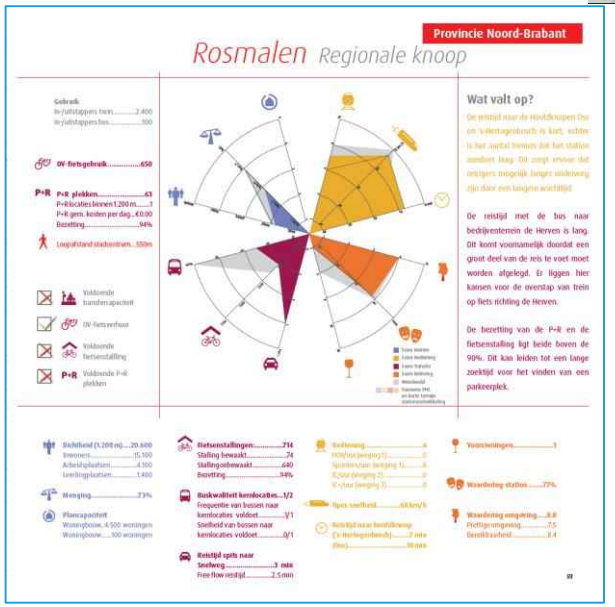
Knooppunten vormen een integraal onderdeel van de mobiliteitsketen. Een aansprekend voorbeeld is het knooppuntenboek van de provincie Noord-Brabant. De kwaliteit van de bestaande knooppunten in Brabant zijn hierin onder de loep genomen. Tevens zijn acties uitgewerkt hoe het functioneren van de knooppunten in de mobiliteitsketen te verbeteren.

Het voornbeeld van station Rosmalen uit het Brabantse Knooppuntenboek maakt zichtbaar dat de transfercapaciteit en de capaciteit van de fietsenstallingen te kort schieten. Volgend op een visie op mobiliteit kan het maken van een Gelders knooppuntenboek een effectief communicatiemiddel zijn richting partners.

Ook voor logistiek bestaan overslagpunten. In de huidige situatie gaat het om logistieke hotspots waar overslag plaatsvindt van binnenvaart naar trein of van trein naar vrachtwagen. Een stevige uitdaging in de logistieke keten is de ‘last mile’ problematiek in relatie met de opgave van emissievrij bevoorrading. Op welke plekken kan grootschalige logistiek op de rand van het stedelijk gebied overgeslagen worden op kleinere en schonere vervoermiddelen naar de eindbestemming. Ook de verandering in dienstverlening naar de consument (groei distributiecentra/ pakketbezorging) speelt hierin een rol.

Duurzaamheidsopgave
Verduurzamen van alle onderdelen van het vervoer. Schone, duurzame energiebronnen zijn wenselijk om (gedeelde) mobiliteit toekomstvast te maken. In de bijdrage aan de energietransitie wordt zo duurzaam mogelijk reizen het uitgangspunt. Bussen en hubtaxi’s rijden op hernieuwbare energiebronnen; fietsen wordt optimaal gefaciliteerd. De hubs zorgen voor eigen energieopwekking, die ook ten dienste staat aan bijvoorbeeld het opladen van elektrische fietsen en hubtaxi’s. Bij het ontwerp van een hub kan bijvoorbeeld rekening worden gehouden met het plaatsen van zonnepanelen, om te voorzien in de eigen energieopwekking voor de hub en deels voor de (elektrische) voertuigen die gebruik maken of gestald worden bij de hub.





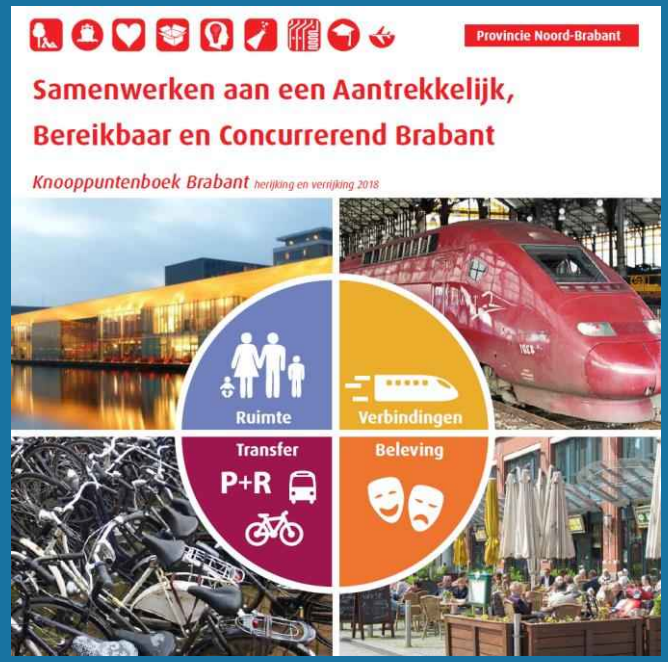
Voorbeeld van station Rosmalen uit het Brabantse Knooppuntenboek

Referentie: Knooppuntboek Brabant
Het knooppuntenboek van Brabant bevat een analyse van de 47 belangrijkste openbaarvervoerknooppunten die de provincie rijk is. Het boek is ontwikkelt als een vertrekpunt voor een gesprek over de verdere ontwikkeling van de knooppunten.

Het doel van het knooppuntenboek is drieledig:
- Per knooppunt laten zien welke opgaven er liggen op het gebied van versnellen, verknopen, verdichten en veraangenamen.
- Een typologie maken van de verschillende knooppunten in Brabant
- Een startpunt bieden voor een gesprek over knooppuntontwikkeling met verschillende belanghebbenden.

Op basis van de vervoerkundige en ruimtelijke kenmerken van de knooppunten is er een typologie ontwikkeld om de knooppunten in te delen en met elkaar te vergelijken. Er zijn vijf typen knooppunten onderscheiden:
- internationale knoop;
- nationale knoop;
- Brabant knoop;
- regionale knoop;
- lokale knoop.

Knooppunten zijn essentiële schakels in het functioneren van het totale multimodale mobiliteitssysteem. Elk knooppunt is echter uniek als het gaat om de bediening per OV, inbedding in het multimodale netwerk, dichtheid qua functies en voorzieningen en ontwikkelcapaciteit. Die diversiteit aan knooppunten vraagt om maatwerk.

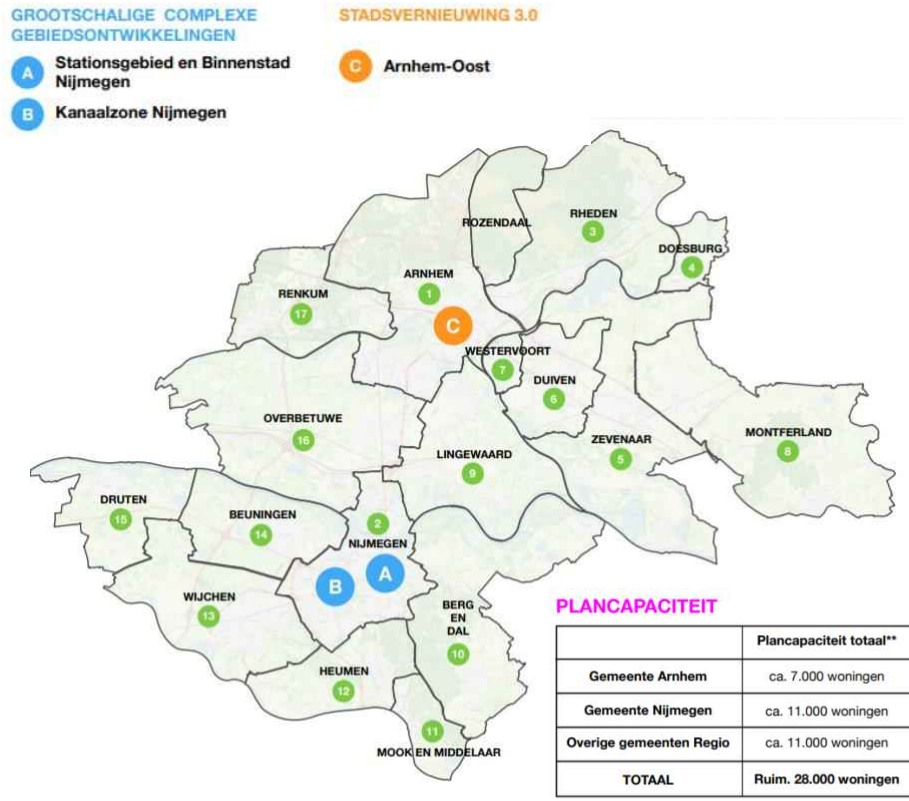


Tegelijkertijd constateert het knooppuntenboek dat een aantal zaken op orde moeten zijn om het knooppunt (ongeacht de grootte of functie) en de mobiliteitsketen goed laten functioneren in de toekomst. De belangrijkste zijn:
- Een integrale benadering van het knooppunt. Beschouw het knooppunt als een spin in een web en niet alleen als een toegangspoort
- Zorg bij de ruimtelijke hoofdstructuur rondom een knooppunt, voor voldoende opties voor de lange termijn.
- Zie een knooppunt als een kansrijke locatie voor bundeling van voorzieningen, zoals aflever- en afhaalpunten, kluisjes, flexwerkplekken, etc.
- Zorg dat alle betrokken partijen aan tafel zitten en de relevante informatie kan worden gedeeld.

Verstedelijkingsopgave
Een spanningsveld in de stedelijke regio is de opnamecapaciteit van de huidige hoofdinfrastructuur in combinatie met de wens tot stedelijke ontwikkeling. Diverse Gelderse steden kennen een groeiopgave, terwijl de bestaande infrastructuur in de spits meer verplaatsingen niet toelaat.
In maart 2020 hebben Rijk, provincie Gelderland en 18 gemeenten bijvoorbeeld afspraken gemaakt om tot 2025 20.000 woningen te bouwen in de regio Arnhem Nijmegen (De woondeal Regio Arnhem Nijmegen). Op de lange termijn zelfs 50.000 tot 60.000 woningen. Deze groei zal bestaande voorzieningen verder onder druk zetten. Zo'n groei vraagt om een mobiliteitstransitie waarbij actieve mobiliteit (fietsen en lopen) en ov worden gestimuleerd.

Gebiedsontwikkeling en mobiliteitstransitie gaan hand in hand met de ontwikkeling van hub voorzieningen. Een restrictief parkeerbeleid vanuit gemeenten zorgt voor een actieve sturing van gebruikers naar alternatieve modaliteiten. Als deze restricties gepaard gaan met parallelle investeringen in alternatieve modaliteiten wordt echt sturing gegeven aan een mobiliteitstransitie. De begin dit jaar aangenomen Rotterdamse mobiliteitsaanpak is daar een mooi voorbeeld van.

Voor de Amsterdamse Sluisbuurt hebben APPM en Goudappel inzichtelijk gemaakt wat de impact en consequenties zijn van verschillende varianten voor deelmodaliteiten en hubs. In deze buurt is al sprake van een grote bouwopgave in combinatie met een gemiddelde parkeernorm voor woningbouw in de eerste tenders van 0,5. Deze norm wordt stapsgewijs naar beneden bijgesteld. De concreetheid van de Sluisbuurt is een paar stappen verder dan de fase waarin deze visie op hubs zich nu bevindt.



	Plancapaciteit totaal**	Potentieel Versnellingslocaties***
Gemeente Arnhem	ca. 7.000 woningen	ca. 1.500-2.500 woningen
Gemeente Nijmegen	ca. 11.000 woningen	ca. 5.000 woningen
Overige gemeenten Regio	ca. 11.000 woningen	ca. 5.500 woningen
TOTAAL	Ruim. 28.000 woningen	ca. 12.000-13.000 woningen

Woondeal regio Arnhem-Nijmegen (*www.rijksoverheid.nl)*

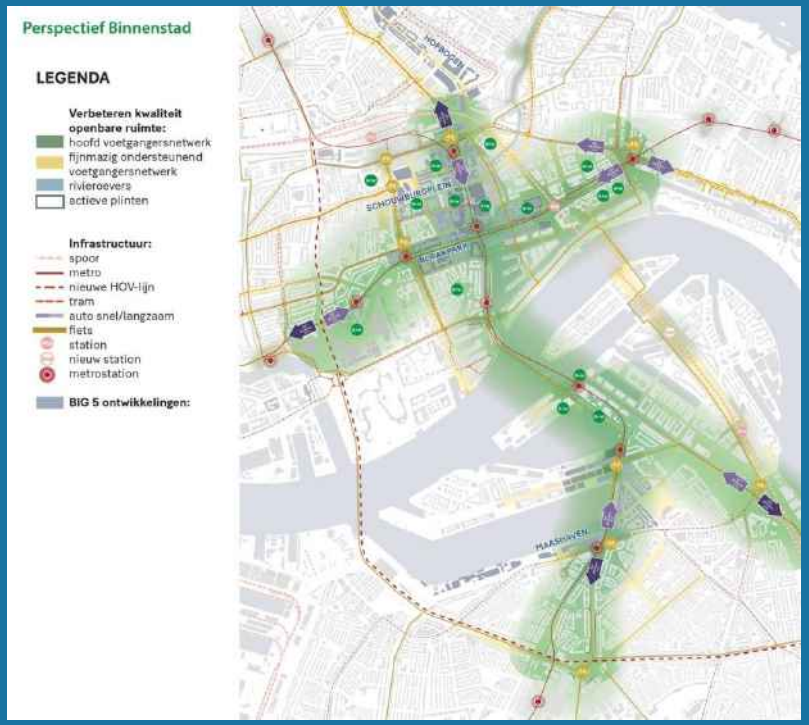
Referentie: Actief sturen op bereikbaarheid met de Rotterdamse Mobiliteitsaanpak

APPM en PosadMaxwan hebben samen de Rotterdamse MobiliteitsAanpak (RMA) ontwikkeld. Hierin krijgt gezonde en schone mobiliteit meer ruimte waardoor de stad op een goede manier kan groeien. De aanpak is begin 2020 vastgesteld in de gemeenteraad van Rotterdam.

De urgentie van het plan komt voort uit vier stedelijke opgaves: groei en verdichting, milieu en klimaat, buitenruimte en groen, en inclusiviteit in mobiliteit. Rotterdam krijgt tot 2022 18.000 woningen erbij en zelfs 50.000 woningen tot 2040. Om dit te accommoderen is een schaalsprong in het OV nodig en investering in de infrastructuur van de regio. Tegelijkertijd speelt het milieu een grote rol: de luchtkwaliteit in de stad voldoet niet overal aan de Europese normen en Rotterdam moet klimaatbestendiger worden. De gemeente wil verder werken aan het aantrekkelijker, groener en gezonder maken van de stad door te investeren in goed functionerende en aantrekkelijke openbare ruimte. Om mobiliteit inclusiever te maken is het nodig om dagelijkse voorzieningen makkelijk bereikbaar en aangenamer te maken, OV-locaties beter en prettiger bereikbaar te maken en de schaalsprong OV op Zuid te realiseren.

Een mobiliteitstransitie is in de Rotterdamse binnenstad al jaren aan de gang. Het aantal bewegingen per fiets, te voet en via het OV groeit, en het autogebruik neemt in het centrum niet toe. Om te zorgen dat deze groeiende vraag naar gezonde en schone mobiliteit wordt gefaciliteerd, moeten keuzes gemaakt worden in de ruimteverdeling voor het verkeer. Vier leidende principes aan de Mobiliteitsaanpak zijn:

- Ruim baan voor voetgangers, fietsers en OV
- Veilige en gezonde verbindingen
- Een verrijking van de mobiliteitskeuzes
- Vitaal economisch verkeer



Met de aanpak komt meer en kwalitatief betere ruimte voor voetgangers en fietsers, en het verkeer wordt anders door de stad geleid – bestemmingsverkeer kan overal blijven komen, maar ander autoverkeer wordt verdeeld naar de hoofdroutes. Dit geeft betere luchtkwaliteit, leefbaarheid en meer ruimte voor andere woonmilieus. Boulevards, stads- en verblijfsstraten transformeren geleidelijk naar wegprofielen met indeling op snelheid. OV-knooppunten worden beter bereikbaar en aantrekkelijker voor voetgangers en fietsers, en een overstappunt voor autorijders. De gemeente spreekt met de logistieke sector een ZES-zone (Zero Emissie Stadsdistributie) af en werkt stimulerings-maatregelen voor schone logistiek uit. Alle modaliteiten krijgen een plek, maar de verblijfskwaliteit staat voorop.

Referentie: Hubs als ideale oplossing voor deelmobiliteit
In de Sluisbuurt, op het Zeeburgereiland in Amsterdam-Oost, worden tussen 2020 en 2030 ongeveer 5.500 woningen en ongeveer 90.000 m^2 bvo niet-wonen gerealiseerd. De Sluisbuurt ligt op fietsafstand van de stad. Er wordt in deze buurt maximaal ingezet op langzaam verkeer, openbaar vervoer, Smart Mobility en Mobility As A Service (MaaS).
De gemeente Amsterdam en de Vervoerregio Amsterdam hebben APPM, Goudappel Coffeng en Stadkwadraat gevraagd om een samenhangende invulling van deelmobiliteit en parkeren te ontwikkelen. Het betreft hier dus het vinden van concrete oplossingen in een hoogstedelijke omgeving.

Een variant met een beperkt aantal mobiliteitshubs in de Sluisbuurt kwam als beste uit de vergelijking van verschillende oplossingsvormen. Voor de gebruiker is de hubsvariant het beste; best betaalbare, betrouwbare en comfortabele deelmobiliteit. Minder goed scoort het feit dat de loopafstanden naar de locaties van de deelmobiliteit groter zijn dan in de andere varianten.

Voor de organisatie, haalbaarheid en flexibiliteit in het ontwikkelproces van de parkeervoorzieningen worden ook de hoogste scores behaald. De hoge score op flexibiliteit wordt niet alleen ingegeven doordat er geschoven kan worden binnen de type parkeeroplossingen maar ook omdat de tijdelijke parkeeroplossing pas op het laatste moment wordt ingericht in de definitieve situatie. Het financieel rendement is verreweg het best, door efficiency in het bouwen van de parkeervoorzieningen en door grootste schaal voor deelmobiliteit. Wanneer de keuze wordt gemaakt om volledig in te zetten op een hubstructuur inclusief grootschalige deelmobiliteit in combinatie met een lage parkeernorm in de Sluisbuurt is de hubsvariant zeer van toepassing.



Voor de toepassing van mobiliteitshubs is wel vooraf afstemming noodzakelijk tussen het stedenbouwkundige en verkeerskundige planproces en de uitwerking van de hubstructuur. Vanaf het begin af aan moeten de standpunten omtrent verkeer en mobiliteit meegenomen worden in het planproces zodat hier integraal op geanticipeerd kan worden.
Zeker in een hoogstedelijke omgeving bewijst een centrale gebiedsorganisatie haar meerwaarde. Door meerdere partijen onder een paraplu te scharen ontstaat er zowel voor de gebruiker als de aanbieder een overzichtelijk beeld wat het comfort en gebruiksgemak toeneemt. Hiermee wordt de kans op een succesvolle hubstructuur in combinatie met deelmobiliteit vergroot.

Inclusiviteitsopgave
Mobiliteit is voor iedereen van belang, zodat mensen elkaar kunnen blijven bereiken en ontmoeten. Gelderland wil de bereikbaarheid van voorzieningen voor alle inwoners (stedelijk en ruraal) garanderen. Hiervoor is behoefte aan flexibele en efficiënte netwerken die voor iedereen open staan en beschikbaar zijn. Microhubs in bestaande woonwijken bieden toegang tot deelfietsen en andere vormen van deelmobiliteit voor iedereen. Ook bestaande treinstations en/of grotere busknooppunten kunnen in deze behoefte voorzien.

Het gaat om het verbinden van mensen door de sociale interactie te versterken en het openbaar vervoer voor iedereen toegankelijk te houden. Hubs krijgen een sociale functie binnen de kleine kernen door het koppelen aan andere diensten zoals *(mini)bibliotheken, apotheekzuilen of pakketboxen*. Door een passend aanbod van diensten binnen het de breedte van de verschillende vervoersconcepten wordt vervoersarmoede bestreden.
Het verbinden kan vooral een functie hebben bij de kleinere kernen, en bij de wijkhubs. Door het koppelen van (bestaande) functies waar al een ontmoetingsplek is, aan een (nieuwe of aangepaste) vervoersverbinding, kan de sociale verbinding in een gemeenschap worden versterkt. Op kleinschalige wijze wordt dit in Drenthe-Groningen al nagestreefd.

2.3 Typologie van mobiliteitshubs

Op basis van referentiebeelden en –projecten komen wij in twee stappen tot een categorisering van mobiliteitshubs in Gelderland.

1) De geografische ligging van een hub
2) Het schaalniveau waarop de hub functioneert

Allereerst wordt onderscheid gemaakt op basis van de geografische ligging:

- Binnenstedelijke ligging (zone A)
- Stedelijke woonwijken (zone B)
- Stadsrand/ randzone stedelijke regio (zone C)
- Regiokernen/ rurale zone (zone D)

In een tweede stap wordt vervolgens gekeken naar de schaal waarop de hub acteert. Onder schaal verstaan wij hier de omvang van het verzorgingsgebied.

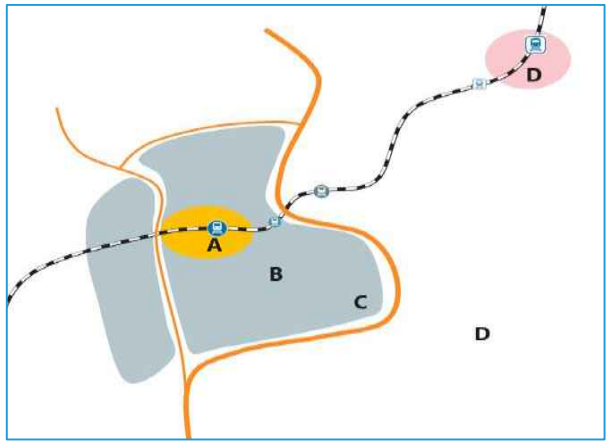
Wat is de afstand die mensen afleggen vanaf de hub. Hierbij is onderscheid in vier categorieën/niveaus:

- Buurt / dorp
- Stad
- (Inter)regionaal
- (Inter)nationaal

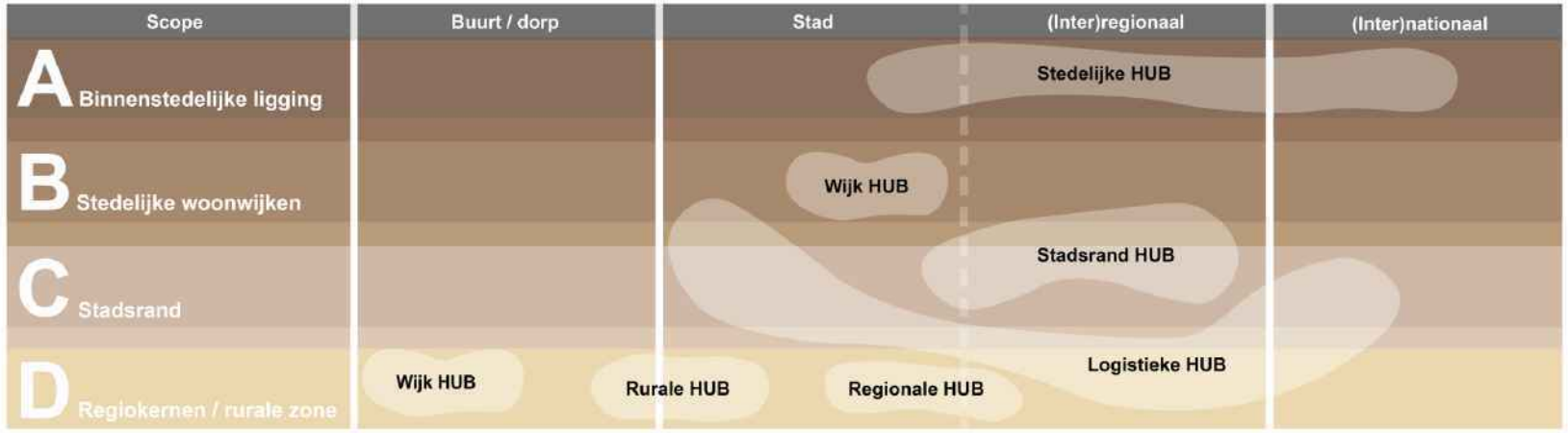
Op basis van deze twee stappen zijn binnen de provincie Gelderland tot een zestal typen hubs:

- Stedelijke hub
- Stadsrand hub
- Regionale hub
- Rurale hub
- Wijkhub
- Bedrijventerrein hub

Stap 1: Onderscheid geografische ligging



Stap 2: Onderscheid op basis van schaal van de hub



Zes categorieën Gelderse hubs

1	**Stedelijke hub** 	**Zone A**	**OV knooppunten trein in de stad (IC, Voorstadstations)** Binnenstedelijk hoogwaardig OV-knooppunt, ontsloten met actieve (fietsen en lopen) en slimme first- en last mile oplossingen en katalysator voor ruimtelijke ontwikkelingen.
2	**Stadsrand hub** 	**Zone C**	**P+R knooppunten randen van de stad** Transferia, carpoolplaatsen met handige voorzieningen waar personen overstappen van auto op actief of collectief natransport HOV.
3	**Regionale hub** 	**Zone D**	**Overstappunt op spoor in de regio (auto > trein)** Buiten stedelijke gebieden overstappen van auto of fiets op HOV. Van HOV op ritdelen of highspeed e-fiets. Combinatie met vraaggestuurd en flexibel vervoer mogelijk.
4	**Rurale hub** 	**Zone D**	**Halten 2.0 in de regio** Kleinschaligere overstap locaties in landelijk gebied. Overstap van auto of fiets op HOV. Combinatie met vraag gestuurd en flexibel vervoer mogelijk. Bundeling OV stromen. Ook toepasbaar op recreatieve of toeristische locaties.
5	**Wijkhub** 	**Zone B**	**Stedelijke knooppunten (bedrijventerreinen, campussen en kantoorlocaties met deelvoorzieningen voor werknemers en omwonenden)** Bundeling voorzieningen op (stads)wijk niveau. Veelal in stedelijke omgeving. Vaak in samenhang met stedelijke (her)ontwikkeling vraagt om bundeling van deelmodaliteiten.
6	**Bedrijventerrein hub** 	**Zone B, C, of D**	**Logistieke hubs** Logistieke hub waar goederen efficiënt gebundeld en overladen kunnen worden op emissievrije en kleinere distributievoertuigen. Combinatie mogelijk met laadvoorzieningen van bijvoorbeeld bus openbaar vervoer.

2.4 Voorzieningenniveau op hubs

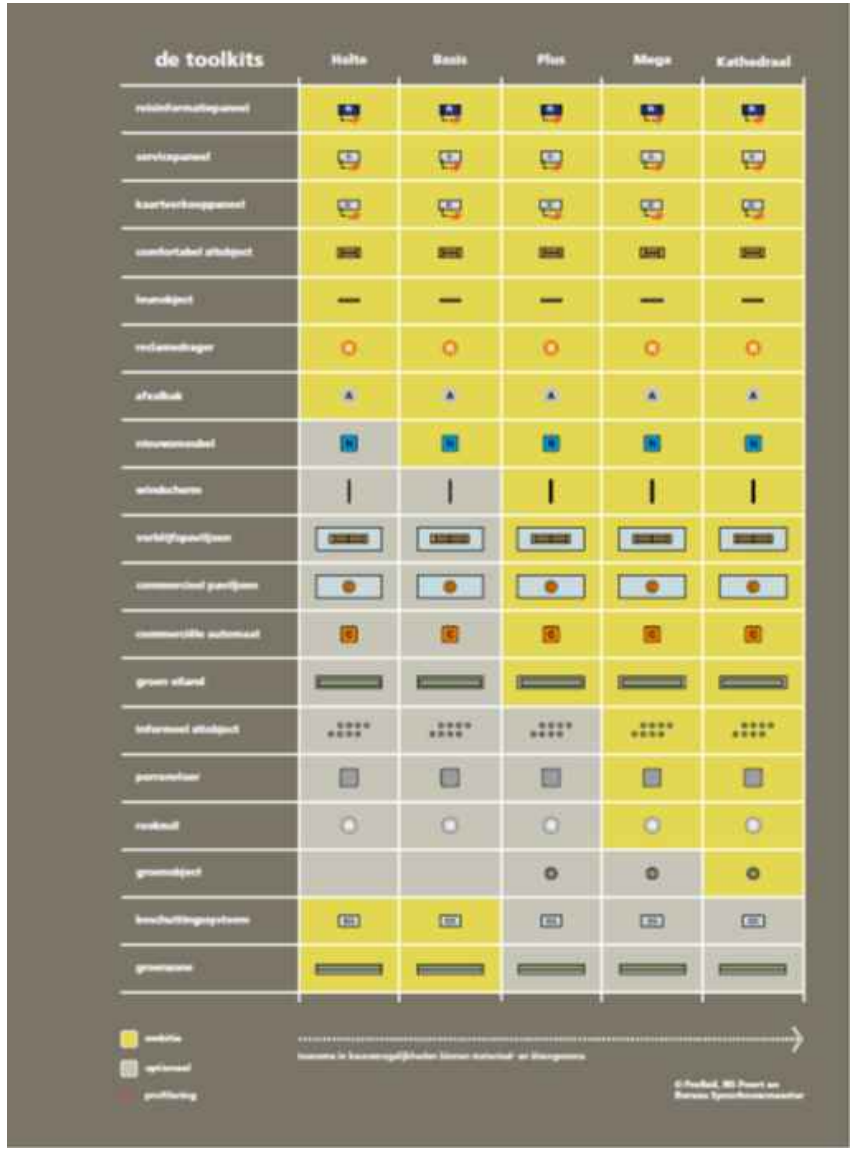
Inherent aan de geografische locatie en het verzorgingsgebied van een hub zal ook het voorzieningen wisselen tussen verschillende hubs. Op basis van referentieprojecten in Nederland en analyses van voorzieningen niveau bij ProRail, in België en de Verenigde Staten is een voorstel uitgewerkt voor het voorzieningenniveau op elk van de zes categorieën Gelderse hubs.
Op bladzijde 15 en 16 is een opzet voor voorzieningen uitgewerkt voor alle de zes de gedefinieerde categorieën hubs. Voor elke type voorziening is tevens aangegeven of er sprake is van basis voorziening (essentieel) of optionele voorzieningen.

De voorzieningen zijn onder te verdelen in zes thema's, te weten:

- Fiets
- Auto
- OV
- Ruimte
- Voetgangers
- Voorzieningen

Daarnaast is nog aangegeven of een basisvoorziening van een hoge kwaliteit dient te zijn. Dit is bijvoorbeeld het geval bij de voorziening 'HOV' bij de stadsrand hub. Om ervoor te zorgen dat de stadsrand hub kansrijk is, moet deze concurrerend genoeg zijn aan de auto. Hiervoor is HOV met voldoende frequentie essentieel. Vandaar dat deze voorziening van hoge kwaliteit moet zijn bij een stadsrand hub. Het belang van voorzieningen en de kwaliteit ervan worden per type hub nader toegelicht in hoofdstuk 3.

Stationsoutillage bij ProRail. Voorzieningen per type station



Voorzieningenniveau Mobipoints in België

Essentieel	Extra Mobiliteit
• Standplaats(en) autodelen • Fietsstandplaats: voor fietsen van gebruikers van deelwagens of ander vervoer. Bij voorkeur is de fietsenstandplaats overdekt. • Nabije halte openbaar vervoer (op maximaal 50 meter) • Kwaliteitsvolle (LED)-verlichting	• Fietsdeelsysteem: bedrijfsfietsen • Elektrisch laadpunt voor auto's (gedeelde en private) en/of fietsen (E-wall) • Kiss en ride zone/ophaalpunt voor taxi of carpoolen • Bewegwijzering van wandel- en fietsroutes • Fietskluizen • Publieke fietspomp
Extra comfort	**Bijkomende functies**
• Zitbank / tafel • Vuilbak • Schuilhuisje voor carpoolers, gebruikers openbaar vervoer • Drinkwatervoorziening • Openbaar toilet met faciliteiten voor babyverzorging • Ribbelstrook blinden en slechtzienden • WIFI	• Lockers met digitale toegangscode • Gekoelde lockers voor distributie voedsel • Geefkast of boekenruilkast • Digitale infobord voor o.a. buurtactiviteiten of real-time info openbaar vervoer • Oplaadpunt voor smartphones • Integratie groen op overdekkingen • Brievenbus • Distributie gratis kranten en magazines

Voorzieningenniveau in Los Angeles



Bron: Mobility HubsA Reader's Guide
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro)
and Southern California Association of Governments (SCAG

Toepassing voorzieningen niveaus op Gelderse hubs





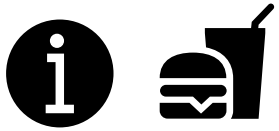


			Fiets								Auto						OV				
			Fietskluizen	Fietsparkeren (bewaakt en HBF)	Fietsparkeren (openbare ruimte)	Deelfietsen	Fietsreparatie	Koppeling met snelfietsroutenetwerk	Koppeling met hoofdfietsnetwerk	Verkeersveiligheid en herkenbaarheid	Parkeervoorzieningen (betaald)	Parkeerplaatsen	Kiss & Ride	(Elektrische) deelauto's	Laadvoorzieningen	Taxistandplaatsen	Trein IC	Trein Sprinter	HOV	Bus	Buurtbus
1	**Stedelijke hub**	**OV knooppunten trein in de stad**																			
2	**Stadsrand hub**	**P+R knooppunten randen van de stad**																			
3	**Regionale hub**	**Overstappunt op spoor in de regio**																			
4	**Rurale hub**	**Halten 2.0 in de regio**																			
5	**Wijk hub**	**Stedelijke knooppunten**																			
6	**Logistieke hub**	**Hubs (B2B)**																			

Basis, met hoge kwaliteit **Basis** **Optioneel**

Toepassing voorzieningen niveaus op Gelderse hubs





			Ruimte				Voetgangers				Voorzieningen							
			Menging (type reizigers)	Kwaliteit openbare ruimte	Nabijheid wonen (dichtheden)	Nabijheid werken (dichtheden)	Voldoende transfercapaciteit	Directe looproutes naar bestemmingen	Bewegwijzering	Verkeersveiligheid en herkenbaarheid	Wachtruimtes	Reisinformatie	Winkels	Horeca & restaurants	Service medewerkers	Wachtvoorzieningen	Toiletten	(Bezorg)kluizen
1	Stedelijke hub	OV knooppunten trein in de stad																
2	Stadsrand hub	P+R knooppunten randen van de stad																
3	Regionale hub	Overstappunt op spoor in de regio																
4	Rurale hub	Halten 2.0 in de regio																
5	Wijk hub	Stedelijke knooppunten																
6	Logistieke hub	Hubs (B2B)																

Basis, met hoge kwaliteit Basis Optioneel

3. Locaties en kwaliteitscriteria



3. Locaties en kwaliteitscriteria

Van overstapmachine naar aangename schakel in de mobiliteitsketen
Het cruciale verschil tussen een traditionele bushalte, een troosteloos perron of wegwaai carpoolplaats en een mobiliteitshub is het voorzieningenniveau en de kwaliteit van de locatie en de directe omgeving. Om reizigers te verleiden andere keuzes te maken in het mobiliteitsgedrag is het van belang om een verscheidenheid aan modaliteiten aan te bieden, passend bij de benodigde afstand van de verplaatsing en de ligging in het mobiliteitsnetwerk.

Minstens even belangrijk is om dit aanbod beschikbaar te stellen in een aangename omgeving. Reizigers ervaren een overstap en de daarmee samenhangende 'wachttijd' immers als een negatief element in hun reis. Om de overstapweerstand te compenseren is het nodig aandacht te besteden aan het voorzieningenniveau op hubs. Dit varieert van basale functies als beschutting, sociale veiligheid en zitvoorzieningen, tot pakketdiensten, horeca of informatiediensten.

Tot slot is het ook nodig om aandacht te besteden aan de bereikbaarheid van de hub zelf. Denk hierbij aan de directheid en de kwaliteit van toe leidende voetpaden en fietsroutes (feeders), en een voldoende aanbod van fiets- en autoparkeerplaatsen.

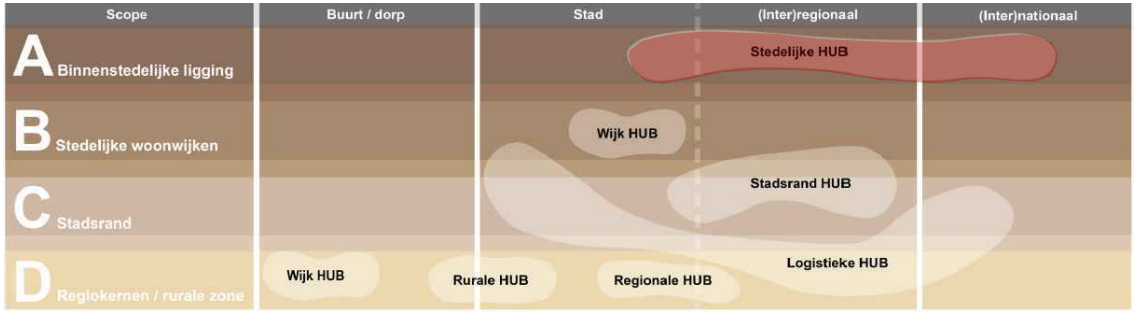
Hubs in de verstedelijkingsopgave
Het voorgaande is vooral van toepassing op de hubs die de nadruk leggen op de bereikbaarheidsopgave. Bijzondere aandacht verdienen ook de hubs die ontwikkeld worden vanuit de verstedelijkingsopgave. De functie van deze hubs is minder gericht op de overstap tijdens een reis, maar meer op de concentratie van (parkeer)voorzieningen nabij de woning.

Hierin wordt zowel voorzien in deelmobiliteit als privébezit. De hubs moeten bijdragen aan verbetering van de leefbaarheid, en aan een vermindering van de parkeerdruk in de woonstraten. Succesfactoren voor dit type hubs zijn onder meer een voldoende aanbod van deelauto's, een logische verdeling over de wijk zodat loop- of fietsafstanden niet te groot zijn, en een aanvullend aanbod van voorzieningen zoals pakketkluizen (zie referentie Sluisbuurt).

Toepassing locaties en kwaliteitscriteria Gelderse hubs
Voor de Gelderse situatie hanteren wij zes typen hubs. De toepassing in Gelderland, de voorbeelden uit binnen- en buitenland, de kwaliteitscriteria en de uitdagingen zijn hierna per categorie hub uitgewerkt.

3.1. Stedelijke hubs

Hoogwaardige OV-knooppunten inclusief nieuwe attractieve, bereikbare binnenstedelijke ontwikkeling



Stedelijke hubs zijn hoogwaardige OV-knooppunten die Gelderland verbinden met andere stedelijke regio's (interregionaal, nationaal en internationaal). De knooppunten bieden werkgelegenheid en publieksvoorzieningen die voor heel Gelderland en stedelijke regio's buiten Gelderland bereikbaar zijn. Het zijn knooppunten met een bijzondere uitstraling en kwaliteit van de openbare ruimte die tevens een belangrijk knooppunt zijn voor het regionaal openbaar vervoer. Dit zijn de draaischijven van de Gelderse economie, met dagelijks veel reizigers met bestemmingen op de plek zelf, nabij het knooppunt of reizigers die knooppunt benutten als overstapplek. En er wordt gewoond! Direct en nabij de stedelijke hub. In Gelderland zijn de locaties direct rondom de binnenstedelijke stations interessante stedelijke hubs. Denk aan Nijmegen, Arnhem, Ede-Wageningen, Apeldoorn en Zutphen. Centrale plekken in de stad met OV-verbindingen op nationaal niveau inclusief voorzieningen voor deelmobiliteit. Deze centrale locaties zijn vanuit het bereikbaarheidsperspectief interessant voor verdere ruimtelijke verdichting. Met de realisatie van het programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) wordt een impuls gegeven aan de stations Nijmegen, Arnhem en Ede-Wageningen.

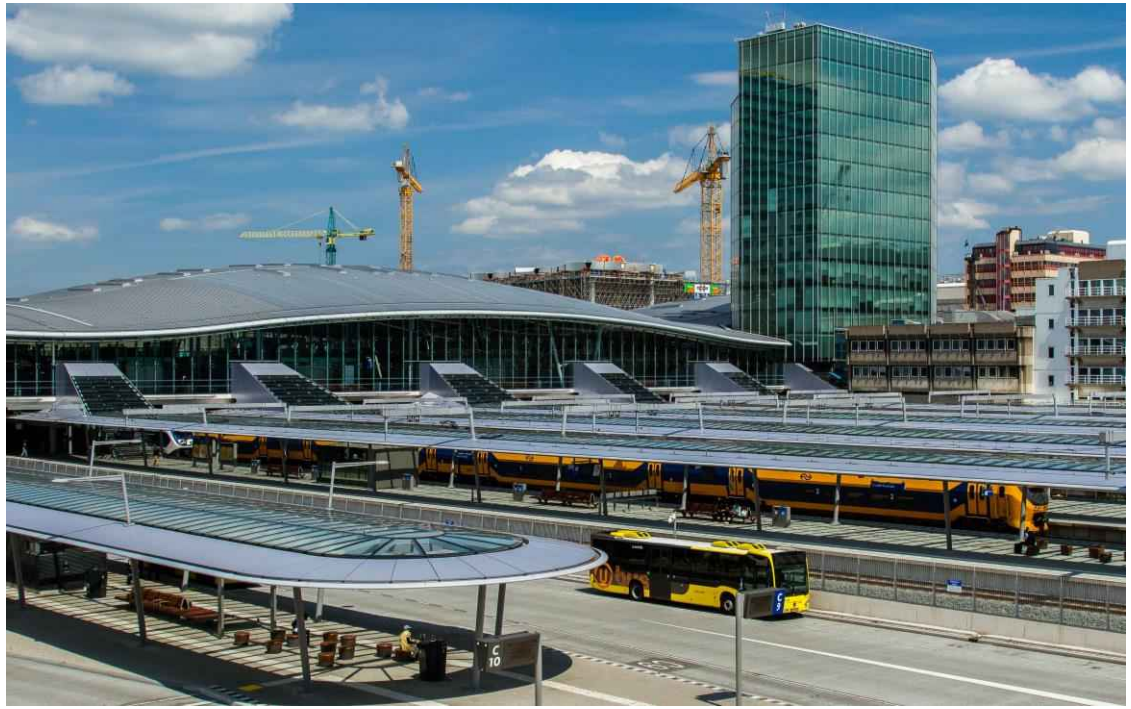


Voorbeeld uitwerking Station Ede Wageningen (www.prorail.nl)



Voorbeeld uitwerking Station Nijmegen (www.indebuurt.nl)

Voorbeelden
Een sprekend voorbeeld van een stedelijke HUB in Nederland, is Utrecht Centraal. Het betreft hét knooppunt van Nederland waar stedelijke en regionale verbindingen samen komen, en een overstap mogelijk is op nationaal (IC) en internationaal niveau (ICE en Flixbus).



Utrecht Centraal

In de nabijheid van Utrecht Centraal is Utrecht hard aan de slag met de ontwikkeling van de Merwedekanaalzone. Een nieuwe stadwijk met 10.000 nieuwe woningen. Mewedekanaalzone is één van de eerste grootschalige binnenstedelijke ontwikkelingen waar wordt ingezet op een ambitieus mobilteitsconcept, met de mobiliteitshub als centraal element.

Andere voorbeelden in het land zijn het Hamerkwartier (Amsterdam), Schieoevers (Delft) en Merwe4Havens (Rotterdam).

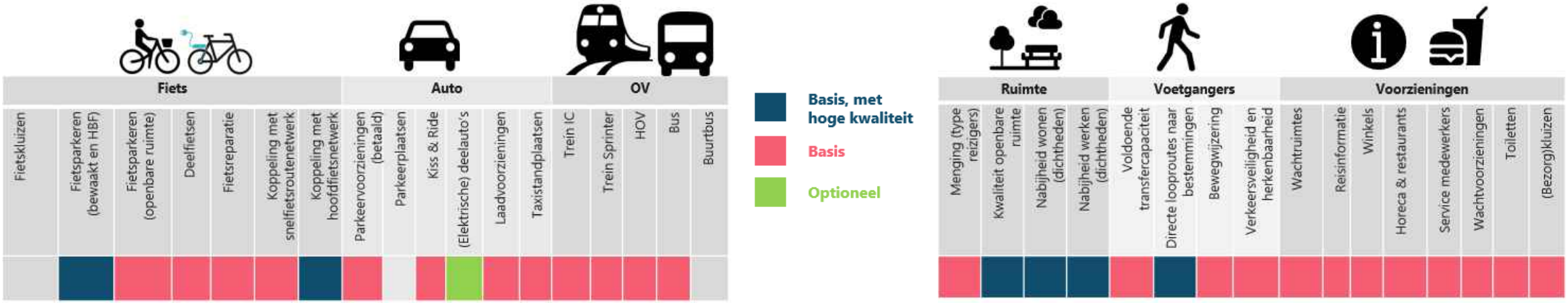


Impressie Merwedekanaalzone (Goudappel Coffeng)

Kwaliteitscriteria stedelijke hub
De stedelijke hub kenmerkt zich door de verknoping van **OV-verbindingen op diverse schaalniveaus**. Een stedelijke draaischijf waar de stedelijke en regionale verbindingen samenkomen en een overstap mogelijk is op nationaal (IC) of zelfs internationaal niveau (ICE).

In de nabijheid van de stedelijk hub is een gemengd milieu van wonen en werken. Verdichting van ruimtelijke functies is een belangrijke opgave mede vanwege het sterke bereikbaarheidsprofiel van de plek. In het natransport van de stedelijke hub is de **voetganger** sterk vertegenwoordigd (aandeel van circa 25% tot 30%). Directe en aantrekkelijke looproutes naar de omliggende bestemmingen zijn daarom van belang. De kwaliteit van de openbare ruimte nodigt uit tot verblijven, gekoppeld aan diverse voorzieningen zoals winkels, horeca en restauratie.

Het gebruik van de **fiets** van en naar deze stedelijke hubs groeit sterk. De 'treinfietser' is de snelst groeiende modaliteit in de laatste 10 jaar. Dit verklaart de enorme behoefte aan voldoende fietsparkeren, zowel bewaakt als in de openbare ruimte. Innovaties zoals HBF (Handhaving en Benutting Fietsenstallingen) helpen om de bezetting in de stalling zo efficiënt mogelijk te organiseren. Door het hoge gebruik zijn de stallingen vaak gecombineerd met (deel)fietsverhuur en fietsreparatie. Een goede koppeling met fietsnetwerk is essentieel, zodat de stedelijke hub vanuit alle windrichtingen met de fiets aantrekkelijk en snel te bereiken is. Het bereik van de fiets is door de e-bike toegenomen, waardoor ook reizigers van verder gelegen woonwijken kiezen voor de stedelijke hub.
De **auto** speelt bij de stedelijke hubs een minder dominante rol. Het aandeel in het voor- en natransport is vanwege de centrale ligging in het stedelijke gebied relatief laag. Als Kiss & Ride voorzieningen noodzakelijk worden geacht dan is de 'rustige' zijde van de hub de geschikte plek hiervoor. Deelvoorzieningen met de auto zijn niet direct noodzakelijk, maar mogelijk wel te combineren met de betaald parkeervoorziening/ garage.



Uitdagingen voor stedelijke hubs in Gelderland
De stedelijke hubs zijn dé aangewezen plekken om meerdere voorzieningen aan elkaar te koppelen. De ambitie voor Gelderland is het ruimtelijk economisch potentieel van deze uitstekend bereikbare plekken te vergroten.

Grofweg kennen de stedelijke hubs een drieledige opgave:
1. het ruimtelijk intensiveren en het realiseren van functiecombinaties van wonen, werken en publiek intensieve functies (meer ruimtelijke functies op de knoop)
- Verdichten en intensiveren (stedelijke bouwopgave met lage parkeernormen)
- Vergroten meerzijdige ontsluiting (voor- en achterzijde station optimaal benutten)

2. Het veraangenamen van de openbare ruimte op en rondom de stedelijke hub
- Lopen, fietsen en verblijfskwaliteit centraal in het ruimtelijk ontwerp
- Veilige, overzichtelijke en logische loop- en fietsroutes gecombineerd met verblijfsfuncties

3. De bereikbaarheid vergroten (meer inwoners binnen specifieke reisafstand van het OV-knooppunt brengen).
- Verbeteren feedering snelfietsroutes op stedelijke hubs
- Robuuste stallingsfaciliteiten voor fiets en e-bike
- Verbinden stedelijke en regionale centra met centrale hub door HOV

De huidige centraal stedelijke stations in Gelderland variëren sterk in het aantal dagelijkse in- en uitstappers. Op basis van alleen NS-data tussen de 45.000 en12.000 dagelijkse in- en uitstappers (bron: NS 2018). Vooral station Nijmegen kent met bijna 5.000 inwoners op de knoop reeds relatief veel inwoners. Arnhem Centraal kent daarentegen juist veel arbeidsplaatsen binnen een straal van 400meter. Met de strategie het aantal inwoners en arbeidsplaatsen nabij de knoop te vergroten maakt van de stations echte stedelijke hubs met ruimte voor lager autobezit en autogebruik en deelvoorzieningen.

		OP DE KNOOP *400meter hemelsbreed*		**NABIJ DE KNOOP** *5km hemelsbreed inwoners 3km hemelsbreed arbeidsplaatsen*	
Locatie	Aantal in- en uitstappers	Inwoners	Arbeidsplaatsen	Inwoners	Arbeidsplaatsen
Nijmegen CS	45.400	4.600	1.900	168.000	56.000
Arnhem Centraal	43.700	2.000	4.800	166.000	59.000
Ede-Wageningen	18.400	1.200	1.000	90.000	29.000
Apeldoorn	14.800	2.500	2.100	144.000	53.000
Zutphen	12.000	1.100	1.700	54.000	17.000

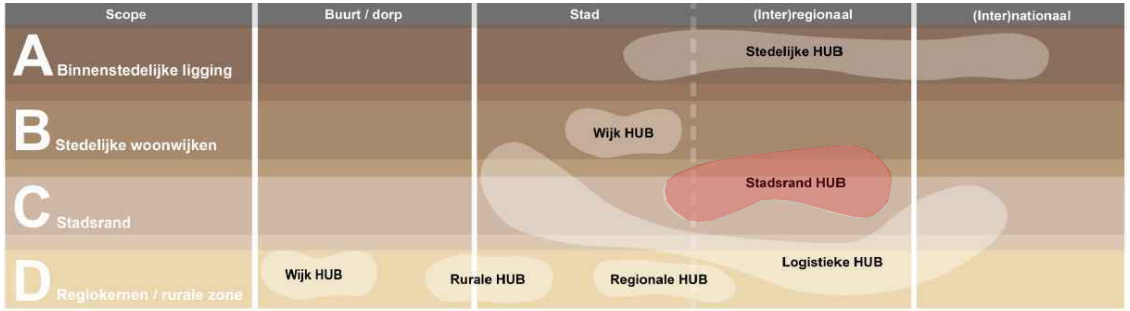
GIS-analyse Goudappel op basis van NS-data en CBS-data

Met een GIS-analyse is ook het huidige aantal inwoners en arbeidsplaatsen (CBS) binnen 5 en 3 kilometer berekend. Zowel Nijmegen, Arnhem als Apeldoorn kennen met circa 150.000 inwoners en ruim 50.000 arbeidsplaatsen in bereik een stevig verzorgingsgebied. Goede feedering tussen de woongebieden, werkgebieden en het station geeft een verdere impuls op het aantal in- en uitstappers.

Belangrijke uitdagingen rondom de Gelderse stedelijke hubs zijn:
1. *Ruimtelijk intensiveren/ verdichten*
2. *Veraangenamen openbare ruimte*
3. *Vergroten Bereikbaarheid*

3.2. Stadsrand hubs

P+R knooppunten aan de randen van de stad



Stadsrand hubs vormen de poorten naar de steden. Het zijn de plekken aan de rand van het stedelijke gebied, direct gelegen aan het hoofdwegennetwerk zoals de A1, A12, A15, A28, A50 en A73. Veelal zijn dit plekken met snelwegrestaurants en hotelvoorzieningen, gericht op de mobiele consument. Als hubs kunnen deze plekken uitgroeien tot natuurlijke locaties waar de automobilist de auto parkeert en overstapt op HOV/ stadsbus en/ of gebruik maakt van deelvoorzieningen zoals carpool of deelfietsen op weg naar de eindbestemming.

Diverse plekken in Gelderland functioneren reeds als stadsrand hub vanwege de P+R-functie. Denk aan Carpool Arnhem Waterberg, Apeldoorn-Beekbergen, Transferium Harderwijk en Nijmegen Noord/ Ovatonde. In de huidige situatie wordt vooral tijdens evenementen dankbaar gebruik gemaakt van deze Stadsrand hub's. De plekken hebben potentie als robuuste parkeercapaciteit voor de opvang van automobilisten op de topdrukte dagen van dagrecreatievoorzieningen zoals Apenheul, Dolfinarium en Burgers' Zoo/ Nationaal openlucht museum.



P+R Nijmegen Noord als opvang parkeren tijdens Zevenheulenloop

Maar ook voor de bezoekers aan de binnensteden zijn stadsrand hubs een goede aanvulling op de bestaande binnenstedelijke parkeercapaciteit. Goed functionerende stadsrand hubs maken meer bezoekers mogelijk van de stedelijke voorzieningen. Met de verwachte toename van het autoverkeer in relatie tot de beperkte opnamecapaciteit van het stedelijk netwerk is een strategie noodzakelijk om de potentie van deze plekken sterker te benutten. Dit vraagt een integrale aanpak met partners.

Voorbeelden
Recent is nabij Zoetermeer het voorbeeld van een stadsrand HUB geopend. Het betreft hier station Zoetermeer – Lansingerland. Hét overstappunt aan de rand van de stad (Zoetermeer, Den Haag), net voordat de congestie op de snelweg begint. Op deze plek komen trein (spoorlijn Gouda – Den Haag), auto (A12), sneltram (Randstadrail), bus en fietspaden bij elkaar.



Lansingerland - Zoetermeer (www.architectenweb.nl)

Een voorbeeld van stadsrand hub in een minder stedelijke omgeving is P+R Hoogkerk, aan de rand van de stad Groningen. De gemeente Groningen heeft een aantal P+R's aan de rand van de stad ontwikkeld, met als doel dat reizigers te verleiden over te stappen van auto op het openbaar vervoer. Doordat de tram er niet kwam, was er noodzaak om het OV te verbeteren, uit te breiden en de stad bereikbaar te houden.

De P+R locaties zijn strategisch gelegen in alle windrichtingen / aanrijroutes naar Groningen toe. Zo ligt P+R Hoogkerk direct aan de A7 vanaf Drachten. Parkeren op de P+R is gratis, en een retourtje stad met de bus bedraagt 6 euro (met maximaal 5 personen). Deze Q-Link bussen omvatten het snelle busnet tussen Groningen Stad en de grotere woon-werkplekken daaromheen. Q-Link rijdt elke 10 minuten of vaker, waardoor de wachttijd beperkt is.



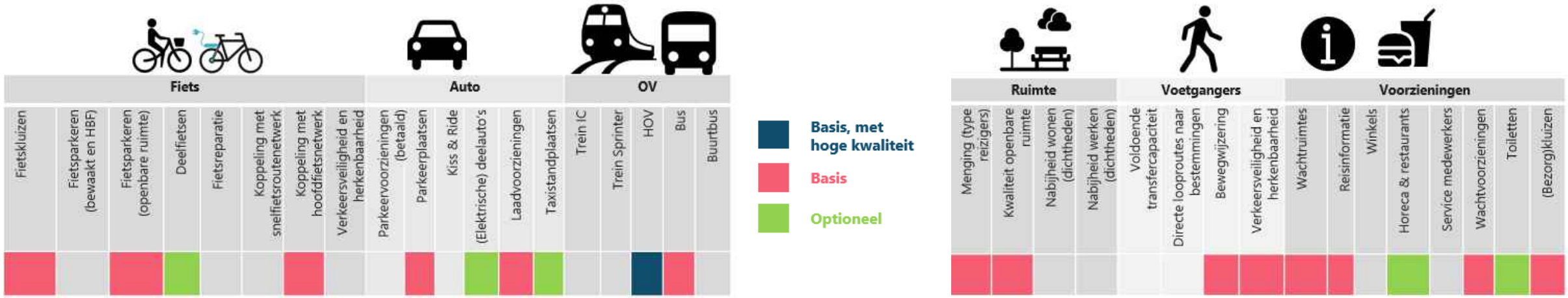
P+R Hoogkerk (nabij Groningen) (www.dvhn.nl)

Kwaliteitscriteria stadsrand hubs
De stadsrand hub kenmerkt zich als P+R knooppunt aan de rand van de stad. De overstap van **auto** op HOV is hier van groot belang. Ligging nabij een snelweg is daarom gewenst. De **OV-verbindingen** die met deze HUB verbonden zijn hebben meestal een connectie met de binnenstad of met de grotere kernen die rondom de steden liggen. Snelle HOV verbindingen naar de stad en andere stedelijke bestemmingen dragen bij aan het succes van de hub.

Met de ligging aan de rand van de stad nabij de snelweg is de kwaliteit van de openbare ruimte een stevige aanbeveling. De hub moet een schone en sociaal veilige omgeving zijn waar reizigers na het parkeren van de auto prettig op de bus kunnen wachten. Daarnaast is een goede koppeling met aanwezige voorzieningen als beschikbare hotelvoorzieningen en restaurants van belang om de ruimtelijke kwaliteit een impuls te geven.

Andere **voorzieningen** die gewenst zijn bij de stadsrand hub om een optimale kwaliteit te bieden zijn pakketkluizen. De automobilist kan na de reis met de fiets of het OV zijn pakket of boodschappen inladen en de rit naar huis vervolgen. Aangezien de auto in deze hubs een dominante rol speelt, zijn laadvoorzieningen relevant. Vanwege de ligging aan doorstroomroutes (N-wegen, snelwegen), en de daarmee goede bereikbaarheid van de HUB, zijn carpoolplaatsen tevens een basisvoorziening.

De **fiets** heeft bij deze hub een minder prominente rol dan bij de stedelijke hub. Desondanks zijn fietsparkeerplaatsen een belangrijke voorziening, voor reizigers die per fiets naar de hub komen, om vanaf daar hun reis te vervolgen. Deelfietsen zijn niet direct noodzakelijk, maar kunnen wel een belangrijke rol spelen voor de automobilist die de auto op de P+R parkeert en met de deelfiets naar de eindbestemming gaat.

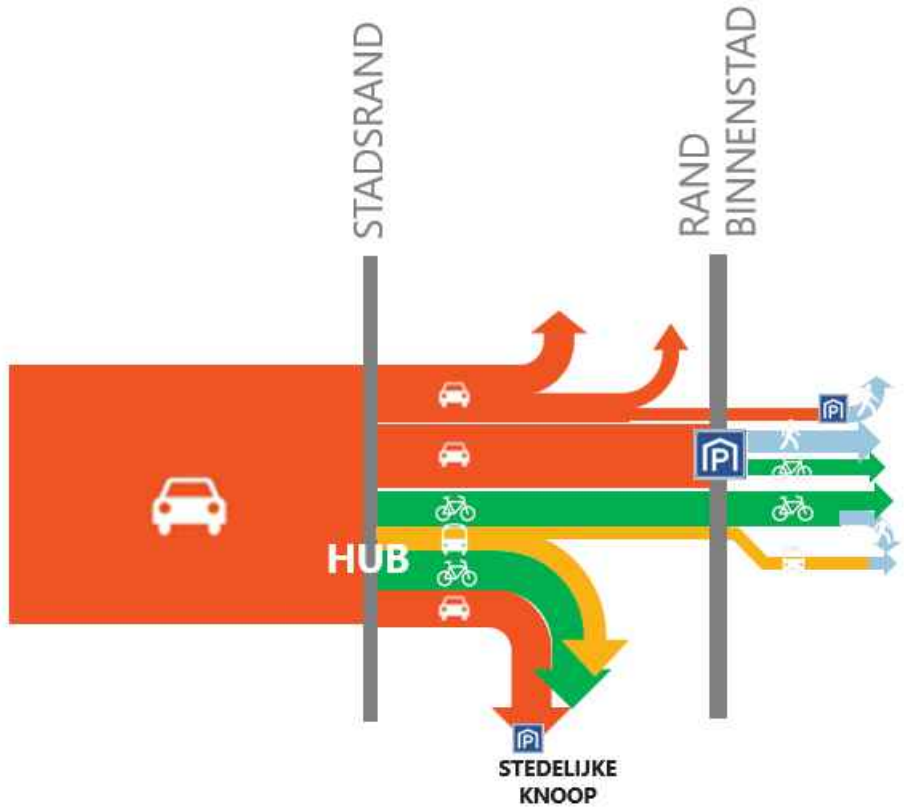


Uitdagingen voor de stadsrand hubs in Gelderland
Een goed functionerende stadsrand hub draagt bij aan het versterken van de bereikbaarheid van de Gelderse steden. Werknemers en bezoekers naar de stedelijke bestemming parkeren hier de auto op afstand en reizen verder naar de eindbestemming met OV of deelfiets. Het principe hebben we schematisch hiernaast afgebeeld. Goede stadsrand hubs vangen de grote instroom tijdens piekmomenten (spitssituatie op werkdagen en topdrukte dagen tijdens weekenden of vakantieperiodes) op. Dit is geen gemakkelijke uitdaging en vergt een stevige aanpak (zie ook Handboek P+R, CROW).

Een samenhangend beleid op het gebied van openbaar vervoer en parkeren is noodzakelijk. Dit vergt samenwerking tussen de provincie als concessieverlener openbaar vervoer en de gemeente als wegbeheerder en verantwoordelijke voor het parkeerbeleid. Belangrijke uitdagingen zijn:

1. Het voeren van een integraal parkeerbeleid met schaarse parkeervoorzieningen bij eindbestemmingen in combinatie met sturende parkeertarieven en P+R als volwaardig onderdeel om parkeren op afstand vorm te geven
2. Het doorvoeren van hoge frequenties van het (H)OV tussen de P+R en de gewenste eindbestemmingen in het stedelijke gebied
3. Het realiseren van openbare ruimte met kwaliteit op de P+R-locatie (schoon en veilig) met voldoende voorzieningen om de 'wachttijd' (overstap) te verzachten.

Aanvullend is de potentie van deze plekken verder te versterken door samen te werken en afspraken te maken met grote werkgevers (werkgeversaanpak). Werkgevers kunnen parkeren voor medewerkers op afstand op de stadsrand organiseren, zonder eigen parkeervoorzieningen te realiseren. Voor het succes van stadsrand hub is vooral van belang om keuzes durven te maken. P+R werkt niet zonder een sturend parkeerbeleid in capaciteit en in tariefstelling. Een integraal (gemeentelijk) parkeerbeleid is een basisvereiste, anders staan transferia leeg. Ook bestaande congestie/ beperkte opnamecapaciteit van het stedelijk wegennetwerk speelt mee.

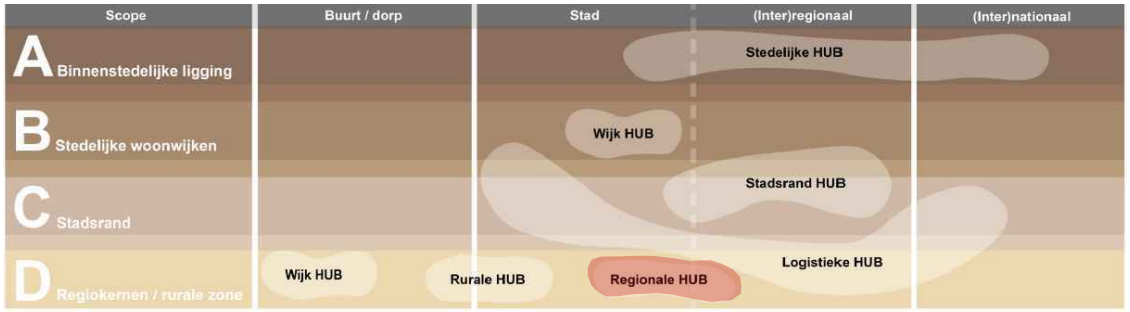


Belangrijke uitdagingen rondom de stadsrand hubs zijn:

1. *Prioriteit en keuzes durven maken, anders worden de hubs onbenut*
2. *Integraal parkeerbeleid (sturende tarieven en schaarse parkeervoorzieningen bij stedelijke bestemmingen)*
3. *Hoge frequentie van (H)OV tussen hub en stedelijke bestemmingen*
4. *Ruimtelijke kwaliteit van de plek (als aan criteria 1 t/m 3 wordt voldaan)*

3.3. Regionale hubs

Overstappunt op spoor in de regio (van auto naar trein)



Regionale hubs zijn die plekken in Gelderland die lange afstand vervoer per trein mogelijk maken en inzetten op de overstap van auto op trein. Vooral op de corridors waar auto en spoor parallel met elkaar samenlopen is dit een interessant mobiliteitsstrategie. Treinstations gelegen nabij de snelwegen op enige afstand van de Randstad. Plekken waarbij automobilisten overstappen van de auto op de trein. Eén van de voorbeelden in Gelderland is station Veenendaal-De Klomp. Automobilisten naar het westen vanaf de A12 worden gestimuleerd om gebruik te maken van de trein. De parkeervoorzieningen nabij dit station zijn daarvoor uitgebreid inclusief digitale verwijzing vanaf de A12; deze strategie leverde het station een reizigersgroei op van 50%.
Gelderland kent al diverse stations waarbij de overstap van auto op het spoor gemeengoed is. Op basis van de NS-cijfers uit 2018 blijkt dat de helft van de in- en uitstappers van bijvoorbeeld station ‘t Harde met de auto komt. Ook de andere stations aan de A28 zoals Putten, Nunspeet, Ermelo, Harderwijk en Nijkerk kennen een relatief hoog aandeel overstap van auto op trein. Andere corridors die uit de NS-cijfers naar voren komen zijn stations nabij de A2 (Zaltbommel, Geldermalsen, Culemborg) en stations nabij de A12 (Veenendaal-De Klomp, Ede-Wageningen). In de praktijk blijkt overigens dat een groot deel van de automobilisten die gebruik maken van deze parkeerplaatsen regionaal en lokaal verkeer is.



Station Ede-Wageningen

OVERSTAP AUTO > TREIN

(Bron: NS-data 2018, bewerkt Goudappel)

	station in Gelderland	*aandeel*	*locatie*
1	Harde 't	51%	A28
2	Zaltbommel	38%	A2
3	Veenendaal-De Klomp	36%	A12
4	Geldermalsen	34%	A2/ A15
5	Wolfheze	34%	lokaal
6	Putten	30%	A28
7	Dieren	30%	N348
8	Tiel	30%	A15
9	Elst	29%	N325
10	Nunspeet	27%	A28
11	Wijchen	27%	A326
12	Culemborg	26%	A2
13	Ede-Wageningen	24%	A12
14	Arnhem Zuid	23%	lokaal
15	Oosterbeek	23%	lokaal
16	Twello	21%	A1
17	Ermelo	20%	A28
18	Harderwijk	19%	A28
19	Nijkerk	19%	A28
20	Apeldoorn Osseveld	17%	A1/ lokaal

Voorbeelden
Station Driebergen-Zeist is recent vernieuwd, en kan het groeiende aantal reizigers dat per auto, bus of fiets komt goed aan. Het is het 'Regiopoort' station voor reizigers richting Utrecht of verder. Het aandeel van de auto in het voortransport is ruim 25%. Dit komt o.a. door de goede ligging aan de A12. De nieuwe P+R van Driebergen-Zeist heeft een capaciteit van 600 auto's.



Station Driebergen-Zeist (www.stationdriebergenzeist.nl)

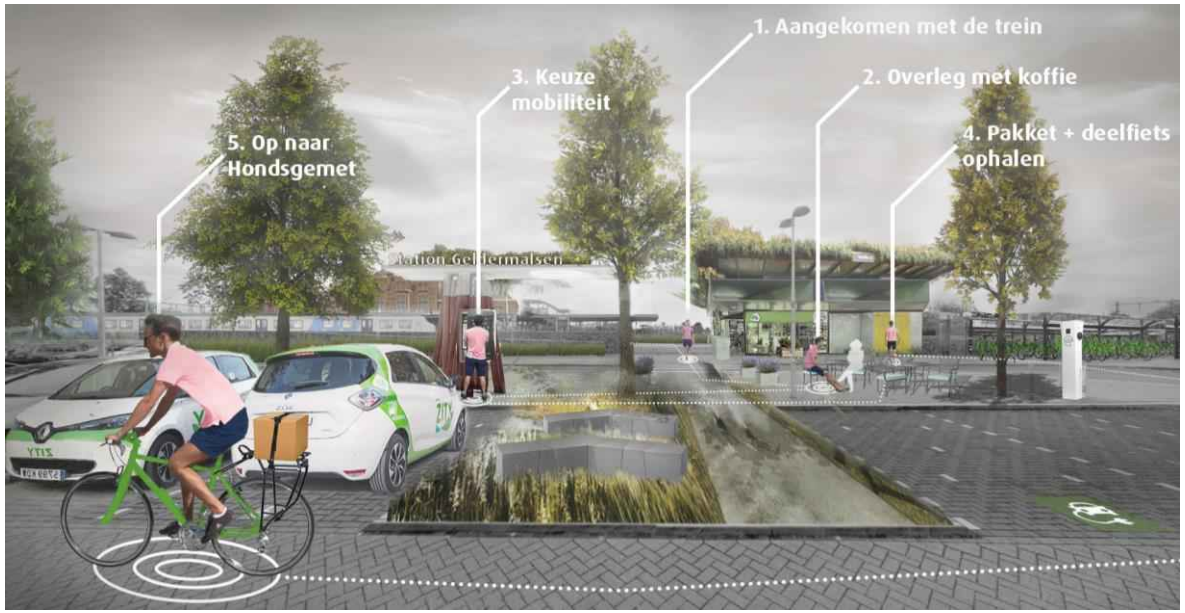




ARTIC Anaheim, California, USA (www.archdaily.com) en (www.archpaper.com)

Een internationaal voorbeeld is ARTIC (Anaheim Regional Transportation Intermodal Center) in Anaheim, VS. Deze HUB in Californië dient als een toegangspoort richting Los Angeles. Het is gelegen direct naast de snelweg, en biedt een overstap op trein en bus (zowel lokaal als regionaal).

Een voorbeeld in Nederland is station Geldermalsen. Door de ligging aan zowel de corridor Utrecht – Den Bosch (A2) als de corridor Tiel – Dordrecht (A15) is het voor automobilisten een interessante locatie om over te stappen van auto naar trein. Dit blijkt uit het feit dat 34% van de reizigers de auto als voortransport gebruikt (NS, 2018). Afgelopen jaar heeft Goudappel Coffeng samen met APPM een studie gedaan naar de mogelijkheden van een mobiliteitshub bij station Geldermalsen. Maatregelen die hierbij o.a. zijn benoemd is het uitbreiden van de P+R, grotere fietsenstalling, laadfaciliteiten, deelmobiliteit en pakketkluizen.



HUB impressie Geldermalsen (Goudappel Coffeng)

Kwaliteitscriteria regionale hubs
De regionale HUB is het overstappunt in de regio van auto naar de trein. Ze zijn gelegen in buitenstedelijke gebieden nabij snelwegen. Voorbeelden hiervan betreft Zaltbommel (A2 en corridor Utrecht – Den Bosch) en zoals hiervoor genoemd Veenendaal – De Klomp (A12 en corridor Arnhem – Utrecht). De hub heeft o.a. als doel om automobilisten te verleiden om de overstap naar de trein te maken.

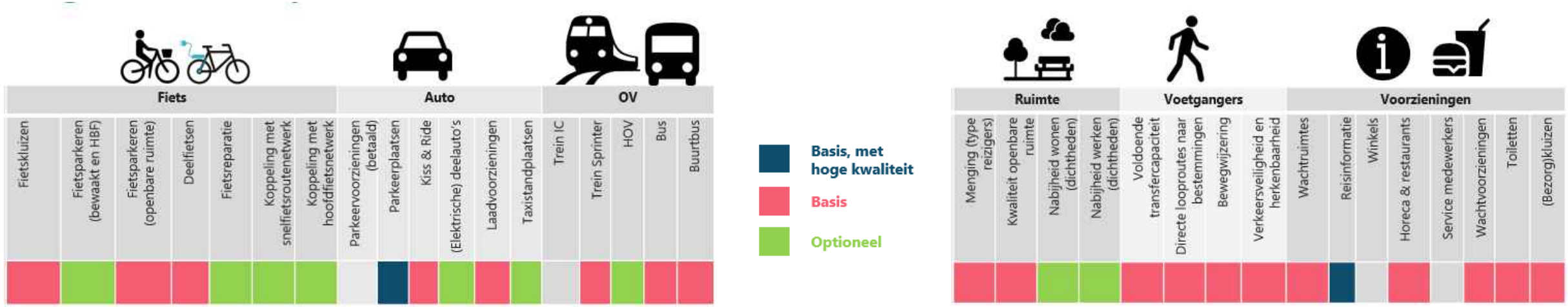
Reizigers hebben bij de overweging van een overstap van **auto** naar **OV** behoefte aan reisinformatie. Goede informatievoorziening over voldoende parkeergelegenheid, inclusief laadfaciliteiten, op de P+R is cruciaal. Ook voldoende hoge frequentie van het spoorvervoer is een basisvoorwaarde.

De combinatie met vraaggestuurd en flexibel vervoer is mogelijk, zoals een hubtaxi. De hub is kansrijk voor personen die in de buurt van het station moeten zijn, maar de reis nu per auto afleggen omdat de reis met het OV te veel tijd kost.

Om deze groep te voorzien in hun behoefte moet first- en last mile op orde zijn. Door deelmobiliteit, goede bewegwijzering, voldoende fietsparkeren en voorzieningen op het station (zoals horeca) te realiseren, wordt het voor deze groep aantrekkelijker om de reis per trein en deelmobiliteit te maken.

De **fiets** speelt een rol in deze HUB, en wel in die zin voor reizigers uit omliggende kernen die per fiets naar het station komen. Door de opkomst van de elektrische fiets (er worden de laatste jaren meer elektrische fietsen dan 'gewone' fietsen verkocht) zijn bewaakte stallingen of fietskluizen van belang.

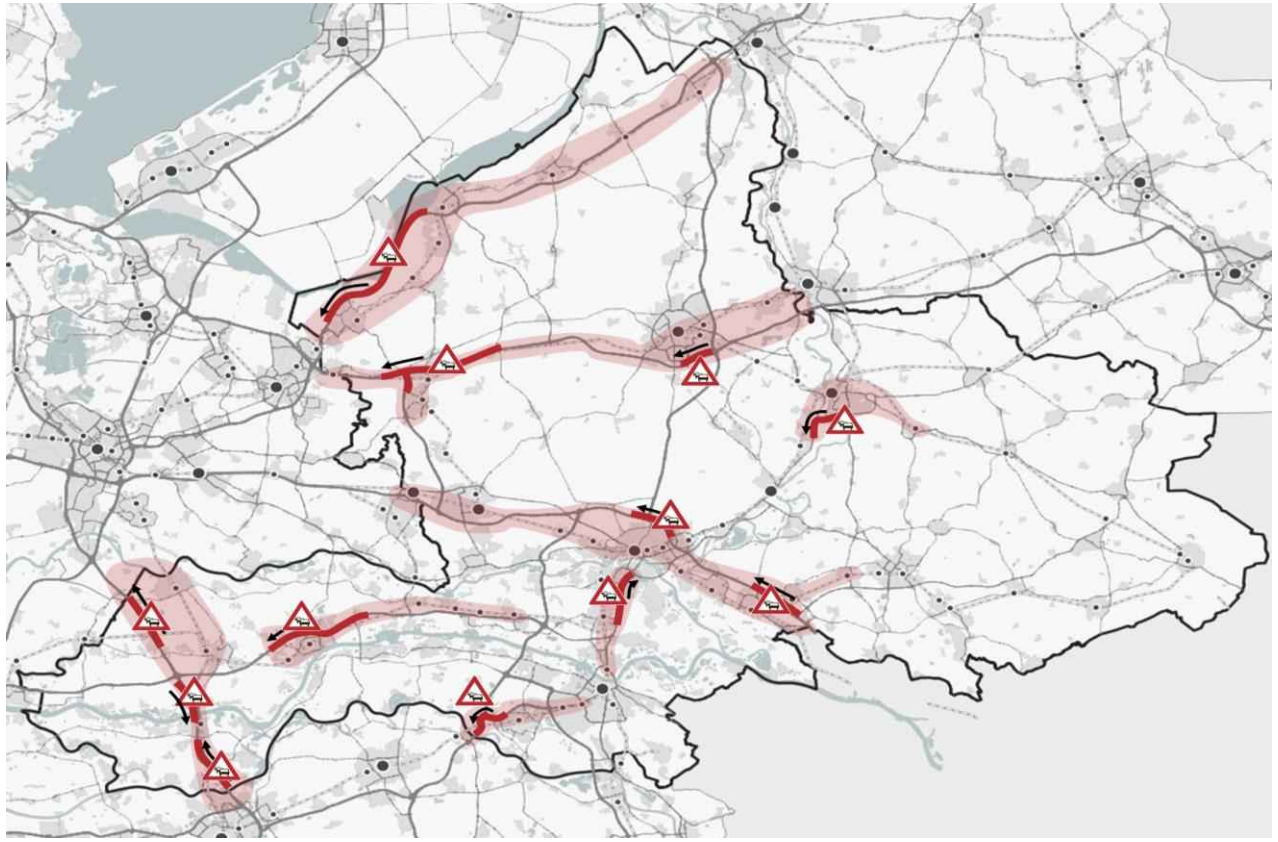
Op het station kan de overstap veraangenaamt worden door voorzieningen zoals een beschutte wachtruimte, verlichting en een kiosk te realiseren. Deze voorzieningen dragen zowel aan de beleving als aan de sociale veiligheid bij.



Uitdagingen voor de regiohubs in Gelderland
Interessante plekken om de automobilist (lange afstandsverkeer) te verleiden over te stappen op de trein zijn de plekken waar het spoor en de snelweg met elkaar zijn verweven. In combinatie met congestie op de snelweg is overstap voor reizigers een interessante optie, denk aan de A28, A1, A12, A15, A2, A326, A325 en N348. Deze corridors zijn hiernaast in het rood gearceerd. Tevens zijn de bestaande fileknelpunten in Gelderland ingetekend. Idealiter maakt de automobilist de overstap op de trein vóór het fileknelpunt. De bekende knelpunten op de weg in de ochtend zijn ingetekend op basis van een analyse van de floating car data uit 2018.

De succesfactoren van deze regionale Hubs zijn:
1. Ligging nabij de aansluiting met het hoofdwegennet.
2. Concurrerende reistijd per trein naar de hoofdbestemmingen ten opzichte van de auto (zowel snelheid als frequentie).
3. Een hoge mate van betrouwbaarheid van de reistijd van het openbaar vervoer ten opzichte van de auto (congestiegevoeligheid auto).
4. Voldoende parkeervoorzieningen op korte loopafstand van de perrons. Ook de vindbaarheid en bekendheid van de regiohub is van belang.

Deze strategie kan verder worden versterkt door de inzet van mobiliteitsmanagement van werkgevers aan de bestemmingslocaties. Het verleiden van werknemers om met de trein naar het werk te komen. Daarnaast spelen capaciteit aan parkeervoorzieningen en/of hoge parkeertarieven op de bestemmingslocaties een rol.

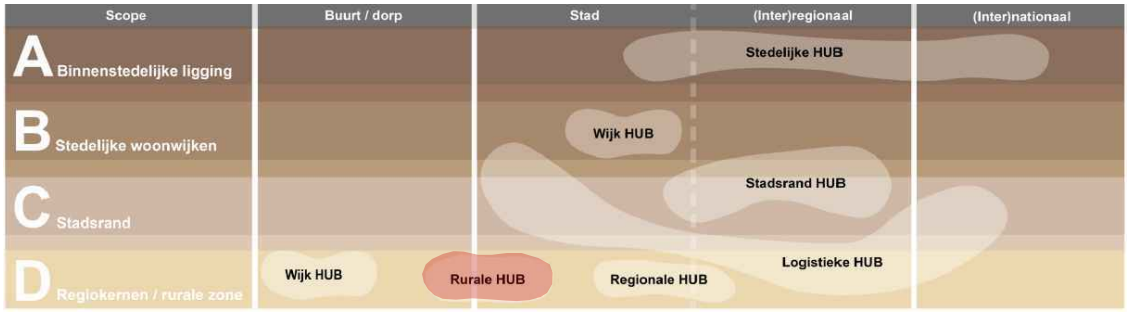


Corridors spoor en snelweg in Gelderland inclusief fileknelpunten (bron: floating car data 2018)

Belangrijke uitdagingen rondom de regiohubs zijn:
1. *Op orde brengen voorzieningen op hublocaties en toeleidende modaliteiten*
2. *Vergroten vindbaarheid en bekendheid in samenspel met mobiliteitsmanagement van werkgevers.*

3.4. Rurale hubs

Overstappunt vanuit de regio op het openbaar vervoer



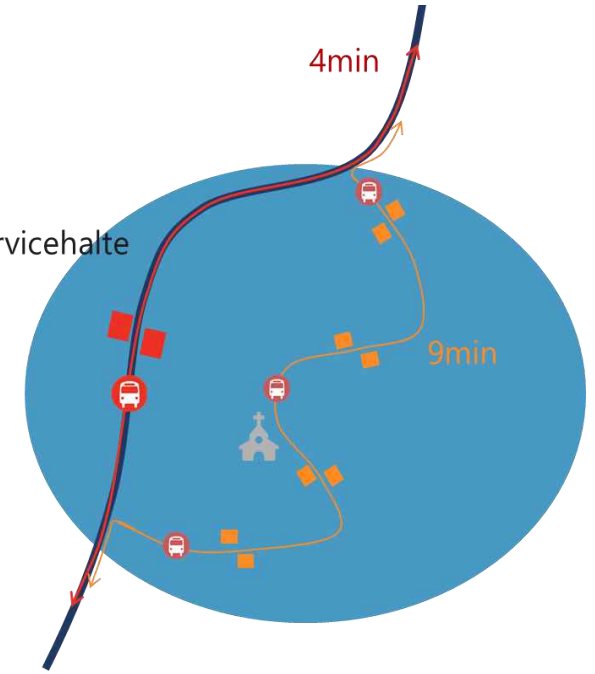
Een rurale hub heeft een verzorgende functie voor de eigen kern en de daaromheen liggende dorpen. Een goede verknoping van regionale trein of (H)OV staat voorop. Dit kan te voet, met de fiets en/ of met aanvullend openbaar vervoer. De hub fungeert als poort naar bestemmingen in het nabij gelegen stedelijke gebied. Het station gaat als mobiliteitshub functioneren als ook andere mobiliteitsvoorzieningen worden gekoppeld aan de locatie. Denk aan deelfietsen en/ of auto's. Voor de diverse regionale treinstations in Gelderland is een ombouw naar een rurale hub mogelijk, zodat het deelvervoer een goede aanvulling wordt op het bestaande openbaar vervoer en dus bijdraagt aan de deur-tot-deurreis voor de inwoners in de meer landelijke regio's zoals regio Rivierenland en regio Achterhoek.

Een rurale hub kan ook ontstaan door het herstructureren van het bestaande busvervoer. De provincie Gelderland past het principe al toe zoals bij de kern Keijenborg (gemeente Bronckhorst) in de regio Achterhoek. De rurale hubs (bushalte 2.0) hebben een belangrijke rol als opstap en overstappunt. Nevenstaande afbeelding illustreert de transitie van 4 lokale haltes naar één rurale hub.

Dit geeft voor de meeste reizigers in een kern langere loopafstanden naar de halte. Dit wordt gecompenseerd door betere voorzieningen van de centrale halte. Een rurale hub zal daarom uitgerust zijn met voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets. Er ontstaat één centrale servicehalte voor het HOV met een hoog niveau aan (dynamische) reisinformatie. Een dergelijke strategie biedt reistijdwinsten voor de reiziger. Minder haltes betekent voor het openbaar vervoer minder vaak stoppen. Daarnaast is een meer gestrekte lijnvoering mogelijk, meer snelheid en betere betrouwbaarheid. Hierdoor komen meer bestemmingen in het bereik van de reiziger.

Herstructureren OV

Van 4 halten naar 1 servicehalte



Voorbeelden
Busstation Heinenoord ligt vlak nabij de A29 in de Hoeksche Waard. Op deze knoop komen verschillende buslijnen samen. Zo kunnen reizigers naar Rotterdam hier overstappen op regionale buslijnen. Bewoners vanuit Heienoord of omliggende kernen komen vaak per fiets naar het busstation.



Busstation Heinenoord



Bushalte: P+R Den Bommel N59 (www.igo.nl)

Een ander voorbeeld is P+R Den Bommel. EvaNET heeft hier recent pakketkluizen geplaatst (zie afbeelding linksonder). De reiziger kan zo na de busrit zijn of haar pakket ophalen, en de reis naar huis per auto of fiets vervolgen. Daarmee is deze rurale HUB een voorloper van het bushalte 2.0 concept. Bij bushalte 2.0 (of nanohub) komen allerlei diensten samen. Bij Den Bommel is dit het geval met de P+R, tankstation, bushalte, fietsenstalling, pakketkluis en een cafeteria.

Een voorbeeld in noordoost Nederland is HUB P+R Gieten. OV Bureau Groningen-Drenthe heeft een netwerk van reishubs in de provincie ontwikkeld. P+R Gieten is er hier één van. De hub nabij Gieten ligt op het knooppunt waar de N33 en N34 elkaar kruisen. Hier is de overstap van fiets of auto op de bus mogelijk. De hub is goed toegankelijk, heeft voldoende parkeergelegenheid (zowel voor auto als fiets), reizigers kunnen er beschut wachten, er is een cafetaria en een toilet.





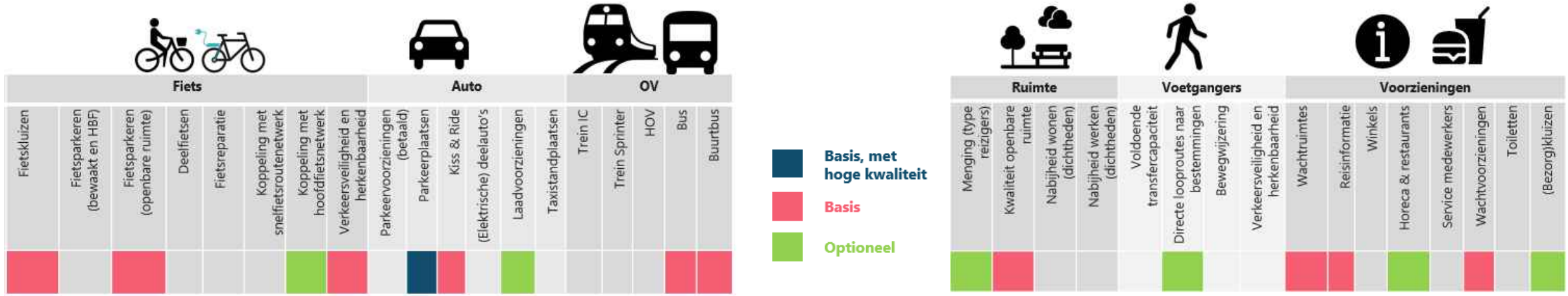
HUB P+R Gieten (www.reisviahub.nl)

Kwaliteitscriteria rurale hubs
Rurale hubs fungeren als kleinschalige overstaplocaties in landelijk gebied. Ze voorzien in de overstap van de auto of de fiets op **trein** of **(H)OV**. Een voorbeeld van een dergelijke rurale hub in Gelderse context is het treinstation Dieren.

Vooral de **auto** en de **fiets** spelen een belangrijke rol in deze hub. Voldoende gratis parkeerplaatsen voor de auto zijn daarom vereist. Daarnaast dient er voldoende mogelijkheid voor fietsparkeren te zijn. Aangezien rurale hubs veelal buiten de woonwijken gelegen zijn, zijn fietskluizen (o.a. voor e-bikes) van groot belang. Laadfaciliteiten voor zowel de auto als de fiets zijn een goede toevoeging aan het voorzieningenniveau.

Deelmobiliteit is geen vereiste, omdat de hub vooral voorziet in gebruikers vanuit de omliggende dorpen. Het is wel een logische plek om deelmobiliteit voor bewoners te bundelen aan de plek. Daarmee groeit de locatie uit als mobiliteitspoort van een kern of plek.

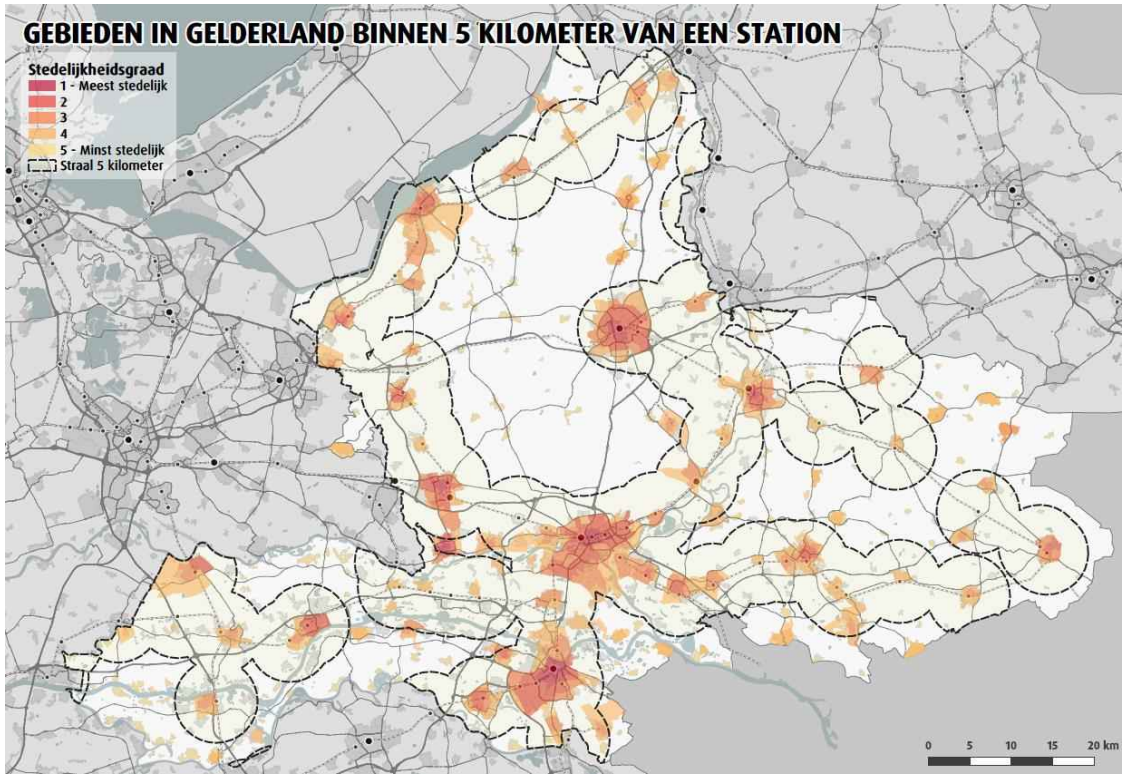
Qua ruimtelijke kwaliteit is het van belang dat de hub sociaal veilig is (mede gezien de ligging in veelal landelijk gebied). Wachtruimten en verlichting is daarom een basisbehoefte. Doordat er bundeling van OV-stromen plaats vindt, is de knoop ook interessant om voorzieningen te realiseren. Bij Heerde is dit terug te zien in de vorm van een fastfoodrestaurant. Andere soorten voorzieningen om de kwaliteit van hub te vergroten zijn (bezorg)kluizen en goede reisinformatie.



Uitdagingen voor de rurale hubs in Gelderland
Gelderland kent 66 treinstations. Bijna 80% van de inwoners van Gelderland heeft binnen 5 kilometer een station in de woonomgeving, zoals blijkt uit eigen GIS-analyses (zie kaartbeeld hiernaast). Veel van deze stations laten de afgelopen jaren een groei zien in het aantal reizigers en een hogere waardering in de klanttevredenheid. Een belangrijke uitdaging voor de rurale hubs is het bieden van voldoende OV-kwaliteit (frequentie, snelheid) met een hoog niveau aan voorzieningen voor de overstappende reiziger (stallingen fiets, P+R auto, deelvoorzieningen). Waarbij de stations een nog meer centrale plek kunnen krijgen voor de eigen kern als ook andere mobiliteitsvoorzieningen worden gekoppeld aan het station. De kleinere treinstations groeien uit tot een rurale hub dankzij **voorzieningen** als deelfietsen en/ of deelauto's, die voor iedereen toegankelijk zijn.

Naast de regionale treinstations kent Gelderland circa 250 buslijnen met ruim 2.500 halteclusters. Bijna 90% van de Gelderlander woont binnen een straal van 500 meter van een OV-halte (bron: Staat van het regionaal OV, 2018). Niet iedere halte heeft daarbij de potentie door te groeien tot een rurale hub. In de kernen zonder treinstation is een rurale hub mogelijk in combinatie met Hoogwaardig Openbaar vervoer (HOV). Dit zijn gestrekte buslijnen met op drukke trajecten eigen vrijliggende infrastructuur. Om een vlotte verbinding te bieden doet het HOV bewust minder haltes aan; dit levert aanzienlijke reistijdwinsten en hogere betrouwbaarheid op zodat bewoners in kortere reistijd meer voorzieningen kunnen bereiken.

Een belangrijke uitdaging hierbij is de **herstructurering van het openbaar vervoer.** Dit maakt versnelling en bundeling van het busvervoer mogelijk in het rurale gebied waarbij nieuwe rurale hubs ontstaan, met een hoog niveau aan (dynamische) reisinformatie en goede en voldoende stallingsvoorzieningen voor de fiets

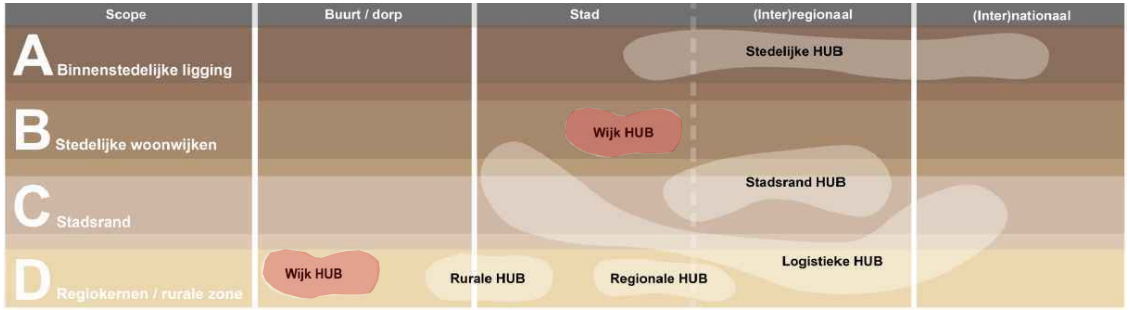


Gebieden binnen 5 kilometer van een treinstation in Gelderland

Belangrijke uitdagingen rondom rurale hubs zijn:
1. *Deelvoorzieningen bij regionale treinstations*
2. *Herstructurering openbaar vervoer bus naar HOV met aanvullend vraaggestuurde diensten*
3. *Strategische nieuwe plekken voor bushalte 2.0 inclusief bijbehorende voorzieningen*

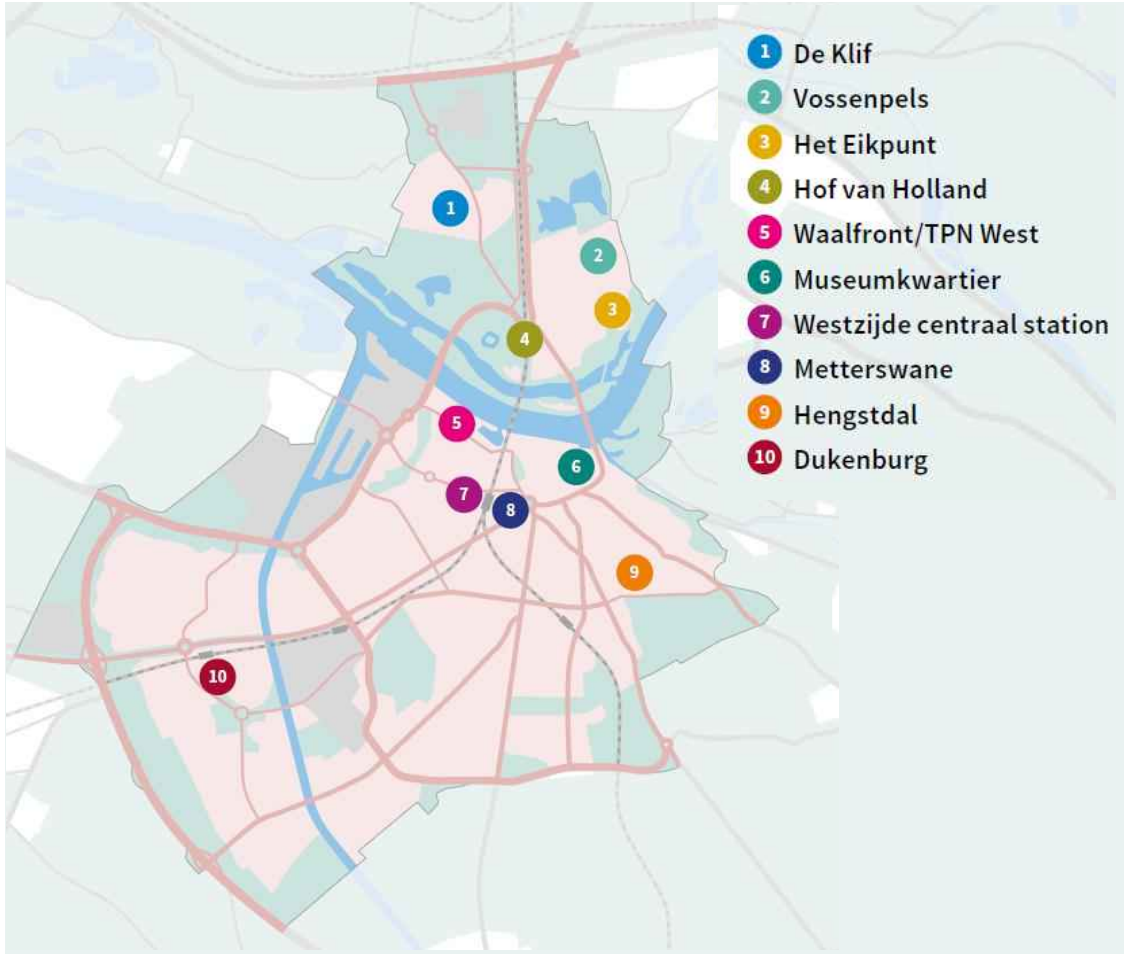
3.5. Wijk hubs

Stedelijke knooppunten met toegang tot deelmobiliteit



Een mobiliteitshub is dé plek in de wijk waar verschillende vormen van mobiliteit bij elkaar komen. Een centrale plek waar het openbaar vervoer samenkomt (en kan opladen), voorzieningen zijn voor (deel)fietsen en elektrische deelauto's. Met de verdere verduurzaming/ elektrificering van mobiliteit zullen verschillende vormen van elektrisch vervoer samenkomen in de mobiliteitshub in de wijk. Met minder ruimtegebruik, reductie CO2 in de mobiliteit en een groeiende markt voor elektrische deelmobiliteit creëren als doelstellingen.

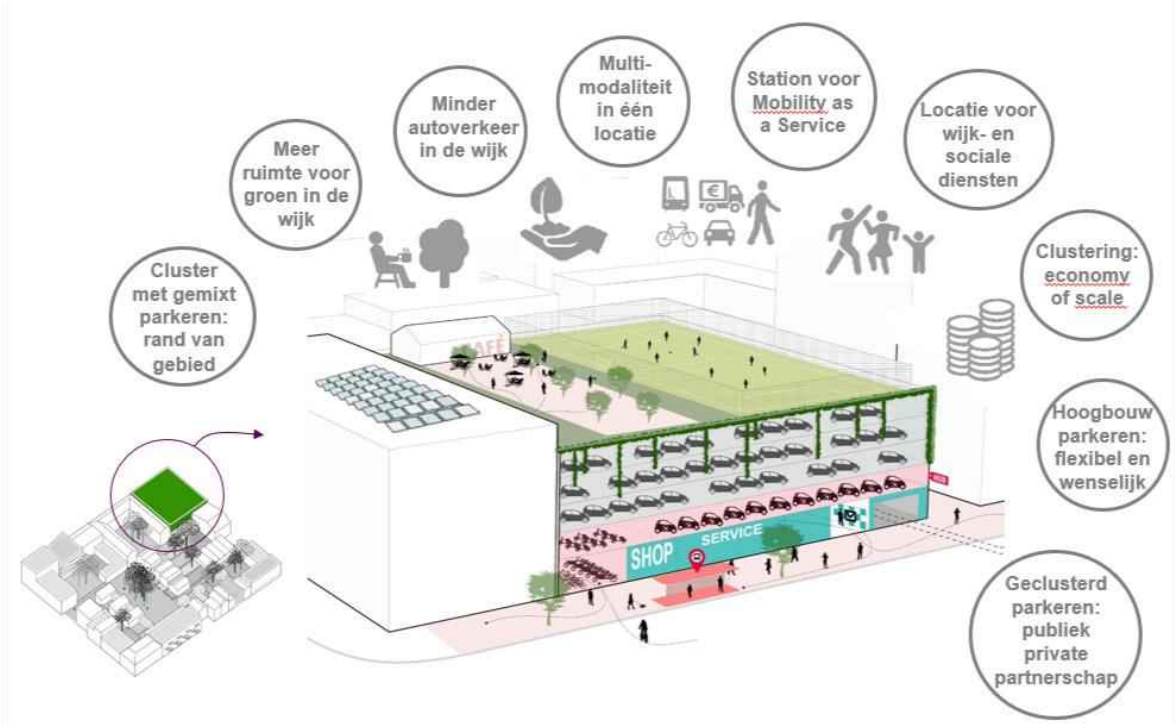
Diverse pilots vinden plaats om ervaring op te doen met het concept van de wijk hub. Ook in Gelderland. In diverse wijken in Arnhem en Nijmegen is gestart met het opzetten van zogenaamde e-hubs. Dit zijn plekken op wijkniveau waar elektrische deelvoertuigen en laadinfrastructuur bij elkaar worden gebracht. Arnhem en Nijmegen werken samen met mobiliteitsproviders van deelvoorzieningen als elektrische deelfietsen en elektrische auto's. Arnhem denkt aan 3 locaties en Nijmegen heeft 10 kansrijke plekken benoemd voor het starten van E-hubs in de wijk. Een belangrijke voorwaarde is dat de bewoners in de wijk ook enthousiast zijn en het initiatief omarmenen.



Nijmegen heeft 10 locaties in gedachte voor het experimenteren met wijk hubs (bron: Ambitiedocument Mobiliteit 2019-2030)

Voorbeelden

Een wijkhub biedt meerdere voordelen. In onderstaande figuur zijn deze schematisch weergegeven. Naast onderstaande voordelen zoals minder verkeer in de wijk en meer ruimte voor groen, is de wijkhub ook een plek waar reuring is, aangezien het de plek in de wijk is waar alles samen komt. Dit kan op diverse schaalniveaus: van een kleine buurthub met een paar deelfietsen en een koffiezaak tot een grote parkeergarage met bijvoorbeeld een fietsenstalling, pakketmuur en AH to Go.



Schematische weergave voordelen wijk hub (Goudappel Coffeng)

Een voorbeeld van een grote wijkparkeergarage met voorzieningen is het Park 'n' Play gebouw in de wijk Nordhavn in Kopenhagen. Naast plek voor 485 auto's, 13 mindervaliden plekken en 6 laadpalen, is ook een speeltuin op het dak gerealiseerd. Daardoor wordt de hub (naast zijn functionaliteiten) ook een plek voor ontmoeten en verblijven in de wijk.







Park 'n' Play, Kopenhagen (www.parkincph.dk en www.domusweb.it)

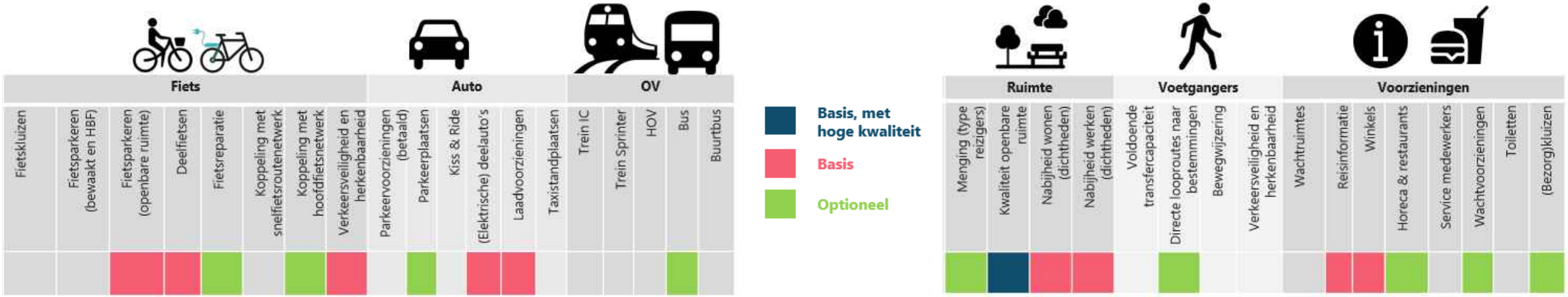
Kwaliteitscriteria wijk hubs
De wijkhub voorziet in de bundeling van voorziening op (stads)wijk niveau. Daarmee is het als het ware het centrale punt in de wijk waar reuring is. De wijkhub is veelal in een stedelijke omgeving. Vaak is dit in samenhang met stedelijke (her)ontwikkeling die van vraagt om een bundeling van deelmobiliteiten.

De hub is niet gericht op het bundelen van OV-stromen. Overstap op trein en/of bus is dus niet van basisbelang, maar is wel van toegevoegde waarde.

Bij dit type HUB heeft de ruimtelijke kwaliteit een hoge prioriteit. De nabijheid van wonen en werken is daarmee een vereiste. Aangezien de HUB veelal in de wijk is gelegen, is het een plek waar mensen samen komen. Dit biedt kansen voor voorzieningen zoals horeca, restaurants, winkels en een fietsenmaker.

Met betrekking tot vervoerswijzen is deelmobiliteit een hoofdcriteria van de wijkhub. Aanwezigheid van deelauto's, deelfietsen en wellicht zelfs deel e-scooters voorzien de buurt in vervoerswijzen of kunnen zelfs voorzien in de behoefte van een 2de auto.

Andere kwaliteitscriteria voor de wijkhub zijn voorzieningen zoals fietsparkeren (in de openbare ruimte) en laadvoorzieningen voor elektrische auto's.



Uitdagingen voor de wijk hubs in Gelderland

In de bestaande Nederlandse voorbeelden van mobiliteitshubs is vaak een combinatie gemaakt met gebiedsontwikkeling/ woningbouwopgave. Nieuwe woningen met minder parkeerplekken voor de privéauto, maar met voorzieningen voor deelmobiliteit. Uit huidige ervaringscijfers blijkt dat één deelauto circa 4 privéauto's vervangt.



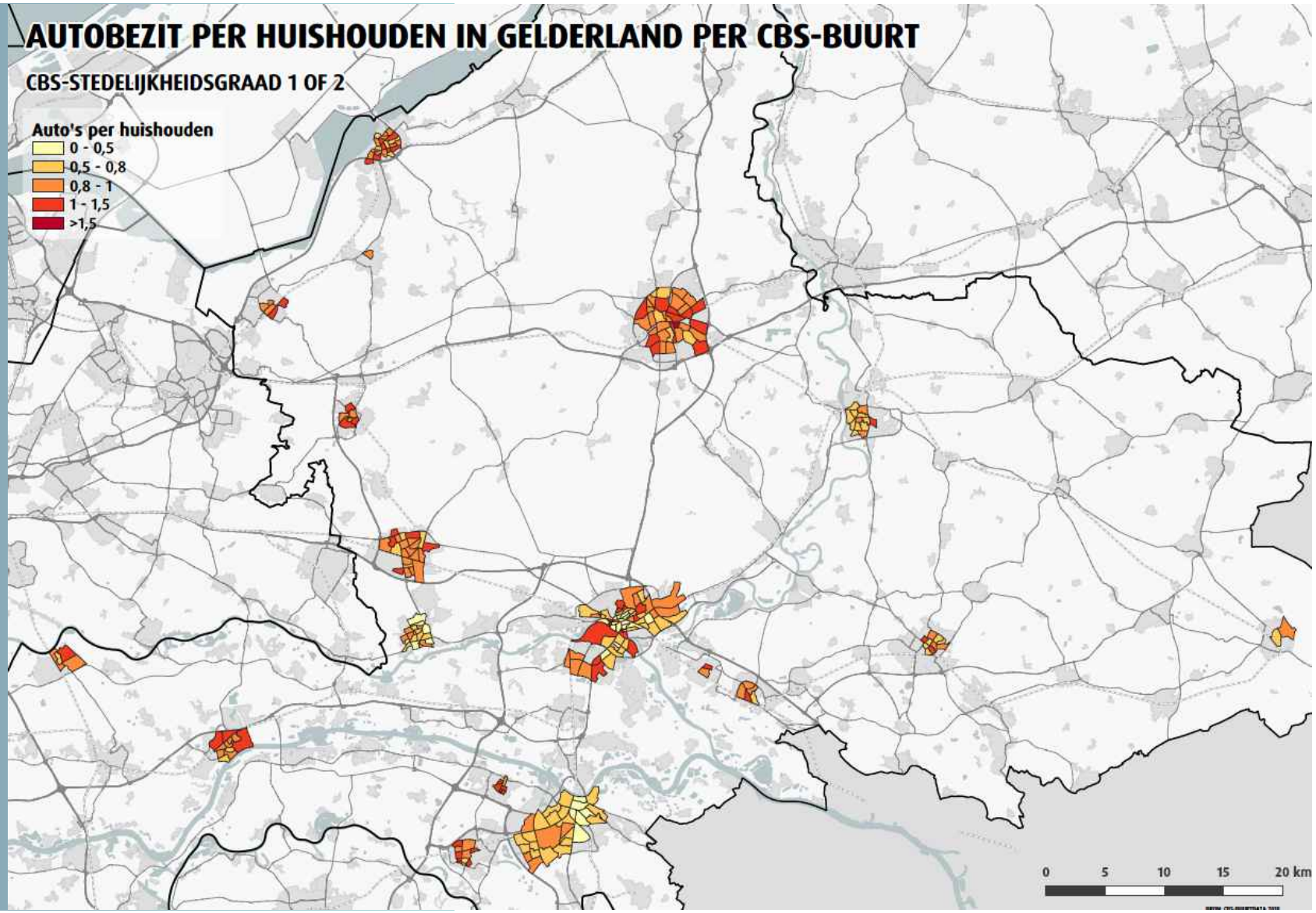
In samenhang met de woningbouwopgave in de Gelderse steden zijn mobiliteitshubs een interessant concept wat leidt tot een lager autobezit en minder privégebruik van de auto. In de bestaande Nederlandse voorbeelden werken projectontwikkelaar en overheid samen waar het gaat om de organisatie van het parkeren. De overheid stelt een lagere parkeernorm vast (lagere verplichte realisatie van het aantal parkeerplekken) en de projectontwikkelaar organiseert hublocaties voor deelmobiliteit. De uitdaging is dat een dergelijke ontwikkeling ook in de Gelderse steden van de grond komt.

In bestaande stedelijke wijken is de filosofie dat mobiliteitshubs elektrische mobiliteit voor iedereen bereikbaar maken. De mobiliteitshubs in de wijk spelen ook in op de opkomst van nieuwe mobiliteitsdiensten, zoals Mobility as a Service (MaaS). MaaS of mobiliteit als dienst helpt reizigers bij het vinden, plannen, boeken, betalen en volgen van hun reis. Op basis van de huidige kennis is de inschatting dat dergelijke mobiliteitshubs vooral kansrijk zijn bij wijken met een hoge parkeerdruk, een vorm van gereguleerd parkeren en een laag autobezit. Dit zijn vaak de wijken die direct rondom de binnenstad liggen. Het autobezit is in deze wijken vaak ook lager dan gemiddeld in Gelderland (zie kaartbeeld volgende pagina). Het concept van mobiliteitshubs in de wijken past in het streven naar inclusiviteit, waarbij elektrische vervoer voor iedere inwoner van Gelderland toegankelijk is.

Deelmobiliteit is een nieuw mantra in mobiliteitsland. Er lijkt een wildgroei te ontstaan aan allerlei deelmobiliteitsinitiatieven. Er zijn veel verschillende aanbieders op de markt, van elektrische stepjes tot elektrische deelfietsen. De uitdaging voor Gelderland is op basis van bestaande pilots meer kennis op te doen wat wel werkt en wat niet werkt. Daarbij leert Gelderland ook onder welke basisvoorwaarden deelaanbieders actiever willen worden in Gelderland.

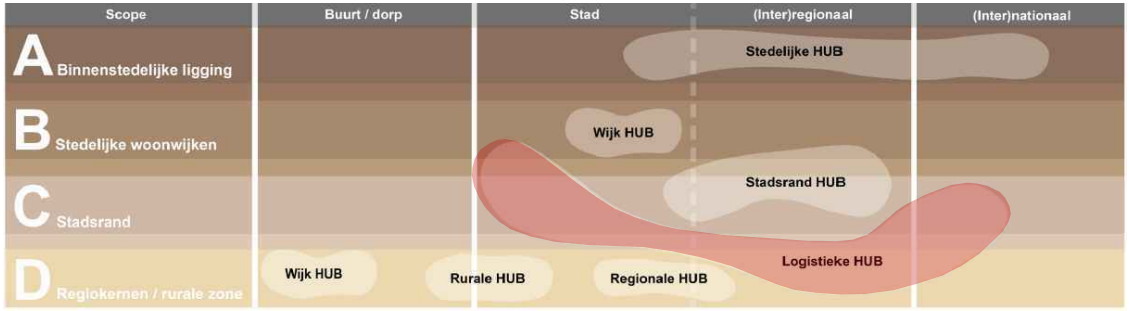
Belangrijke uitdagingen rondom wijkhubs zijn:

1. *Gebiedsontwikkeling op gang brengen met deelvoorzieningen in combinatie met minder parkeercapaciteit privéauto*
2. *Op basis van bestaande pilots van mobiliteitshubs in bestaande wijken ervaring op doen*


AUTOBEZIT PER HUISHOUDEN IN GELDERLAND PER CBS-BUURT
CBS-STEDELIJKHEIDSGRAAD 1 OF 2
Auto's per huishouden
0 - 0,5
0,5 - 0,8
0,8 - 1
1 - 1,5
>1,5
0
5
10
15
20 km

3.6. Logistieke hubs

Overslagpunten waar goederen efficiënt gebundeld en overladen kunnen worden op emissievrije en kleinere distributievoertuigen.



De logistiek hubs kenmerken zich door verschillende schaalgrootte, van grootschalige distributiehubs gelegen nabij de snelweg, terminals met een strategische ligging aan weg, water en spoor tot overslagplekken in de stadsrand voor stadsdistributie. De doelstellingen voor deze logistieke hubs zijn hetzelfde: duurzame, veilige en efficiënte bevoorrading naar de eindbestemming.

Met de wens om in 2025 alle stadsbevoorrading zero emissie te krijgen zijn een aantal Gelderse steden begonnen met zero emissie bevoorrading. De binnenstad van Zutphen wordt bevoorraad door een elektrische vrachtwagen. Het voordeel is dat deze bijvoorbeeld ook buiten de venstertijden (tijdstippen waarbinnen goederenvervoer in de binnenstad is toegestaan) winkels mogen bevoorraden. De overslag vindt plaats op het bedrijventerrein De Mars, aan de rand van de Zutphense binnenstad. Ook de Nijmeegse binnenstad inclusief de campus Heyendaal werkt met een dergelijke duurzame last-mile stadsdistributie. De goederen worden aan de rand van Nijmegen gebracht en vanuit daar met emissievrij vervoer naar de eindbestemming gebracht. Dit is onderdeel van het programma Living lab Campus Heyendaal, waarin de samenwerkende partners op de campus onderzoek doen naar hoe de goederenlogistiek naar de campus duurzamer, innovatiever en veiliger kan.



Grootschalige distributie vanaf Park15 (www.park15logistics.com)



Schone stadsdistributie in Zutphen (Bron: destentor.nl)

Kwaliteitscriteria logisitieke hubs
Zowel voor het laden van voertuigen als voor het ruimtebeslag kan voor logistieke hubs aan stadsranden worden gekeken naar combinaties met stadsrand hubs. Op micro niveau kan voor logistiek ook worden gekeken naar een andere aanpak van de last mile. Voor het bezorgen van pakketten in stedelijke gebieden is een bakfiets of kleiner elektrisch voertuig een oplossing. Toepassing van pakketkluizen in combinatie met wijkhubs biedt ook mogelijkheden om logistieke stromen te beperken.

Uitdagingen logistieke hubs Gelderland
Een belangrijk onderscheid voor de logistieke hubs is het schaalniveau waarop het functioneert. Voor de grote meer (inter)nationale stromen kent Gelderland een aantal strategische locaties waar overslag plaats vindt. Het betreft hier de bargeterminals (containers van binnenvaart naar weg) in Tiel, Nijmegen, Doesburg en net over de grens bij Emmerich, waar ook Nederlandse bedrijven gebruik van maken. Daarnaast wordt er tussen Nijmegen en Arnhem een spoorterminal aan de Betuweroute ontwikkeld, de Railterminal Gelderland.

Een belangrijke uitdaging voor Gelderland is om verschillende transportmodaliteiten optimaal, flexibel en duurzaam in te zetten. In de logistieke wereld wordt dit het versterken van de synchromodaliteit genoemd, waar de logistieke klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden. De modaliteiten weg, water en rail werken als één systeem, waardoor een meer flexibele en robuuste logistieke dienstverlening mogelijk is. Hiermee kan de groei van het goederenvervoer op corridorniveau worden opgevangen. Dit vergt veel samenwerking tussen bedrijven op de Gelderse logistieke hotspots.

Voor de stedelijke bevoorrading is de uitdaging de huidige zero emissie initiatieven verder op te schalen. Het gaat zowel om het initiëren van voldoende volume vanuit de bedrijven in de Gelderse binnensteden en kernen (grotere vraag creeeren). Maar tegelijkertijd ook het opschalen van bestaande logistieke hubs voor gebruik van andere Gelderse gemeenten. Voor de grotere binnensteden is een stand-alone logistieke hub kostentechnisch een uitdaging, maar voor kleinere kernen is samenwerking nodig: één logistieke hub die meerdere gebieden/ kernen bedient. Dit hangt samen met de uitbreidingsstrategie van de zero emissie bevoorrading in Gelderland. De provincie Gelderland werkt samen met de provincie Overijssel en het ministerie van IenW aan een landsdelig plan voor zero emissie stadslogistiek. Dit levert de kaders op voor de verdere uitwerking en opschaling van zero emissie stadslogistiek.

Belangrijke uitdagingen rondom logistieke hubs zijn:
1. *Verkenning naar kansrijke plekken voor logistieke hubs op verschillende schaalniveaus.*

4. Governance

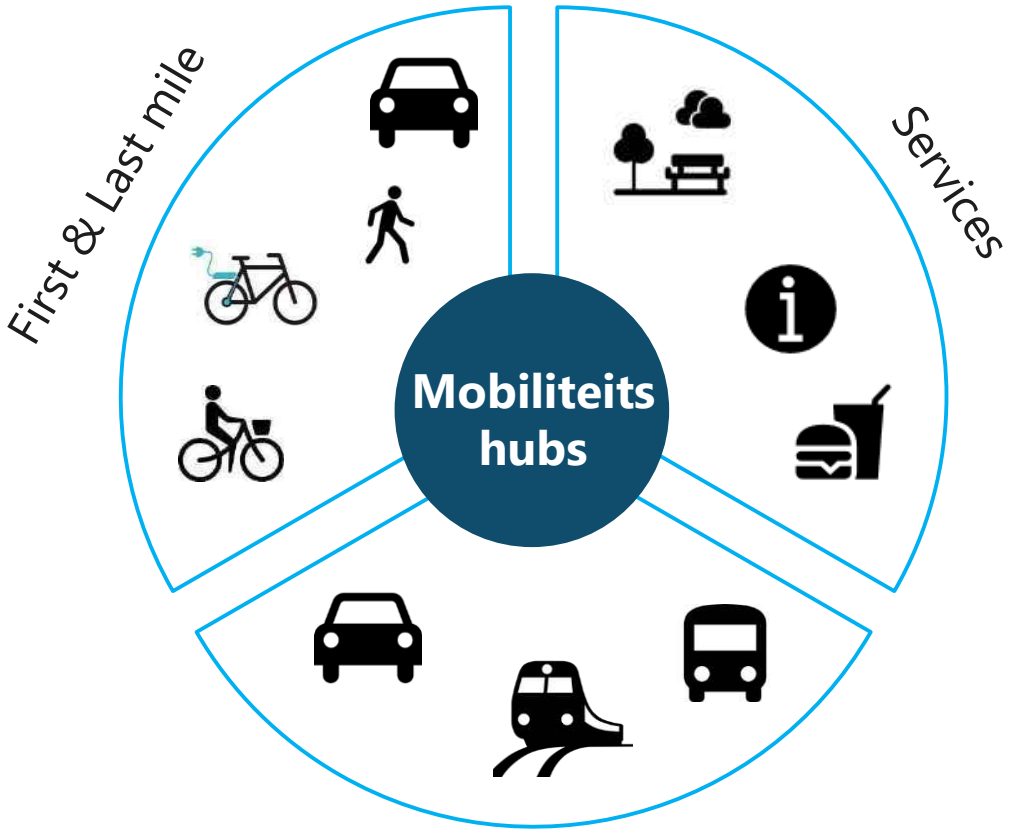


4. Governance

4.1 Samenwerking

De traditionele rol van overheden en vervoerbedrijven ligt bij traditionele knooppunten als treinstations, grote bushaltes en P&R. Deze mobiliteitshubs avant la lettre faciliteren al jaren succesvol een overstap tussen verkeersstromen. Om invulling te kunnen geven aan de bereikbaarheids- en leefbaarheidsopgaven is het nodig en wenselijk om het succes op bredere schaal toe te passen. De verbreding heeft niet alleen betrekking op het aantal en aard van de locaties maar ook op de voorzieningen op de locaties (zie ook hoofdstuk 2 en 3). Zowel qua locaties als qua aangeboden diensten op deze locaties ontstaan samenwerking met andere partijen; aanbieders van deelmobiliteit, horeca, informatieaanbieders, pakketdiensten, etc. Voor de levering van deze diensten dienen afspraken te worden gemaakt met marktpartijen om zo een compleet en aantrekkelijk aanbod voor de klant op te leveren. Dit vergt afspraken over wie verantwoordelijk is voor welk onderdeel van de functies die rond een hub worden gerealiseerd, en worden geëxploiteerd. Aandachtspunt bij al deze afspraken is een gezamenlijke klantbenadering en delen van data.

Vanuit haar verantwoordelijkheid op het gebied van regionale bereikbaarheid en regionaal openbaar vervoer is de provincie zowel wegbeheerder als concessieverlener voor het streekvervoer. Deze verantwoordelijkheid biedt de provincie de ruimte om actief bij te dragen en te sturen op het voorzieningenniveau op en vooral ook rondom hubs. In concessies voor het streekvervoer kan de provincie afspraken maken met openbaar vervoer bedrijven over het aanbieden van aanvullende diensten, het delen van informatie, en het samenwerken met andere aanbieders.



Als wegbeheerder ligt de taak bij de provincie om mobiliteitshubs langs provinciale wegen te ontsluiten of zelf te initiëren. Met name de wijze waarop hubs ontsloten worden voor andere modaliteiten zal in grote mate het succes van hubs bepalen. Daar waar de ontsluiting van hubs of haltes voor het openbaar vervoer de rol van gemeenten raken verandert de rol van de provincie.

4.2. Diversiteit aan partijen

In lijn met de verscheidenheid aan voorzieningen bij hubs ontstaat er ook een veelheid aan partijen betrokken bij de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van hubs. De rol van de provincie wisselt tussen de verschillende typen hubs, en dat geldt ook voor de verhouding ten opzichte van andere partijen zoals gemeenten, vervoersbedrijven, marktpartijen, ontwikkelaars, etc. We onderscheiden drie categorieën partijen:

1. Een eerste categorie partijen die een rol spelen bij mobiliteitshubs zijn de 'traditionele' partijen. Overheden maar ook ProRail, de Nederlandse Spoorwegen en streekvervoerbedrijven. De onderlinge werkwijze tussen deze partijen berust veelal op bestaande afspraken. Partijen zijn er ook aan gewend om met elkaar te investeren in projecten en hebben vaak ook onderlinge afspraken over het beheer.
2. Een tweede categorie partijen zijn 'marktpartijen'. Dit betreft partijen die voorzieningen of diensten leveren rondom hubs. Partijen waarmee voor één of meerdere hubs specifieke afspraken worden gemaakt. Er is geen bestaand contractuele of wettelijke kader voor het leveren van diensten. Een bijzondere partij in de categorie marktpartijen vormen de projectontwikkelaars. Met name bij stedelijke herontwikkelingsopgaven spelen ontwikkelaars een belangrijke rol. Provinciaal of gemeentelijk mobiliteitsbeleid raakt direct de verdiencapaciteit van ontwikkelaars door bijvoorbeeld een beperking van het aantal parkeerplaatsen. Samenwerking tussen partijen is dan ook van belang om zowel een verstedelijkings- als bereikbaarheidsopgave te realiseren.
3. Tot slot is er een derde categorie bedrijven die meer van 'ondersteunende' aard is. Dit betreft de gebiedsorganisaties en –regisseurs. Deze partijen zorgen voor een succesvolle exploitatie van een of meerdere hubs.

Betrokken actoren bij mobiliteitshubs



De relatie van de provincie met elk van deze partijen wisselt. De betrokkenheid is ook afhankelijk van raakvlakken met provinciale speerpunten of verantwoordelijkheden van de provincie. Onderstaand enkele voorbeelden van uiteenlopende betrokkenheid van partijen bij diensten en voorzieningen.

Fiets
Voor fietsparkeren heeft de provincie een stimulerende rol. Ook het Rijk kan stimuleren door het verstrekken van subsidies. De realisatie van de voorziening (regie) ligt bij gemeente voor de publieke ruimte, en bij beheerder of vervoerbedrijf/ProRail voor de gebouwde voorzieningen. Meer specifiek kan de provincie de mogelijkheden voor (elektrische) deelfietsen stimuleren. De aanleg en onderhoud van de hoofdroutenetwerken ligt bij de gemeente, maar voor de snelfietsroutes kan de provincie wel de regie voeren als ze onderdeel vormen van het regionale netwerk.

Openbaar vervoer
De nationale treinverbindingen vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk. De provincie heeft nadrukkelijk de regierol, als OV-autoriteit, voor de ontwikkeling, aanbesteding en monitoring van het regionale treinnetwerk en de buslijnen.

Projectontwikkeling
De ruimtelijke ordening is het domein van de lokale overheid. Zeker wat betreft de inrichting van de publieke ruimte. De provincie speelt wel een stimulerende, en soms zelfs regisserende rol, voor de verdichting rondom de stations. Dit kan ook een voorwaarde zijn om mee te financieren aan de ontwikkeling van stedelijke hubs.

Voetgangers
De inrichting van het netwerk en de bewegwijzering voor de voetganger zal op lokaal niveau plaatsvinden. De provincie zal slechts in bijzondere gevallen rond (voor de provincie belangrijke) hubs een stimulerende of een faciliterende rol oppakken.

Auto
Bij een stedelijke hub zal de provincie weinig invloed willen uitoefenen op de realisatie van parkeer en K+R voorzieningen voor de auto. Wel kan de provincie stimulerende rol oppakken voor de voorzieningen voor elektrisch vervoer.

Voorzieningen
Alle aanvullende diensten en voorzieningen op het station, zoals winkels en wachtruimtes, vallen onder verantwoordelijkheid van de beheerder of vervoerbedrijf. ProRail en NS Stations hebben een landelijke rol in het beheer van de stations. Op stations langs regionale spoorlijnen hebben ook de streekvervoerders een toenemende betrokkenheid. Voor het ontwikkelen van kluisjes als onderdeel van pakketdienst zijn marktpartijen zelf aan zet.

4.3. Positie en rolopvatting provincie

Om grip te krijgen op de gewenste besturingsmodellen worden de verschillende actoren beschreven, met bijbehorende rollen; van faciliterend tot regulerend. Wij sluiten hierbij aan bij de rollen zoals gedefinieerd binnen de provincie Gelderland.

Reguleren: Wet- en regelgeving. De overheid kan de regels handhaven en overtreding daarvan sanctioneren zoals bij vraagstukken van orde en veiligheid waarbij de overheid altijd in verticale verhouding staat tot de burgers.

De belangrijkste basis voor regulering is afkomstig uit de Wet Ruimtelijke Ordening. Per 1 januari 2022 treedt de Omgevingswet als opvolger van de WRO in werking. Een voorbeeld van regulering is het opstellen van provinciale omgevingsplannen waarmee de provincie kaders stelt voor gemeentelijke omgevingsplannen. Op lokaal niveau kunnen gemeenten middels vergunningen invloed nemen middels beleid over het aantal en type deelfietsen dat kan worden aangeboden in de openbare ruimte.

Regisseren: Andere partijen hebben een rol, maar de overheid hecht er belang aan om de regie te hebben.

De provincie heeft als OV-autoriteit nadrukkelijk de regisserende rol, en stuurt zo op de ontwikkeling, de aanbesteding en monitoring van het openbaar vervoer. Ook vanuit haar rol als provinciaal wegbeheerder heeft de provincie invloed op het gebruik van en doorstroming op. Samen met betrokken gemeenten en de Rijksoverheid kan de provincie regie voeren over mobiliteit in Gelderland. Als regisseur is de provincie vaak ook een van de investerende partijen in een ontwikkeling.

Stimuleren: De overheid wil een bepaald beleid of interventie, maar laat de realisatie over aan anderen. Ze zoekt slechts naar mogelijkheden om die anderen in beweging te krijgen.

Bij stimuleren kijken we bijvoorbeeld naar verduurzamen van het personen- en goederenvervoer, door meer mogelijkheden voor snel laden en voor terug leveren aan het net mogelijk te maken. De provincie wil innovatieve pilots stimuleren. Stimuleren doet de provincie ook middels subsidies als elektrische deelauto's of overstappunten mobiliteit.

Faciliteren: Als het initiatief van elders komt en de overheid er belang in ziet om dat mogelijk te maken.
De provincie kan een faciliterende of verbindende rol spelen, door kennis breed beschikbaar te maken en partijen bij elkaar te brengen. Ook bij een faciliterende rol kan het passen om subsidies te verlenen.

Loslaten: De overheid heeft inhoudelijk noch in het proces van het initiatief enige bemoeienis.

Denk hierbij aan de prijsstelling van verhuur van deelfietsen of de investering in rollende materieel door de Nederlandse Spoorwegen. Het initiatief en uitvoering wordt volledig aan andere partijen gelaten, en door de provincie wordt elke bemoeienis losgelaten.

In het schema op bladzijde 45 wordt een vertaalslag gemaakt tussen deze mogelijke rolopvattingen voor de provincie naar de verschillende categorieën mobiliteitshubs. Op basis van expert judgement is door APPM en Goudappel op bladzijden 46 en 47 een inschatting gemaakt van de rol van de provincie voor diensten en voorzieningen op verschillende typen hubs.

Rol van de provincie bij zes categorieën hubs

<table>
<tr><th></th><th>Loslaten</th><th>Faciliteren</th><th>Stimuleren</th><th>Regisseren</th><th>Reguleren</th></tr>
<tr><td>Stedelijke hub</td><td rowspan="7"></td><td rowspan="4"></td><td colspan="2" rowspan="2">Zowel binnenstedelijk als op locaties aan de rand van de stad/ stedelijk gebied of in de regio met verbindingen naar de stedelijke regio’s ligt een grote uitdaging. De combinatie van woningbouwopgave, energietransitie en duurzame mobiliteit maakt dat de provincie op deze locaties een actieve rol wil spelen. Deze rol kan variëren van het stimuleren van derden tot het mede heft in handen nemen. Vanuit een meer zakelijke ‘voor wat, hoort wat’ opstelling kan de provincie in samenwerkingen met derden beter sturen op realisatie van haar eigen doelen.</td><td rowspan="7">Reguleren van hubs is lastig voor een provincie. Op het niveau van gemeenten kan regulering plaatsvinden middels vergunningen voor bepaalde voorzieningen. Vanuit de provincie kunnen provinciale omgevingsplannen als regulerende instrument worden gebruikt om gemeentelijk beleid te sturen.</td></tr>
<tr><td>Stadsrand hub</td></tr>
<tr><td>Regionale hub</td></tr>
<tr><td>Rurale hub</td><td>Vanuit haar rol als concessieverlener of wegbeheerder verzorgt de provincie samen met gemeenten deze functie. Focus voor deze categorie hubs ligt op het stimuleren van gemeenten en anderen om te komen tot kwaliteitsverbetering.</td><td></td></tr>
<tr><td>Wijkhub</td><td colspan="2" rowspan="2">Realisatie van hubs in kleinere deelgebieden, wijken of bedrijventerreinen, draagt bij aan de bereikbaarheid van deze gebieden. Vanuit het perspectief van de provincie ligt de nadruk op het faciliteren en stimuleren van derden.</td><td rowspan="2"></td></tr>
<tr><td>Bedrijventerrein hub</td></tr>
</table>

Governance voorzieningen niveaus op Gelderse hubs (1)







		Fiets							Auto						OV				
		Fietskluizen	Fietsparkeren (bewaakt en HBF)	Fietsparkeren (openbare ruimte)	Deelfietsen	Fietsreparatie	Koppeling met snelfietsroutenetwerk	Koppeling met hoofdfietsnetwerk	Parkeervoorzieningen (betaald)	Parkeerplaatsen	Kiss & Ride	(Elektrische) deelauto's	Laadvoorzieningen	Taxistandplaatsen	Trein IC	Trein Sprinter	HOV	Bus	Buurtbus
Stedelijke hub	**OV knooppunten trein in de stad**		€	€	👍		👍	👍				€				🎬	🎬	🎬	
Stadsrand hub	**P+R knooppunten randen van de stad**	🎬		🎬	👍			🎬		🎬		€	🎬				🎬	🎬	
Regionale hub	**Overstappunt op spoor in de regio**	🎬		🎬	👍	€				🎬		€				🎬	🎬	🎬	🎬
Landelijke hub	**Halten 2.0 in de regio**	🎬		👍	👍													🎬	🎬
Wijkhub	**Stedelijke knooppunten**			👍									👍					🎬	
Logistieke hub	**Hubs (B2B)**												👍						

Legenda: - loslaten € faciliteren 👍 stimuleren 🎬 regisseren reguleren

Governance voorzieningen niveaus op Gelderse hubs (2)

		Ruimte				Voetgangers			Voorzieningen							
		Menging (type reizigers)	Kwaliteit openbare ruimte	Nabijheid wonen (dichtheden)	Nabijheid werken (dichtheden)	Voldoende transfercapaciteit	Directe looproutes naar bestemmingen	Bewegwijzering	Wachtruimtes	Reisinformatie	Winkels	Horeca & restaurants	Service medewerkers	Wachtvoorzieningen	Toiletten	(Bezorg)kluizen
Stedelijke hub	**OV knooppunten trein in de stad**	🎬	🎬	🎬	🎬											👍
Stadsrand hub	**P+R knooppunten randen van de stad**	👍	👍	👍	👍		👍		👍							👍
Regionale hub	**Overstappunt op spoor in de regio**	👍	👍	👍	👍	👍	👍			🎬			🎬	🎬	👍	👍
Landelijke hub	**Halten 2.0 in de regio**			👍	👍					🎬				🎬		€
Wijkhub	**Stedelijke knooppunten**	🎬	🎬	🎬	🎬											€
Logistieke hub	**Hubs (B2B)**			🎬	🎬											👍

Legenda: - loslaten € faciliteren 👍 stimuleren 🎬 regisseren reguleren

4.4. Governance van mobiliteitshubs

Op basis van de verschillende doorsneden in paragraaf 4.3 zijn een aantal observaties en conclusies te trekken ten aanzien van de governance vanuit de provincie met betrekking tot mobiliteitshubs:

- de rol van de provincie wisselt tussen zowel verschillende categorieën hubs als tussen verschillende diensten en voorzieningen op hubs;
- de rol van de provincie met betrekking tot mobiliteitshubs is primair regisserend en stimulerend van aard;
- een stimulerende rol voor de provincie kan zich uitstrekken tot alle diensten en voorzieningen rondom hubs. Focus kan worden gezocht in die elementen die direct provinciale speerpunten raken als zoals duurzaamheid;
- er ontbreekt een wettelijke grondslag voor een directe regulerende rol voor de provincie. Indirect kan de provincie via omgevingsplannen echter wel sturing geven aan gemeentelijke omgevingsplannen;
- een belangrijke rol voor de provincie ligt in het verlengde van de traditionele rol als concessieverlener voor het regionale openbaar vervoer en als wegbeheerder van de provinciale wegen;
- uitgezonderd haar betrokkenheid als (mede)financier van provinciale wegen en voorzieningen voor het streekvervoer is de provincie tot op heden niet betrokken als financier van mobiliteitshubs. De provincie kent nu wel subsidieregelingen van waaruit onderzoek naar hubs worden gestimuleerd;
- verantwoordelijkheid voor realisatie en exploitatie van mobiliteitshubs ligt bij marktpartijen. Provincie hecht er belang aan en zoekt mogelijkheden om betrokken partijen in beweging te krijgen;

Maar bovenal:

- partijen hebben elkaar nodig. Een gezamenlijk draagvlak en aanpak van provincie, regio's en gemeenten is nodig om te komen tot een succesvolle aanpak van mobiliteitshubs. Hier valt te denken aan een gezamenlijke aanpak van overheden zoals toegepast bij de Investeringsagenda Stedelijk Netwerk Arnhem Nijmegen/Gelderland of zoals toegepast in de Zuidelijke randstad samen met Rijkswaterstaat en OV-bedrijven in een Gezamenlijke Bereikbaarheidsaanpak.
- ook publieke en private partijen hebben elkaar nodig. Zeker bij de start van nieuwe hubs zullen private partijen onzekerheden tegen komen. Wederkerigheid in afspraken tussen publieke partijen onderling en met private partijen is daarom van belang.

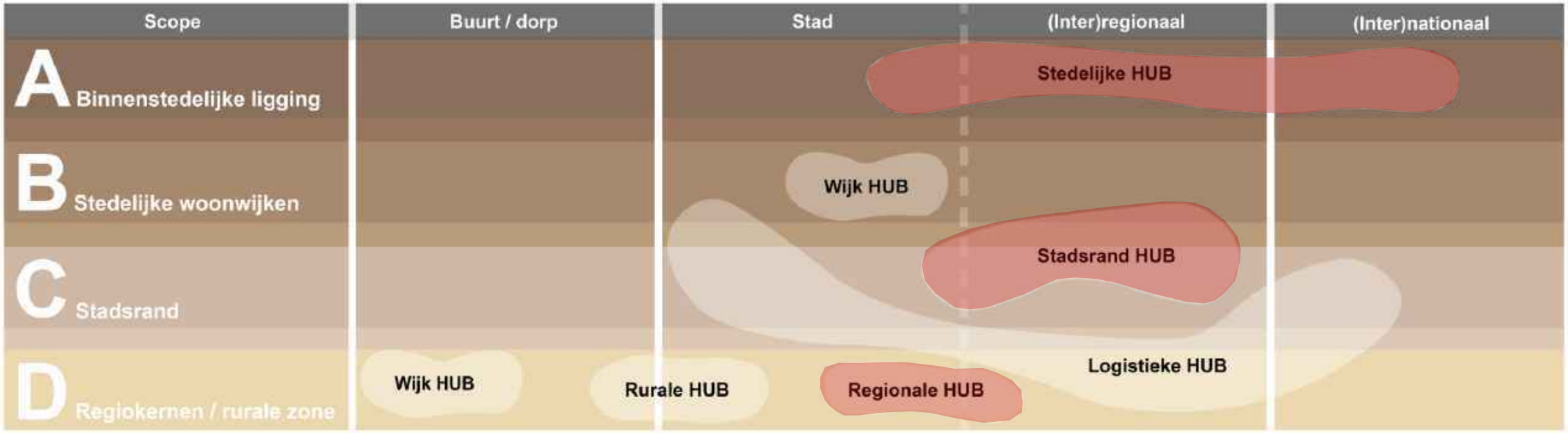
5. Instrumentarium



5. Instrumentarium

In de inventarisatie van hubs in hoofdstuk 3 is per categorie aangegeven welke aanpassingen of opgaven er nodig zijn. Over alle verschillende categorieën hubs zijn daar een aantal bouwstenen in te herkennen. Veelal zijn dit 'harde' bouwstenen; bouwopgaven, infrastructuur. Anderzijds is er ook nadrukkelijk behoefte aan betere zichtbaarheid en herkenbaarheid van beschikbare en te realiseren voorzieningen.

Om daadwerkelijk bij te dragen aan een verbeterde bereikbaarheid is het zaak volgordelijkheid en onderlinge afhankelijkheid van deze bouwstenen in beeld te krijgen. Daarbij wordt voorgesteld prioriteit te geven aan hubs op stedelijk, stadsrand en regionaal niveau. Deze typen hubs hebben de meest directe impact op de bereikbaarheid van zowel steden als de omringende gebieden. Hier bevinden zich de grootste reizigersstromen. Hier ervaren gebruikers op dit moment de meeste vertragingen, overlast en is de urgentie voor maatregelen het grootst.



Prioriteit bij verder uitwerking Gelderse hubs

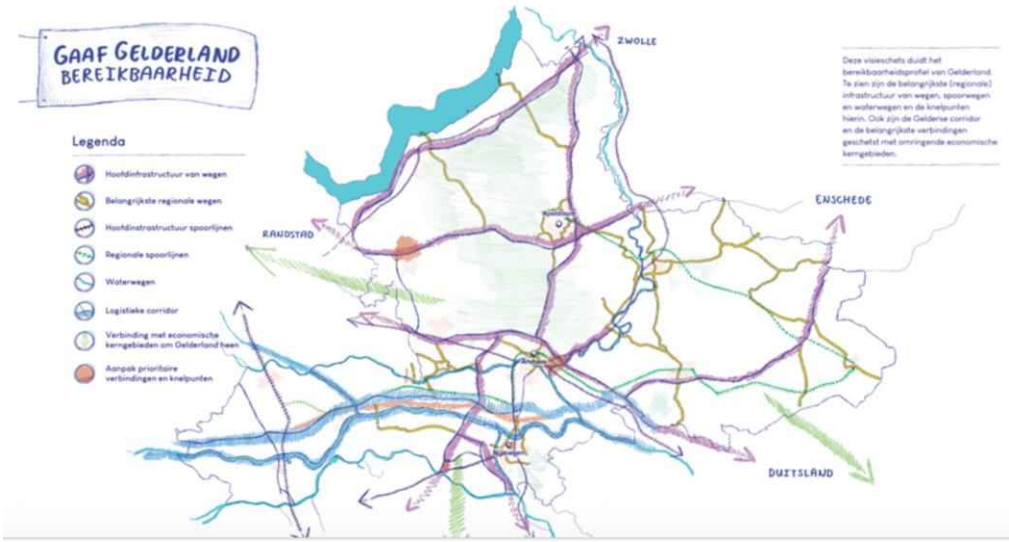
5.1 Bouwstenen voor meerjarenplanning

In de inventarisatie in hoofdstuk 3 is bij alle categorieën hubs aangegeven welke opgaven er liggen en welke maatregelen nodig zijn. Als ingezoomd wordt op de drie prioritaire categorieën hubs zijn vijf bouwstenen van maatregelen te herkennen:

A. Ruimtelijke ordeningsbeleid
B. Auto parkeren
C. Fiets- en verblijfsvoorzieningen
D. Openbaar vervoer netwerk
E. Mobiliteitsaanpak

A. Ruimtelijke ordeningsbeleid

Een gericht RO-beleid kan in belangrijke mate bijdragen aan het succes van de hub. Sturing vindt plaats door het verhogen van de dichtheden rond de hubs, waarmee binnen het voedingsgebied (met name op loop en fietsafstand) een verhoging van het aantal inwoners en/of werkplekken kan worden gerealiseerd. Door het optimaliseren van de toeleidende infrastructuur wordt de ontsluiting van de hub ook verbeterd. Het aanpassen van de infrastructuur zal vooral in samenhang met de bouwopgave worden opgepakt. Daarbij is ook een financiële link te leggen; de opbrengsten van de nieuwbouw (grondexploitatie, bekostigingssystematiek) moeten bijdragen aan de realisatie van de aanleg van **toeleidende wegen en (fiets)voorzieningen**. De instrumenten om vorm te geven aan het RO-beleid liggen vooral bij de gemeente, met het opstellen van omgevingsvisie en omgevingsplan (voorheen bestemmingsplannen) die bindend zijn. In de provinciale **omgevingsvisie 'Gaaf Gelderland'** staat de ontwikkeling van hubs niet expliciet benoemd, maar wordt wel als ambitie aangegeven dat gestreefd wordt naar duurzame en innovatieve vormen van bereikbaarheid en een divers en aantrekkelijk woonklimaat.



In de uitwerking van de omgevingsvisie kan door thematische en gebiedsgerichte programma's, samen met partners zoals gemeenten, gericht worden gestuurd op **verdichting** rond hubs en optimalisatie van de infrastructuur. Het gaat dan om meerjarige afspraken, gerichte op de langere termijn. Door de resultaten ook cyclisch te monitoren kan de voortgang worden bewaakt.

B. Auto parkeren

Door het gerichte reduceren dan wel vergroten van parkeerplaatsen kan auto parkeren worden gereguleerd. Een **reductie van** het aantal binnenstedelijke **parkeerplaatsen** gaat vaak gepaard met het invoeren van parkeerduur beperkingen ('blauwe zones') of door het bijstellen van tarieven. Door de druk op binnenstedelijke parkeerplaatsen worden voor een deel van de gebruikers P+R terrein of hubs aan de stadsrand aantrekkelijker.

Zo'n effect kan versterkt worden door extra voorzieningen op parkeerplaatsen buiten de centra of door invoering van gratis parkeren. Door parkeerruimte op ongewenste plekken schaars te maken en/of de tarieven te verhogen, worden bezoekers verleid of gedwongen op een andere wijze te reizen. Dit vraagt afstemming met gemeenten en particuliere (parkeer)bedrijven.

Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het beleid van het parkeren in de gemeentelijke openbare ruimte. Bedrijven en andere organisaties, zijn op hun eigen terrein verantwoordelijk voor het regelen van het parkeren. Afspraken kunnen daarom niet wettelijk worden afgedwongen maar wel in convenanten of programma's worden vastgelegd. Dergelijke afspraken zullen als randvoorwaarde gesteld worden aan het uitbreiden van P+R voorzieningen, en als onderdeel van de ontwikkeling van stedelijke en wijkhubs. De provincie kan ook invloed uitoefenen door aanpassingen door te voeren in het nabije OV-netwerk. De uitwerking van deze afspraken kan op korte termijn gestalte krijgen.

C. Fiets- en verblijfsvoorzieningen

De fiets speelt bij vrijwel alle hubs een prominente rol in het voor- en natransport. Voor fietsers bepalen de kwaliteit van de voorzieningen om de fiets te stallen, te repareren en/of te huren erg bepalend. De provincie kan een rol spelen in het verzorgen van een voldoende aanbod aan fietsvoorzieningen op twee wijzen: **Inventariseren** van fiets- en verblijfsvoorzieningen. Door een goede inventarisatie van bestaande situatie en het inschatten van de toekomstige vraag, kan duidelijk worden wat de kwantitatieve en kwalitatieve behoefte is per hub locatie. Voor deze inventarisaties moet informatie ingewonnen worden bij gemeenten (lokaal aanbod) en vervoersaanbieders (vraag).

Onderzoek onder reizigers geeft meer inzicht in de kwalitatieve vraag naar voorzieningen. De inventarisatie kan per gemeente / regio plaatsvinden, en op korte termijn worden opgestart. **Toevoegen** van fiets- en verblijfsvoorzieningen. Op basis van de inventarisatie kan een overzicht worden gemaakt van de gewenste uitbreidingen, en een prioritering worden aangegeven voor de uitvoering daarvan.
Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft vervoersregio's en provincies gevraagd om locaties aan te wijzen voor fietsenstallingen bij ov-knooppunten. Volgens het Klimaatakkoord draagt het Rijk hier €75 miljoen aan bij, op basis van cofinanciering. De provincie kan vooral een coördinerende rol spelen (afstemming met gemeenten) en een stimulerende rol door zelf ook financiële bijdrages beschikbaar te stellen. Het programma vanuit het Klimaatakkoord is gericht op uitvoering op redelijk korte termijn (2022).

D. Openbaar vervoer netwerk

Door een herstructurering van de bestaande buslijnen kan een versnelling en bundeling in vooral het rurale gebied ontstaan. Hierdoor kunnen locaties voor rurale hubs, en mogelijk ook wijkhubs worden bepaald. Om dit te faciliteren moet een analyse worden doorlopen en een aanpassing in het OV netwerk plaatsvinden. De **analyse van het OV streeknetwerk** op de aansluiting op centrale hubs is een onderzoek dat de provincie grotendeels zelfstandig kan uitvoeren en op korte termijn kan implementeren.
Een aandachtspunt is hierbij wel dat de insteek voor nieuwe hublocaties niet alleen vanuit het oogpunt van de betere of efficiëntere bereikbaarheid moet worden beschouwd, maar ook vanuit de kansrijkheid vanuit de ruimtelijke en sociale domein. Bijvoorbeeld door de bestaande plekken waar veel voorzieningen benut of ontwikkeld kunnen worden te gebruiken als uitgangspunt voor de routes.

Logische momenten om de hierop volgende **aanpassing in het OV netwerk** door te voeren zijn de jaarlijkse wijzigingen in de dienstregeling of bij concessiewisselingen.

E. Mobiliteitsaanpak

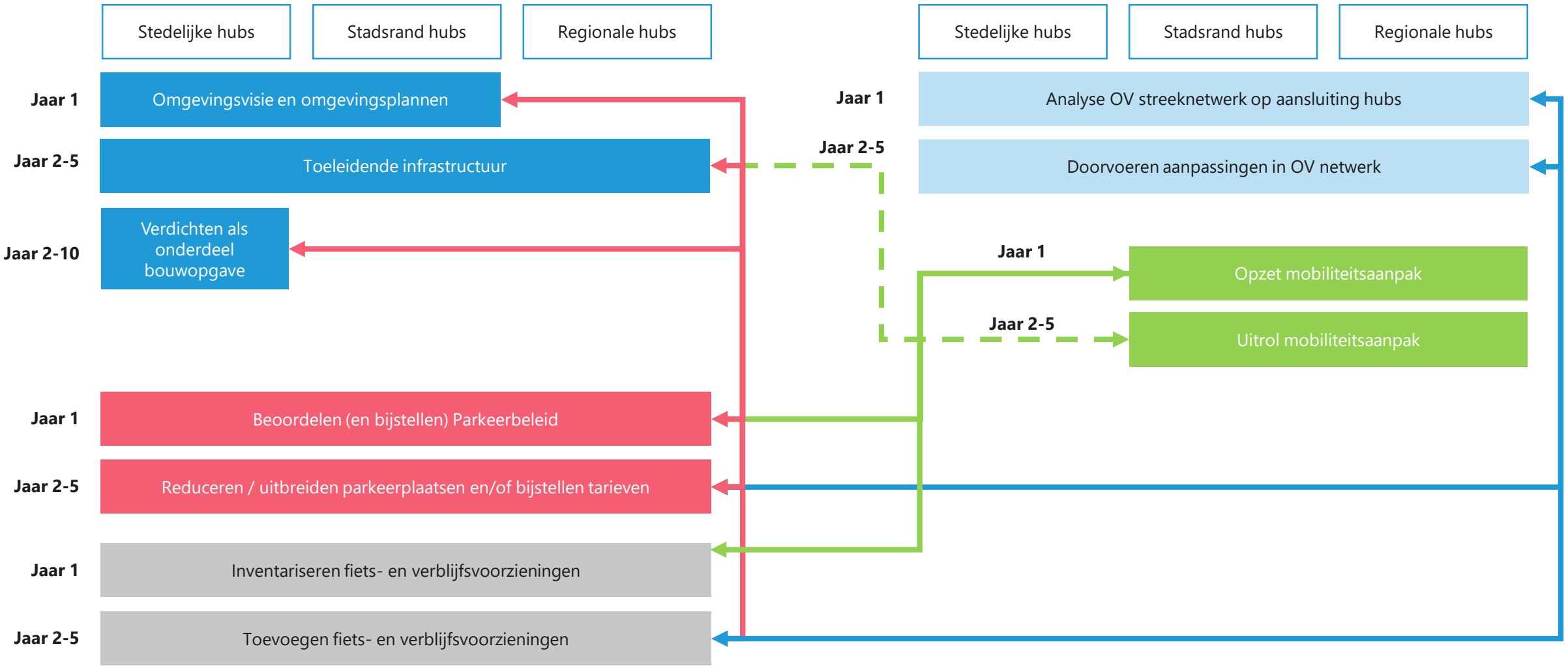
Bij een gerichte aanpak van de mobiliteitsvraagstukken hoort naast de fysieke en infrastructurele / ruimtelijke ingrepen, ook een zachtere kant. Sinds 2015 zijn in het kader van Beter Benutten veel maatregelen getroffen om de bereikbaarheid te verbeteren. In Gelderland wordt een mobiliteitsaanpak onder meer vormgegeven vanuit de Werkagenda Slimme Mobiliteit. In deze Werkagenda, een uitwerking van de Koersnotitie Slimme Mobiliteit (2017), draait het om het beter benutten van de bestaande infrastructuur, door het gebruik van techniek, data & diensten en gedragsbeïnvloeding. In het koersdocument Duurzame Mobiliteit (2018) van de provincie Gelderland wordt ook aandacht besteed aan de verbindende rol voor de provincie als gebiedsregisseur tussen gemeenten, regio's, kennisinstellingen, bedrijven en burgers. Een concreet voorbeeld daarvan is de werkgeversaanpak zoals ontwikkeld vanuit het Beter Benutten-programma. In deze aanpak worden werknemers gestimuleerd om duurzame vervoerskeuzes te maken, bijvoorbeeld door een goede fietsinfrastructuur of gerichte acties.
Ook in de logistieke dienstverlening wordt vanuit het programma Logistiek ondernemers gestimuleerd om transport te verduurzamen.
Een gezamenlijke voortzetting van de **opzet** en verdere **uitrol** van bovenstaande voorbeelden van een **mobiliteitsaanpak** is ook nodig voor de ontwikkeling en gebruik van mobiliteitshubs.

5.2 Meerjarige aanpak van mobiliteitshubs

Voor een praktische haalbare aanpak vanuit de provincie voor Gelderse mobiliteitshubs is het nodig om prioriteiten te stellen. In de schematische weergave van de meerjarige aanpak op bladzijde 53 zijn alle vijf de bouwstenen in samenhang weergegeven. Voor drie van de vijf bouwstenen geldt dat een aanpak dient te beginnen met een gedegen inventarisatie van het huidige aanbod. Deze inventariseren werkzaamheden kunnen in een eerste jaar van een hub-programma worden opgepakt. Het Brabantse Knooppuntenboek is een voorbeeld van een inventarisatie. Zeker in stedelijke gebieden zijn uiteindelijke maatregelen nodig in de gebouwde omgeving; minder parkeerplaatsen, betere toegang tot andere modaliteiten. Dit vraagt meer tijd in de voorbereiding en dient voor te bouwen op een gerealiseerde inventarisatie.

De volgordelijkheid in de bouwstenen komt ook terug in het stappenplan voor de realisatie van mobiliteitshubs (bladzijde 54). Allereerst is het van belang om middels een 0-meting zicht te krijgen op de uitgangssituatie. Naast concretere stappen in de realisatie en exploitatie is het ook van belang goede afspraken te maken over beheer en exploitatie op de langere termijn. Hoewel dit stappenplan primair is opgesteld voor het realiseren van nieuwe hubs dienen deze stappen feitelijk ook doorlopen te worden bij het aanpassen en/of verbeteren van bestaande hubs.

Meerjarige aanpak per bouwsteen voor drie prioritaire hubs



Stappenplan realisatie hubs - doelstelling en indicatoren

Trekker	Stappenplan – doelstelling en indicatoren	
Overheid	1.	Randvoorwaarden inventariseren (incl. kansen, bedreigingen en (on)mogelijkheden)
	2.	0-meting gebied (huidige modal split, vervoerbewegingen, verhouding wonen – werken etc.)
	3.	Doelstelling en prestatie indicatoren formuleren (modal split, vervoerbewegingen, uitstoot etc.)
Marktconsultatie	4.	Indicatie benodigde middelen (vastgoed/infra, aantal en type wielen etc. op basis van 1, 2 en 3)
Overheid	5.	Bepalen governance-model HUB
Overheid of Gebiedsorganisatie	6.	Contractvorming, realisatie & oplevering (afhankelijk van 5)
	7.	Benaderen dienstverleners (wielen en diensten afhankelijk van 5)
Privaat	8.	Start beheer en exploitatie van de HUB (afhankelijk van 5)
Overheid	9.	Monitoren, data analyse etc. (en relateren aan 2 en 3, en aan contract in 7)
	10.	Bijsturen (op basis van 9)
	11.	Handhaven en borgen (op basis van 7)

5.2 Instrumentarium

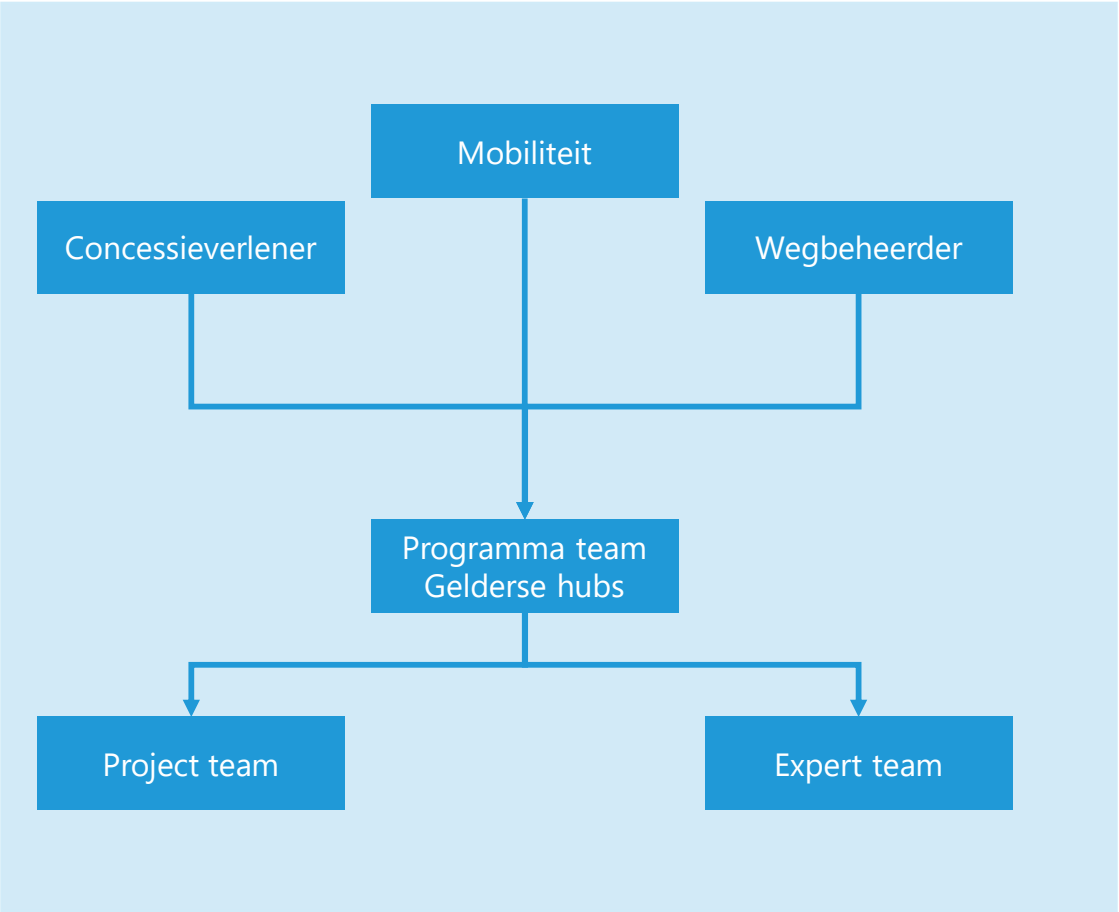
Voor het realiseren van de benodigde bouwstenen is er met uitzondering van activiteiten gerelateerd aan de provinciale rol van concessieverlener en wegbeheerder op alle fronten samenwerking nodig tussen de provincie en andere overheden en met marktpartijen. Hoewel de provincie op het gebied van ruimtelijke ordening in omgevingsvisies de kaders kan formuleren ligt de verantwoordelijkheid voor het opstellen van lokale omgevingsplannen bij gemeenten. In het coalitieakkoord 'Samen voor Gelderland' is de ambitie benoemd om als provincie vaker de regie te nemen maar ook om als provincie innovaties aan te jagen en te initiëren.

In het huidige coalitieakkoord stelt het provincie bestuur ook dat zij "willen investeren in alle vormen van mobiliteit". Om de komende jaren stappen te zetten in een verdere uitrol en gebruik van mobiliteitshubs heeft de provincie een bredere set instrumenten dan sec te investeren in financiële zin. In het verlengde van deze ambities zijn per bouwsteen en per doelgroep – overheden of marktpartijen – instrumenten aangegeven in lijn met de door de provincie gehanteerde instrumenten.

Om daadwerkelijk invulling te kunnen geven aan een regisserende en stimulerende rol van de provincie is het van belang om in samenwerking met betrokken partijen nadrukkelijk wederkerige afspraken te maken. Dit voorkomt tevens een mogelijke vrijblijvende houding van overheden en marktpartijen in een gezamenlijke aanpak.
Zo'n wederkerige, gezamenlijke aanpak is ook de basis voor een succesvolle ontwikkeling, realisatie en exploitatie van mobiliteitshubs in Gelderland.

Bouwstenen	**Instrumenten richting overheden**	**Instrumenten richting marktpartijen**
Ruimtelijke ordeningsbeleid	• Omgevingsverordening • Convenanten, samenwerkingsovereen komsten	• Omgevingsverordening • Opdrachten (*fysieke maatregelen in openbare ruimte*)
Auto parkeren	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Convenanten, samenwerkingsovereen komsten • Opdracht met wettelijke basis (*Ov-aanbod*)	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Convenanten, samenwerkingsovereenko msten • Opdracht met wettelijke basis (*Ov-aanbod*) • Omgevingsverordening
Fiets- en verblijfs-voorzieningen	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Subsidies	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Subsidies
OV-netwerk	• Opdracht met wettelijke basis (*OV-Concessie*)	• Opdracht met wettelijke basis (*OV-Concessie*)
Mobiliteitsaanpak	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Convenanten, samenwerkingsovereen komsten	• Kennisdelen en ontwikkelen (*toolkit, helpdesk*) • Netwerk opzetten (*Werkgeversaanpak*) • Subsidies

Instrumenten richting overheden en marktpartijen per bouwsteen



Programmatische aanpak Gelderse mobiliteitshubs

5.4 Projectorganisatie

Om te komen tot een voortvarende aanpak van mobiliteitshubs in Gelderland is het wenselijk om te komen tot een organisatie vorm in staat is actief samen met lagere overheden en marktpartijen richting te geven aan nieuwe initiatieven. Tevens kan deze organisatie hulp en ondersteuning bieden aan kleinere initiatieven. De inbreng van de provincie is zowel afkomstig van de rollen als concessieverlener, wegbeheerder als haar rol in de ruimtelijke ordening.
Vanuit deze drie bloedgroepen kan een programmateam worden samengesteld dat voeding geeft aan zowel een projectteam dat in gezamenlijkheid met overheden en marktpartijen optreedt en zowel als een expert team of als klankbord dan wel helpdesk fungeert voor kleinere initiatieven.

5.5 Kostenraming

De totale kosten van deze maatregelen zijn op dit moment nog lastig in te schatten omdat niet duidelijk is in welke mate huidige voorzieningen afdoende zijn dan wel te kort schieten. Uit de meerjarige aanpak is wel duidelijk dat de focus in het komende jaar met name ligt op het inzichtelijk maken van de huidige status quo om op basis daarvan een actieplan op te stellen. Het Brabantse Knooppuntenboek is een goed voorbeeld van een aanpak om de huidige situatie in beeld te brengen.
Voor het komende jaar zal budget en personele inzet nodig zijn voor de verdere uitwerking. Vanuit het belang van samenwerking is zowel het budget als de personele inzet bij voorkeur zowel afkomstig van de provincie als van regio's en gemeenten.

6. Op weg naar Gelderse hubs



Prioritering en rollen provincie Gelderland
Om de bereikbaarheid en leefbaarheid van Gelderland te borgen en te verbeteren is het wenselijk om de actieve modaliteiten (voetgangers en fiets) en het gebruik van openbaar vervoer te stimuleren. Op veel plaatsen in Gelderland zijn al locaties die zonder dat ze als zodanig zijn gebouwd functioneren als mobiliteitshubs. Plekken zoals het treinstation in Dieren of het transferium P+R Nijmegen Noord - Waalsprinter. Plekken die een verbindende factor vormen tussen verschillende vormen van mobiliteit en drempelloos verplaatsen. Belangrijk onderdeel daarvan is het vereenvoudigen en verbeteren van de overstap tussen de privéauto en deze modaliteiten. Op het niveau van de provincie Gelderland vindt deze vorm van overstappen op verschillende soorten locaties plaats.

Gelet op impact op de bereikbaarheid van zowel steden als de omringende gebieden wordt voorgesteld prioriteit te geven aan hubs op stedelijk en regionaal niveau. Daar bevinden zich de grootste reizigersstromen. Hier ervaren gebruikers op dit moment de meeste vertragingen en is de urgentie voor maatregelen het grootst.

De huidige positie van de provincie ten aanzien van mobiliteitshubs is zowel een beperking als een uitdaging, een opgave. De beperking voor de provincie is dat zij vanuit haar traditionele rollen als concessieverlener voor het openbaar vervoer en als wegbeheerder voor de provinciale wegen slechts op delen een formele rol heeft op het gebied van mobiliteitshubs. Veel verantwoordelijkheden liggen bij gemeenten.

De provincie Gelderland kan nadrukkelijk wel een stimulerende en regisserende rol vervullen richting deze gemeenten. Vanuit deze rollen kan de provincie in nauwe samenwerking met gemeenten haar provinciale speerpunten op het gebied van bereikbaarheid en duurzaamheid realiseren. De uitdaging en opgave voor de provincie Gelderland ligt in het bereiken van resultaten buiten de scope van de formele provinciale bevoegdheden. Een voorbeeld. Hoewel de provincie niet gaat over het binnenstedelijke parkeerbeleid kan de provincie zowel vanuit de ruimtelijke ordening als vanuit de OV-concessie maatregelen nemen om binnenstedelijk parkeren te ontmoedigen en stadsrand hubs/ P+R te stimuleren. Dit laatste kan door cofinanciering maar ook door het aanbieden van hoogfrequente ontsluiting met openbaar vervoer. Ook zonder een formele rol kan de provincie regie nemen om ontwikkelingen maar ook doelen aan te jagen en te initiëren.

Een sleutelwoord voor het ontwikkelen van Gelderse hubs is samenwerking. Samenwerking tussen overheden; ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en gemeenten. Maar ook samenwerking met openbaar vervoer bedrijven, ProRail en andere aanbieders van vervoers- en andere diensten op en rond mobiliteitshubs. Partijen hebben elkaar nodig. Zeker bij de ontwikkeling van nieuwe hubs zullen partijen onzekerheden tegenkomen. Het is daarom ook van belang om heldere en wederkerige afspraken te maken tussen publieke partijen onderling en met private partijen.

Uitgangspunten en vervolgstappen Gelderse hubs
De ambitie om te komen tot een netwerk van Gelderse hubs vraagt om een aantal heldere uitgangspunten en vervolgstappen:

1. *Samenwerking met partners.* Meestal zijn hubs niet van één partij en worden ze niet door één partij ontwikkeld. Samenwerking met gemeenten, ontwikkelaars en mobiliteitsaanbieders is een vereiste om tot goed functionerende hubs te komen. De provincie heeft zelf maar beperkte directe invloed om de voorzieningen en condities rondom hubs te versterken of af te dwingen. Belangrijk dus om te richten op goede samenwerkingsmodellen, waarbij andere partijen gestimuleerd worden om het beleid te richten op een optimalisatie van hubs. Definieer doelen en bepaal wanneer de samenwerking succesvol is.

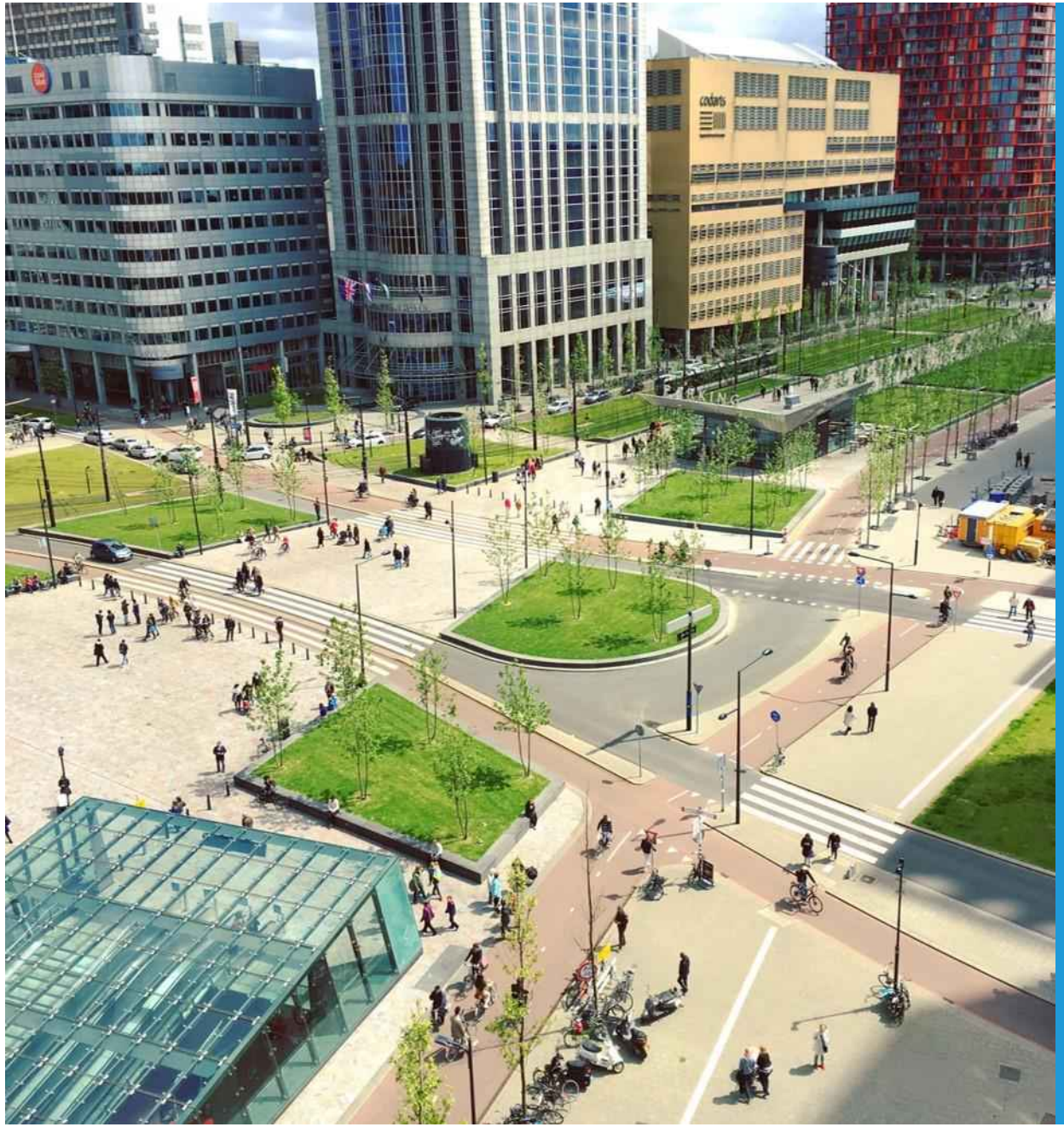
2. *Focus en investeren in hubs van provinciaal belang.* Onze focus en investeringen liggen vooral op hubs met (boven)regionale functie en/of schakel in het openbaar vervoernetwerk. Voor deze hubs pakken we de regie. Regie betekent actieve samenwerking met andere overheden en marktpartijen met wederkerigheid in afspraken en met inzet van de instrumenten die de provincie ter beschikking staan. Basis van wederkerigheid is dat ook provinciale doelen centraal staan in de realisatie van de mobiliteitshubs.

3. *Creëer momentum*. Creëer samen met betrokken partners zowel een helder startpunt, een stip op de horizon en een gezamenlijke aanpak. De meerjarige aanpak van mobiliteitshub beschrijft een aanzet hiervoor. Werk gezamenlijk aan een gedeelde ambitie en zorg er voor dat de basis op orde is. Creëer een gezamenlijk 'aanjaagteam' om de ambitie te realiseren.

4. *Iedere hub blijft maatwerk*. De uitwerking van mobiliteitshubs is per Gelderse regio anders. De beweegredenen per mobiliteitshub zijn anders, maar ook de uitwerking van de prioritering per Gelderse regio is anders. Zo kan in de regio Achterhoek 'sociale inclusiviteit' reden zijn om te willen investeren in regiohubs, terwijl in de regio Arnhem Nijmegen de verstedelijkingsopgave vraagt om investeringen in ruimtelijke verdichting rondom stedelijke hubs. Maatwerk impliceert ook monitoring van mobiliteitsgedrag. Door monitoring van het gebruik van hubs wordt inzichtelijk of aanvullende maatregelen nodig zijn om een gewenste mobiliteitstransitie vorm te geven. Zo is het goed voorstelbaar dat de huidige coronacrisis tot ander mobiliteitsgedrag en andere prioriteiten leidt.

5. *Hubs dienen meerdere doelen.* De ontwikkeling van hubs levert een belangrijke rol aan de bereikbaarheid van Gelderland. Maar kan ook invulling geven aan versterking van de sociale interactie, de ruimtelijke ontwikkeling en de energietransitie. De aansturing van de Gelderse hubs moet dan ook niet alleen bij de mobiliteitsafdelingen liggen. Inzichten vanuit stedelijke of sociale ontwikkelingen dragen in grote mate bij aan het succes of mislukken van hubs. Benut deze breedte en denk breder dan alleen vanuit bereikbaarheid!

De vele verschijningsvormen en de diversiteit aan betrokken partijen bij de ontwikkeling, realisatie en exploitatie van mobiliteitshubs is symbolisch voor de cruciale schakel die hubs nu en in de nabije toekomst gaan vormen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Gelderland.



APPM en Goudappel Coffeng werken samen aan een betere leefomgeving en een mooier Nederland. De combinatie van onze bureaus biedt gedegen vervoerkundige kennis, creativiteit, scenario-denken, en een mens- en procesgerichte benadering.

APPM

adviseurs mobiliteit
Goudappel Coffeng

Bijlage 11

Advies gebiedsontwikkeling station Arnhem-Zuid -

Vooruitlopend op de herijking kantorennota 2021-2030

Aanleiding

Gemeente Arnhem heet Ecorys gevraagd om, vooruitlopen op de herijking van de kantorennota voor de periode 2021-2030 een advies uit te brengen voor het aandeel kantoren binnen de gebiedsontwikkeling rondom station Arnhem-Zuid.

Aanleiding daarvoor is de gebiedsvisie waaraan de gemeente werkt voor station Arnhem-Zuid. Dit doet de gemeente Arnhem vanwege een aantal ontwikkelingen:

- Recente ontwikkelingen rondom station Arnhem-Zuid (afronding winkelcentrum, oplevering Rivers International School en parkeerdruk (auto's en fietsen);
- Toekomstige ontwikkelingen (bouw Lorentz college en 2.000 woningen in Schuytgraaf);
- De mobiliteitsvisie van Provinciale Staten, waarin ingezet wordt op ontwikkelen rondom stedelijke knooppunten en transformatie van mobiliteiten. Arnhem-Zuid past binnen deze visie, waardoor aanspraak gemaakt kan worden op cofinanciering van de mobiliteitsonderdelen; en

De focus in de gebiedsvisie is een strook van 3,3 hectare aan de oostzijde van het station en spoor die eigendom is van de gemeente Arnhem. Deze gronden waren oorspronkelijk aangewezen voor kantoren. Vanwege de toenemende druk op de woningmarkt en de grondpositie ziet de gemeente Arnhem kansen voor een versnelde integrale gebiedsontwikkeling.

De doelstelling van de integrale gebiedsontwikkeling is drieledig:

1. Het verbeteren van het stationsgebied als transferium / stedelijke hub;
2. Het leveren van een bijdrage aan de economische ontwikkeling van Arnhem-Zuid;
3. Het verbeteren van de schakelfunctie van het stationsgebied tussen Arnhem-centraal en Nijmegen enerzijds en kantorenpark Gelderse Poort en winkelcentrum Kronenburg anderzijds.

Figuur 1 Ontwikkellocatie station Arnhem-Zuid.



Bron: plan van aanpak gebiedsvisie Station Arnhem-Zuid, 24 juni 2020`

Vraagstelling

Aan Ecorys is, vooruitlopend op de kantorennota, de vraag gesteld in welke mate er binnen de ontwikkeling ruimte gereserveerd moet worden voor kantoren. Om deze vraag te beantwoorden hanteren we drie invalshoeken:

1. De mate waarin de ontwikkeling aansluit op de regionale beleidscontext en visies;
2. Een beknopte SWOT-analyse;
3. De ruimtebehoefte: een kwantitatieve insteek vanuit de potentiële functie als overlooplocatie voor de ruimtevraag die zich op de CS-locaties in de regio manifesteert.

Aansluiting op de regionale beleidscontext

Doorontwikkeling van het gebied rondom station Arnhem-Zuid is passend binnen de regionale beleidscontext die gericht is op duurzame verstedelijking. Dat wil zeggen dat er in de periode tot 2040 ruimte geboden wordt aan bevolkingsgroei en economische groei, maar dat het landschap daarbij behouden en versterkt moet worden. Dat betekent dat er voornamelijk binnen stedelijk gebied naar oplossingen gezocht moet worden. Vanuit verschillende (boven)regionale en gemeentelijke visies sluit doorontwikkeling van Arnhem-Zuid aan op:

- Verdichting in de steden;
- Ontwikkelen rondom stedelijke hubs op de corridors;
- Slimme mobiliteitsoplossingen;
- Ruimte voor werken op toekomstbestendige werklocaties;
- Ruimte bieden aan werkgelegenheid in Arnhem-Zuid;
- Durven investeren op locaties met potentie.

Zoals reeds benoemd in de aanleiding voor de gebiedsvisie kan voor mobiliteitsonderdelen van de gebiedsontwikkeling aanspraak gemaakt worden op cofinanciering van de Provincie.

SWOT-analyse

De beleidscontext en de locatie maken dat het gebied rondom station Arnhem-Zuid een aantal sterke punten heeft en er wellicht kansen liggen voor de ontwikkeling van een kantorencluster. De huidige functiemix op de locatie en andere minder sterke punten zorgen ook voor beperkingen.

Sterke punten

- Station Arnhem-Zuid is een sprinterstation op de spoorverbinding tussen Arnhem en Nijmegen. Dat betekent een rechtstreekse verbinding met de sprinter Arnhem Centraal-Dordrecht en Wijchen-Zutphen en overstapmogelijkheden in Arnhem, Nijmegen en Elst;
- Het station heeft een goede bereikbaarheid over de weg en per spoor. De overstapmogelijkheden van auto en langzaam verkeer op de trein worden met uitbreiding van de P+R en fietsenstalling verbeterd;
- Het feit dat er ruimte is om het gebied te ontwikkelen;
- De eigendomssituatie. Dankzij de grondpositie heeft de gemeente invloed op de invulling van het gebied;
- Arnhem Schuytgraaf en het gebied rondom station Arnhem-Zuid in het bijzonder is een gebied in ontwikkeling, wat van zichzelf dynamiek met zich mee brengt;
- De aanwezigheid van het winkelcentrum, onderwijs en woningbouwontwikkelingen en daarmee een natuurlijke mix van functies.

Zwakke punten

- Station Arnhem-Zuid is nu nog perifeer gelegen in Arnhem en Arnhem-Zuid;
- Er is geen bestaand kantorencluster rondom het station. Dat betekent dat er geen dynamiek is in het gebied waarop aangesloten kan worden en dat een kantorencluster op deze locatie vanaf nul opgebouwd moet worden. Dit blijkt ook uit de vergelijking met de functiemix op andere stationslocaties in de omgeving (Elst Centraal en Arnhem Velperpoort) in bijlage I.
- Het station doet, getuige de vele auto's en fietsen die geparkeerd worden, momenteel vooral dienst als pendelstation in de richting van Arnhem CS en/of Nijmegen.
- De indeling en uitstraling van de Metamorfosenallee en verderop de Burgemeester Matsersingel als uitvalswegen in plaats van stadsboulevards. Het voelt daardoor niet als een centrale locatie in de stad.

Kansen

- Het RPW Arnhem-Nijmegen verwacht voor de periode 2021-2030 een ruimtebehoefte van ruim 40.000m² tot ruim 60.000m² van kantoorgebruikers in het gebied rondom Arnhem CS. Dit leidt naar verwachting tot een ruimtetekort rondom Arnhem CS. Indien de gemeente deze werkgelegenheid wil vasthouden, moet gekeken worden naar alternatieve locaties die goed bereikbaar zijn per ov.
- Aansluiten bij de verdichtingsopgave rondom ov-hubs, zoals beschreven in provinciaal, regionaal en gemeentelijk beleid en visies.
- Ontwikkeling van een gemengd gebied rondom het station met een hoge dichtheid. Daarbinnen is ruimte voor maatschappelijke functies; mobiliteit, wonen in een levendige, goed bereikbare omgeving, ruimte voor werken voor lokaal en regionaal MKB en vrijetijdsfuncties;
- Samenwerking met het onderwijs dat al in het gebied gevestigd is.
- Ruimte bieden aan werkgelegenheid in Arnhem-Zuid.
- Concentratie van werkgelegenheid op een meer toekomstbestendige kantoorlocatie in Arnhem-Zuid, in combinatie met Gelderse Poort.
- De combinatie van concentratie rondom station Arnhem-Zuid met verdergaande transformatie in andere gebieden, zoals Kronenburg en solitaire kantoren langs de Burgemeester Matsersingel).

Bedreigingen

- Het ontbreken van een lange termijnvisie op het gebied rondom station Arnhem-Zuid. Het ontwikkelen en laten groeien van een kantoorlocatie van enige omvang als alternatief voor Arnhem Centraal kost tijd en is afhankelijk van het ontstaan van een bepaalde dynamiek (levendigheid, interesse van ontwikkelaars en kantoorgebruikers) in het gebied.
- Een gebrek aan daadkracht bij de keuze tussen werklocaties in Arnhem-Zuid. Ontwikkeling van een kantorencluster rondom station Arnhem-Zuid moet samengaan met een reductie van de voorraad op minder toekomstbestendige locaties in dit deel van Arnhem.
- Een overwicht van de woonfunctie, door de urgentie op de woningmarkt.
- Te lage dichtheden, waardoor geen levendig, integraal gebied ontstaat: het gebied moet een eigen identiteit krijgen.
- Een te enge blik op het gebied. Om een kantorencluster te ontwikkelen is uiteindelijk een gebiedsontwikkeling nodig die de schaal van de strook van 3,3 hectare overstijgt. Dit sluit aan op de noodzaak van een lange termijnvisie en een integrale gebiedsontwikkeling.

Ruimtebehoefte

In het RPW Arnhem-Nijmegen is een prognose opgesteld van de ruimtebehoefte voor kantoren in de regio Arnhem-Nijmegen. De uitkomsten daarvan voor Arnhem voor de periode 2021-2030 zijn weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1 Ruimtevraag gemeente Arnhem per locatietype 2021-2030.

	Laag	Hoog
Arnhem CS	42.161	63.664
Centrum	3.513	5.270
Kantorenparken	17.567	26.351
Bedrijventerreinen	3.513	5.270
Overige kantoorlocaties*	3.513	5.270
Totaal	**70.268**	**105.826**

* o.a. woonwijken, uitvalswegen, solitaire locaties en/of het buitengebied.

(Bron: Ecorys (2019) WLO vraagraming kantoren regio Arnhem-Nijmegen: Een analyse van de vraag naar kantoren in de gehele regio Arnhem-Nijmegen)

Vanwege het ontbreken van een eigen dynamiek als kantoorlocatie, zien we Arnhem-Zuid in eerste instantie vooral als potentiële overlooplocatie voor de behoefte aan kantoren rondom Arnhem CS.

De ruimtebehoefte in kantoren rondom Arnhem CS bedraagt in de periode 2021-2030 circa 42.000m²-63.500m².

Het centraal stationsgebied van Arnhem biedt op dit moment daarentegen weinig ruimte voor grootschalige kantoorontwikkelingen. Enkel de nieuwbouw van Podium 26 en de mogelijke herstructurering van het RVB-pand bieden ruimte. Hiermee kan de ruimtevraag op de korte termijn gehuisvest worden (t/m 2022). Op de langere termijn is er echter geen sprake van grootschalige leegstand van (verouderde) panden of plannen voor grootschalige nieuwbouw van kantoren, waardoor gekeken moet worden naar alternatieve locaties die eveneens goed bereikbaar zijn met het ov.

In totaal kan op en rondom Arnhem Centraal volgens huidige plannen in potentie maximaal 20.000 m² kantoorruimte geboden worden. Dat betekent dat op termijn voor tussen de 22.000m² en 42.500m² additionele kantoorruimte nodig is rondom het Arnhem CS en alternatieve locaties.

Kantoorgebruikers vestigen zich doorgaans om twee hoofdredenen graag op centraal stationslocaties:

1. De goede bereikbaarheid met het ov, bij voorkeur gecombineerd met een goede bereikbaarheid per auto en voldoende parkeergelegenheid;
2. De levendigheid van het gebied met een mix van woon-, werk-, verblijfs- en recreatieve functies.

Dit laatste betekent dat het gebied rondom Arnhem-Zuid niet zonder meer per direct als alternatieve locatie voor het centraal stationsgebied kan dienen. Daarvoor is een grootschaligere en integrale gebiedsontwikkeling nodig met een visie voor de lange termijn en een koppeling met toekomstbestendige kantoorlocaties in Arnhem-Zuid en een relatie met de opgaven op de overige kantoorlocaties in dit deel van de stad.

Ontwikkelperspectief

De huidige plannen voor de ontwikkellocatie (zie figuur 1) voorzien een ontwikkeling van ca. 75-100 woningen, verdeeld over twee appartementenblokken met een bebouwde terreinoppervlakte van ongeveer 25m x 40m = 1.000m². Dat betekent per laag een gebruiksoppervlakte van ca. 750 m² die ingevuld kan worden met appartementen, maar ook met kantoorruimte.

Uitgaande van wonen als beoogde hoofdfunctie, is de omvang van de ontwikkellocatie te gering om te fungeren als overlooplocatie van Arnhem CS. Binnen deze ontwikkeling is een maximum van twee lagen aan kantoren passend, bij voorkeur geconcentreerd in een van beide blokken. Dat betekent een maximum van ca. 1.500m² aan kantoorruimte.

Om te kunnen fungeren als overlooplocatie van Arnhem CS is, zoals reeds in de voorgaande paragraaf aangegeven, een grootschaligere gebiedsontwikkeling en een integrale gebiedsvisie nodig. Daarin moet op de lange termijn ook de koppeling gelegd wordt met de opgaven op andere toekomstbestendige kantoorlocaties in Arnhem-Zuid.

Advies: een integrale lange termijnvisie is noodzakelijk

Ontwikkeling van kantoren in dit gebied heeft alleen kans van slagen als er een lange termijnvisie onder ligt voor een gemengd gebieden met ruimte voor wonen, werken en verblijven. Met een (te) kleinschalige ontwikkeling ontstaat niet zonder meer de dynamiek die nodig is om een succesvol kantorencluster te realiseren.

Die lange termijnvisie moet vooral samenhangen met de door- of herontwikkeling en transformatie van kantoorgebieden en -panden elders in Arnhem-Zuid. Om te kunnen dienen als structurele overlooplocatie voor kantoorgebruikers rondom Arnhem Centraal is een kantoorontwikkeling van *voldoende omvang* nodig en moet tegelijkertijd voldaan worden aan de voorwaarden die het gebied rondom Arnhem Centraal biedt, namelijk een *levendige omgeving* met veel voorzieningen, die *goed bereikbaar* is per trein, auto en fiets. Kantoorgebruikers vragen daarnaast steeds vaker om een kantoor dat van alle gemakken voorzien is (full-service).

Bij een kleinschalige ontwikkeling die dienst doet als werklocatie voor het lokale mkb en zzp'ers bestaat die behoefte aan gedeelde faciliteiten en voorzien van alle gemakken eveneens. Er is daarbij vooral behoefte aan flexibele kleinschalige kantoorruimte (individueel en voor enkele werknemers ca. 25m² per werknemer) en vergaderruimtes. In deze variant is de kans dat rond station Zuid een soort extra (deel)stadscentrum ontstaat klein. Daarvoor is meer nodig dan de ontwikkeling van een enkel plot.

Het aantal vierkante meter kantoor hangt af van de keuze die gemaakt wordt

De vraag hoeveel ruimte voor kantoor er gerealiseerd moet worden is daarom ook afhankelijk van de keuze die gemaakt wordt tussen een grootschalige integrale ontwikkeling van het gebied als gemengde woon-werklocatie of enkel de ontwikkeling van de strook langs het spoor met daarbij ruimte voor kleinschalige en flexibele kantoor- en vergaderruimtes die zzp'ers het mkb in de wijk ondersteunen.

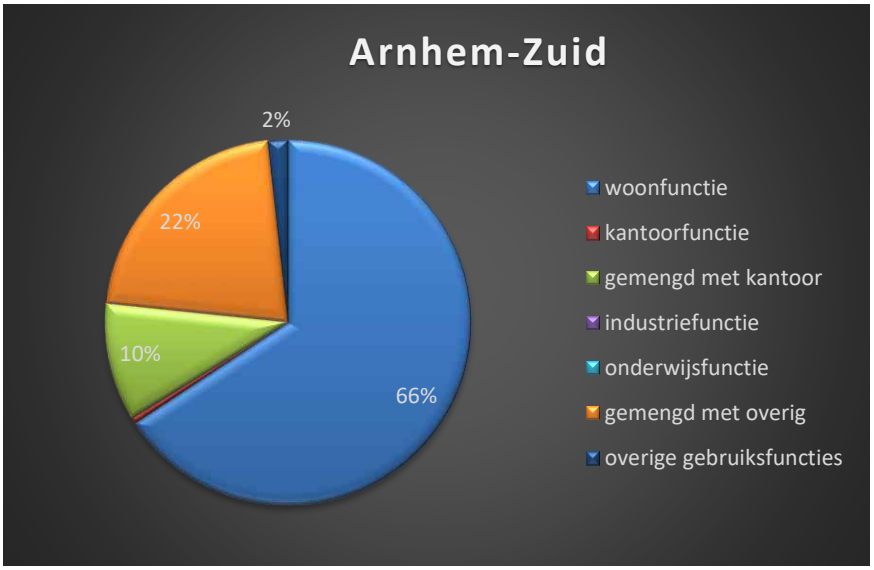
Indien er geen plaats is voor een lange termijnperspectief op de positie van de ontwikkellocatie in de ontwikkeling van Arnhem-Zuid als geheel, is er niet voldoende grond om aan te nemen dat het gebied rondom station Arnhem-Zuid kan fungeren als overlooplocatie voor Arnhem CS. In dat geval is er enkel ruimte voor kantoorruimte die ondersteunend is aan zzp'ers en eventueel het mkb in de wijk. Dit is passend tot een maximum van ca. 1.500m² kantoorruimte, bij voorkeur geconcentreerd in een van beide ontwikkelblokken (zie de paragraaf ontwikkelperspectief). Dat is een beredeneerd maximum vanuit een ruimtelijk perspectief. Een marktconsultatie onder lokale ondernemers kan in kaart brengen aan hoeveel en welk type ruimte daadwerkelijk behoefte is.

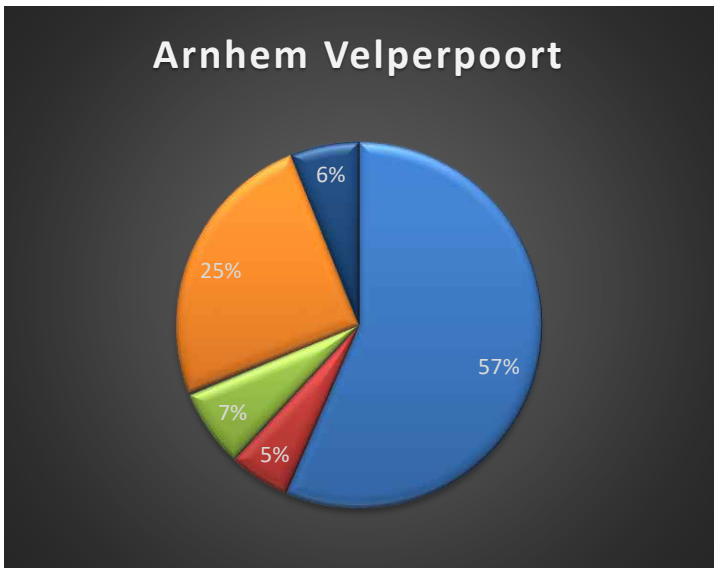
Indien in navolging van het RPW en de regionale visies ingezet wordt op een verdichting van het gebied en de functie als alternatief voor Arnhem CS, is er tot 2030 sprake van een tekort van 22.000m² tot 42.500m², waarvan in potentie een gedeelte in het gebied rondom Arnhem-Zuid gefaciliteerd kan worden. Indien dit samengaat met de herstructurering van minder toekomstbestendige kantoorpanden in Arnhem-Zuid moet gedacht worden aan 10.000m²-20.000m² kantoorruimte voor het hele gebied, dus breder dan enkel de ontwikkellocatie in figuur 1. Zoals aangegeven kost het realiseren van een dergelijke ontwikkeling tijd en vraagt het van de gemeente om een integrale visie en een aanzienlijke inzet in een bredere gebiedsontwikkeling.

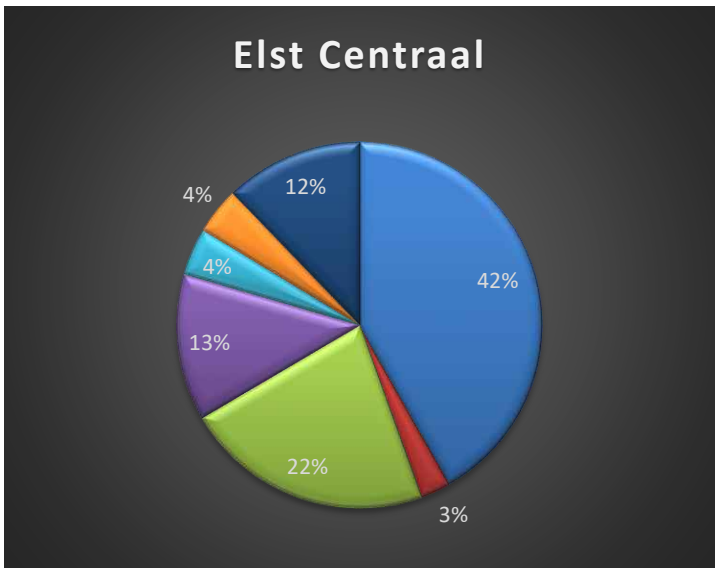
Bijlage I – vergelijking functiemix stations Elst Centraal, Arnhem-Zuid en Arnhem Velperpoort

Uit de vergelijking tussen de functiemix in het gebied rondom station Arnhem-Zuid met een qua grootte vergelijkbaar gebied rondom de stations Arnhem Velperpoort en Elst Centraal blijkt dat Arnhem-Zuid eerst en vooral een woongebied is:

- De functie wonen beslaat tweederde van de gebruiksoppervlakte;
- Er is geen of nauwelijks sprake van solitaire kantoren in het gebied;
- De functie '*gemengd met kantoren*' bestaat, in tegenstelling tot Elst Centraal (kantoren ondersteunend aan een industriefunctie), vooral uit een mengvorm met onderwijs en wonen, waarbij de kantooroppervlakte slechts een klein gedeelte van de gebruiksoppervlakte inneemt. Rondom Arnhem Velperpoort is wat dat betreft veel meer sprake van functiemenging met wonen, kantoor en detailhandel.
- De categorie '*gemengd met overig*' bestaat in Arnhem-Zuid vooral uit een mengvorm met een woon- en/of winkelfunctie.
- In vergelijking met Arnhem Velperpoort en Elst Centraal is het gebied rondom Arnhem-Zuid een gebied waarin wonen de hoofdrol speelt en functies nog vaak gescheiden zijn. Rondom Elst Centraal is meer ruimte voor werken, terwijl in het gebied rondom Arnhem Velperpoort meer sprake is van functiemenging.







Memo

Datum : Woensdag 19 januari 2022

Aan : Staf EZ-sport en deel van staf RO

Kopie aan : Heleen Sauer, Nanja Oliemans en Bas Reijenga

Van : Lianne Hendriks en Matthijs Kop

Betreft : Behoefte aan kantoorruimte rondom station Arnhem Zuid

---

Aanleiding: meer mogelijkheden voor verdichten

Ruimte in Arnhem is schaars. Wonen, werken en leven vragen om ruimte en het is van belang dat we de ruimte die we in Arnhem beschikbaar hebben zo optimaal mogelijk benutten. De schaarse ruimte is een van de thema's in het Voorontwerp Omgevingsvisie. We zien meer verdichtingsmogelijkheden rondom station Arnhem Zuid dan waarin nu is voorzien. Dat is de aanleiding voor deze memo.

Op 29 juni 2021 heeft het college richtinggevende uitgangspunten vastgesteld voor de op te stellen gebiedsvisie station Arnhem Zuid (inclusief P&R en fietsenstallingen én de ontwikkelplot aan de zuidoostzijde (voormalige Oostlocatie)). Het college heeft de gemeenteraad hierover geïnformeerd (zaaknummer 582714). Hierin is, met de kennis van dat moment, als een van de uitgangspunten opgenomen dat er in dit gebied ruimte is voor maximaal 1.500 m2 bvo aan kantoren. Deze kantoormeters zijn een invulling van wijkeconomie; ze voorzien voornamelijk in de behoefte van zzp'ers en mkb'ers uit de directe omgeving.

Advies: werken met bandbreedte aan kantoren om potentie van station Arnhem Zuid beter te benutten

Het uitgangspunt van 1.500 m2 aan kantoren is gebaseerd op een advies dat Ecorys in december 2020 heeft uitgebracht aan de gemeente Arnhem. In hetzelfde rapport is echter ook gesproken over de potentie van station Arnhem Zuid als kantorencluster, als overlooplocatie van station Arnhem Centraal (zie bijlage: passages uit advies Ecorys). In het Regionaal Programma Werklocaties van eind 2020 is station Arnhem Zuid eveneens als een van de overlooplocaties voor Arnhem Centraal benoemd. De potentie als kantorencluster is er als er wordt voldaan aan bepaalde voorwaarden, zoals dat er een economische relatie en goede fysieke verbinding met (de toekomstbestendige locatie) Gelderse Poort moet zijn.

Tijdens het opstellen van de nieuwe kantorennota en de visie Werklocaties – waarvan de processen zich in de afrondende fase bevinden – zijn wij tot de conclusie gekomen dat het een gemiste kans is om de potentie van deze ov-locatie niet beter te benutten. Bovendien is uit de vraag-aanbod analyse gebleken dat er in Arnhem-Zuid meer incourante kantoormeters zijn die geschikt zijn voor transformatie naar andere functies dan dat er geschikte locaties zijn waar we nieuwe (vervangende) kantoormeters kunnen realiseren. Zowel transformatie op minder geschikte locaties als ruimte bieden op geschikte (stations)locaties is nodig om de bestaande kwalitatieve mismatch te verkleinen. Dit betekent dat de overgebleven aantrekkelijke en toekomstbestendige locaties in Arnhem Zuid (Gelderse Poort en station Arnhem Zuid) nog belangrijker worden. Het behoud van voldoende én aantrekkelijke kantoormeters is namelijk van groot belang voor de zakelijke dienstverlening en werkgelegenheid in Arnhem.

Er heeft afstemming plaatsgevonden met Ecorys over de omvang van het kantorencluster rond station Arnhem Zuid. Met circa 5.000 m2 ontstaat voldoende massa, is de locatie aantrekkelijk voor grotere gebruikers en kan de verbinding worden gemaakt met Gelderse Poort.

Wij adviseren in de op te stellen gebiedsvisie station Arnhem Zuid daarom te werken met een bandbreedte van 1.500 – 6.500 m2 aan kantoren, waarvan:

- 1.500 m2 voor kleinschalige kantoren in het kader van wijkeconomie;
- Circa 5.000 m2 voor een kantorencluster op een ov-locatie.

Het advies is om de bandbreedte te verwerken in de verschillende scenario's die worden ontwikkeld voor de gebiedsvisie. In een van de scenario's die in voorbereiding is, is ruimte voor een groter programma aan kantoren dan het uitgangspunt van 1.500 m2.

Het participatietraject met omwonenden op basis van de door het college vastgestelde uitgangspunten (waaronder de 1.500 m2 aan kantoren) is in volle gang. Het lijkt ons niet wenselijk om een van de uitgangspunten lopende het participatieproces te herroepen door een nieuw, autonoom collegebesluit. Het advies is daarom de bandbreedte aan kantoren te verwerken in de scenario's en met onderbouwing door het college vast te laten stellen als onderdeel van het besluit over de gebiedsvisie station Arnhem Zuid.

Besluiten

- De bandbreedte van 1.500 – 6.500 m2 aan kantoren te verwerken in de scenario's van de op te stellen gebiedsvisie station Arnhem Zuid.
- Bij het vaststellen van de gebiedsvisie station Arnhem Zuid aandacht te besteden aan de bandbreedte aan kantoren en de onderbouwing daarvan.
- Deze aanpak eventueel in het college te bespreken via een vertrouwelijke rondvraagmemo.

Bijlage: passages uit advies Ecorys van december 2020

Om te kunnen fungeren als overlooplocatie van Arnhem Centraal, is een grootschaligere gebiedsontwikkeling en een integrale gebiedsvisie nodig. Daarin moet op de lange termijn ook de koppeling gelegd wordt met de opgaven op andere toekomstbestendige kantoorlocaties in Arnhem-Zuid.

Ontwikkeling van kantoren in dit gebied heeft alleen kans van slagen als er een lange termijnvisie onder ligt voor een gemengd gebieden met ruimte voor wonen, werken en verblijven. Met een (te) kleinschalige ontwikkeling ontstaat niet zonder meer de dynamiek die nodig is om een succesvol kantorencluster te realiseren. Die lange termijnvisie moet vooral samenhangen met de door- of herontwikkeling en transformatie van kantoorgebieden en -panden elders in Arnhem-Zuid.

Om te kunnen dienen als structurele overlooplocatie voor kantoorgebruikers rondom Arnhem Centraal is een kantoorontwikkeling van voldoende omvang nodig en moet tegelijkertijd voldaan worden aan de voorwaarden die het gebied rondom Arnhem Centraal biedt, namelijk een levendige omgeving met veel voorzieningen, die goed bereikbaar is per trein, auto en fiets. Kantoorgebruikers vragen daarnaast steeds vaker om een kantoor dat van alle gemakken voorzien is (full-service).

Indien er geen plaats is voor een lange termijnperspectief op de positie van de ontwikkellocatie in de ontwikkeling van Arnhem-Zuid als geheel, is er niet voldoende grond om aan te nemen dat het gebied rondom station Arnhem-Zuid kan fungeren als overlooplocatie voor Arnhem CS.

Bij een kleinschalige ontwikkeling die dienst doet als werklocatie voor het lokale mkb en zzp'ers bestaat die behoefte aan gedeelde faciliteiten en voorzien van alle gemakken eveneens. Er is daarbij vooral behoefte aan flexibele kleinschalige kantoorruimte (individueel en voor enkele werknemers, ca. 25 m² per werknemer) en vergaderruimtes. In deze variant is de kans dat rond station Zuid een soort extra (deel)stadscentrum ontstaat klein. Daarvoor is meer nodig dan de ontwikkeling van een enkel plot.

Bijlage 12

Opbrengst hernieuwde scan beleidsvelden

Ten behoeve van gebiedsvisie Station-Zuid
Datum: 15 februari 2022
Te verwerken in Integraal PvE en gebiedsvisie

Samenvatting: Checklist gebiedsvisie:

Harde input:

- Gedeeltelijk behoud wijkpark
- Wonen: Circa 100 (max. 150), sociaal circa 30%
- Kantoren: 1.500 – 6.500 m2 BVO
- P+R: 275 plekken
- Fietsparkeren; 1.200 (hard) + 200 (ruimte)
- Parkeernormen: Uitgaan van parkeernormen beleidsnota (1,0 incl. bezoekers)

Zachte input / optioneel / latente behoefte:

- Combineren P+R met bewonersparkeren
- Horeca: Mag, voor verlevendiging station
- Cultuur: 1.000 m2 BVO
- Sport: Voorziening in park, fittness / gezondheidscentrum 1.000 m2 BVO
- Onderwijs, voor- en naschoolse opvang: -
- Zorg: Alléén als Schuytgraaf niet doorgaat

Uitwerking beleidsvelden

Kantoren:

- Behoefte aan kantoren van 1.500 m2 BVO oprekken tot een bandbreedte van 1.500 – 6.500 m2. De 1.500 m2 heeft betrekking op de wijkeconomie (ZZP'ers en MKB'ers uit de directe omgeving). De aanvullende 5.000 m2 wordt gezien als passende en aantrekkelijke massa voor grotere gebruikers op een OV-locatie waarmee de verbinding kan worden gemaakt met de Gelderse Poort.

Horeca:

- Vanuit EZ aangegeven: Daghoreca (eventueel vroege avond maar geen café-functie) vergroot de sociale veiligheid en verblijfskwaliteit en mag worden ingezet om het stationsgebied te verlevendigen. Op deze manier ontstaat geen concurrentie met het WC Schuytgraaf
- Het mogelijk maken van horeca wordt ook vanuit sociaal-maatschappelijk oogpunt ondersteund

Cultuur:

- In Arnhem-Zuid is meer vraag dan aanbod naar culturele m2. Dat blijkt uit een in januari 2022 door de AAA (Arnhemse Amateurkunst Aanbieders) onder haar leden gehouden enquête. Zie bijlage 'inventarisatie ruimtebehoefte amateurkunst'
- De AAA vertegenwoordigt een groot deel van de amateurkunsten
- Behoefte grofweg 1.000 m2 BVO, zie inventarisatie.

- Toepassing kunst in openbare ruimte draagt bij aan identiteit en herkenbaarheid van het gebied
- Vanuit werkveld de wens om functie breed op te nemen: Activiteitenruimte voor kunst, cultuur, maar ook ontspanning en andere activiteiten (yoga, taalles, huiswerkbegeleiding)
- Zoeklocaties zijn Kronenburg en Station-zuid
- Financiële haalbaarheid onzeker, een kostprijsdekkende huur ligt moeilijk
- Voorstel gebiedsvisie: Als één van de scenario's mogelijkheden biedt, deze als kans/optie benoemen

Sociaal-maatschappelijk:

- Een buurtgerelateerde voorziening wordt op deze locatie niet voorzien. Wel worden ondersteunende functies gewenst die de levendigheid in het gebied verbeteren, zoals horeca
- Verder geen input gekregen

Sport:
De gemeente heeft als ambitie vastgesteld dat we minder inwoners willen met overgewicht en meer inwoners die aan de beweegnorm voldoen (plan gezond & fit). Tegelijkertijd wil het college 'ontmoeten in de wijk' stimuleren. In het kader van mentale gezondheid (eenzaamheid). In het gebied rondom het station zuid (Elderveld Zuid, de Laar) heeft 52% van onze inwoners overgewicht. Ook wordt in deze gebieden een grotere mate van eenzaamheid ervaren dan gemiddeld in Arnhem. Vooral in Schuytgraaf en de Laar wordt een tekort aan ontmoetingsplekken ervaren door de inwoners. Dat betekent dus dat daar een opgave ligt ten aanzien van onze ambities. Nog concreter en actueel is overlast door jongeren een groot probleem in dit gebied. Hier zijn onlangs meerdere gesprekken met het college over gevoerd. Er is politiek draagvlak om meer te doen op het gebied van preventie. .

Bewegen kan een rol spelen in het verminderen van overgewicht, heeft een sociale functie en kan overlast door jongeren verminderen. Waar kijk je dan naar? Bewegen in de openbare ruimte is sterk groeiend (in verhouding tot sporten in verenigingsverband) en in met name Schuytgraaf zijn er weinig voorzieningen voor jongeren in dit kader. Te denken valt dan aan een beweegvoorziening in de openbare ruimte die aansluit op de behoefte van jongeren in de wijk. Zoals een urban sport (pumptrack, skatebaan, multifunctioneel veld) of buitenfitness / calisthenics voorziening. Als het aankomt op te realiseren m2 zou ik er voor pleitten vanuit sportbeleid om ook ruimte beschikbaar te maken voor voorliggende voorzieningen op het gebied van gezondheid. Dat kan een ontmoetingsplek zijn (o.a. voor jongeren), gecombineerd met een sportschool/beweegconcept oid. Een voorbeeld is de plek die Formupgrade gekregen heeft bij de gebiedsontwikkeling van Olympus gebied. Dus er hoeft geen zorgfunctie te komen, maar er moet naast wonen en werken ook wel ruimte zijn om te recreëren, te bewegen en te ontmoeten. De Laar West loopt niet over van deze functies, dus dat zou een welkome toevoeging zijn. Daarnaast past het volgens mij goed in de nog vast te stellen omgevingsvisie. Het college en raad heeft opdracht gegeven om te komen tot een 'samenhangende aanpak op de gezonde fysieke leefomgeving' in het kader van de omgevingsvisie. Waarbij gezondheid bij gebiedsontwikkelingen aan de voorkant nadrukkelijk meegenomen wordt.

Conclusies sport:

- Beweegvoorziening in openbare ruimte/park als ambitie in gebiedsvisie opnemen
- Fitness / gezondheidscentrum (commercieel) als latente wens in gebiedsvisie opnemen (indicatief 800 – 1200 m2)

Onderwijs:

- Het Lorentz zit krap in zijn ruimte en heeft mogelijk behoefte aan een gymzaal
- Verder geen reactie ontvangen

Voor- en naschoolse opvang:

- Info achterhalen bij SPA en SKAR, gemeente heeft zelf geen beeld van behoefte

Zorg:

- In Schuytgraaf is een tekort aan huisartsen. In veld 6/11 wordt er met VHV gestuurd op de realisatie van een nieuw zorgcentrum. Als dat er komt, is er geen tekort meer in Schuytgraaf
- Onderzoek van 'Onze huisartsen' wijst uit dat er in Elderveld en De Laar geen tekort is
- Heroverweging om bij Station-Zuid een zorgcentrum te realiseren komt alléén aan de orde als het in Schuytgraaf niet lukt. Dat is nu niet aan de orde

P+R

De P+R Arnhem Zuid wordt goed gebruikt. De recente uitbreiding van de P+R in 2019 van 115 naar 160 was in korte tijd volledig opgevuld. De laatste jaren bleek er parkeeroverlast te ontstaan van parkeerders die geen plek kunnen vinden op de P+R. Deze parkeerders zijn onder meer te vinden in Schuytgraaf centrum of parkeren fout op het gras naast de P+R. Onderzoek door Goudappel naar de (toekomstige) behoefte naar de P+R toont aan dat de P+R fors kan groeien. Bij ongewijzigd beleid omtrent het parkeren is de totale toekomstige parkeerbehoefte tussen de 260 en 280 parkeerplaatsen. Wijzigingen in parkeerbeleid kunnen van invloed zijn de vraag. Zo concludeert het onderzoek dat wanneer er parkeerregulering wordt geïntroduceerd op de P+R zakt de vraag naar parkeerplekken naar 210. Reden om parkeerregulering in te zetten is om gebruikers te stimuleren met andere modaliteiten naar station zuid te komen (op korte en middellange termijn wordt parkeerregulering in Arnhem-Zuid niet voorzien). Tegenover deze factoren die de vraag beperkt, staat dat extra inzetten op het autoluw maken van de binnenstad en omgeving een extra vraag naar de P+R bewerkstelligt. Ook het invullen van de P+R als stadsrandhub Arnhem Zuid zal voor extra parkeervraag zorgen. Alle overwegingen meegenomen stelt de gemeente een uitbreiding voor naar een totaal van 275 parkeerplaatsen. De NS acht de huidige capaciteit van 160 toereikend, maar heeft daar nog geen motivatie/berekening bij geleverd.

Fietsparkeren

Het realiseren van extra fietsparkeerplekken is een belangrijk onderdeel van de gebiedsvisie. Duidelijk is dat door de snelle groei van Schuytgraaf en verdere stimulering van fietsen binnen Arnhem, de huidige fietsenstalling niet meer voldoet. Zowel qua capaciteit als qua uitstraling en gebruiksgemak. Een eerder voorgestelde uitbreiding (medio 2020) van de fietsenstalling is 'on hold' gezet in afwachting van de gebiedsvisie. Deze uitbreiding wordt nu meegenomen in de gebiedsvisie. In totaal zijn er momenteel 630 fietsparkeerplekken. In de gebiedsvisie wordt ruimte gecreëerd voor 1400 fietsparkeerplekken. Hoewel de eerder voorgestelde uitbreiding niet verder ging dan 1030 fietsparkeerplekken, spreekt ProRail in een recente analyse van een benodigde capaciteit van 1183. De gemeente wil de fiets meer ruimte bieden in de toekomstige mobiliteit van de stad, zoals ook bevestigd in het vastgestelde Voorontwerp Omgevingsvisie 2040. Daarnaast groeit ook Schuytgraaf nog stevig door. Een zevental bouwvelden zijn nog in ontwikkeling en zullen zorgen voor meer dan duizend nieuwe adressen in de omgeving. Het aantal in- en uitstappers zal daarom gestaag doorgroeien. De verdere groei van Schuytgraaf en het stimuleren van de fiets in Arnhem is voor de gemeente reden om uit te gaan van een capaciteit van 1400 fietsparkeerplekken, waarbij er 1200 direct worden aangelegd en er een ruimtereservering komt voor 200 extra plekken.

Bijlage 13

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Datum	8 maart 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	008202.20211110.N1.03
Status	Definitief
Pagina	1/11

ONTSLUITING WONINGBOUWLOCATIE ARNHEM-ZUID

1. Inleiding

Nabij station Arnhem Zuid, aan de oostzijde van de spoorlijn, wordt gewerkt aan plannen om een aantal woningen toe te voegen en de P+R-voorzieningen uit te breiden. Dit biedt kansen om tegelijkertijd ook de omgeving van station Arnhem-Zuid op te waarderen en het station te ontwikkelen tot een stedelijke 'hub', waar verschillende vervoersmogelijkheden op een hoogwaardige manier bij elkaar komen. In figuur 1 is het plangebied weergegeven.



Figuur 1: Plangebied in de omgeving van station Arnhem-Zuid

Voor het plangebied wordt op dit moment een gebiedsvisie opgesteld door stedenbouwkundig bureau Ziegler Branderhorst (in opdracht van de gemeente Arnhem). Goudappel is hierbij betrokken als verkeerskundig adviseur. In de loop van het planproces heeft Goudappel verschillende analyses uitgevoerd en adviezen uitgebracht. In deze notitie

beschrijven we de belangrijkste conclusies daaruit en geven we de samenhang tussen de verschillende adviezen aan. Eerdere rapporten en notities zijn als bijlage aan deze notitie toegevoegd.

In de volgende hoofdstukken gaan we achtereenvolgens in op:
- de fietsstructuur;
- de auto-ontsluiting van het plangebied;
- de kansen voor duurzame mobiliteit en P+R;
- parkeernormen voor Arnhem-Zuid.

2. Fietsstructuur

Het eerste onderzoek dat Goudappel heeft uitgevoerd, is een studie naar de mogelijkheden om een ongelijkvloerse kruising van de Metamorfosenallee te maken voor voetgangers en fietsers (zie bijlage 1: rapport "Kansen ongelijkvloerse fietsverbinding bij knooppunt Arnhem Zuid, 5 maart 2021). Dit omdat de Metamorfosenallee een erg drukke weg is en daarmee een grote barrière voor het oversteken van langzaam verkeer. Niet alleen de voorgenomen ontwikkeling van woningen, maar ook de nabijheid van het nieuwe Lorentz College zijn aanleiding voor dit onderzoek.

In het onderzoek zijn verschillende manieren verkend om de Metamorfosenallee voor fietsers en voetgangers ongelijkvloers te kruisen:
- via een tunnel onder de Metamorfosenallee;
- via een brug over de Metamorfosenallee;
- op maaiveld in combinatie met een verdiepte Metamorfosenallee.

Tevens is gekeken in hoeverre oplossingen buiten het plangebied mogelijkheden bieden om de fietsstructuur te verbeteren.

Dit onderzoek is uitgevoerd in de periode dat nog geen stedenbouwkundig bureau was geselecteerd om het knooppunt verder vorm te geven. Het heeft als input gediend voor ruimtelijke verkenningen door bureau Ziegler Branderhorst, in overleg met een multidisciplinair projectteam. In die ruimtelijke verkenning is geconcludeerd dat een ongelijkvloerse fiets- en voetgangersverbinding moeilijk in te passen is in het plangebied, vanwege de benodigde hellingbanen:
- Als de hellingbanen 'leidend' worden gemaakt, doorsnijden zij het te ontwikkelen gebied zodanig, dat de overblijvende ruimte niet op een goede en efficiënte manier ontwikkeld kan worden.

- Als de ruimtelijke ontwikkeling 'leidend' is, komen de hellingbanen minder logisch te liggen ten opzichte van de fietsstructuur, waardoor de ongelijkvloerse verbinding minder aantrekkelijk wordt (en fietsers er mogelijk alsnog voor blijven kiezen om gelijkvloers de Metamorfosenallee over te steken).

In verband hiermee is nader onderzoek verricht naar de mogelijkheid die in het rapport (in paragraaf 3.4) is genoemd om buiten het plangebied nieuwe ongelijkvloerse oplossingen voor langzaam verkeer te realiseren:

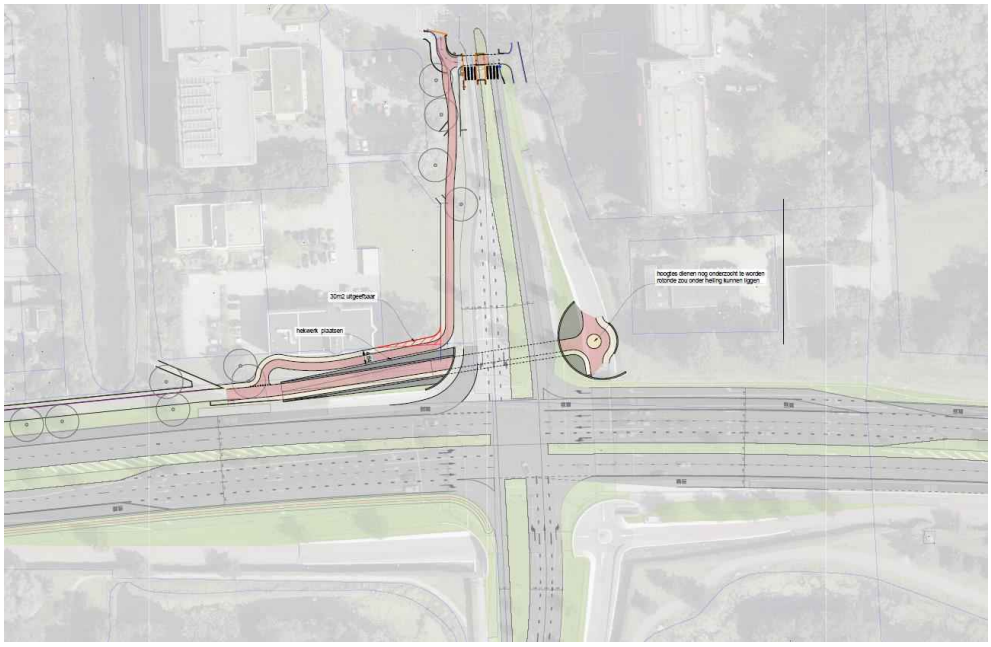
- Bij het kruispunt van de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel met de Hollandweg/Brabantweg zijn al twee fietstunnels aanwezig: onder de Brabantweg en onder de Burgemeester Matsersingel. Door dit systeem uit te breiden met een derde fietstunnel onder de Hollandweg kunnen fietsers ook via dit kruispunt ongelijkvloers vanuit De Laar naar het Lorentz lyceum rijden (en verder naar Schuytgraaf), zie figuur 2.



Figuur 2: Principe ongelijkvoerse fietsverbinding De Laar – Schuytgraaf via extra tunnel onder Hollandweg (bewerkte luchtfoto)

- Aan de westzijde van het spoor is het voornemen om een nieuwe ongelijkvloerse fietsverbinding onder de Metamorfosenallee te maken ten oosten van de rotonde: dit is onderdeel van de nieuwe regionale Westflankroute door Schuytgraaf richting een nieuwe fietsverbinding over de Nederrijn.

Het principe zoals getoond in figuur 2 is verder uitgewerkt om de ruimtelijke inpasbaarheid van de tunnel onder de Hollandweg te kunnen beoordelen. Het schetsontwerp van de oplossing is opgenomen in figuur 3.



Figuur 3: Schetsontwerp fietstunnel onder Hollandweg

Uit het ontwerp blijkt dat de fietstunnel goed ruimtelijk inpasbaar is:

- Naast de hellingbaan langs de Metamorfosenallee is nog ruimte voor een fietspad in één richting vanaf de Vlaardingenweg richting het Lorentz College en het station (om te voorkomen dat fietsers eerst de Hollandweg gelijkvloers in oostelijke richting moeten oversteken om vervolgens weer via de tunnel in westelijke richting te rijden). In de tegenrichting is dit fietspad niet nodig: dan rijden de fietsers door de tunnel en vervolgens langs de oostzijde van de Hollandweg naar het noorden.
- Ook voor de geplande busstrook aan de westzijde van de Hollandweg (voor rechtsafslaande bussen) is nog ruimte, alleen moet deze strook wat directer worden aangesloten op de busstrook langs de Metamorfosenallee. Dit heeft echter geen noemenswaardige effect op de doorstroming van de bussen.

3. Auto-ontsluiting

De nieuwe woningen in het plangebied kunnen in principe op twee manieren ontsloten worden voor autoverkeer:

- ofwel via de Brabantweg en de Tilburgweg,
- ofwel rechtstreeks op de Metamorfosenallee.

Een directe ontsluiting op de Metamorfosenallee heeft als belangrijk voordeel dat daarmee geen extra autoverkeer via een bestaande woonwijk afgewikkeld hoeft te worden. De vraag is echter wat de gevolgen zijn voor de verkeersdoorstroming op de Metamorfosenallee als de nieuwe woningen en de grotere P+R straks direct op deze weg aangesloten worden. Bovendien moet er nog ruimte in de verkeersregeling overblijven om fietsers en openbaar vervoer met enige prioriteit te kunnen afwikkelen in de nabijheid van station Arnhem Zuid.

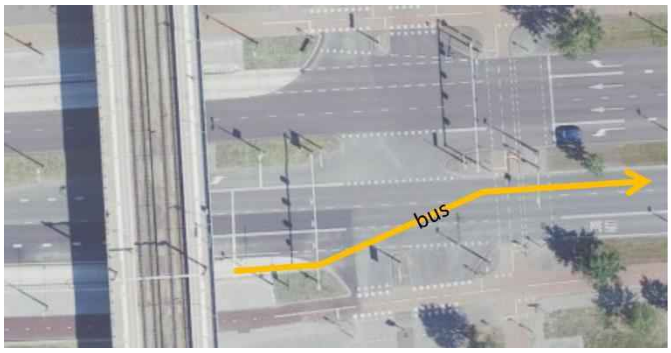
Om die reden zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd om inzicht te krijgen in het afwikkelingsniveau in de toekomstige situatie (zonder en met aansluiting van de nieuwe woningen en P+R). De bevindingen daarvan zijn gerapporteerd in de notitie “Restcapaciteit Metamorfosenallee nabij station Arnhem Zuid” van 5 oktober 2021 (bijlage 2).

Uit de analyses blijkt dat de toevoeging van extra woningen en een grotere P+R bij Arnhem Zuid niet of nauwelijks tot een verslechtering van de verkeersafwikkeling leidt. Maar de autonome groei van het verkeer op de Metamorfosenallee (bijvoorbeeld door de afronding van Schuytgraaf) is wel zodanig dat de verkeersafwikkeling in de toekomst verslechtert. Er blijft nauwelijks restcapaciteit over en er is – vooral in de ochtendspits – geen ruimte meer om openbaar vervoer of fietsers prioriteit te geven bij de verkeerslichten. Daarom is gezocht naar mogelijkheden om de verkeersafwikkeling ter plekke te verbeteren, zodat ook de nieuwe ontwikkelingen goed worden ontsloten en de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee op peil blijft.

De verkeersafwikkeling nabij het station blijkt sterk te verbeteren als de oversteek voor langzaam verkeer aan de oostzijde van het station wordt opgeheven. Dit heeft de volgende positieve effecten:

1. De cyclustijd (de tijd waarbinnen alle richtingen ten minste één keer groen krijgen) neemt in de (maatgevende) ochtendspits af van 115 seconden naar 75 seconden. De wachttijden nemen daardoor met ongeveer een derde af.
2. Fietsers en voetgangers naar het station kunnen oversteken aan de westkant van het spoor. Doordat de verkeersregeling eenvoudiger wordt, hoeven voetgangers en fietsers daar veel minder lang te wachten op groen dan in de huidige situatie. Voor doorgaande fietsers en fietsers naar het Lorentz College zijn de fietstunnels bij de rotonde Schuytgraaf en de Hollandweg een goed alternatief.

3. Er ontstaat de mogelijkheid om bussen vanaf de halte bij het station direct naar links te leiden om bij het volgende kruispunt goed voorgesorteerd te staan richting de Hollandweg (zie figuur 4). Hierdoor stijgt de cyclustijd in de ochtendspits wel weer iets (naar 85 seconden), maar het zorgt wel voor een duidelijke verbetering van de doorstroming bij het kruispunt met de Hollandweg. Bovendien is de cyclustijd nog altijd veel lager dan in de huidige situatie. Op deze manier wordt het busvervoer, dat in de toekomst uitgebreid wordt, geprioriteerd en dit draagt bij aan het stimuleren van duurzame mobiliteit



Figuur 4: Gewenste routing bus vanaf halte station Arnhem-Zuid

Uit een gevoeligheidsanalyse blijkt dat de hier gepresenteerde oplossing voor het kruispunt met de Metamorfosenallee ook nog goed werkt indien extra kantoorruimte wordt gerealiseerd (bandbreedte tot maximaal 5.000 m^2 bvo extra kantoorruimte voor grotere gebruikers, bovenop de 1.500 m^2 bvo kleinschalige kantoren waar standaard vanuit gegaan is). De cyclustijd van het kruispunt verandert daardoor niet en de restcapaciteit vermindert slechts enkele procenten.

Rotonde Schuytgraaf

Voor de verschillende kruispunten met verkeerslichten op de Metamorfosenallee en Burgemeester Matsersingel worden gedetailleerde studies uitgevoerd om de doorstroming te verbeteren. De rotonde in Schuytgraaf valt daar echter buiten. Indien hier al te weinig capaciteit is, zou dit van invloed kunnen zijn op de doorstroming van het verkeer bij het station. Daarom is in het kader van de gebiedsvisie ook Arnhem-Zuid ook een analyse gemaakt van de toekomstige afwikkelingskwaliteit van deze rotonde. Zie bijlage 3: "Kruispuntanalyse rotonde Schuytgraaf" van 12 oktober 2021. Hieruit is gebleken dat er in 2030 op de oostelijke tak van de rotonde afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan in de avondspits. Deze problemen komen echter niet door de ontwikkeling van de woningen in Arnhem-Zuid. Bovendien zijn er relatief eenvoudige aanpassingen aan de rotonde mogelijk

om de doorstroming te verbeteren, zodat ook de verwachte hoeveelheid verkeer in 2030 goed verwerkt kan worden.

Conclusie
Indien het woningbouwplan gecombineerd wordt met nieuwe (ongelijkvloerse) fietsverbindingen, is het mogelijk om tegelijkertijd een bestaand knelpunt in de verkeersafwikkeling op te lossen. De woningen kunnen dan goed ontsloten worden op de Metamorfosenallee. Bovendien ontstaat er meer ruimte in de regeling voor prioriteit voor langzaam verkeer op de oversteek ten westen van het spoor en ook voor openbaar vervoer.

4. Kansen voor duurzame mobiliteit en P+R

Op de locatie nabij station Arnhem-Zuid zien we veel mogelijkheden om het gebruik van duurzame mobiliteit te stimuleren. In de notitie "Kansen voor duurzame mobiliteit Arnhem-Zuid" van 7 september 2021 (zie bijlage 4), zijn deze benoemd. Hierna zijn de belangrijkste punten hieruit samengevat:

1. De bouwlocatie ligt in sterk stedelijk gebied, waar meer kansen zijn voor duurzame mobiliteit. Een groter aantal woningen binnen de stad (verdichting) versterkt het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen zoals deelauto's.
2. De locatie behoort tot de top 20% in bereikbaarheid voor OV en fiets (bron: De "Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Stresstest mobiliteit en bereikbaarheid" (mei 2021).
3. De locatie ligt pal naast treinstation Arnhem-Zuid en het aantal bussen op de Metamorfosenallee zal de komende jaren nog fors groeien.
4. Het huidige stationsgebied wordt opgewaardeerd tot een HOV-knooppunt waarbij de (regionale) HUB-functie van het station wordt versterkt en mogelijk ondersteunende commerciële functies worden toegevoegd.
5. Arnhem-Zuid ligt op een knooppunt van lokale en regionale fietsroutes en deze worden in de toekomst nog verbeterd (Westflankroute). Daarnaast geeft het plan zelf aanleiding om de fietsstructuur te verbeteren (zie hoofdstuk 2).
6. De ligging van de woningbouwuitbreiding dicht tegen het station van Arnhem-Zuid biedt veel potenties voor autodelen en toekomstige inzet van MaaS (Mobility as a Service). Enerzijds vanwege de toenemende woningdichtheid (zie punt 1), anderzijds vanwege de mogelijkheden om bij het station verschillende voorzieningen te combineren.
7. Bij de uitwerking van de nieuwe woonbuurt gebruiken we de fiets en het HOV als 'drager van het gebied'. In de openbare ruimte zetten we de voetganger centraal met

een duidelijke voetgangersrelatie naar het station en de omliggende woonbuurten. Fietsparkeren kan voor de voordeur, autoparkeren vindt geconcentreerd plaats op enige afstand van de woningen. Het principe van 'omgekeerd' ontwerpen en de auto op afstand parkeren biedt een hoger gebruik voor de fiets. Zeker door de opkomst van de e-bike liggen alle stedelijke voorzieningen op fietsafstand.

Door te sturen op deelmobiliteit kunnen ook bewoners aangetrokken worden die hier bewust voor kiezen. De potentie kan nog worden versterkt door te sturen op beperkt autobezit, parkeren op afstand en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen (in plaats van voor elke woning een eigen parkeerplaats). Daarmee zouden mogelijk ook de parkeernormen naar beneden bijgesteld kunnen worden (zie hiervoor hoofdstuk 5).

De mogelijkheden om een 'mobiliteitstransitie' te bereiken, zijn voorts afhankelijk van het toekomstige parkeerbeleid. Ook de gewenste omvang van de P+R-voorziening is daarvan afhankelijk. Uit de studie 'P+R Arnhem Zuid, Gebruikersanalyse & scenario-ontwikkeling'((bijlage 5) blijkt dat de toekomstige parkeervraag voor P+R bij Arnhem Zuid tussen de 197 en 286 parkeerplaatsen is. Bij gratis parkeren op de P+R is de parkeerbehoefte het grootst (264 - 286 parkeerplaatsen), maar reizigers uit de omgeving worden daarmee niet gestimuleerd om andere modaliteiten als voortransport te gebruiken (met name de fiets). Bij laag parkeertarief is dat wel het geval en zijn daardoor minder parkeerplaatsen nodig (197 - 219 parkeerplaatsen). Indien tegelijkertijd ook ingezet wordt op een autoluw mobiliteitsbeleid in Arnhem centrum (met hogere parkeertarieven aldaar), kan de P+R bij Arnhem-Zuid ook een belangrijke functie als transferium voor het centrum krijgen. De parkeervraag voor de P+R kan dan sterk oplopen.

5. Parkeernormen voor Arnhem-Zuid

Gezien de ligging van het plangebied nabij het station en de inzet op duurzame mobiliteit (met bijvoorbeeld deelmobiliteit), is de vraag gerezen of het mogelijk om af te wijken van de vigerende parkeernormen. Er is daarom nader onderzoek worden gedaan in hoeverre de specifieke kenmerken van het gebied (zoals bereikbaarheidsprofiel, woningtype, autobezit en beschikbaarheid deelauto's), aanleiding geven om een reductie op de standaard parkeernormen toe te passen voor dit gebied (conform het bestuurlijk vastgestelde uitgangspunt: "vooralsnog uitgaan van de vigerende parkeernormen en onderzoeken of reductie daarvan door de specifieke ligging bij het station en/of een deelauto-concept mogelijk is". In het kader van de omgevingsvisie Arnhem 2040 is eveneens bepaald dat op

goed per openbaar vervoer ontsloten locaties een minimaal noodzakelijke parkeernorm gewenst is[1]. Het 'Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid' is toegevoegd in bijlage 6.

Om te kunnen vaststellen wat een reële parkeernorm voor de nieuwbouw zou zijn, heeft Goudappel een analyse uitgevoerd van het gemiddelde autobezit voor verschillende woningtypes in bestaande buurten[2] rondom station Arnhem-Zuid op basis van recente (niet-openbare) microdata van het CBS. Het feitelijke autobezit in die buurten is vergeleken met de vigerende parkeernormen van de gemeente Arnhem.

Uit de analyse zijn de volgende conclusies getrokken:

- De vigerende parkeernormen van de gemeente Arnhem zijn al relatief laag. Voor sociale huurwoningen is het feitelijke autobezit in de referentiebuurten weliswaar iets lager dan de parkeernormen aangeven, maar voor particuliere huur- en koopwoningen ligt het feitelijke autobezit zelfs iets hoger. Per saldo (uitgaande van 30% sociale huur) biedt dit geen aanknopingspunt om de parkeernormen te verlagen voor de nieuwe ontwikkeling.
- De inzet van deelmobiliteit leidt alleen tot een reductie van de parkeerbehoefte in combinatie met parkeerregulering (betaald parkeren en/of parkeren voor vergunninghouders). In ongereguleerd gebied zorgt deelmobiliteit wel voor een aantrekkelijkere woonbuurt, maar niet voor een reductie van autoparkeerplaatsen. Omdat er geen beleid is om parkeren te gaan reguleren, biedt ook de inzet van deelmobiliteit dus geen aanleiding om lagere parkeernormen toe te passen.
- Door toepassing van dubbelgebruik en het stallen van bezoekers in de P+R kan wel relatief eenvoudig de parkeerbehoefte op eigen terrein verminderd worden. Uiteraard moeten de aan te leggen parkeerplaatsen dan wel toegankelijk zijn voor zowel woningen als kantoren. Voor gebruik van de P+R door bezoekers is het van belang dat het (door de inrichting van het gebied en de ligging van de entrees) aantrekkelijker is om gebruik te maken van de P+R dan van parkeerplaatsen in omliggende woongebieden.

Op basis van deze conclusies is de aanbeveling gedaan om voor de ontwikkeling bij Arnhem-Zuid uit te gaan van de parkeernormen conform het vigerende gemeentelijke beleid, waarbij wel maximaal ingezet wordt op dubbelgebruik van parkeerplaatsen. Dubbelgebruik van parkeerplaatsen is mogelijk tussen de functies wonen en werken en tussen bezoek van bewoners en gebruikers van de P+R.

---

1 Motie 'Ontwikkeling mogelijk maken', aangenomen op 24 november 2021 bij de bespreking van het Voorontwerpomgevingsvisie Arnhem 2040.

2 Schuytgraaf-Centrum, De Laar-West en Elderveld-Zuid

6. Uitgangspunten voor de gebiedsvisie

Op basis van de bevindingen uit de verschillende uitgevoerde analyses, gaan we in de gebiedsvisie uit van de volgende uitgangspunten:

Fietsers en voetgangers

- Voor fietsers en voetgangers komt een extra tunnel onder de Hollandweg.
- Er wordt een duidelijke relatie gelegd tussen de visie voor Arnhem Zuid en het snelfietspad tussen Nijmegen en Arnhem (Westflankroute): de fietstunnel bij de rotonde in Schuytgraaf (nodig voor de Westflankroute) is namelijk ook voor deze visie van wezenlijk belang.
- De oversteek van voor fietsers en voetgangers over de Metamorfosenallee aan de oostkant van het spoor vervalt, de oversteek aan de westkant van het spoor wordt daarentegen duidelijk verbeterd (kortere wachttijden en meer mogelijkheden om prioriteit te geven aan fietsers en openbaar vervoer). Fietsroutes vanuit de buurt worden op een logische manier naar die oversteek geleid.

Openbaar vervoer en autoverkeer

- Bussen halteren langs de Metamorfosenallee, op de busbaan (conform huidige situatie).
- Er wordt in de verkeersregeling bij Arnhem-Zuid een voorstart gerealiseerd voor bussen die verderop linksaf willen slaan naar de Hollandweg.
- Het autoverkeer naar de woningbouw en de P+R wordt ontsloten via het kruispunt waar nu ook de P+R en de K+R/taxistandplaats aansluiten op de Metamorfosenallee.
- Op verschillende manieren wordt een lager autobezit en -gebruik gestimuleerd dan ‘gemiddeld’.

Parkeren

- De parkeerbehoefte voor de P+R hangt sterk af van het te volgen beleid. Het gaat dan zowel om het beleid ter plekke (gratis of tegen laag tarief parkeren) als om het beleid in het centrum van Arnhem (eventueel verder autoluw maken van de binnenstad, in combinatie met hogere parkeertarieven).
- De feitelijke parkeerbehoefte bij bestaande appartementen rond station Arnhem-Zuid blijkt niet lager te zijn de behoefte volgens de vigerende parkeernormen van de gemeente Arnhem. Daarom wordt voor de nieuwe functies uitgegaan van deze normen. Bij invoering van parkeerregulering zouden lagere normen mogelijk worden, maar dit wordt niet voorzien. Wel kan door dubbelgebruik van parkeerplaatsen het aantal te realiseren parkeerplaatsen worden beperkt. Verschillende functies maken dan op verschillende tijden van dezelfde parkeerplaatsen gebruik.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Bijlagen

1. “Kansen ongelijkvloerse fietsverbinding bij knooppunt Arnhem Zuid”, 5 maart 2021
2. “Restcapaciteit Metamorfosenallee nabij station Arnhem Zuid”, 5 oktober 2021
3. “Kruispuntanalyse rotonde Schuytgraaf”, 12 oktober 2021
4. “Kansen voor duurzame mobiliteit Arnhem-Zuid”, 7 september 2021
5. P+R Arnhem Zuid, Gebruikersanalyse & scenario-ontwikkeling, 3 juni 2021
6. Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid, Een onderzoek naar de passende parkeerbehoefte voor de ontwikkeling naast station Arnhem-Zuid, 7 februari 2022

Kansen ongelijkvloerse fietsverbinding bij knooppunt Arnhem Zuid



Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Titel rapport	Kansen ongelijkvloerse fietsverbinding bij knooppunt Arnhem Zuid
Kenmerk	008202.20210201. R1.02
Datum publicatie	5 maart 2021
Projectleider Goudappel	Jan-Anne Waagmeester
Status	Definitief

© Copyright Goudappel

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en doel **4**

1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen rond Arnhem-Zuid 4

1.2 Beperking barrièrewerking Metamorfosenallee 4

1.3 Opbouw van dit rapport 5

2. Kaders en randvoorwaarden **6**

2.1 Functie in het fietsnetwerk 6

2.2 Randvoorwaarden vanuit bus- en autonetwerk 7

2.3 Ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen 8

2.4 Conclusie voor te ontwikkelen varianten 8

3. Kansrijke varianten **10**

3.1 Varianten voor een fietstunnel 10

3.2 Varianten voor een fietsbrug 14

3.3 Varianten voor een verdiepte Metamorfosenallee 17

3.4 Andere opties buiten het plangebied 19

3.5 Afweging varianten 21

4. Voorlopige conclusies **23**

4.1 Integrale afweging van varianten 23

4.2 Vervolgproces 23

1. Aanleiding en doel

Arnhem wil station Arnhem-Zuid verder ontwikkelen tot een aantrekkelijk knooppunt met goede voorzieningen. De Metamorfosenallee is daarbij nu nog een barrière. De vraag is hoe we deze barrière kunnen verminderen.

1.1 Ruimtelijke ontwikkelingen rond Arnhem-Zuid

Rondom Arnhem-Zuid vinden verschillende nieuwe ontwikkelingen plaats. Sommige daarvan zijn al gereed (zoals de afronding van het winkelcentrum, de vestiging van Rivers International School in Schuytgraaf en de bouw van het nieuwe Lorentz College langs het spoor). Andere ontwikkelingen zijn gepland. Zo zullen er nog extra woningen in Schuytgraaf bij komen en wil de gemeente een strook grond aan de oostzijde van het spoor ontwikkelen als woningbouwlocatie.

De verschillende ontwikkelingen samen vragen om een opwaardering van de omgeving van het station Arnhem-Zuid. Het is de wens om Arnhem-Zuid te ontwikkelen tot stedelijke 'hub', waar verschillende vervoersmogelijkheden op een hoogwaardige manier bij elkaar komen (conform de provinciale mobiliteitsvisie). Daarbij is bijvoorbeeld meer ruimte nodig voor fietsparkeervoorzieningen bij het station en voor de P&R-functie. Ook is verdere ruimtelijke verdichting rond het station gepland door woningen toe te voegen in een strook aan de oostzijde van het spoor.

1.2 Beperking barrièrewerking Metamorfosenallee

De Metamorfosenallee is dé verbinding tussen Schuytgraaf en de rest van Arnhem, een onmisbare route dus. Maar de brede Metamorfosenallee vormt bij het station een wel een grote barrière voor het oversteken van langzaam verkeer. Door de verwachte toename van verkeer zal deze barrière in de toekomst nog groter worden. Mede vanwege de nabijheid van de school is een ongelijkvloerse kruising van deze weg voor fietsers en voetgangers nodig. De gemeente Arnhem heeft Goudappel gevraagd te onderzoeken op welke manier de ongelijkvloerse kruising van de Metamorfosenallee voor fietsers en voetgangers het beste kan worden ingepast, bijvoorbeeld:

- via een tunnel onder de Metamorfosenallee;
- via een brug over de Metamorfosenallee;
- of op maaiveld in combinatie met een verdiepte Metamorfosenallee.

In het vervolg van dit rapport wordt de 'ongelijkvloerse kruising voor fietsers en voetgangers' vaak kortweg 'fietstunnel' of 'fietsbrug' genoemd. In alle gevallen gaat het echter om een verbinding waar ook voetgangers van gebruik kunnen (en moeten) maken als alternatief voor de gelijkvloerse oversteken over de Metamorfosenallee.

Bij de ontwikkeling van een grotere P+R-voorzieningen is het efficiënt om dubbelgebruik van deze parkeerplaatsen door bewoners mogelijk te maken (aangezien de piek in de parkeerbehoefte voor bewoners 's nachts is en voor P+R overdag). Indien woningen worden ontwikkeld aan de zuidzijde van de Metamorfosenallee en een P+R-voorziening aan de noordzijde van de weg, dan is een goede loopverbinding tussen woningen en P+R daarvoor een randvoorwaarde.

1.3 Opbouw van dit rapport

In het volgende hoofdstuk gaan we eerst in op de kaders en randvoorwaarden voor de gewenste nieuwe ongelijkvloerse fietsverbinding. We geven aan welke functie de verbinding moet hebben in het netwerk en wat er ruimtelijk mogelijk is. Op basis daarvan schetsen we in hoofdstuk 3 enkele concrete mogelijkheden voor een fietstunnel, een fietsbrug of een verdiepte weg. Het onderzoek dient als input voor een breder, ruimtelijk plan, waar de fietsroute een onderdeel van moet vormen. In hoofdstuk 4 gaan we in op het gewenste, integrale vervolgproces.

2. Kaders en randvoorwaarden

Welke functie moet de nieuwe ongelijkvloerse fietsverbinding vervullen? En wat zijn de ruimtelijke kansen en belemmeringen? Hier gaan we in dit hoofdstuk op in. Het is de basis voor de selectie van kansrijke varianten in het volgende hoofdstuk.

2.1 Functie in het fietsnetwerk

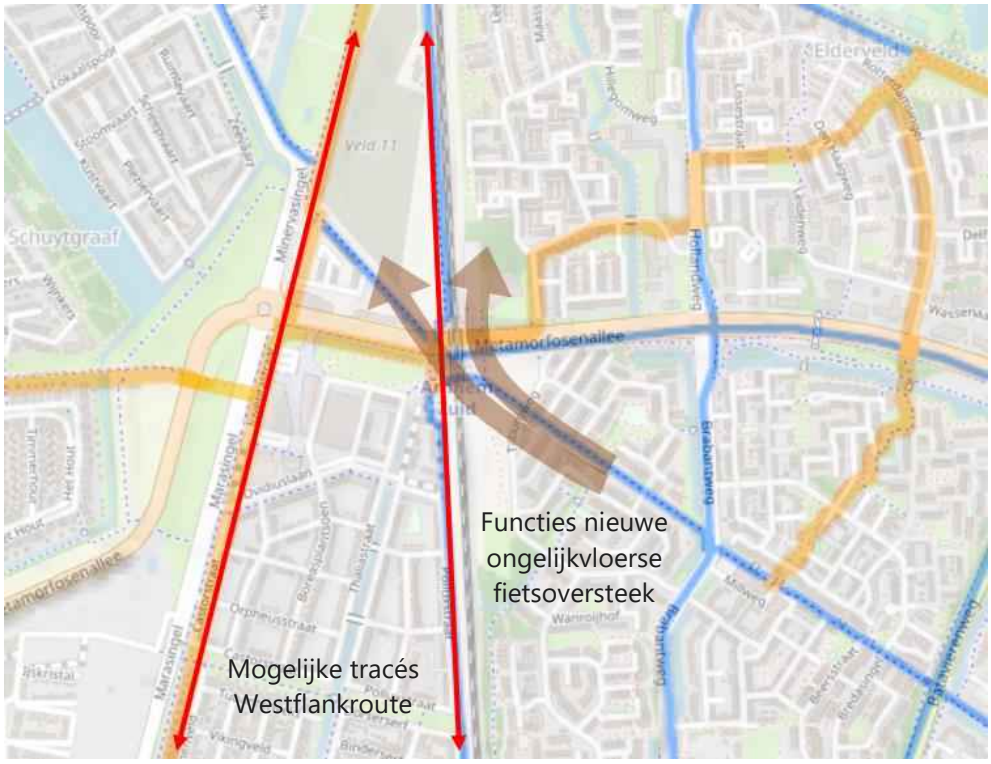
Een ongelijkvloerse fietsoversteek over de Metamorfosenallee moet goed aansluiten op de routes in het netwerk. Want als een route via een fietstunnel of fietsbrug een te grote omweg met zich meebrengt, zullen fietsers alsnog liever andere routes kiezen of toch proberen gelijkvloers over te steken. Daarom is eerst vastgesteld welke relaties in ieder geval goed moeten worden bediend. Daaruit is naar voren gekomen dat de ongelijkvloerse fietsoversteek in ieder geval twee functies moet vervullen:

1. De ongelijkvloerse fietsoversteek is in de eerste plaats bedoeld voor scholieren die vanuit zuidoostelijke richting naar het Lorentz lyceum fietsen. Het vergroten van de verkeersveiligheid voor deze groep scholieren is een belangrijke aanleiding voor het voornemen om hier een ongelijklvoerse fietsoversteek over de Metamorfosenallee te maken.
2. In de tweede plaats is het de bedoeling om de diagonale hoofdfietsroute door De Laar (Kroonse Wal) beter te verbinden met de nieuwe regionale Westflankroute door Schuytgraaf richting een nieuwe fietsverbinding over de Nederrijn.

Voor de Westflankroute zijn op dit moment nog 2 tracés in beeld (zie figuur): een route direct ten westen van het spoor en een route langs de Marasingel en vervolgens in een rechte lijn verder naar het noorden.

De route langs de Marasingel heeft als voordeel dat hier grotendeels al een goede vrijliggende fietsroute heeft, maar er is een ontbrekende schakel bij de rotonde. Omdat het gaat om een rotonde met dubbele toe- en afritten zou hier dan ook nog een fietstunnel moeten komen. En regionale route direct parallel aan het spoor is moeilijker in te passen in de bestaande en te ontwikkelen woonwijken. Maar bij

dit tracé kan de te realiseren ongelijkvloerse fietsoversteek die bij het station wordt ontwikkeld, mogelijk ook een functie krijgen voor de regionale fietsroute.



Figuur 2.1: Functie nieuwe ongelijkvloerse fietsoversteek in het netwerk

2.2 Randvoorwaarden vanuit bus- en autonetwerk

De Metamorfosenallee is de enige verbinding voor gemotoriseerd verkeer tussen Schuytgraaf en de rest van Arnhem en kan daarom niet gemist worden. Ook heeft de Metamofosenallee een belangrijke regionale functie als verbinding naar de A50. Gezien de nog verwachte groei van het autoverkeer zal de verbinding ook als weg met 2x2 rijstroken ingericht moeten blijven.

Daarnaast is de Metamorfosenallee een belangrijke verbinding voor bussen die een goede aansluiting moeten geven op de treinen op station Arnhem-Zuid. Er stoppen hier nu drie buslijnen (de lijnen 5, 11 en 56) met een gezamenlijke frequentie van 8 bussen per uur per richting, maar vanaf eind 2024 stoppen hier 5 buslijnen met een gezamenlijke frequentie van 22 bussen per uur per richting. In het geval de Metamorfosenallee verdiept zou worden, moet er voor bussen dus wel een mogelijkheid blijven bestaan om gelijkvloers van en naar het station te rijden. Daarnaast moet het station bereikbaar blijven voor de P+R en K+R functies.

2.3 Ruimtelijke mogelijkheden en beperkingen

Rondom het spoor vinden veel ruimtelijke ontwikkelingen plaats. Aan de (noord) westzijde van het spoor is een nieuwe woonwijk in ontwikkeling, waardoor aan deze zijde minder mogelijkheden zijn om hier (een hellingbaan) naar een nieuwe fietstunnel of -brug te realiseren. Aan de oostzijde van het spoor is recentelijk het Lorentz lyceum gerealiseerd. Tussen deze school en de spoorbaan ligt het P+R terrein. Hiervoor zijn echter plannen om dit te vervangen door een gebouwde parkeervoorziening binnen het plangebied (precieze locatie is nog niet bekend). In de zuidoostelijke kwadrant wordt gezocht naar mogelijkheden om extra woningen te realiseren. De plannen aan de oostkant van het spoor zijn echter nog in een pril stadium. Dat betekent dat hier kansen zijn om verschillende ontwikkelingen met elkaar te combineren en optimaal op elkaar aan te sluiten.



Figuur 2.2: Scope Arnhem Zuid (rood omkaderd) en belendende ontwikkelingen

2.4 Conclusie voor te ontwikkelen varianten

Zowel functioneel als ruimtelijk moet de ongelijkvloerse fietsoversteek aan de oostkant van het spoor worden gerealiseerd. Een eventuele ongelijkvloerse fietsoversteek aan de westkant van het spoor is te ver 'om' voor fietsers naar het Lorentz lyceum, mede gezien de hellingbanen die nodig zijn voor een tunnel of brug. Een fietstunnel of brug aan de oostzijde van het spoor moet wel zo goed mogelijk aangesloten aansluiten op een route onder het spoor door om zo te kunnen aansluiten op de nog te realiseren regionale fietsroute, de zogenaamde Westflankroute. Dit betekent ook dat voor deze regionale fietsroute een

afzonderlijke oplossing nodig is voor de oversteek met de Metamorfosenallee, tenzij de Metamorfosenallee zelf verdiept aangelegd wordt: in dat geval kunnen aan weerszijden van het spoor fietsers ongelijkvloers oversteken (fietsers op maaiveld, autoverkeer in tunnel).

3. Kansrijke varianten

Voor de gewenste ongelijkvloerse fietskruising zijn verschillende varianten uitgewerkt. Welke mogelijkheden lossen bestaande problemen het beste op? Welke sluit het beste aan bij de feitelijke fietsstromen? Welke oplossingen zijn ruimtelijk inpasbaar?

3.1 Varianten voor een fietstunnel

Een fietstunnel is de meest toegepaste vorm voor een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer met een weg voor autoverkeer. Een fietstunnel biedt namelijk veel comfort:

- Het te overwinnen hoogteverschil is bij een fietstunnel een stuk minder dan bij een brug over een weg heen (waarbij rekening gehouden moet worden met voldoende doorrijhoogte voor vrachtverkeer).
- In een fietstunnel kunnen fietsers de snelheidsopbouw bij het dalen weer gebruiken om makkelijk te kunnen stijgen.
- Ten slotte hebben fietsers in een tunnel minder last van weer en wind dan bij een hoge fietsbrug over een weg heen.

Een belangrijk aandachtspunt bij een fietstunnel is echter de sociale veiligheid. In verband daarmee gaat de voorkeur uit naar rechte tunnels met voldoende doorzicht door de tunnel heen. Als er bochten in een fietstunnel (inclusief de hellingbanen) komen, moeten het zicht door de bocht voldoende zijn. Daarvoor zijn royale boogstralen nodig.

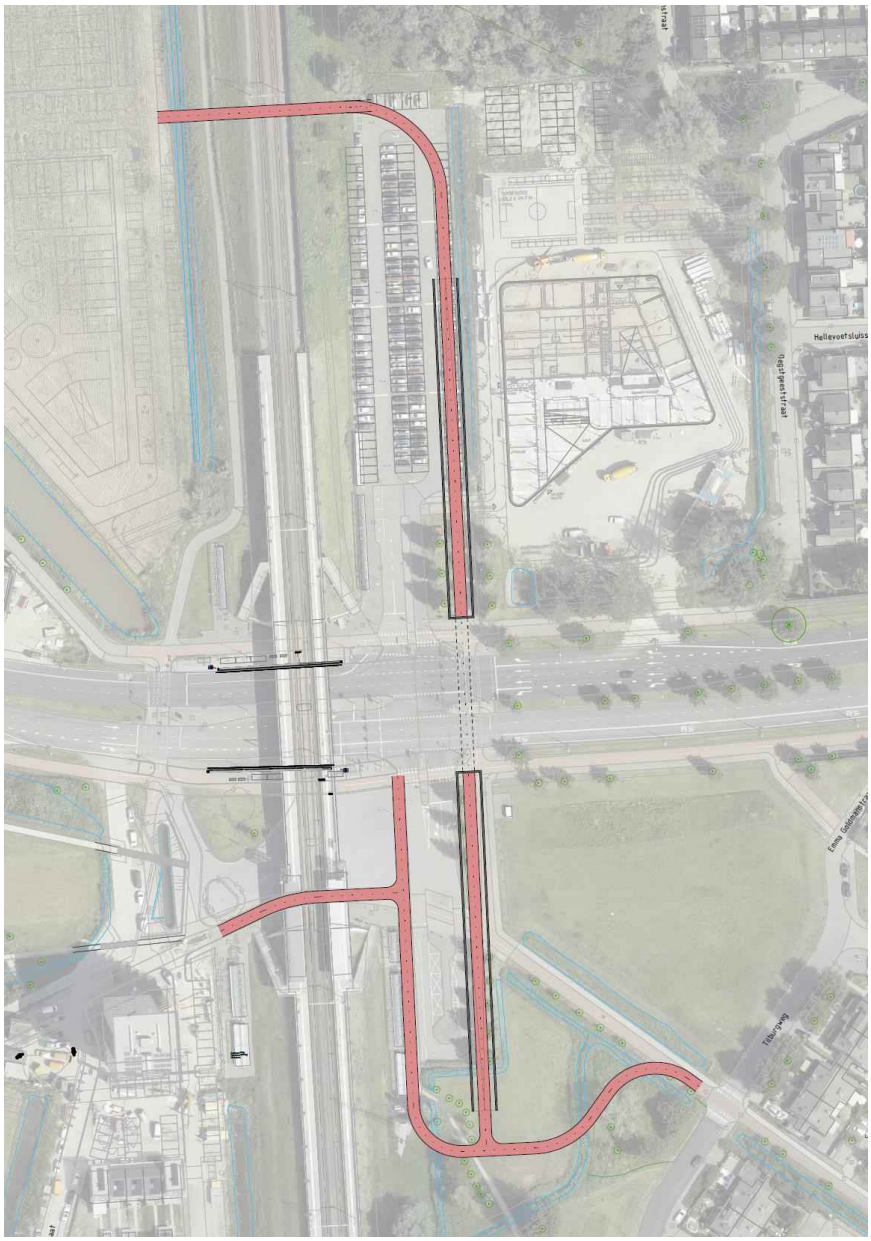
Voor een fietstunnel zijn drie varianten geschetst. Er is in de schetsen uitgegaan van een comfortabele (vrij flauwe) helling van 3,5% (hier zit nog enige rek in, aangezien een 4% helling ook nog acceptabel is). Bovendien is aan weerszijden van het fietspad een trottoir getekend. Voor alle tekeningen geldt dat het voorlopige schetsen zijn, die in een later stadium nog nauwkeuriger ingepast moeten worden binnen de ruimtelijke plannen voor het knooppunt.

Er is eerst een fietstunnel aan de oostzijde van het spoor ontworpen met volledig rechte hellingbanen en daarmee optimaal doorzicht. In figuur 3.1 is duidelijk te zien welk ruimtebeslag deze hellingbanen met zich mee brengen. Aan deze tekening hebben de volgende overwegingen ten grondslag gelegen:

- De fietstunnel is aan de oostkant van het P+R-terrein gepositioneerd, tegen het terrein van de school aan. Alleen dan is er namelijk aan de zuidkant nog ruimte

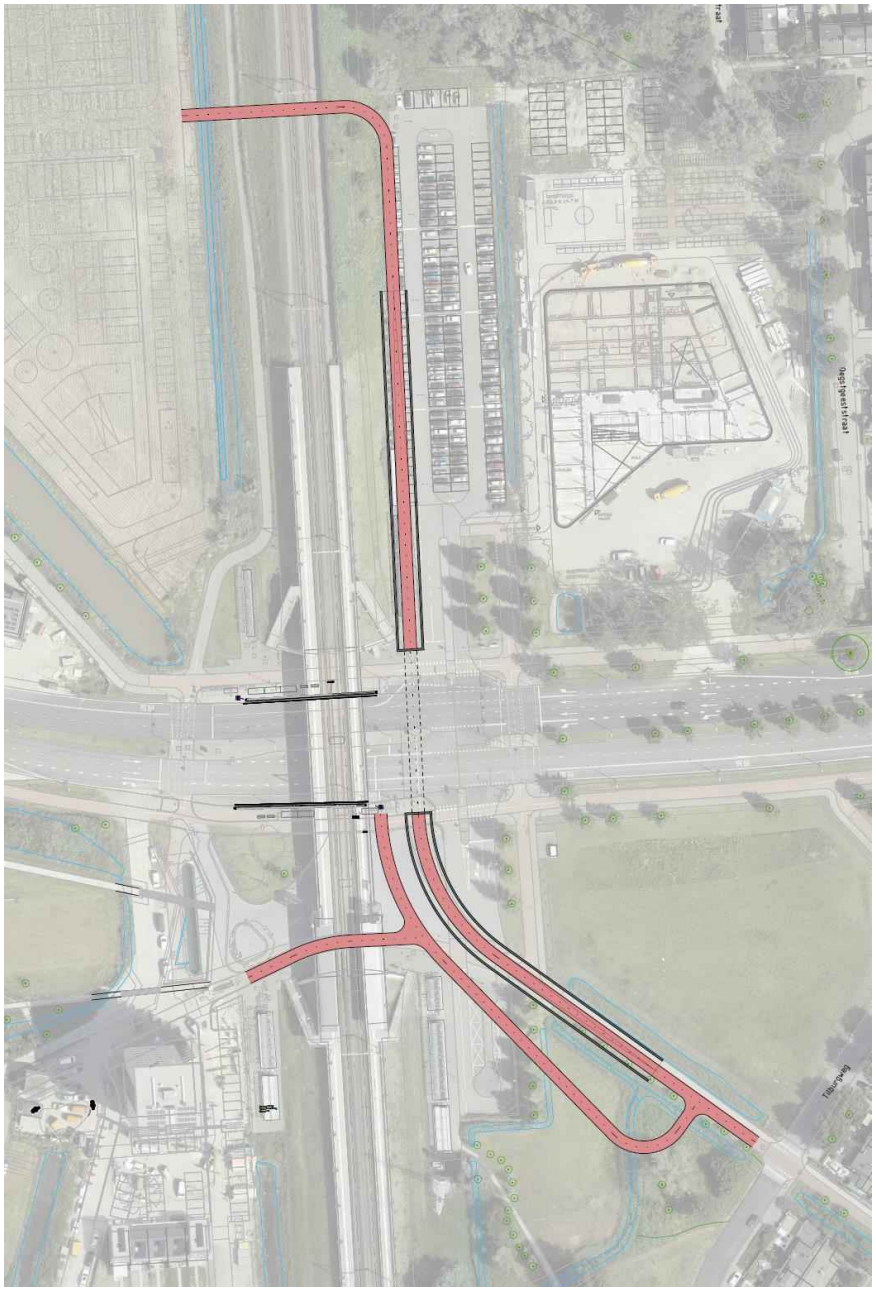
om tussen de tunnel en de spoordijk een fietsverbinding op maaiveld te realiseren die ook aansluit op het bestaande zuidelijke fietspad onder het spoor door.

- Aan de noordzijde is gekozen voor een nieuwe doorsteek door de spoordijk, direct tegenover een woonstraat in de nieuwebouwbuurt die daar gerealiseerd wordt. Daarmee wordt een directe aansluiting geboden op de regionale fietsroute ten westen van het spoor. Het alternatief zou zijn dat fietsers vanuit de tunnel eerst weer terug moeten buigen naar de Metamorfosenallee.
- Waar de route aan de noordkant richting de spoordijk afbuigt, kan ook een pad in oostelijke richting worden aangesloten die goed aansluit op de fietsenstalling van het Lorentz lyceum.



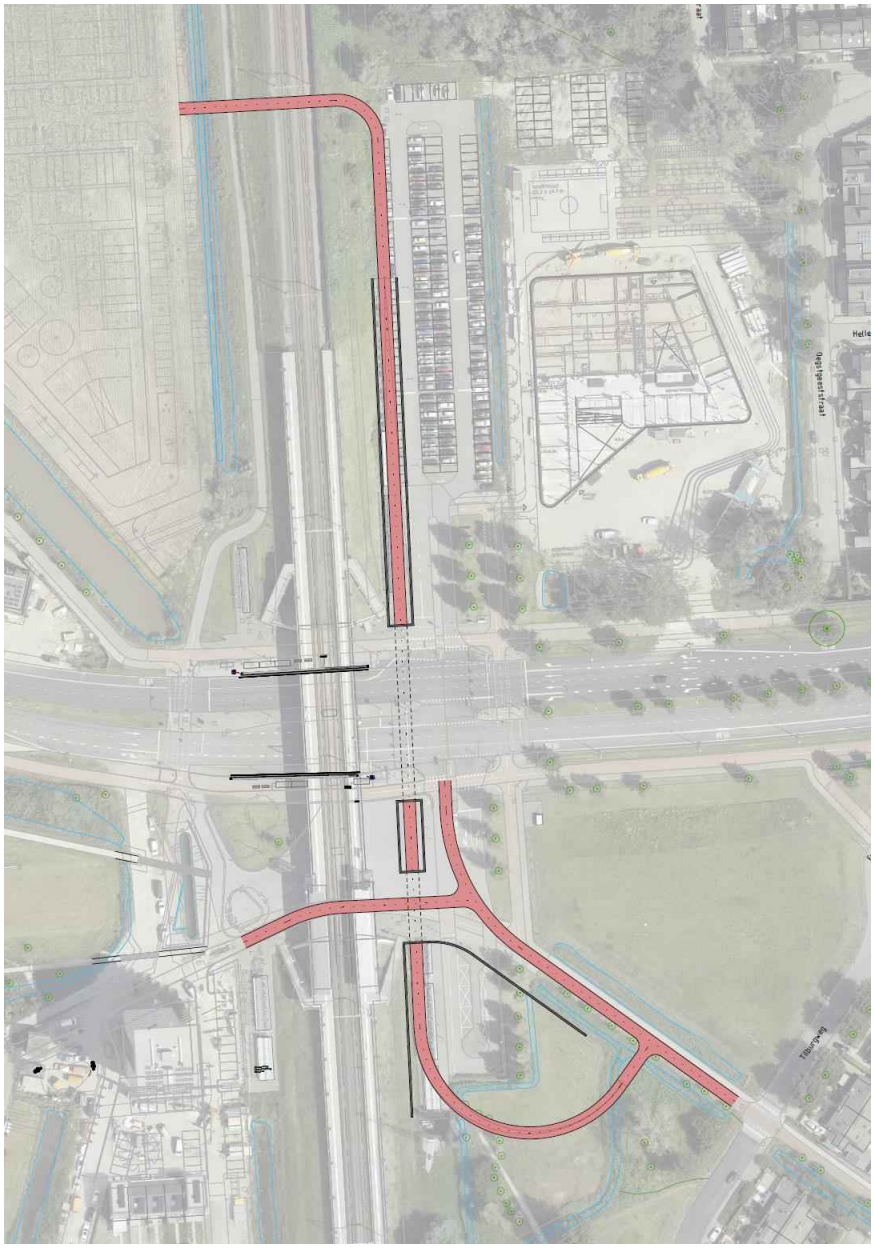
Figuur 3.1: Fietstunnel met rechte hellingbanen

Het nadeel van de rechte hellingbanen is dat de aansluiting op de diagonale fietsroute door De Laar (Kroonse Wal), minder vloeiend is: fietsers vanuit De Laar moeten een stukje ‘terugbuigen’ en vervolgens met een haakse bocht de tunnel in rijden. Als een flauwe bocht in de tunnel wordt geaccepteerd, kan een mooier doorlopende route vanuit De Laar worden gemaakt. Dit is in de volgende variant uitgewerkt:



Figuur 3.2: Fietstunnel met optimale aansluiting op Kroonse Wal in De Laar

In een derde variant voor een fietstunnel is de tunnel wel direct langs de spoordijk gelegd. Om op maaiveld aan te kunnen sluiten op het bestaande zuidelijke fietspad onder het spoor door moet de fietstunnel echter wel worden verlengd, waardoor deze ook duurder wordt. De fietsdiagonaal vanuit De Laar kan in deze variant op maaiveld eenvoudig doorlopen tot aan de Metamorfosenallee.



Figuur 3.3: Fietstunnel langs spoordijk

3.2 Varianten voor een fietsbrug

In plaats van een fietstunnel kan ook gedacht worden aan fietsbrug over de Metamorfosenallee. Ten opzichte van een fietstunnel heeft een fietsbrug als voordeel dat in een brug meer en scherpere bochten kunnen worden toegepast omdat er om de bocht meer uitzicht is. Dat maakt een fietsbrug mogelijk flexibeler inpasbaar. Belangrijk nadeel is echter dat fietsers een groter hoogteverschil moeten overbruggen waardoor ook de hellingbanen langer zijn dan bij een fietstunnel. Bovendien hebben fietsers bij het oprijden van de brug nog geen snelheid, en komen fietsers na de brug juist met grote snelheid weer op maaiveld uit. Om die reden is een zekere uitloop na een brug gewenst om snelheid te minderen.



Figuur 3.4: Voorbeeld fietsbrug met U-bocht en uitloop op maaiveld

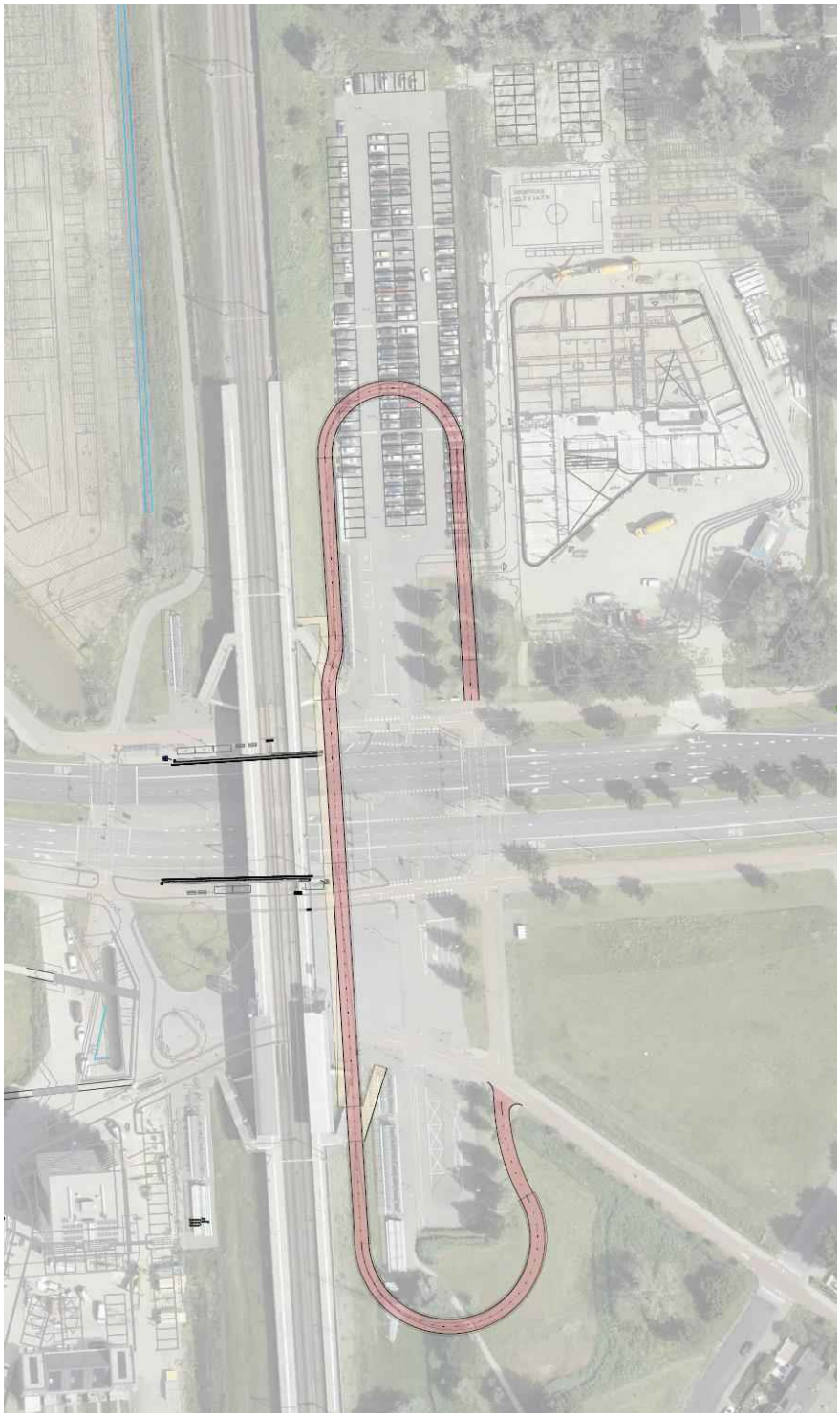
Voor een fietsbrug zijn twee mogelijke varianten geschetst. Ook bij de fietsbrug is uitgegaan van een helling van 3,5%.

In beide varianten is uitgegaan van een fietsbrug met aan weerszijden van de Metamorfosenallee trappen voor voetgangers zodat zij niet de hele helling op- en af hoeven te lopen. Tussen de beide trappen in loopt een voetpad parallel aan het perron.

De beide varianten verschillen aan de noordkant van de Metamorfosenallee van elkaar:

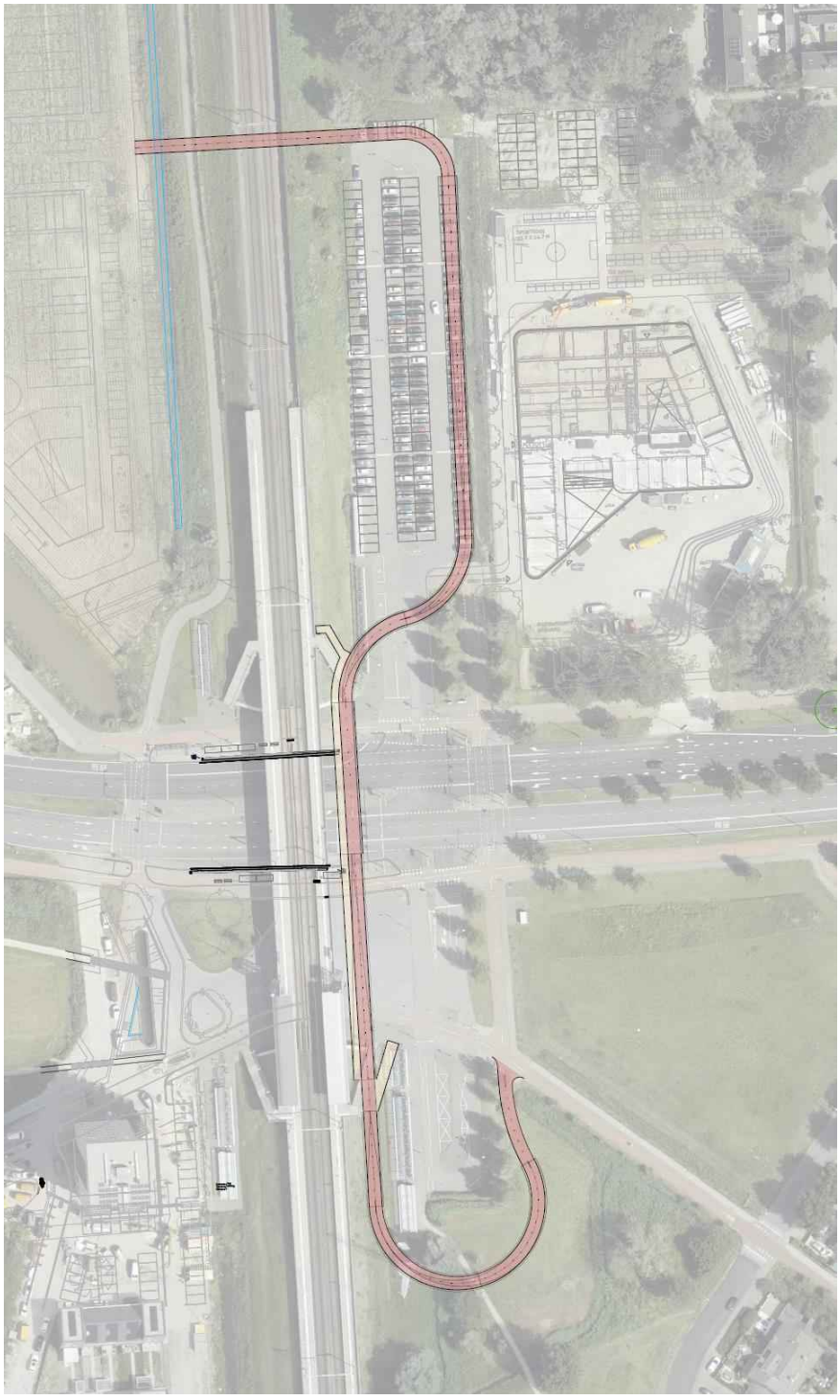
- In de eerste variant is een brug getekend die met een boog teruggeleid wordt naar de Metamorfosenallee. Bij een brugvariant is een U-bocht in de hellingbaan immers een reële mogelijkheid (in tegenstelling tot een tunnel).
- In de tweede variant loopt de brug verder door naar het noorden om daar aan te sluiten op een nieuwe doorsteek door de spoordijk, direct tegenover een woonstraat in de nieuwebouwbuurt die daar gerealiseerd wordt (net als bij de varianten met een fietstunnel).

In de variant waarbij de fietsbrug terugbuigt naar de Metamorfosenallee loopt het tracé van de nieuwe fietsverbinding zowel direct langs de spoordijk als langs de school. Dit heeft als nadeel dat de brug niet goed aansluit op de fietsenstalling van de school (aan de noordzijde van het schoolterrein). Verder is de inpassing van de brug in combinatie met een eventuele P+R-garage lastig (indien die in de toekomst op deze locatie gerealiseerd wordt).



Figuur 3.5: Fietsbrug met U-bocht naar Metamorfosenallee

In de variant met doorsteek door de spoordijk, is ervoor gekozen om de brug bij de oversteek over de Metamorfosenallee terug te buigen naar het oosten (langs de school), omdat dit een sociaal veiliger route geeft: een route langs het spoor zou tussen de spoordijk en een toekomstige parkeergarage komen te liggen. Verder zorgt de bocht in de brug voor iets meer lengte om te dalen.



Figuur 3.6: Fietsbrug met doorsteek door spoordijk aan noordzijde

3.3 Varianten voor een verdiepte Metamorfosenallee

Een laatste oplossing om voor fietsers een ongelijkvloerse aansluiting te realiseren is om niet de fietsers onder of over de weg te leiden, maar om de weg zelf te verdiepen. Dit zou ook veel extra ruimte geven om rondom het station meer ruimte te maken voor verdichting en een plein waar fietsers en voetgangers kris-kras kunnen oversteken tussen allen hoeken tussen de weg en de spoorbaan. Alleen voor bussen en auto's richting de P+R en K+R zouden op maaiveld nog rijbanen overblijven. Het gaat hierbij echter om rijbanen met weinig verkeer, zodat ze geen barrière vormen voor langzaam verkeer.



Figuur 3.7: Verdiepte Metamorfosenallee

Een tunnel in de Metamorfosenallee is ruimtelijk goed inpasbaar, maar de tunnelmonden komen vrij dicht bij de kruispunten aan weerszijden van dit wegvak uit (de rotonde aan de westzijde en het kruispunt met verkeerslichten aan de oostzijde). Het verkeer dat na de tunnelmond moet invoegen (bussen en auto's vanaf de P+R) heeft onvoldoende lengte om op een veilige manier de linker rijstrook te bereiken (bij de rotonde de strook voor rechtdoorgaand en linksafslaand verkeer, bij de verkeerslichten de opstelstrook voor linksafslaand verkeer). Daarom is voorgesteld om het verkeer vanuit de tunnelbak even 'tegen te houden' met behulp van een verkeerslicht, zodat bussen en auto's vanaf de P+R veilig kunnen invoegen. In de figuren 3.8 en 3.9 is dat in detail weergegeven voor beide tunnelmonden.



Figuur 3.8: Detail samenvoeging rijstroken voor rotonde (westzijde tunnel)



Figuur 3.9: Detail samenvoeging rijstroken voor kruispunt Hollandweg (oostzijde)

De situatie dat een tunnel wordt aangelegd, maar dat desondanks toch weer verkeerslichten nodig zijn om verschillende verkeersstromen samen te voegen, is niet optimaal. Daarom is naar een mogelijkheid gezocht om dat te voorkomen. Dat kan door de rijbaan op maaiveld na het plein bij het station ook eerst iets te laten zakken, zodat deze al eerder op hetzelfde niveau komt als de rijbaan die uit de tunnel komt. Vervolgens gaan ze beide weer omhoog tot ze op maaiveld zijn. Er is daardoor meer lengte beschikbaar om veilig naar de linker rijstrook te rijden vanaf de parallelbaan. Verkeerslichten zijn dan niet nodig. Op figuur 3.10 is dit principe weergegeven voor de oostzijde van de tunnel. Voor de westzijde geldt hetzelfde principe.



Figuur 3.10: Parallelbaan voegt eerder in op hoofdbaan (op verlaagd niveau)

3.4 Andere opties buiten het plangebied

Bij het kruispunt van de Matamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel met de Hollandweg/Brabantweg zijn al twee fietstunnels aanwezig, onder de Brabantweg en onder de Burgemeester Matsersingel. Door dit systeem uit te breiden met een derde fietstunnel onder de Hollandweg kunnen fietsers ook via dit kruispunt ongelijkvloers vanuit De Laar naar het Lorentz lyceum rijden (en verder naar Schuytgraaf). Dit principe is weergegeven in figuur 3.11 (bewerkte luchtfoto).



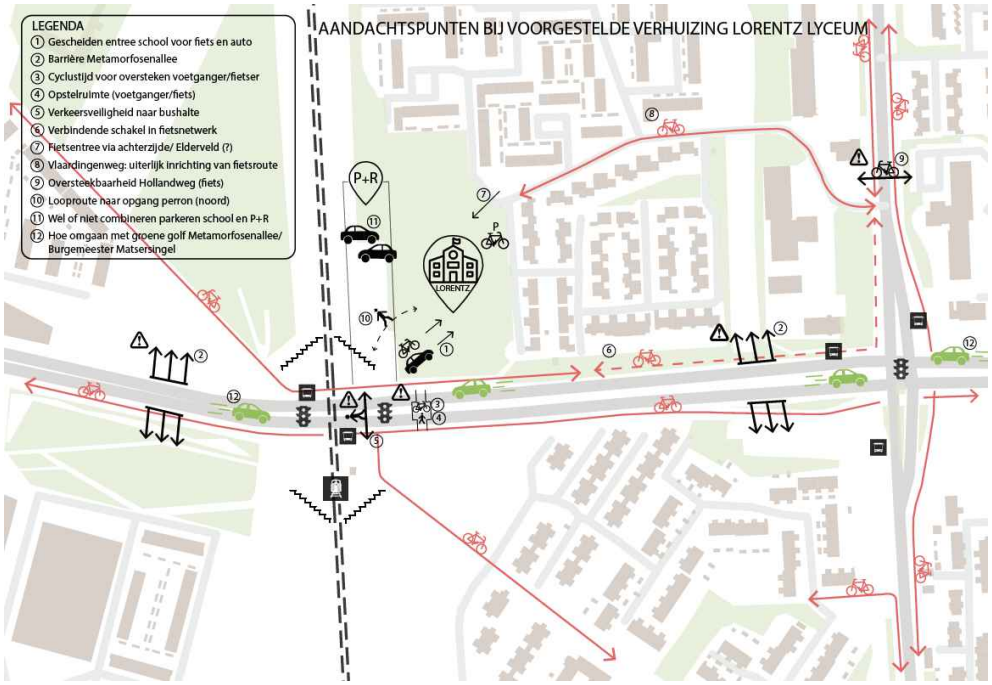
Figuur 3.11: Mogelijkheid extra fietstunnel onder Hollandweg

Dit voorstel kan als terugvaloptie achter de hand gehouden worden. Het grootste knelpunt is waarschijnlijk de ruimtelijke inpassing in de noordwestelijke oksel van het kruispunt. Hier zijn op dit moment bovendien andere plannen voor (zie figuur 3.12): het voornemen is om hier een afzonderlijke busbaan te realiseren voor rechtsafslaande bussen vanaf de Hollandweg en tevens een nieuw fietspad vanaf de Vlaardingenweg naar de school (via de noordzijde van de Metamorfosenallee).



Figuur 3.12: Voorgenomen busbaan en fietspad in noordwestelijke oksel kruispunt Metamorfosenallee - Hollandweg

Indien de nieuwe fietstunnel onder de Hollandweg niet mogelijk blijkt, is een gelijkvloerse oversteek over de Hollandweg ter hoogte van de Vlaardingenweg. De Hollandweg is aanzienlijk minder druk en dus ook eenvoudiger over te steken dan de Metamorfosenallee. In een eerdere studie *'Verkeerskundig advies Lorentz Lyceum'* uit 2018 is deze suggestie ook gedaan, waarbij het voorstel is gedaan om fietsers vervolgens via de Vlaardingenweg naar het Lorentz lyceum te laten rijden. Vanwege maatschappelijke weerstand tegen dit voorstel is daar echter vanaf gezien: er is voor gekozen om fietsers via de hoofdwegenstructuur naar het Lorentz lyceum te laten rijden om eventuele overlast van fietsers in de woonwijk te voorkomen. Verkeerskundig zou dit echter wel een mogelijkheid zijn: de Vlaardingenweg kan goed aansluiten op de locatie van de fietsenstalling bij het Lorentz lyceum.



Figuur 3.13: Verworpen voorstel uit 'Verkeerskundig advies Lorentz Lyceum' (2018): fietsroute naar Lorentz lyceum via Vlaardingenweg.

3.5 Afweging varianten

Een variant waarbij de Metamorfosenallee in een tunnel onder het maaiveld verdwijnt, is ruimtelijk de beste oplossing en biedt ook veel comfort aan overstekende fietsers en voetgangers bij het station. Het is naar verwachting echter een zeer kostbare oplossing.

Er zijn zeer globale kostenramingen uitgevoerd op basis van kengetallen. Daaruit is naar voren gekomen dat de totale projectkosten voor een autotunnel ca. 48 miljoen euro kosten, terwijl deze voor een fietstunnel of -brug in de buurt komen van 6 à 7 miljoen euro (plus ca. 2 miljoen als een extra fietsdoorsteek door de spoordijk wordt gerealiseerd). In deze fase, waarin nog slechts globale schetsen beschikbaar zijn en omgevingskenmerken niet meegenomen worden, zijn kostenramingen op basis van kengetallen meestal aan de voorzichtige (dus hoge) kant, maar dat geldt niet voor de autotunnel. Hierbij speelt namelijk de complicatie dat een tunnel moet worden gerealiseerd onder een bestaande spoorkruising. De spoorweg rust op pijlers (zie figuur 3.14). Bij de realisatie van tunnelbakken aan beide zijden van de pijlers zijn aanvullende maatregelen nodig om verzakkingen te voorkomen. Dit maakt de bouw van een tunnel in de Metamorfosenallee op dit punt complexer.



Figuur 3.14: Spoorviaduct over Metamorfosenallee rust op pijlers

Op basis hiervan is de verwachting dat een tunnel in de Metamorfosenalleen waarschijnlijk niet haalbaar is, tenzij dit tevens noodzakelijk is om de gewenste ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving te kunnen faciliteren. Vooralsnog lijkt het echter realistischer om uit te gaan van een fietstunnel of -brug. Verkeerskundig heeft een fietstunnel daarbij de voorkeur boven een fietsbrug omdat er bij een fietstunnel minder hoogteverschil overbrugd hoeft te worden en een fietstunnel daardoor comfortabeler is dan een fietsbrug.

De uiteindelijke keuze is echter mede afhankelijk van de inpassing in de ruimtelijke plannen die voor dit gebied gemaakt worden. De mate waarin ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen gemeenschappelijk aangepakt en mogelijk deel met elkaar geïntegreerd kunnen worden, is mede bepalend voor het succes en de kosten van een mogelijke ongelijkvloerse fietsverbinding (zie ook hoofdstuk 4).

4. Voorlopige conclusies

De keuze tussen de verschillende mogelijkheden voor een ongelijkvloerse kruising van de Metamorfosenallee kan niet los gezien worden van de verdere ruimtelijke ontwikkeling van het knooppunt Arnhem-Zuid. De fietsverbinding is daar een integraal onderdeel van.

4.1 Integrale afweging van varianten

Hoewel de hoofdvraag is om een goede ongelijkvloerse oplossing voor fietsers en voetgangers te realiseren, kan dit niet los gezien worden van andere wensen en ontwikkelingen die in de omgeving spelen:

- De ongelijkvloerse fietskruising moet ook goed aansluiten op de fietsenstallingen en andere voorzieningen bij het station.
- De ontsluiting van de woningbouwstrook aan de oostzijde van het spoor moet afgestemd worden met de geplande ongelijkvloerse fietskruising. Een hellingbaan voor fietsers kan immers een gedachte auto-ontsluiting onmogelijk maken.
- Aan de noordkant van de Metamorfosenallee moet de ongelijkvloerse fietsverbinding integraal meegenomen worden met het ontwerp van een eventueel nieuw parkeergebouw (P+R, hub).
- De inbedding in een groter plan kan ook invloed hebben op de kosten (door werk met werk te maken en bepaalde bouwopgaven logisch met elkaar te integreren of te combineren). Ook dat kan uiteindelijk van invloed zijn op de te maken keuzes.
- Meer specifiek: de ondertunneling van de Metamorfosenallee biedt de meeste kansen om ruimte op het knooppunt te winnen en dit knooppunt optimaal in te richten. Het is echter ook de duurste variant. Er zal verder uitgewerkt moeten worden in hoeverre de ruimte- en kwaliteitswinst die dit oplevert, de extra kosten kan rechtvaardigen (en deels kan compenseren).

4.2 Vervolgproces

Gezien de benodigde integrale afweging van varianten, stellen we voor om de inzichten uit dit rapport mee te nemen bij het vervolgproces, op het moment dat een stedenbouwkundig bureau is geselecteerd om het knooppunt verder vorm te geven. We stellen voor om op dat moment een ontwerpteam samen te stellen

waaraan de stedenbouwkundige, de landschappelijke en de verkeerskundige discipline deelnemen. Het doel daarvan is:

- te komen tot een ontwerp waarin stedenbouwkundige, landschappelijke en verkeerskundige kwaliteiten elkaar versterken en verschillende functies (zoals P+R, loop- en fietsroutes) optimaal op elkaar aansluiten;
- de ruimte zo efficiënt mogelijk te gebruiken door bijvoorbeeld dubbelgebruik van parkeerplaatsen;
- een aantrekkelijk knooppunt voor fietsers en voetgangers te realiseren, zodat er in de toekomst meer gefietst en gelopen wordt naar dit station;
- een nauwkeuriger inschatting van de kosten (en kostendragers) te maken op basis van een integraal ontwikkelplan.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Datum	8 maart 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	008202.210712.N1.02
Status	Definitief
Pagina	1/10

Restcapaciteit Metamorfosenallee nabij station Arnhem Zuid

1. Inleiding en vraagstelling

Nabij station Arnhem Zuid, aan de oostzijde van de spoorlijn, wordt gewerkt aan plannen om een aantal woningen toe te voegen en de P+R-voorzieningen uit te breiden. Gezien de ligging hiervan, ligt het voor de hand om de nieuwe woningen en de P+R aan te sluiten op de Metamorfosenallee, direct ten oosten van het spoor (waar nu ook een kruispunt is voor de ontsluiting van de P+R aan de noordzijde en de K+R aan de zuidzijde van de Metamorfosenallee.

De Metamorfosenallee is echter nu al een drukke weg en de hoeveelheid verkeer zal hier nog groeien vanwege de afronding van de wijk Schuytgraaf. De Metamorfosenallee is voor autoverkeer de enige reële verbinding tussen Schuytgraaf en de rest van Arnhem. Tegelijkertijd moet er nog ruimte in de regeling overblijven om fietsers en openbaar vervoer met enige prioriteit te kunnen afwikkelen in de nabijheid van station Arnhem Zuid.

Om die reden zijn kruispuntberekeningen uitgevoerd om inzicht te krijgen in het afwikkelingsniveau in de toekomstige situatie (zonder en met aansluiting van de nieuwe woningen en P+R):

- In hoofdstuk 2 zijn eerst de uitgangspunten voor de kruispuntberekeningen benoemd.
- Vervolgens worden in hoofdstuk 3 de resultaten van de berekeningen weergegeven voor de situatie in 2028 zonder aanvullende maatregelen.
- In hoofdstuk 4 wordt gekeken in hoeverre de verkeersdoorstroming kan worden verbeterd door enkele extra maatregelen te nemen.
- De conclusies van de analyses worden samengevat in hoofdstuk 5.

2. Uitgangspunten kruispuntberekeningen

In 2020 zijn door 'Vlek Verkeerslichten' berekeningen gemaakt van de kruispuntafwikkeling in 2028 (zie bijgevoegde figuur). Als basis voor deze berekeningen zijn spitsintensiteiten verzameld vanuit de zogenaamde Kwaliteitscentrale. Deze zijn opgehoogd op basis van de verwachte groei van het verkeer tussen 2018 en 2028 conform het verkeersmodel (RVMK) van de gemeente Arnhem.



Met deze berekeningen hebben we nu een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd door extra ritten toe te voegen op het kruispunt van de Metamorfosenallee en de P+R bij het station. Hierin zijn de volgende uitgangspunten meegenomen:

- Aan de noordzijde is uitgegaan van een toename van ongeveer 90 parkeerplaatsen voor P+R. Dit is vertaald is 50 extra ritten in één spitsuur (ochtendspitsuur 35 in, 15 uit, avondspitsuur andersom).
- Aan de zuidzijde is uitgegaan van 100 extra woningen. Bij een verkeersgeneratie van 6 ritten per woning, levert dit 600 mvt/etm, op 8 % daarvan rijdt in het drukste uur, dus dat is ook ongeveer 50 ritten. Alleen de spitsrichting is ten opzichte van de P+R anders (ochtendspitsuur 35 uit, 15 in, avondspitsuur andersom).
- De verdeling van de ritten over de verschillende richtingen (van/naar links en rechts) is naar rato van de huidige verdeling.
- De verkeersafwikkeling is berekend voor de situatie 2028 en de bestaande vormgeving van het kruispunt.

Omdat in het verkeersmodel uitgegaan is van toename van het aantal arbeidsplaatsen in de stationsomgeving, is mogelijk sprake van een dubbeltelling: er wordt nu uitgegaan van woningen op de plaats waar eerder gedacht is aan ontwikkeling van arbeidsplaatsen. De uitkomsten voor 2028 zijn daarmee 'aan de voorzichtige kant'.

3. Resultaten kruispuntberekeningen: effect woningbouw

Uit de uitgevoerde kruispuntberekeningen blijkt dat de groeiende hoeveelheid verkeer ervoor zorgt dat de cyclustijden[1] tot 2028 nog toenemen (zie tabel 2.1). De extra uitbreiding van woningen en P+R leidt niet tot andere uitkomsten: de berekende cyclustijden blijven gelijk. Maar vooral in de ochtendspits is wel sprake van een hoge cyclustijd (115 seconden). De maximaal geaccepteerde waarde voor de cyclustijd bedraagt 120 seconden, in situaties met veel fietsers is een lagere cyclustijd wenselijk (tot ca. 90 seconden).

	Huidig (begin 2020)[2]	Verkenning 2028	Verkenning 2028 met uitbreiding
Ochtendspits	104	115	115
Avondspits	88	91	91

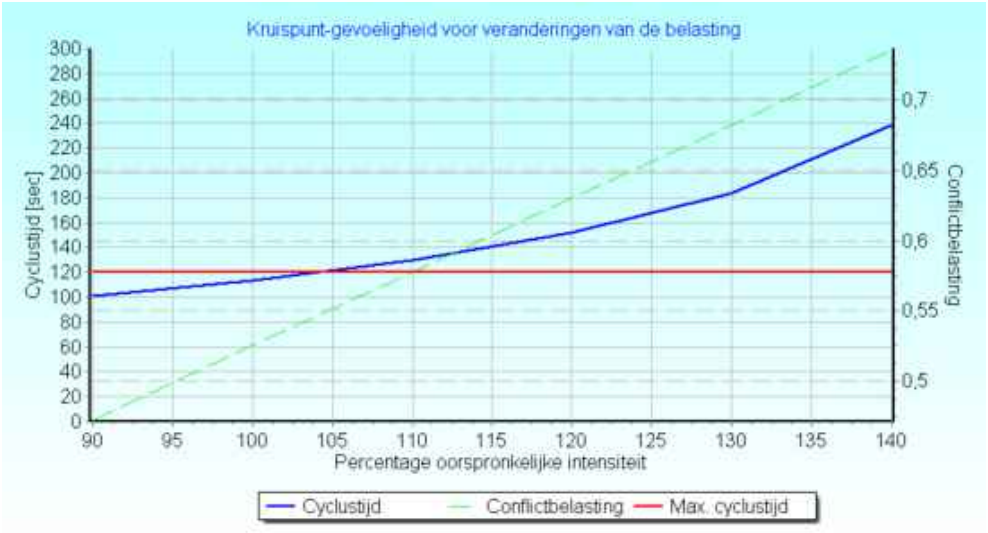
Tabel 3.1: Resultaat cyclustijdberekening

De hoge cyclustijd in de ochtendspits wordt vooral veroorzaakt door de zware doorgaande stromen in combinatie met de lange oversteektijd voor voetgangers en fietsers.

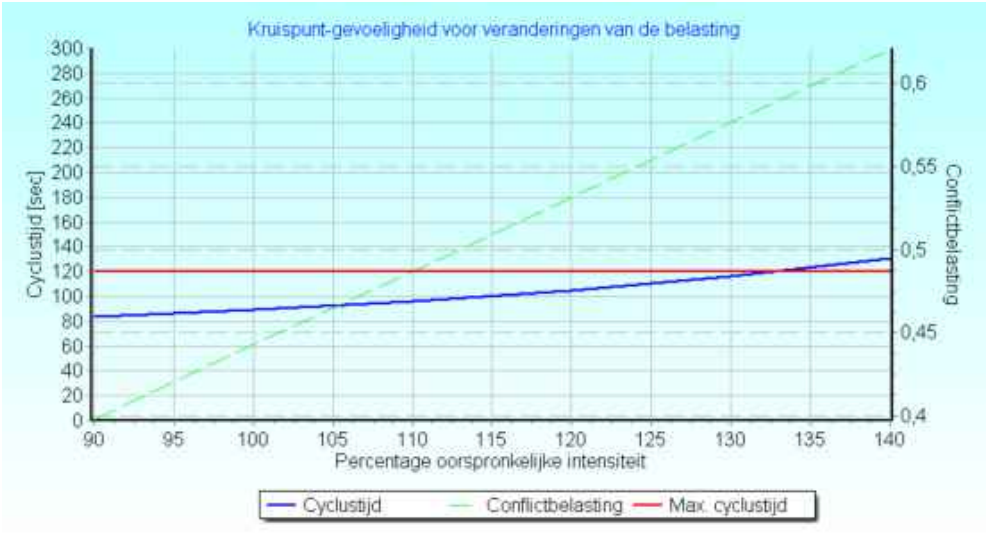
Een hoge cyclustijd betekent dat er na 2028 nauwelijks meer ruimte is om groei van het verkeer te verwerken. In de volgende figuren (3.1 en 3.2) is in beeld gebracht hoeveel extra verkeer het kruispunt nog kan verwerken voordat de maximale cyclustijd van 120 seconden bereikt wordt.

1 De tijd waarbinnen alle richtingen minimaal één keer groen krijgen.

2 2020 vóór corona. Gepresenteerd zijn de cyclustijden volgens de statische doorrekening met het programma Cocon. Zo zijn de verschillende uitkomsten (voor huidig en toekomst) goed met elkaar vergelijkbaar. In de huidige situatie liggen de werkelijke cyclustijden op straat in de spitsen hoger aangezien er op de Burgemeester Matsersingel-Metamorfosenallee een systeem draait dat het totale netwerk optimaliseert (voor het autoverkeer). De cyclustijden liggen in de praktijk tussen de 100-120 seconden, afhankelijk van het moment.



Figuur 3.1: groeimogelijkheden ochtendspits



Figuur 3.2: groeimogelijkheden avondspits

Uitgaande van een maximale cyclustijd van 120 sec is er in de ochtendspits nog beperkte groei van 4% mogelijk. In de avondspits is de ruimte groter en is een algemene groei van 33% mogelijk totdat de maximale cyclustijd wordt bereikt.

Naarmate de cyclustijden toenemen, is er minder ruimte aanwezig om verkeerslichten op elkaar af te stemmen (al of niet gedeeltelijke 'groene golf' of om bepaalde doelgroepen, zoals openbaar vervoer of langzaam verkeer prioriteit te geven (wat nu op de Burgemeester Matsersingel wel gebeurt). Ook uit het rapport van Vlek blijkt dat bij de berekende cyclustijd in de ochtendspits geen ruimte in de regeling aanwezig is voor extra groenfases voor openbaar vervoer of fietsers.

Als tussenconclusie kan gesteld worden dat het verkeer in 2028 nog net verwerkt kan worden, maar dat de wachttijden voor langzaam verkeer (vooral in de ochtendspits) lang zijn en niet eenvoudig verkort kunnen worden. Ook is er geen ruimte voor prioriteit voor openbaar vervoer. De hoge belasting heeft te maken met de combinatie van een zware rechtdoorgaande stroom op de Metamorfosenallee en een lange voetgangersoversteek. Enig extra verkeer van/naar de zijtakken heeft niet of nauwelijks invloed op de verkeersafwikkeling.

4. Optimalisaties

Gezien de uitkomsten van de kruispuntberekeningen is Goudappel in overleg met de gemeente Arnhem op zoek gegaan naar mogelijkheden om de verkeerssituatie nabij station Arnhem Zuid te verbeteren. Enkele opties waren al eerder in het onderzoek van Vlek onderzocht en zijn nu dus niet opnieuw beschouwd:

- Bij het station is aan de westzijde nog een voetgangersoversteek. Het lost vrijwel niets op als de westelijke oversteek verwijderd wordt (cyclustijd daalt met hooguit 3 seconden). De beide kruispunten zijn aan elkaar gekoppeld en het oostelijke kruispunt is maatgevend.
- Uit oogpunt van verkeersafwikkeling is het niet raadzaam om eventueel een busstation aan één zijde van de Metamorfosenallee te maken, omdat bussen dan de grote autostroom moeten kruisen.

4.1 Varianten

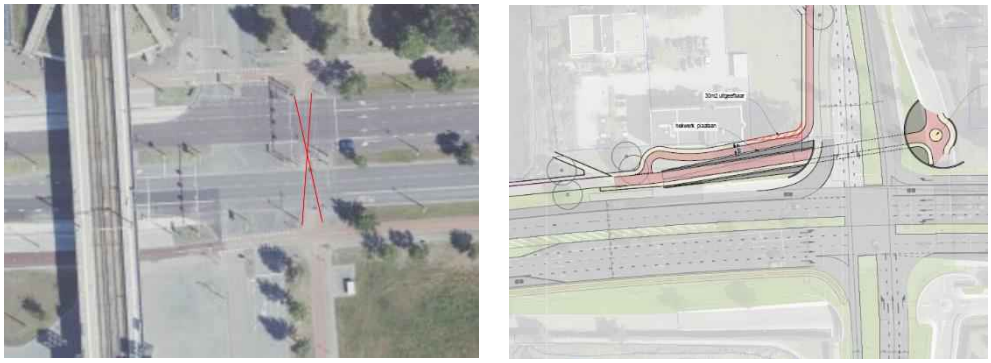
In dit onderzoek zijn van drie mogelijke varianten de effecten beschouwd.

1. De oversteek voor langzaam verkeer aan de oostzijde van het spoor vervalt.
2. Niet alleen de oversteek voor langzaam verkeer aan de oostzijde van het spoor vervalt, maar ook de aansluiting van de K+R op de Metamorfosenallee vervalt: de K+R verschuift naar het noorden en de nieuwe woningen worden via de De Laar-West ontsloten.
3. De bus krijgt de mogelijkheid om vanaf de bushalte langs de zuidelijke rijbaan, direct naar de linker rijstrook te rijden om zo beter te kunnen voorsorteren bij het volgende kruispunt richting Hollandweg. Deze optie is zowel in de basisvariant (0-variant) als in de varianten 1 en 2 mogelijk. We onderscheiden daarom de varianten 3.0, 3.1 en 3.2 (voor de combinaties van respectievelijk variant 0, 1 en 2 met variant 3).

Hierna worden de varianten nader toegelicht.

Ad 1. Oversteek langzaam verkeer vervalt

De huidige oversteek voor langzaam verkeer aan de oostkant van het spoor heeft een belangrijke functie, onder andere voor scholieren vanuit De Laar naar het Lorentz Lyceum. Maar mede om die reden wordt ook gedacht aan mogelijkheden om voor fietsers en voetgangers een nieuwe ongelijkvloerse route te maken naar de school In de plannen voor de nieuwe woningbouwlocatie bij het station wordt gedacht aan een nieuwe fietstunnel onder de Hollandweg bij het kruispunt met de Metamorfosenallee die aansluit op de al bestaande fietstunnels bij dit kruispunt. Als hier een snelle, aantrekkelijker fietsroute gemaakt wordt, kan de gelijkvloerse oversteek ten oosten van het station mogelijk vervallen. Voorwaarde is dan dat de fietsroutes van en naar de nieuwbouw goed worden aangesloten op de fietsoversteek ten westen van het spoor.



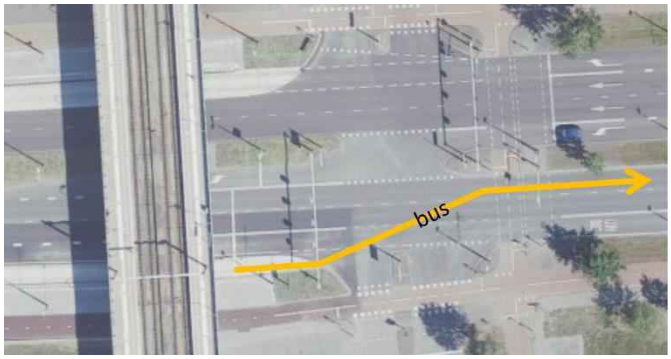
Figuur 4.1: Oversteek langzaam verkeer kan eventueel vervallen bij aanleg tunnel onder Hollandweg

Ad 2. Oversteek langzaam verkeer én zuidelijke aantakking op Metamorfosenallee vervallen
Als het opheffen van een oversteek voor langzaam verkeer onvoldoende helpt, kan ook overwogen worden om de nieuwe woningen voor autoverkeer te ontsluiten via de Brabantweg en de Tilburgweg in plaats van via de Metamorfosenallee. Het kruispunt met de Metamorfosenallee kan dan een T-kruising worden.



Figuur 4.2: Mogelijke ontsluiting nieuwbouw via Tilburgweg

Ad 3. Bus van (zuidelijke) bushalte direct naar linker rijstrook
De laatste optie is niet bedoeld om de doorstroming op het kruispunt bij het station te verbeteren, maar is een sterke wens om de doorstroming bij het kruispunt met de Hollandweg te verbeteren. (Trolley)bussen rijden nu via een busbaan aan de rechterzijde van de weg naar dit kruispunt, maar sommige bussen moeten daar linksaf slaan richting de Hollandweg en kruisen daar dus de rechtdoorgaande stroom verkeer. Het zou handiger zijn als de bus eerder links kan voorsorteren. Hiervoor zou dan een mogelijkheid geboden moeten worden bij de verkeerslichten bij het kruispunt ten oosten van het station.



Figuur 4.3: Gewenste mogelijkheid voor bussen naar Hollandweg

4.2 Resultaten kruispuntberekeningen varianten

Uit de kruispuntanalyses blijkt dat het opheffen van de gelijkvloerse fietsoversteek aan de oostzijde van het station (variant 1) leidt tot een grote verbetering van de doorstroming op het kruispunt. De cyclustijd op de oostelijke tak vermindert fors. Bij het ontbreken van de oostelijke oversteek verschuift de maatgevende conflictgroep naar het westelijke deelkruispunt. Omdat het westelijke deelkruispunt nu maatgevend is geworden, is er geen verschil in resultaten tussen variant 1 en variant 2.

In de varianten 3.0 t/m 3.2 is er in de verkeersregeling een conflict tussen de bussen die over het kruispunt rijden en het rechtdoorgaande autoverkeer van west naar oost. Hiervoor moet tijd vrijgemaakt worden in de regeling, waardoor de doorstroming verslechtert. In combinatie met de basisvariant komt de cyclustijd in 2028 daardoor in de ochtendspits boven de 120 seconden (dus boven de norm). In combinatie met de varianten 1 en 2 is het wél mogelijk om de gewenste mogelijkheid voor de bus in de regeling op te nemen. In variant 3.1 wordt de cyclustijd er wel wat hoger door, maar ten opzichte van de referentie is er nog steeds een duidelijke afname.

	Basisvariant 2028	Variant 1	Variant 2	Variant 3.0	Variant 3.1	Variant 3.2
Ochtendspits	115	75	75	130	85	75
Avondspits	91	63	63	101	69	63

Tabel 4.1: cyclustijden in de verschillende varianten (in seconden)

Groeimogelijkheden
De lagere cyclustijden zorgen ook voor veel meer restcapaciteit in de varianten 1 en 2 (al dan niet in combinatie met variant 3). Het volgende overzicht (figuur 4.2) brengt de restcapaciteit in ochtend- en avondspits in de verschillende varianten in beeld. Bij

	Basisvariant 2028	Variant 1	Variant 2	Variant 3.0	Variant 3.1	Variant 3.2
Ochtendspits	4%	35%	35%	n.v.t.	27%	35%
Avondspits	33%	57%	57%	21%	57%	57%

Tabel 4.1: restcapaciteit in de verschillende varianten (in groeipercentage autoverkeer)

De kortere cyclustijden die ontstaan als de oostelijke oversteek voor langzaam verkeer vervalt, betekenen dat overstekende voetgangers en fietsers aan de westzijde van het spoor duidelijk minder lang voor een rood verkeerslicht hoeven te wachten. Dit verbetert niet alleen de kwaliteit, maar ook de veiligheid van de oversteek.

Gevoeligheidsanalyse variant 3.1
Voor variant 3.1 is nog een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor de situatie dat er meer kantoren gerealiseerd worden. Standaard is uitgegaan van het functieprogramma met 100 appartementen en 1.500 m^2 bvo (kleinschalige) kantoren. Op basis van nieuwe inzichten en beleidswensen is echter besloten om de mogelijkheid open te houden 5.000 m^2 bvo extra kantoorruimte te realiseren (als bandbreedte in de scenario's). Daarmee wordt de locatie aantrekkelijk voor grotere gebruikers en kan de verbinding worden gemaakt met Gelderse Poort. Om die reden is variant 3.1[3] nogmaals doorgerekend met extra ritten van en naar de zuidelijke tak van het kruispunt.

Omdat voor kantoren in dit gebied een parkeernorm geldt van 1 parkeerplaats per 100 m^2 bvo is uitgegaan van maximaal 50 extra ritten in een spitsuur. In tegenstelling tot de ritten van woningen zijn de meeste ritten in de ochtendspits ingaand en in de avondspits uitgaand.

De resultaten van de gevoeligheidsanalyse zijn positief. De berekende cyclustijden veranderen niet door het extra verkeer van en naar de kantoren. Alle extra voertuigen kunnen in de eerder berekende groentijden worden verwerkt. De restcapaciteit van het kruispunt neemt wel iets af, maar het gaat daarbij slechts om een afname van enkele procenten.

5. Samenvattende conclusies

1. De verkeersdruk op de Metamorfosenallee is hoog en wordt in de toekomst nog hoger door autonome groei van het verkeer en door de afronding van Schuytgraaf. Dit heeft tot gevolg dat er nauwelijks meer restcapaciteit overblijft en dat er – vooral in de ochtendspits – geen ruimte meer is om openbaar vervoer of fietsers prioriteit te geven bij de verkeerslichten.

2. De toevoeging van extra woningen en een grotere P+R bij Arnhem Zuid leidt er niet of nauwelijks toe dat de verkeersafwikkeling verder verslechtert. Toch is een verbetering van de situatie gewenst om deze nieuwe ontwikkelingen goed te kunnen ontsluiten en om de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee te verbeteren.

[3] Van alle varianten die voldoende restcapaciteit hebben, heeft variant 3.1 de laatste restcapaciteit. Daarom is voor deze variant de gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Het lijkt bovendien de variant die het beste aan de uitgangspunten en doelstelling van de gemeente voldoet.

3. De verkeersafwikkeling nabij het station verbetert sterk door de oversteek voor langzaam verkeer aan de oostzijde van het station op te heffen en hiervoor een beter alternatief te bieden, bijvoorbeeld een fiets- en voetgangerstunnel. Een toevoeging van een extra tunnel onder de Hollandweg kan een alternatief zijn voor de verbinding tussen De Laar en het Lorentz College. Fietsers en voetgangers naar het station kunnen oversteken aan de westkant van het spoor. Doordat de verkeersregeling eenvoudiger wordt, hoeven voetgangers en fietsers daar veel minder lang te wachten op groen dan in de huidige situatie.

Indien het woningbouwplan gecombineerd wordt met nieuwe (ongelijkvloerse) fietsverbindingen, is het mogelijk om tegelijkertijd een bestaand knelpunt in de verkeersafwikkeling op te lossen. De woningen kunnen dan goed ontsloten worden op de Metamorfosenallee. Bovendien ontstaat er meer ruimte in de regeling voor prioriteit voor langzaam verkeer op de oversteek ten westen van het spoor en ook voor openbaar vervoer.

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Datum	12 oktober 2021
Auteur	Arno de Koning, Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	008202.20211012.N1.01
Pagina	1/5

KRUISPUNTANALYSE ROTONDE SCHUYTGRAAF

1. Aanleiding

Voor de Metamorfosenallee en de Burgemeester Matsersingel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden om de verkeerslichtenregelingen te optimaliseren. Tevens wordt gezocht naar oplossingen om ten oosten van station Arnhem Zuid nog een aantal nieuwe woningen en een grotere P+R-voorziening aan te sluiten op de Metamorfosenallee, zonder dat dit ten koste gaat van de doorstroming. Daarbij is echter ook van belang in hoeverre niet al vóór dit punt een knelpunt ontstaat, namelijk op de rotonde ten westen van het station in Schuytgraaf. Om antwoord te geven op die vraag is een kruispuntanalyse uitgevoerd voor deze rotonde.

2. Uitgangspunten

De analyses zijn uitgevoerd voor de huidige situatie (2020, voor corona) en de verwachte situatie in 2030, op basis van het gemeentelijke verkeersmodel (waarin onder andere alle ruimtelijke ontwikkelingen in Schuytgraaf zijn opgenomen). De analyses zijn uitgevoerd met de Meerstrooksrotondeverkenner van de provincie Zuid-Holland, zowel voor de ochtendspits (OS) als de avondspits (AS). De volgende intensiteiten voor de jaren 2020 en 2030 zijn als uitgangspunt gehanteerd.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

		2020		2030	
	Ri	OS	AS	OS	AS
Oost	1	193	392	228	539
	2	501	392	430	494
	3	224	510	244	600
Zuid	4	456	344	537	398
	5	6	19	11	30
	6	0	0	0	0
West	7	0	0	0	0
	8	425	498	519	452
	9	18	40	24	76
Noord	10	50	24	79	42
	11	8	17	14	27
	12	330	275	438	356



Tabel 1: intensiteiten 1-uurs pae per richting

Toelichting: de richtingnummers beginnen bij de oostelijke tak en lopen vervolgens met de klok mee: 1 is rechtsaf, 2 rechtsdoor, 3 linksaf, den verder naar de zuidelijke tak, 4 rechtsaf, 5 rechtdoor, 6 linksaf en zo verder.

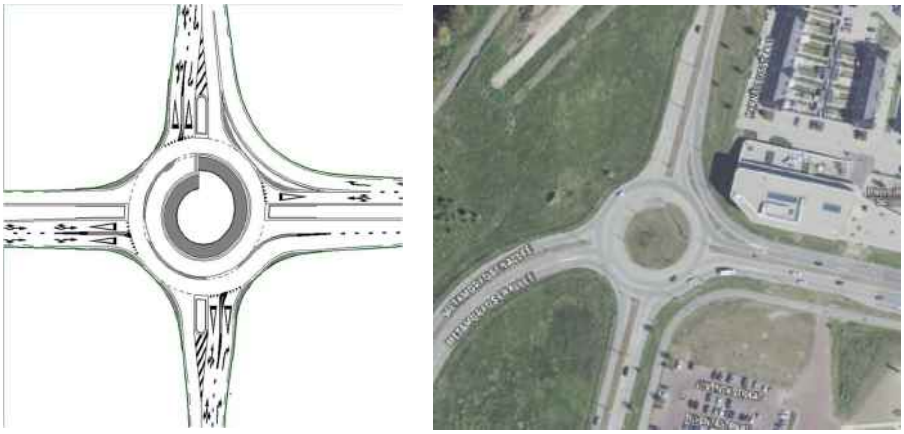
Voor de beoordeling van de rotondes wordt gekeken naar de verzadigingsgraad. Daarvoor wordt de volgende classificatie toegepast. Er is – conform de huidige vormgeving – geen rekening gehouden met overstekend fietsverkeer.

beoordeling afwikkeling	verzadigingsgraad	toelichting
goed	< 0,7	geen problemen met verkeersafwikkeling
redelijk/matig	0,7 - 0,8	kans op problemen met verkeersafwikkeling, op piekmomenten wachtrijvorming mogelijk
slecht	> 0,8	de vormgeving biedt onvoldoende capaciteit om het verkeersaanbod in de spitsperiode goed te verwerken

Tabel 2: Grenswaarden verzadigingsgraden rotondes

3. KRUISPUNTANALYSE ROTONDE SCHUYTGRAAF

De huidige rotonde Schuytgraaf is vormgegeven als een knierotonde, in onderstaande figuur is de rotondevorm en bijbehorende rijstrookindeling weergegeven.



Figuur 1: huidige rijstrookindeling rotonde Schuytgraaf

Uit de kruispuntanalyse met de Meestrooksrotondeverkenner zijn de volgende resultaten gekomen voor de huidige vormgeving (knierotonde):

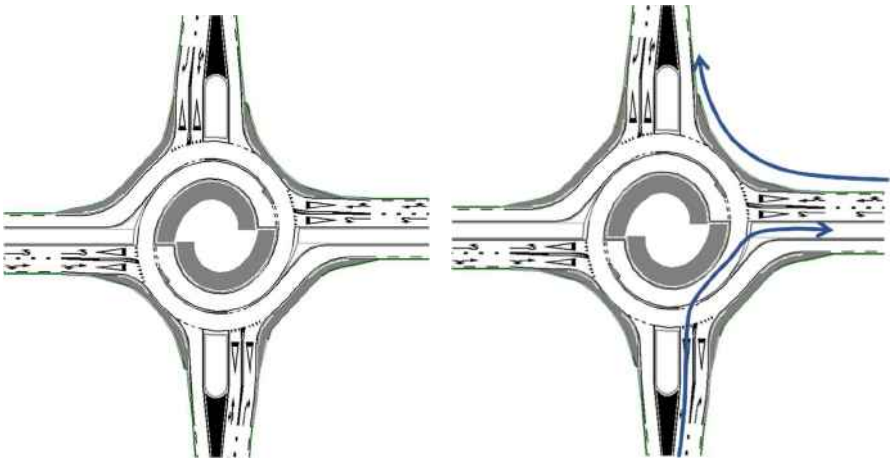
	2020 OS	2020 AS	2030 OS	2030 AS
Huidige vormgeving	0,51	0,64	0,49	0,81

Tabel 3: resultaten verzadiging kruispuntanalyse huidige vormgeving

De rotonde Schuytgraaf kan de huidige intensiteiten 2020 op een goede manier verwerken. De maximale verzadiging in de maatgevende avondspits is 0,64, hiermee kan de afwikkeling als goed worden geclassificeerd. In 2030 neemt de verzadiging in de maatgevende avondspits dermate toe dat de maximale grens van 0,8 (net) wordt overschreden. De huidige rotondevorm heeft een te hoge gemiddelde verzadiging en kan het verkeer in 2030

tijdens het drukste uur in de avondspits daardoor niet meer goed verwerken.

Als naar de detailresultaten wordt gekeken valt te concluderen dat een partiële turborotonde (oost-west gericht, zie figuur 2) een oplossing kan zijn om meer verwerkingscapaciteit te creëren. Deze vormgeving heeft in de basis een verzadigingsgraad van 0,71. De huidige rotonde is relatief eenvoudig om te bouwen naar een partiële turborotonde: het benodigde aantal rijstroken op de rotonde is grotendeels al aanwezig, de stroken zullen alleen moeten worden ingedeeld. Onderstaande figuur toont de rijstrookindeling van een partiële turborotonde (links):



Figuur 2: rijstrookindeling partiële turborotonde

Een partiële turborotonde zorgt in de avondspits voor een verbeterde afwikkeling maar blijft met 0.71 relatief hoog. De huidige rotonde Schuytgraaf kenmerkt zich door een bypass van oost naar noord. Om extra capaciteit te genereren is het mogelijk om de huidige bypass van oost naar noord te handhaven. De gemiddelde verzadiging kan hiermee verder verlaagd worden van 0,71 naar 0,61 in de avondspits. De ochtendspits

wordt hiermee maatgevend met een verzadiging van 0,74. Om de verzadiging verder te laten zakken is het aan te bevelen de huidige rijstrookindeling van zuid naar oost aan te houden. Dit betekent dat de oosttak van de partiële turborotonde een dubbele afrijdende rijstrook krijgt, de verzadiging daalt hiermee in beide spitsen tot waarden die als 'goed' worden geclassificeerd.

	2020 OS	2020 AS	2030 OS	2030 AS
Huidige vormgeving	0,51	0,64	0,49	0,81
Partiële turborotonde	0,51	0,56	0,74	0,71
Partiële turborotonde + bypass oost-noord	0,51	0,56	0,74	0,61
Partiële turborotonde + bypass oost-noord + dubbele rijstrook zuid-oost	0,35	0,39	0,46	0,58

Tabel 4: resultaten verzadiging kruispuntanalyse alternatieve vormgeving

4. Conclusie

Met de huidige vormgeving heeft de huidige vormgeving van de rotonde in Schuytgraaf in de toekomst (2030) te weinig capaciteit om het verkeer in de avondspits goed te verwerken. Er zijn echter relatief eenvoudige aanpassingen aan de rotonde mogelijk om de doorstroming te verbeteren, zodat ook de verwachte hoeveelheid in 2030 goed verwerkt kan worden.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Datum	7 september 2021
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	008202.20210902.N1.02
Status	Concept
Pagina	1/3

Kansen voor duurzame mobiliteit Arnhem-Zuid

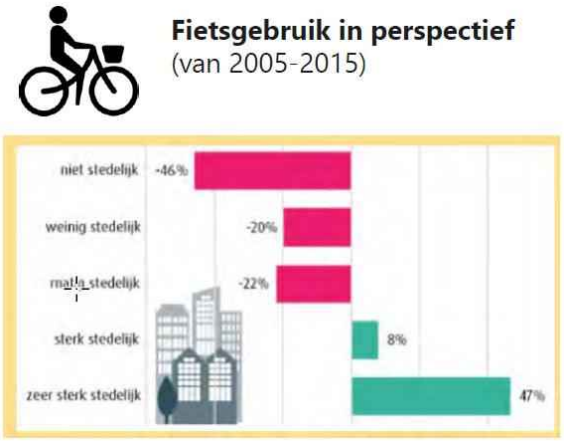
De gemeente Arnhem stelt een integrale gebiedsvisie op voor het stationsgebied van Arnhem-Zuid en de zuidelijk daarvan gelegen ontwikkellocatie (ten oosten van de spoorlijn naar Nijmegen). Het stationsgebied wordt getransformeerd tot regionale 'hub' en er worden nieuwe woningen en werkruimten toegevoegd in een parkachtige setting.

Op verzoek van de provincie Gelderland wordt in deze notitie aangegeven welke potentie deze locatie heeft om het gebruik van duurzame mobiliteit te stimuleren.

1. Bouwen binnen stedelijk gebied

De "Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Stresstest mobiliteit en bereikbaarheid" (gepubliceerd in mei 2021) geeft als eerste notie dat het voor de mobiliteit veel uitmaakt waar je bouwt:

- Hoe stedelijker de locatie, hoe groter de kansen zijn voor duurzame mobiliteit. De voorgenomen bouwlocatie ligt in sterk stedelijk gebied.
- Verdichting binnen stedelijk gebied biedt meer kansen dan woningbouwuitbreiding buiten de bestaande komgrenzen: hogere dichtheden versterken het draagvlak voor hoogwaardig openbaar vervoer en voorzieningen zoals deelauto's.



- De locatie behoort tot de top 20% in bereikbaarheid voor OV en fiets (bron: Verstedelijkingsstrategie pagina 12 en 13). Zie ook volgende hoofdstukken.

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

2. Optimale bereikbaarheid per openbaar vervoer

De voorgenomen bouwlocatie ligt pal naast een belangrijk treinstation Arnhem-Zuid. Op de Metamorfosenallee rijden nu 8 bussen per uur per richting met een halte bij dit station. Het voornemen is om dit in de toekomst uit te breiden tot 22 bussen per uur per richting. Het huidige stationsgebied wordt opgewaardeerd tot een HOV-knooppunt waarbij de HUB-functie van het station wordt versterkt en mogelijk ondersteunende commerciële functies worden toegevoegd. Dit zorgt niet alleen voor een verdere verbetering van de OV-bereikbaarheid voor nieuwe (en bestaande) inwoners rond het station, maar dient grotere doelen:

1. het versterken van de regionale hub-functie van het station (overstappen op andere vormen van vervoer);
2. het verbeteren van de bereikbaarheid van kantorenpark Gelderse Poort en winkelcentrum Kronenburg met het openbaar vervoer;
3. het invulling geven aan de woningbouwbehoefte en - indien nodig - werkruimte in Arnhem-zuid;
4. het leveren van een bijdrage aan de economische ontwikkeling van Arnhem-zuid.

3. Versterking van de regionale fietsstructuur

De verschillende ruimtelijke ontwikkelingen bij station Arnhem-Zuid:

1. liggen al goed in het gemeentelijke fietsnetwerk;
2. sluiten goed aan op plannen voor nieuwe regionale fietsroutes;
3. en bieden zelf kansen om de fietsstructuur te verbeteren (waar niet alleen de nieuwe bouwlocatie profijt van heeft).

Ad 1: de stationslocatie is als belangrijk bestemmingspunt tevens een knoop in het fietsnetwerk, zowel ten oosten als ten westen van het spoor komen hier verschillende fietsroutes samen, waaronder enkele directe, diagonale routes.

Ad 2: Aan de westzijde van het spoor worden plannen gemaakt voor nieuwe regionale fietsroutes: de Westflankroute vanuit Nijmegen door Schuytgraaf richting een nieuwe fietsverbinding over de Nederrijn naar het centrum van Arnhem.

Ad 3: In de gebiedsvisie wordt ook de fietsoversteek over de Metamorfosenallee aangepakt. Uitgangspunt is dat er een ongelijkvloerse fietsoversteek komt waarmee een snelle en veilige verbinding wordt geboden tussen enerzijds de Arnhemse wijk De Laar en anderzijds het Lorentz lyceum en de Westflankroute (zie ad 2).

4. Kansen voor deelmobiliteit

De ligging van de woningbouwuitbreiding dicht tegen het station van Arnhem-Zuid biedt veel potenties voor autodelen en toekomstige inzet van MaaS:

- De woningdichtheid nabij het station neemt toe. Zeker in combinatie met de lopende ontwikkelingen in Schuytgraaf (waar de komende jaren nog 1.600 woningen worden gebouwd) wordt het draagvlak voor MaaS in de omgeving van het station groter.
- Er zijn bij het station veel mogelijkheden om verschillende voorzieningen te combineren die elkaar versterken: de P+R-voorziening zal uitgebreid en verbeterd worden, en het voornemen is om het fietsparkeren bij het station fors uit te breiden (van ca. 600 naar ca. 2.000 plaatsen).
- Er liggen veel stedelijke voorzieningen op fietsafstand van station Arnhem-Zuid.

Door te sturen op deelmobiliteit kunnen ook bewoners aangetrokken worden die hier bewust voor kiezen. De potentie kan nog worden versterkt door te sturen op beperkt autobezit, parkeren op afstand en dubbelgebruik van parkeervoorzieningen (in plaats van voor elke woning een eigen parkeerplaats).

5. Ontwerpuitgangspunten

Bij de uitwerking van de nieuwe woonbuurt gebruiken we de fiets en het HOV als ‘drager van het gebied’. In de openbare ruimte zetten we de voetganger centraal met een duidelijke voetgangersrelatie naar het station en de omliggende woonbuurten. Fietsparkeren kan voor de voordeur, autoparkeren vindt geconcentreerd plaats op enige afstand van de woningen. Het principe van ‘omgekeerd’ ontwerpen en de auto op afstand parkeren biedt een hoger gebruik voor de fiets. Zeker door de opkomst van de e-bike liggen alle stedelijke voorzieningen op fietsafstand.

Bijlage 14

Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid

Een onderzoek naar de passende parkeerbehoefte voor de ontwikkeling naast station Arnhem-Zuid

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem
Titel rapport	Parkeeronderzoek Arnhem-Zuid
Kenmerk	013824.20220104.R1.02
Datum publicatie	26 april 2023
Status	Definitief

© Copyright Goudappel BV 26 april 2023

Inhoudsopgave

1. Inleiding 1

1.1 Aanleiding 1

1.2 Functieprogramma 2

1.3 Leeswijzer 2

2. Parkeren conform gemeentelijk beleid 3

2.1 Aanpak en uitgangspunten 3

2.2 Resultaat 4

3. Passende parkeernorm 5

3.1 Analyse naar autobezit 5

3.2 Bezoekersparkeren 7

3.3 Passende parkeerbehoefte 7

4. Wisselwerking met P+R 8

4.1 Analyse 8

4.2 Effect op de parkeerbehoefte 9

5. Deelmobiliteit 10

6. Conclusie 12

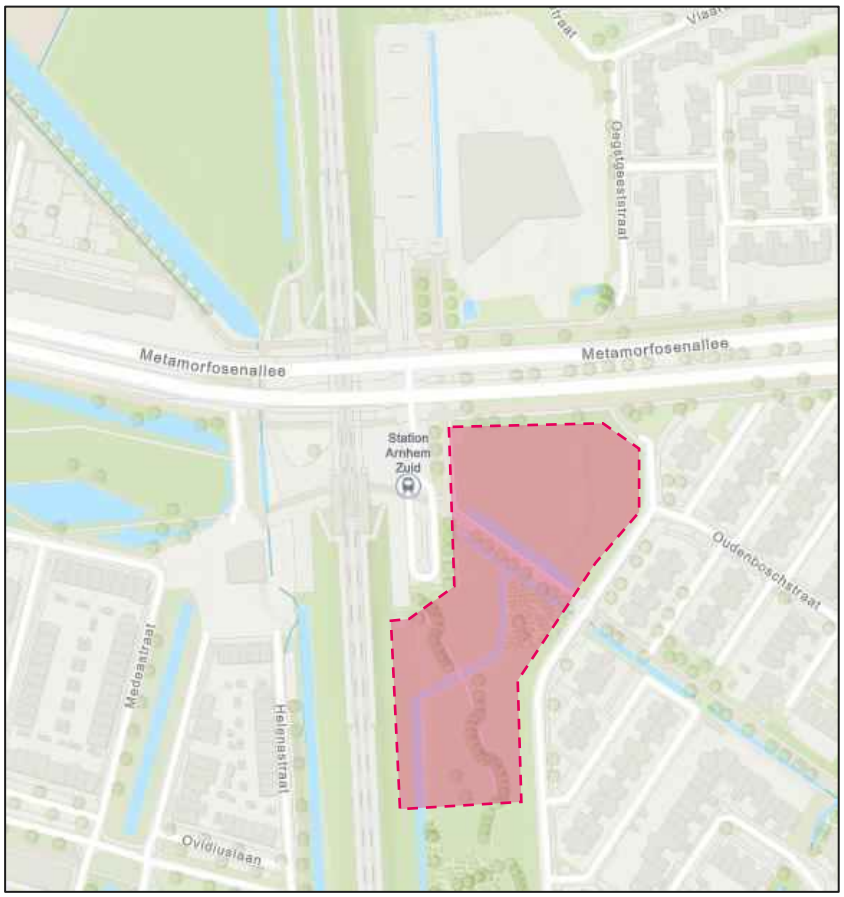
Bijlage 1 Effect deelmobiliteit 15

Bijlage 2: Scenario’s inclusief deelmobiliteit en gebruik P+R 18

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De gemeente Arnhem is voornemens om een strook onbebouwd gebied naast het spoor bij station Arnhem-Zuid te ontwikkelen (zie figuur 1.1). In het plangebied komt ruimte voor woningen en kantoren. In het plan zijn 150 appartementen opgenomen in verschillende categorieën en is ruimte voor 1.500 m² aan kantoorruimte. Voor de ontwikkeling is vooralsnog uitgegaan van de vigerende parkeernormen, maar de gemeente heeft Goudappel B.V. gevraagd om te onderzoeken of een afwijking van de vigerende parkeernormen mogelijk is. Argumenten die hieraan ten grondslag liggen zijn de specifieke ligging nabij het station en de eventuele inzet van een deelmobiliteitsconcept. Ook is in het kader van de omgevingsvisie Arnhem 2040 bepaald dat op dergelijke locaties een minimaal noodzakelijke parkeernorm gewenst is[1]. De aanwezigheid van een OV-knooppunt zorgt namelijk voor een alternatief voor de auto. Zodoende is voor deze ontwikkeling een passende parkeerbehoefte bepaald. In voorliggende rapportage zijn de aanpak, uitgangspunten en resultaten van het onderzoek toegelicht.



Figuur 1.1: Beoogde ontwikkellocatie nabij station Arnhem Zuid

[1] Motie 'Ontwikkeling mogelijk maken' is aangenomen op 24 november 2021 bij de bespreking van het Voorontwerp-omgevingsvisie: Arnhem 2040.

1.2 Functieprogramma

Het functieprogramma staat nog niet vast, maar geeft wel een goed beeld van de omvang van het plan. Er is een integraal programma van eisen[2] opgesteld voor het stationsgebied, waarvan de uitgangspunten in dit stadium voldoende richting geven. Zo gaat het in totaal om circa 150 appartementen, deels sociale huur en deels koop. Voor het kantoor is de omvang gemaximaliseerd tot 1.500 m² bvo. Tabel 1.1 geeft het gehanteerde functieprogramma in dit onderzoek weer.

functie	omvang	aantal
appartement, sociale huur	60-70 m² bvo	75 woningen
appartement, koop, betaalbaar	60-70 m² bvo	30 woningen
appartement, koop, vrije sector	90-100 m² bvo	45 woningen
kantoor (zonder baliefunctie)	1.500 m² bvo	-

Tabel 1.1: Gehanteerde functieprogramma

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 van het onderzoek is de parkeerbehoefte conform het gemeentelijk beleid berekend. Hoofdstuk 3 beschrijft een analyse naar autobezit waarin is onderzocht of de parkeernorm aangepast kan worden voor deze ontwikkeling. In de hoofdstukken 4 en 5 zijn afwijkingsmogelijkheden op basis van uitwisseling met de P+R en/of de inzet van deelmobiliteit onderzocht. De conclusies en het advies staan beschreven in hoofdstuk 6.

[2] Integraal Programma van Eisen Station Arnhem-Zuid, 4e concept, 24 augustus 2021.

2. Parkeren conform gemeentelijk beleid

2.1 Aanpak en uitgangspunten

Het aantal benodigde parkeerplaatsen, ofwel de parkeerbehoefte, kan worden berekend met de parkeernormen van de gemeente Arnhem. De parkeernormen zijn vastgelegd in de 'Beleidsregels voor toepassing van artikel 2.5.30 van de Bouwverordening gemeente Arnhem 2003'. De parkeerbehoefte is berekend door de omvang van een functie te vermenigvuldigen met de gemeentelijke parkeernorm. Voor woonfuncties wordt in het parkeerbeleid geen onderscheid gemaakt naar locatie in Arnhem. Aangenomen wordt dat de parkeernormen voor woningen inclusief een bezoekersdeel van 0,3 parkeerplaatsen per woning zijn. Voor kantoren wordt wel onderscheid gemaakt naar locatie, waarbij de parkeernorm is toegepast behorend bij het stationsgebied Arnhem-Zuid. De gehanteerde parkeernormen zijn weergegeven in tabel 2.1.

functie	functie in beleid	parkeernorm
appartement, sociale huur	appartement met gebruikersoppervlakte tot 75 m²	0,7 pp per woning
appartement, koop, betaalbaar	appartement met gebruikersoppervlakte tot 75 m²	0,7 pp per woning
appartement, koop, vrije sector	appartement met gebruikersoppervlakte 75-120 m²	1,0 pp per woning
bezoekers woningen		0,3 pp per woning
kantoor (zonder baliefunctie)	kantoor	1 pp per 125 m² bvo

Tabel 2.1: Gehanteerde parkeernormen

In het plan is sprake van verschillende functies, waarvan de parkeerbehoefte op andere momenten in de week piekt. Zo heeft een kantoor met name op werkdagen overdag een hoge parkeerbehoefte, terwijl woningen vooral in de avonden en nachten hun piek kennen. Door aanwezigheidspercentages toe te passen wordt rekening gehouden met dit effect waardoor dubbelgebruik van parkeerplaatsen mogelijk wordt. Zo kan één parkeerplaats door meerdere doelgroepen worden gebruikt. In het parkeerbeleid van de gemeente Arnhem wordt voor aanwezigheidspercentages verwezen naar CROW. Zodoende zijn de aanwezigheidspercentages uit de meest recente CROW-publicatie[3] gehanteerd. Deze aanwezigheidspercentages zijn weergegeven in tabel 2.2.

functie	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners woningen	50%	50%	90%	80%	100%	60%	80%	70%
bezoekers woningen	10%	20%	80%	70%	0%	60%	100%	70%
kantoor/bedrijven	100%	100%	5%	5%	0%	0%	0%	0%

Tabel 2.2: Gehanteerde aanwezigheidspercentages conform CROW

In de volgende paragraaf is de ongewogen parkeerbehoefte en de parkeerbehoefte inclusief dubbelgebruik inzichtelijk gemaakt.

[3] CROW-publicatie 381: 'Toekomstbestendig parkeren.

2.2 Resultaat

In tabel 2.3 is de parkeerbehoefte voor deze ontwikkeling weergegeven. Hierbij is de parkeerbehoefte van woningen opgesplitst in een bewonersdeel en een bezoekersdeel.

functie	onge-wogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners, appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
bezoekers woningen	45,0	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**176**	**76**	**80**	**143**	**127**	**119**	**98**	**140**	**114**

Tabel 2.3: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte in totaal 176 parkeerplaatsen bedraagt. Wanneer uitgegaan wordt van dubbelgebruik bedraagt de parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagavond) maximaal 143 parkeerplaatsen.

3. Passende parkeernorm

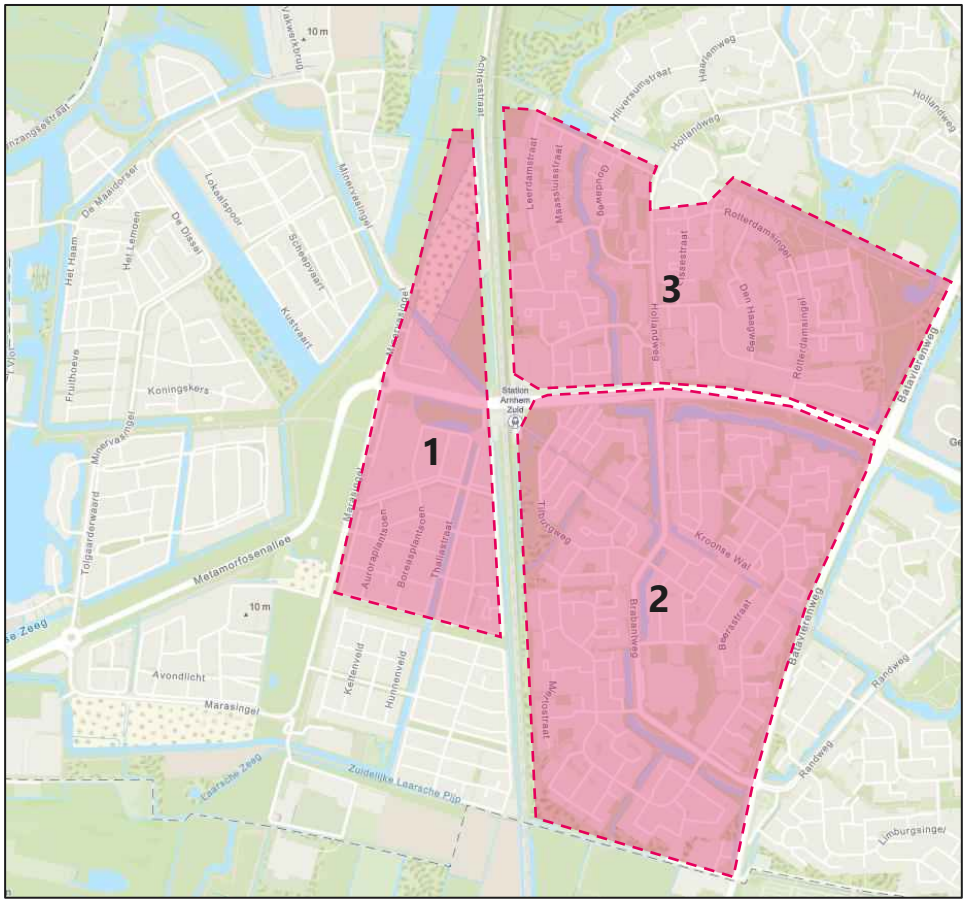
3.1 Analyse naar autobezit

De gemeente Arnhem heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken welke parkeernorm passend zou zijn voor de toekomstige woningen. Mede door de aanwezigheid van het station is de locatie namelijk goed bereikbaar met het openbaar vervoer.

Goudappel heeft de beschikking tot recente niet-openbare microdata van CBS over het gemiddelde autobezit per bewoonde woning op gemeente-, wijk- en buurtniveau. Het gemiddelde autobezit voor de betreffende woningtypes van deze ontwikkeling is geanalyseerd om te bekijken in hoeverre de vigerende parkeernormen aansluiten bij het daadwerkelijke autobezit. Het autobezit is geanalyseerd in de volgende buurten:

1. Schuytgraaf-Centrum
2. De Laar-West
3. Elderveld-Zuid.

Deze buurten zijn weergegeven op de kaart in figuur 3.1.



Figuur 3.1: Dichtstbijzijnde buurten vanaf station Arnhem-Zuid

De CBS-microdata houdt echter geen rekening met de volgende zaken:

- grijze kentekens (bedrijfswagens en/of buitenlandse kentekens die niet bij het CBS zijn geregistreerd)
- trend in autobezit

De twee genoemde elementen worden hieronder nader toegelicht.

Grijze en buitenlandse kentekens

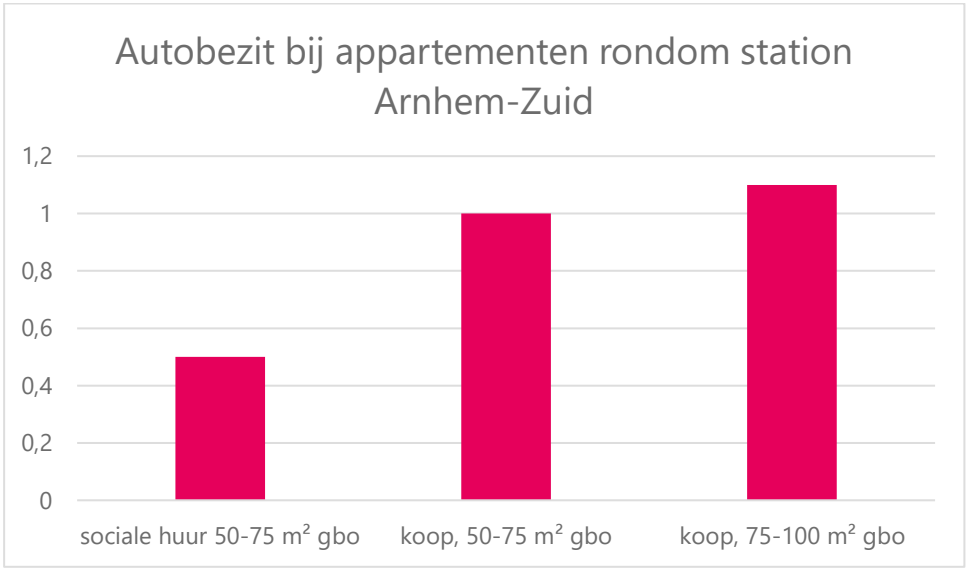
Er zijn auto's die niet staan geregistreerd bij het CBS. Dit zijn voornamelijk auto's met een buitenlands kenteken en bedrijfswagens. Voor laatstgenoemde geldt dat deze kentekens meestal beginnen met een B of V. Uit grootschalig veldonderzoek van Goudappel in woonwijken blijkt dat circa 8% van de geparkeerde auto's bedrijfsauto is of een buitenlands kenteken heeft. Deze 8% is daarom opgeteld bij het autobezit van bewoners zoals blijkt uit de data. Hiervoor is 8% van het gemiddelde autobezit in het onderzoeksgebied (=1,06 auto's per huishouden) genomen.

Trend in autobezit

In de microdata is geen rekening gehouden met bepaalde trends in autobezit. De microdata zegt iets over het huidige autobezit maar zegt niks over het toekomstige autobezit. Uit een analyse blijkt dat het autobezit in de hele gemeente Arnhem met circa 1,25% is gestegen tussen 2008 en 2020. Er wordt voor dit onderzoek uitgegaan dat deze trend zich doorzet waardoor het autobezit met 1,25% wordt opgehoogd om rekening te houden met toekomstige trends in autobezit.

Resultaat autobezit

In figuur 3.2 is de verdeling in het gemiddelde autobezit te zien naar eigendomssituatie en oppervlakte bij appartementen in de omliggende drie buurten. Deze gegevens laten het autobezit per bewoonde woning zien en zijn daarom exclusief een bezoekersdeel. Een verhoging van het autobezit als gevolg van grijze kentekens en trend in autobezit is wel inbegrepen.



Figuur 3.2: Autobezit bij appartementen rondom station Arnhem-Zuid inclusief grijze kentekens en trend in autobezit

3.2 Bezoekersparkeren

Al geruime tijd is binnen de verkeerskundige vakwereld de ervaring dat het ooit 'arbitrair' vastgelegde parkeerkencijfer voor bezoekersparkeren bij woningen (vaak 0,3 parkeerplaatsen per woning) te hoog is. Daar waar voor het bewonersparkeren in woonwijken onderscheid wordt gemaakt voor locatie-specifieke kenmerken bij het bepalen van het aantal parkeerplekken (zoals ligging ten opzichte van het centrum en/of openbaar vervoer), is dit voor bezoekersparkeren bij de functie wonen nog niet het geval.

Door digitalisering is steeds meer data beschikbaar gekomen over het parkeergedrag van bezoekers aan woningen[4]. Hieruit blijkt dat de bezoekersnorm van 0,3 parkeerplaatsen per woning vaak te hoog is. Dit blijkt onder andere uit onderzoeken in 16 steden in Nederland[5].

Er wordt geconcludeerd dat een waarde van 0,1 parkeerplaats per woning in stedelijk gebied vaak al voldoende is. Op grond van de uitgevoerde onderzoeken wordt voor een gebied in de rest bebouwde kom (niet-gereguleerd gebied) een parkeernorm van 0,15 parkeerplaats voor bezoekers van woningen geadviseerd. Om toch een bepaalde marge aan te houden is, ervoor gekozen om een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning te hanteren.

3.3 Passende parkeerbehoefte

In tabel 3.2 is de passende parkeerbehoefte weergegeven op basis van het daadwerkelijke autobezit inclusief bewerking. Hierbij zijn voor bewoners de volgende normen gehanteerd:

- sociale huurappartementen: 0,5 parkeerplaatsen per woning
- koopappartementen, betaalbaar: 1,0 parkeerplaatsen per woning
- koopappartementen, vrije sector: 1,1 parkeerplaatsen per woning
- bezoekers woningen: 0,2 parkeerplaatsen per woning.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
bezoekers woningen	30	3,0	6,0	24,0	21,0	0,0	18,0	30,0	21,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**159**	**74**	**77**	**130**	**115**	**117**	**88**	**124**	**103**

Tabel 3.2: Parkeerbehoefte op basis van aangepaste normen

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 159 parkeerplaatsen bedraagt. Dit zijn 17 parkeerplaatsen minder dan conform de vigerende parkeernormen nodig is. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn maximaal 130 parkeerplaatsen benodigd (tegen 143 parkeerplaatsen conform de Arnhemse parkeernormen).

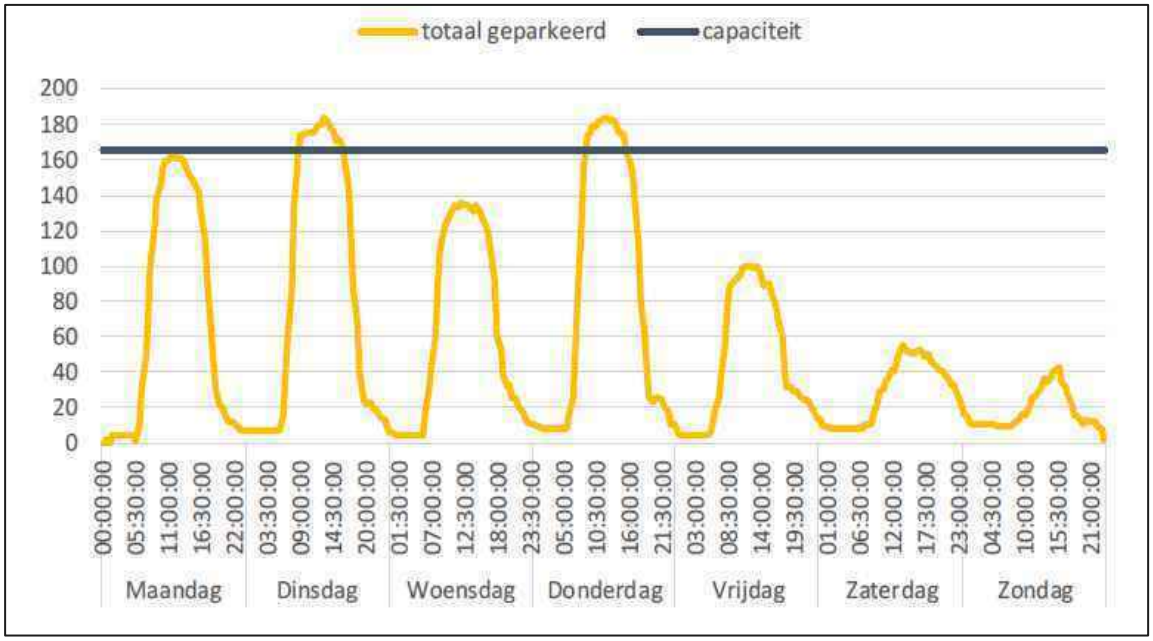
[4] Parkeerkencijfers voor bezoek aan bewoners: de grote onbekende, bijdrage aan CVS-congres (november 2021)

[5] A new perspective on residential parking policy, TU Delft (augustus 2021)

4. Wisselwerking met P+R

4.1 Analyse

Goudappel is gevraagd om te onderzoeken in hoeverre een wisselwerking met het P+R terrein van station Arnhem-Zuid mogelijk is. Begin 2021 is door Goudappel onderzoek gedaan naar het huidige gebruik van de P+R en de potentie ervan[6]. Uit het onderzoek is gebleken dat de P+R in de huidige situatie overdag vol staat en in de avonden en het weekend grotendeels leeg staat. Daarmee is duidelijk dat de P+R ook daadwerkelijk als P+R gebruikt wordt. Het verloop van de parkeerbezetting op de P+R is weergegeven in figuur 4.1.



Figuur 4.1: Verloop van de parkeerbezetting op de P+R bij station Arnhem-Zuid

De P+R is niet geschikt om de parkeerbehoefte op te vangen van functies die overdag maatgevend zijn, zoals bij kantoren. Ook wordt geadviseerd om de parkeerbehoefte van bewoners niet op de P+R op te lossen. Dit komt doordat aan het begin van een werkdag en aan het eind van een werkdag de vertrekkende/aankomende bewoners overlappen met de aankomende/vertrekkende reiziger van de P+R. Tijdens deze piekmomenten kan het zijn dat de P+R vol is en dat bewoners en reizigers elders in de omgeving een plek gaan zoeken. Dat leidt tot een toename van de parkeerdruk in de openbare ruimte en dit is daarom niet wenselijk. Bovendien is de loopafstand van de woningen naar de P+R relatief ver waardoor deze voor bewoners minder aantrekkelijk zijn.

[6] Gebiedsvisie Station Arnhem-Zuid, kenmerk: 009214.20210428.N1.01_P+R analyse Arnhem Zuid_Definitief.

De bezoekers van woningen kennen voornamelijk 's-avonds en in het weekend een hoge parkeerbehoefte. Op deze momenten is de bezetting van de P+R laag waardoor deze doelgroep goed op het P+R terrein kan worden opgelost. Overdag zijn op het maatgevende moment 6 extra parkeerplaatsen benodigd (op basis van 0,2 parkeerplaatsen per woning) op het P+R terrein om de parkeerbehoefte van bezoekers op te vangen. In het eerdere onderzoek van Goudappel is dit ook meegenomen onder de noemer latente vraag bij een eventuele uitbreiding van de P+R in de toekomst.

4.2 Effect op de parkeerbehoefte

Wanneer de bezoekers op het P+R terrein worden opgelost kan de parkeerbehoefte voor de ontwikkeling op eigen terrein worden verminderd. Dit effect is verwerkt in de volgende scenario's:

- Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid (tabel 4.1)
- Parkeerbehoefte met aangepaste normen voor alle woningtypen (tabel 4.2)

functie	onge-wogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners, appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**131**	**71**	**71**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**

Tabel 4.1: Parkeerbehoefte exclusief bezoekers conform gemeentelijk beleid

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte ongewogen 131 parkeerplaatsen bedraagt. Inclusief de toepassing van dubbelgebruik bedraagt de maximale parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagnacht) 119 parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden voor bewoners en medewerkers van het kantoor.

functie	ongew ogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**129**	**71**	**71**	**106**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**

Tabel 4.2: Parkeerbehoefte exclusief bezoekers op basis van daadwerkelijk autobezit bij alle woningtypen

Uit de tabel blijkt dat de parkeerbehoefte ongewogen 129 parkeerplaatsen bedraagt. Inclusief de toepassing van dubbelgebruik bedraagt de maximale parkeerbehoefte op het maatgevende moment (werkdagnacht) 117 parkeerplaatsen die op eigen terrein gerealiseerd moeten worden voor bewoners en medewerkers van het kantoor.

5. Deelmobiliteit

Om in een deel van de automobiliteitsbehoefte van bewoners te voorzien is het mogelijk om deelauto's bij de woningen te stallen. Autodelen is het principe dat meerdere mensen gebruik maken van dezelfde auto. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

Uit onderzoek blijkt dat grote veranderingen in persoonlijke levenssfeer, zoals een verhuizing, vaak aanleiding zijn om ingesleten mobiliteitskeuzes te heroverwegen. Het verhuizen naar de nieuwe woningen is dan ook bij uitstek een moment ter heroverweging. Het is dus van belang direct aan het begin van het proces, na intreding van de eerste bewoners, het mobiliteitsconcept gereed en bruikbaar te hebben. Voor de invulling van de component deelauto's (mobiliteit) is het dan ook aan te raden een ervaren exploitant in te schakelen en deze zo snel mogelijk aan te laten haken. In bijlage 1 is een uitgebreide onderbouwing uiteengezet over de effecten van deelmobiliteit.

Op basis van ervaringscijfers van Goudappel is in overleg met de gemeente Arnhem het voorstel om de volgende uitgangspunten te hanteren bij de inzet van deelmobiliteit en de bijbehorende reductie op de parkeerbehoefte:

- maximaal 10% reductie van de parkeerbehoefte van bewoners
- één deelauto vervangt 4 reguliere parkeerplaatsen
- voor iedere deelauto wordt een parkeerplaats gereserveerd.

In tabel 3.4 is de parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid weergegeven inclusief de inzet van deelmobiliteit.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
totaal bewonersdeel	**119**	**59**	**59**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**
reductie	-11,9	-5,9	-5,9	-10,7	-9,5	-11,9	-7,1	-9,5	-8,3
te stallen deelauto's	3,0	3	3	3	3	3	3	3	3
bezoekers woningen	45,0	4,5	9,0	36,0	31,5	0,0	27,0	45,0	31,5
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**167**	**73**	**77**	**136**	**120**	**110**	**94**	**133**	**109**

Tabel 3.4: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 167 parkeerplaatsen bedraagt waarvan er 3 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor deelauto's. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn in totaal maximaal 136 parkeerplaatsen benodigd waarvan 3 gereserveerd door deelauto's.

In tabel 3.5 is het effect van deelmobiliteit verwerkt in een scenario met een parkeerbehoefte op basis van het daadwerkelijke autobezit.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
totaal bewonersdeel	**117**	**59**	**59**	**105**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**
reductie	-11,7	-6,0	-6,0	-10,8	-9,6	-11,7	-7,2	-9,6	-8,4
te stallen deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
bezoekers woningen	30	3,0	6,0	24,0	21,0	0,0	18,0	30,0	21,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**150**	**71**	**74**	**122**	**109**	**108**	**84**	**117**	**98**

Tabel 3.5: Parkeerbehoefte op basis van daadwerkelijk autobezit inclusief deelmobiliteit

Uit de tabel blijkt dat de ongewogen parkeerbehoefte 150 parkeerplaatsen bedraagt waarvan er 3 parkeerplaatsen zijn gereserveerd voor deelauto's. Op het maatgevende moment (werkdagavond) zijn in totaal maximaal 122 parkeerplaatsen benodigd waarvan 3 gereserveerd voor deelauto's. De scenario's inclusief deelmobiliteit én het oplossen van bezoekers in de P+R is weergegeven in bijlage 2.

6. Conclusie

De gemeente Arnhem heeft Goudappel gevraagd om te onderzoeken of er gemotiveerd kan worden afgeweken van de parkeernormen voor een ontwikkeling bij station Arnhem-Zuid. Uit dit onderzoek worden een aantal conclusies getrokken.

Op basis van CBS-microdata is het daadwerkelijke autobezit in de buurten rondom het station inzichtelijk gemaakt. Hieruit blijkt dat bij sociale huurwoningen het autobezit lager is dan de parkeernorm, maar voor particuliere huur- en koopwoningen het autobezit hoger ligt dan de parkeernorm.

Het bezoekersdeel van de parkeernorm ligt conform gemeentelijk beleid op 0,3 parkeerplaatsen per woning. Uit literatuuronderzoek blijkt dat dit aan de hoge kant is, en dat kan worden volstaan met een bezoekersnorm van 0,2 parkeerplaatsen per woning.

Uit eerder onderzoek van Goudappel is gebleken dat het P+R terrein voornamelijk op werkdagen overdag druk bezet is. Het oplossen van de parkeerbehoefte van de kantoren en bewoners op het P+R terrein wordt daarom afgeraden. Voor de bezoekers van woningen wordt dit wel als kansrijk gezien. Daarvoor dienen overdag wel 6 extra parkeerplaatsen op het P+R terrein beschikbaar te zijn (gebaseerd op 0,2 parkeerplaats per woning voor bezoekers).

De parkeerbehoefte voor de berekende scenario's zijn weergegeven in tabel 6.1.

scenario	ongewogen parkeerbehoefte	parkeerbehoefte op maatgevende moment (inclusief dubbelgebruik)
conform gemeentelijk beleid	176	143
conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit	167	136
conform gemeentelijk beleid en bezoekers in P+R	131	107
conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R	122	110
aangepaste normen	159	130
aangepaste normen inclusief deelmobiliteit	150	122
aangepaste normen en bezoekers in P+R	129	117
aangepaste normen inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R	120	108

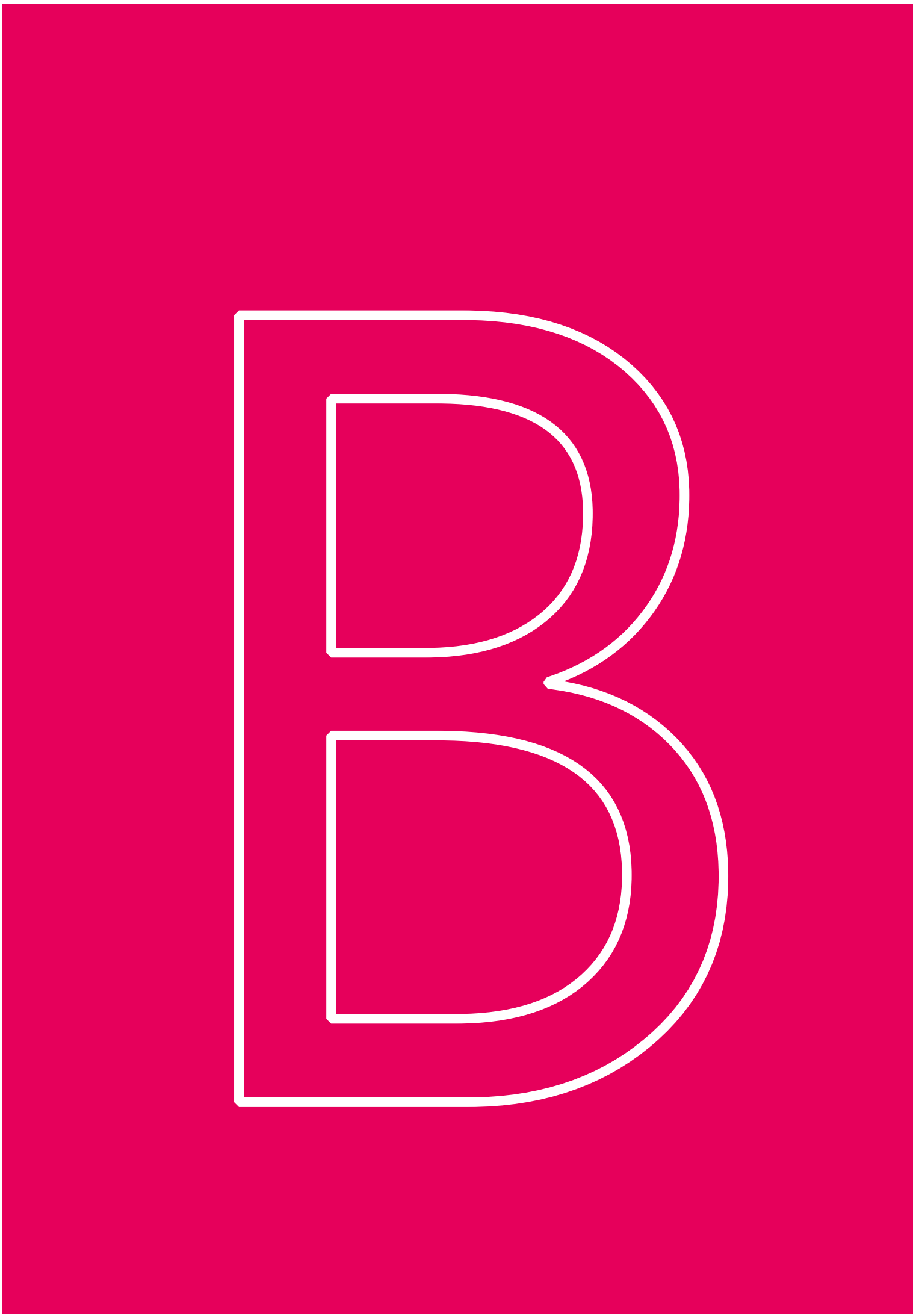
Tabel 6.1: Parkeerbehoefte in diverse scenario's

Aanbeveling

Er zijn verschillende scenario's geschetst voor de parkeersituatie van deze ontwikkeling. Door toepassing van dubbelgebruik, de inzet van deelmobiliteit en het stallen van bezoekers in de P+R kan de parkeerbehoefte op eigen terrein geminimaliseerd worden. Daarvoor gelden wel enkele voorwaarden:

1. Voor dubbelgebruik geldt de voorwaarde dat de parkeerplaatsen voor verschillende functies te gebruiken zijn en dus niet één-op-één meeverkocht of -verhuurd kunnen worden bij woningen of kantoren.
2. Voor gebruik van de P+R door bezoekers is het van belang dat het (door de inrichting van het gebied en de ligging van de entrees) aantrekkelijker is om gebruik te maken van de P+R dan van parkeerplaatsen in omliggende woongebieden.
3. Deelauto's krijgen een vaste parkeerplaats toegewezen.
4. Voor bezoekers van de woningen dienen op werkdagen overdag 6 extra parkeerplaatsen beschikbaar te zijn.

Als aan deze voorwaarden wordt voldaan, kan het laatste scenario uit tabel 6.1 gehanteerd worden (met parkeernormen gebaseerd op daadwerkelijk autobezit). Dan kan worden volstaan met een parkeeraanbod van maximaal 108 parkeerplaatsen op eigen terrein.


B

Bijlage 1 Effect deelmobiliteit

Deelauto's - auto's die niet in individueel bezit van de bewoners zijn, maar die met de buren worden gedeeld - hebben een verlagend effect op de parkeervraag. Het faciliteren van een of meer deelauto's kan ervoor zorgen dat nieuwe bewoners geen auto's zullen aanschaffen. Het voordeel van autodelen is dat bewoners wel gebruik kunnen maken van een auto, maar deze niet hoeven te bezitten.

In deze bijlage volgt een algemene beschrijving van het effect van deelauto's.

Onderzoek naar deelautogebruik

De publicatie 'Deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland: Ontwikkelingen, effecten en potentie' uit oktober 2021 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) geeft een uitgebreid overzicht met het aanbod, het gebruik, de effecten en de potentie van deelauto- en deelfietsmobiliteit in Nederland.

In deze publicatie concludeert het KiM: *Het autobezit van autodelers die incidenteel een deelauto gebruiken (5 keer per jaar of minder) via een B2C-platform [ruim de helft van het totaal B2C-autodelers], is afgenomen met gemiddeld 27% ten opzichte van de situatie voordat ze een deelauto gingen gebruiken. Bij frequentere B2C-autodelers neemt het autobezit sterker af. Het KiM schat een afname van 61% bij mensen die een deelauto 5-30 keer per jaar gebruiken tot een afname van 70% bij mensen die een deelauto meer dan 30 keer per jaar gebruiken.*

Deze conclusie is gebaseerd op een aantal elementen. In hoofdstuk 5 van de publicatie beschrijft het KiM dat de laagfrequente deelautogebruikers gemiddeld iets minder dan 1 auto per 2 huishoudens bezaten. Nadat zij een deelauto gingen gebruiken nam het autobezit met 0,11 auto's (27%) af.

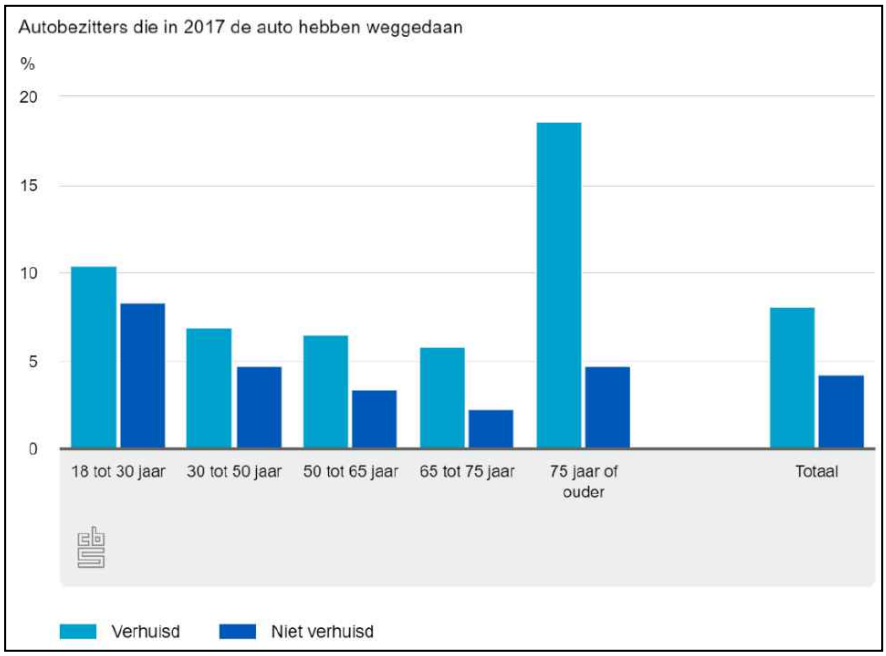
Het KiM vervolgt: *Bij gebruikers die vaker dan 5 keer per jaar een deelauto gebruiken neemt het autobezit sterker af, met ongeveer een kwart tot een derde auto per huishouden.* Deze huishoudens bezaten ongeveer evenveel auto's als de laagfrequente autodelers voor ze begonnen met autodelen en leidde tot een daling van het autobezit van deze gebruikersgroepen van respectievelijk 61% (middelfrequent) en 70% (hoogfrequent). Het effect op het autobezit is dus groter bij hoogfrequente dan bij middelfrequente B2C-autodelers. Daarnaast beschrijft het KiM dat het effect samenhangt met de kwaliteit van het aanbod aan deelauto's en de ruimtelijke context (parkeerbeleid en beschikbaarheid van openbaar vervoer en fietsfaciliteiten).

Het KiM beschrijft verder dat de relatief grote interesse in autodelen onder alleenstaanden (12% van hen ziet het als perfecte oplossing voor hen, 88% niet) een kans kan zijn voor het opschalen van autodelen. Vooral jongeren tot 30 jaar hebben relatief veel interesse in autodelen, terwijl de interesse daalt naarmate de leeftijd toeneemt. Ook mensen die in een appartement wonen of geen auto bezitten staan relatief positief tegen over autodelen. De kans van opschaling van deelautomobiliteit wordt versterkt door investering in het openbaar vervoer en de mobiliteit voor de fiets en voetganger.

Nieuwe mobiliteitskeuzen bij veranderingen in de persoonlijke levenssfeer

Het KiM stelde al eerder: 'grote veranderingen in de persoonlijke levenssfeer, zoals samenwonen, een scheiding, een nieuwe baan, of het krijgen van een kind, zijn vaak aanleiding om ingesleten mobiliteitskeuzes te heroverwegen' (Mijn auto, jouw auto, onze auto - Deelautogebruik in Nederland , 2015). Juist het verhuizen naar een nieuwe woning betekent dat de bewoners een nieuwe mobiliteitskeuze moeten maken. Dit wordt

ondersteund door statistieken van het CBS, waaruit blijkt dat mensen de auto vaker wegdoen wanneer zij verhuizen (zie ook figuur B1.01).



Figuur B1.01: Autobezitters die in 2017 de auto hebben weggedaan (bron: CBS)

Het beschikbaar stellen van deelauto's kan juist de stimulans zijn om de eigen auto weg te doen. CROW/KpVV stelt in haar factsheet autodelen dat een deelauto 8 tot 13 auto's vervangt. Daarbij gaat het om 4 tot 6 auto's die daadwerkelijk verkocht worden plus 5 tot 7 auto's die niet worden aangeschaft. Daarnaast leidt de aanwezigheid van regulering in de omgeving tot een grotere stimulans voor het gebruik van de deelauto. Het is ook belangrijk dat er voldoende deelauto´s beschikbaar zijn. Het KiM gaat hier niet op in.

Effect van deelauto's is overal te zien

Het toenemende gebruik van deelauto's in Nederland is vooral te zien in de grote steden, maar ook in minder stedelijke gebieden neemt het aantal deelauto's toe[2]. Het grootste gedeelte van de deelauto's is te danken aan carsharing platforms, waar particulieren hun auto te huur aanbieden. In grote steden zijn er logischerwijs meer auto's beschikbaar en is de kans op een goed functionerend deelautosysteem groter dan in minder stedelijke gebieden. Het succes van deelauto's hangt ook samen met de parkeerdruk in wijken, die over het algemeen hoger is in stedelijke gebieden. Het CROW noemt een aantal effecten van het toenemende deelautogebruik:

- Deelauto's zijn nieuwer en schoner dan het gemiddelde wagenpark in Nederland. Ook zijn deelauto's vaker elektrisch. Dit heeft tot gevolg dat de uitstoot per gereden kilometer met een deelauto lager zal zijn dan het Nederlands gemiddelde.
- Naast de milieuvoordelen heeft het toenemende deelautogebruik ook tot gevolg dat er ruimte vrijkomt waar anders auto's geparkeerd stonden. Volgens MoMo Car-Sharing vervangt elke deelauto tussen de 4 en 8 personenauto's. Projectontwikkelaars bieden steeds vaker een deelauto aan om het aantal parkeerplaatsen te kunnen verminderen.
- Door de hoge aanschafkosten van een auto is er geen prikkel om bij elke rit een afweging tussen verschillende modaliteiten te maken. Bij autodelen hangen de kosten bijna volledig af van het gebruik en niet

van het bezit. Dit heeft tot gevolg dat het gebruik van de fiets (14%) en het openbaar vervoer (trein: 36%, bus: 28%) toeneemt bij het gebruik van een deelauto.

- Uit onderzoek blijkt dat elke klassieke deelauto (een eigen vloot deelauto's met vaste parkeerplaats die 24 uur per dag beschikbaar is zonder tussenkomst van een persoon) 15 tot 18 gebruikers heeft.
- Het gebruik van een deelauto is goedkoper voor mensen die weinig rijden (<10.000 km per jaar). Nederlanders rijden gemiddeld 9.000 km per jaar, waardoor er dus een grote groep is waarvoor autodelen een kostenbesparing oplevert.
- Autodelen kan bijdragen aan een vermindering van vervoersarmoede. Niet alle plaatsen zijn even goed met het openbaar vervoer te bereiken, waardoor het gebruik van een auto noodzakelijk kan zijn om de arbeidsmarkt te bereiken. Een deelauto biedt een alternatief voor het kopen van een auto, wat niet voor iedereen een mogelijkheid is.
- Openbaar vervoer en autodelen kunnen elkaar ook complementeren, de eerste en laatste (kilo)meters van een reis met het openbaar vervoer zorgen vaak voor een grote stijging van de reistijd. Een deelauto kan de reistijd met het openbaar vervoer flink verminderen, vooral als de toegang tot een deelauto eenvoudig is (denk bijvoorbeeld aan MaaS).

Deelauto's tot nu toe nog vooral in planvorming

De inzet van deelauto's bij ontwikkelingen gebeurt tot nu toe nog vooral in planvorming en niet alleen in de grote gemeenten, maar ook in plaatsen als Haarlem, Delft, Nieuwegein, Houten en Zeist worden als gevolg van de inzet van deelauto's minder parkeerplaatsen gerealiseerd. De laatste jaren zijn op verschillende locaties ook daadwerkelijk deelauto's geplaatst en in gebruik genomen. Het ontbreekt het nog aan goede openbare evaluatiedata en effecten op de langere termijn. Door verschillende aanbieders wordt van andere aantallen uitgegaan. Wat wij in onze adviespraktijk tegenkomen, zijn:

- een deelauto vervangt 8 tot 13 auto's (CROW)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 personenauto's (MOMO-Carsharing)
- een deelauto vervangt 10 personenauto's (gemeente Eindhoven)
- een deelauto vervangt 13 personenauto's (aanbieder Hely)
- een deelauto vervangt 4 tot 8 privéauto's (aanbieder Mobeazy)
- een deelauto vervangt 5 personenauto's (aanbieder WeDriveSolar)
- een deelauto vervangt 7 personenauto's (evaluatie door Samen Slim Reizen Zeist).

Aan de hand van vorenstaande aannames blijkt dat het gehanteerde uitgangspunt dat 1 deelauto 4 privéauto's vervangt aan de onderkant van de bandbreedte ligt. Dit betekent dat binnen deze studie conservatief is gerekend, zodat er voldoende ruimte is om wisselingen op te vangen of extra deelauto's te plaatsen.

Bijlage 2: Scenario's inclusief deelmobiliteit en gebruik P+R

In tabel B2.01 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling weergegeven conform gemeentelijk parkeerbeleid. Tevens zijn hierin de effecten van deelmobiliteit en het oplossen van bezoekers in de P+R verwerkt.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	52,5	26,3	26,3	47,3	42,0	52,5	31,5	42,0	36,8
bewoners appartementen koop, betaalbaar	21,0	10,5	10,5	18,9	16,8	21,0	12,6	16,8	14,7
bewoners appartementen, koop, vrije sector	45,0	22,5	22,5	40,5	36,0	45,0	27,0	36,0	31,5
totaal bewonersdeel	**119**	**59**	**59**	**107**	**95**	**119**	**71**	**95**	**83**
reductie	-11,9	-5,9	-5,9	-10,7	-9,5	-11,9	-7,1	-9,5	-8,3
te stallen deelauto's	3,0	3	3	3	3	3	3	3	3
kantoor	12,0	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**122**	**68**	**68**	**100**	**89**	**110**	**67**	**88**	**78**

Tabel B2.01: Parkeerbehoefte conform gemeentelijk beleid inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R

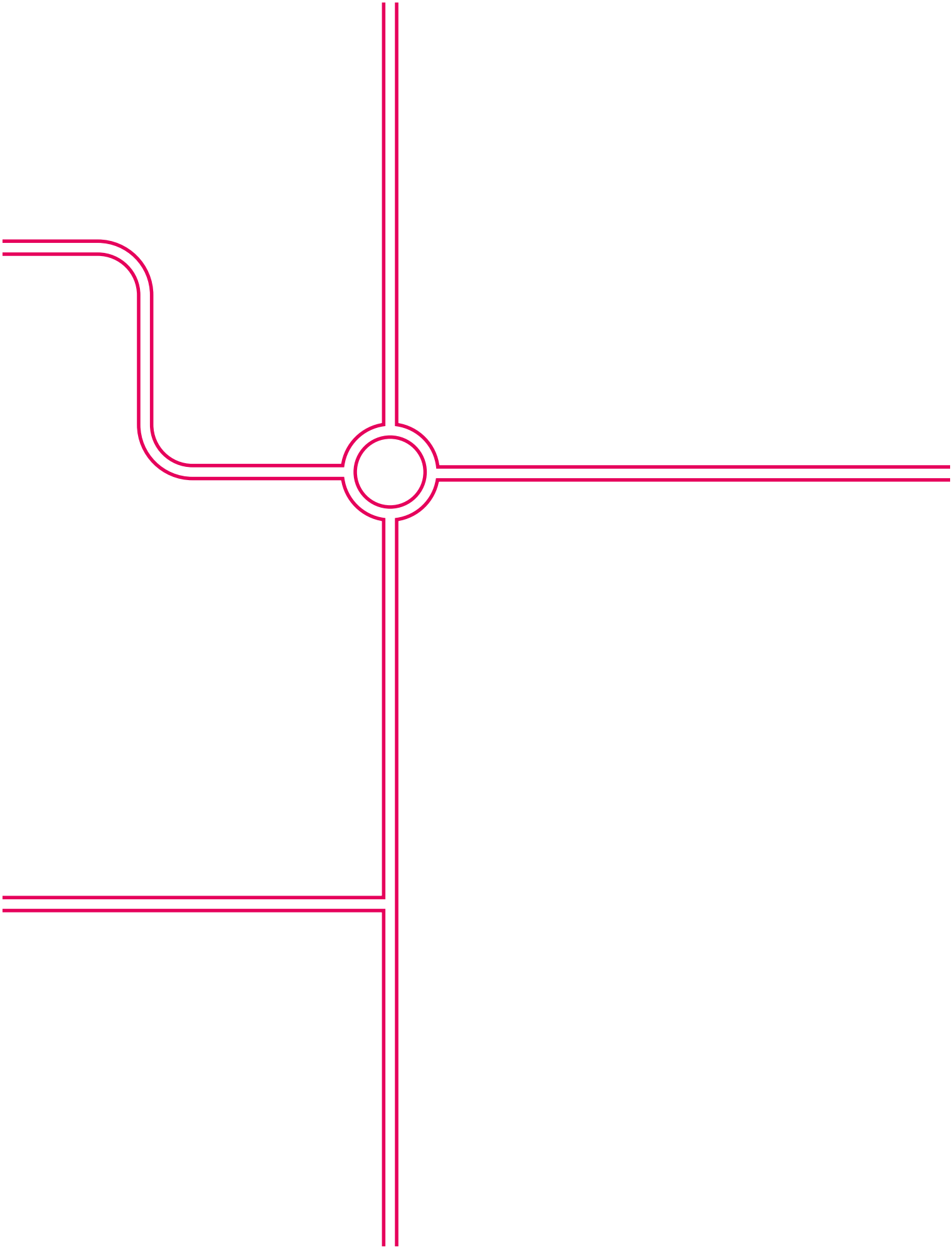
Uit de tabel blijkt dat er in dit scenario sprake een ongewogen parkeerbehoefte van 122 parkeerplaatsen is. Inclusief dubbelgebruik bedraagt het aantal parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagnacht) 110 parkeerplaatsen.

In tabel B2.02 is de parkeerbehoefte van de ontwikkeling weergegeven op basis van de passende parkeernorm. Hierin zijn ook de effecten van deelmobiliteit en het oplossen van bezoekers in de P+R verwerkt.

functie	ongewogen	werkdag ochtend	werkdag middag	werkdag avond	koop avond	werkdag nacht	zaterdag middag	zaterdag avond	zondag middag
bewoners appartementen sociale huur	38	18,8	18,8	33,8	30,0	37,5	22,5	30,0	26,3
bewoners appartementen koop, betaalbaar	30	15,0	15,0	27,0	24,0	30,0	18,0	24,0	21,0
bewoners appartementen koop, vrije sector	50	24,8	24,8	44,6	39,6	49,5	29,7	39,6	34,7
totaal bewonersdeel	**117**	**59**	**59**	**105**	**94**	**117**	**70**	**94**	**82**
reductie	-11,7	-6,0	-6,0	-10,8	-9,6	-11,7	-7,2	-9,6	-8,4
te stallen deelauto's	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
kantoor	12	12,0	12,0	0,6	0,6	0,0	0,0	0,0	0,0
totaal	**120**	**68**	**68**	**98**	**88**	**108**	**66**	**87**	**77**

Tabel B2.02: Parkeerbehoefte op basis van daadwerkelijk autobezit inclusief deelmobiliteit en bezoekers in P+R

Uit de tabel blijkt dat er in dit scenario sprake een ongewogen parkeerbehoefte van 120 parkeerplaatsen is. Inclusief dubbelgebruik bedraagt het aantal parkeerplaatsen op het maatgevende moment (werkdagnacht) 108 parkeerplaatsen.



Goudappel BV werkt vanuit Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden en via onze partners in het buitenland

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

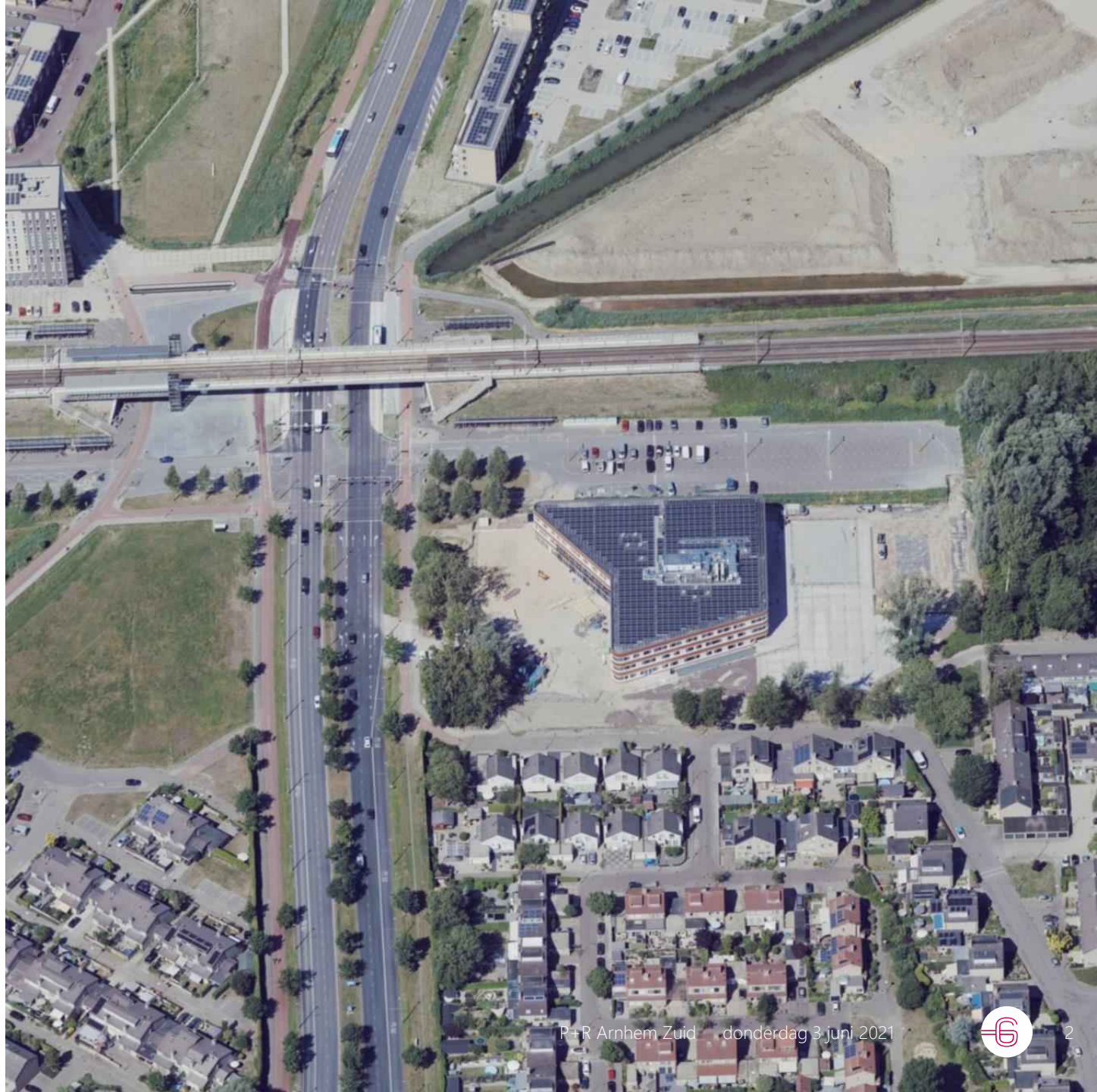
BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

P+R Arnhem Zuid

Gebruikersanalyse & scenario ontwikkeling



Opbouw & Doel

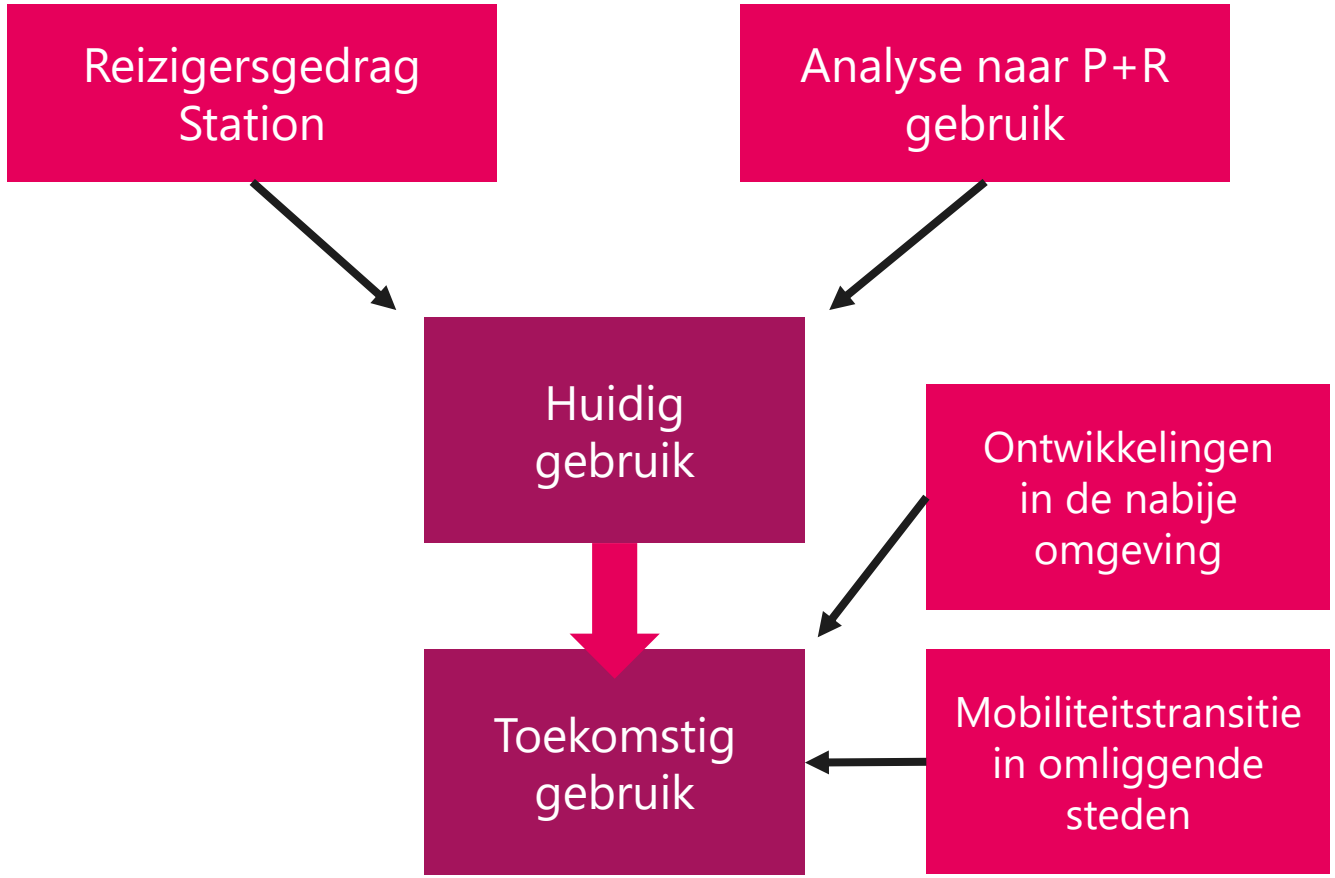
- <u>Doel:</u>
  - Hoofddoel: bandbreedte van het aantal P+R-plaatsen bepalen voor Arnhem Zuid
    - Inzicht krijgen in het huidige en toekomstige gebruik van de P+R
    - Zichtjaar 2030, omdat de gehele wijk Schuytgraaf en omliggende woningbouwplannen dan gerealiseerd zijn
- Analyse huidig gebruik
    - NS gegevens en reizigersgedrag Station Arnhem Zuid
    - Gebiedsanalyse Trajan parkeeronderzoek Arnhem-Zuid
    - Definitief eindrapport transferia
    - NVP-Data
- Voorstel scenario's

P+R analyse Arnhem Zuid

Samenvatting

Inhoudsopgave analyse

- Algemene informatie station Arnhem Zuid
- Reizigersgedrag Station
- Analyse naar P+R gebruik
- Verwachte toekomstige P+R gebruik



Conclusies huidig gebruik

Reizigersgedrag Station

- Huidige capaciteit P+R is **164**
- gemiddelde parkeervraag van **193 parkeerplaatsen** per dag
- Tekort van ca**. 29 parkeerplaatsen**

NS-data en NVP-data

Huidig gebruik

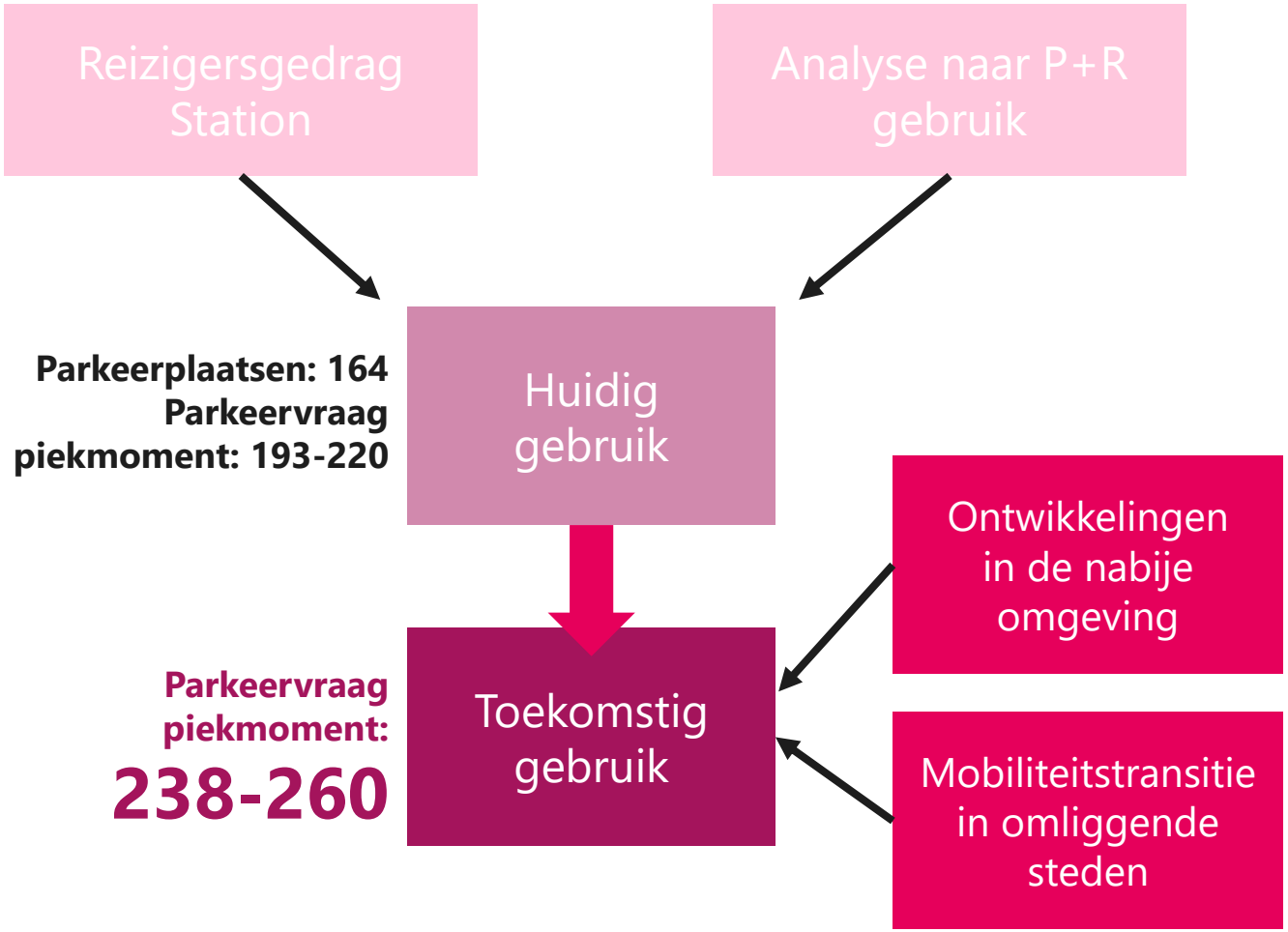
Totale parkeervraag piekmoment: 193-220 parkeerplaatsen

Analyse naar P+R gebruik

- Parkeervraag is op de dinsdag en donderdag **ca. 185 parkeerplaatsen**
- Verwachting latente vraag **27-35 parkeerplaatsen.**
- Tekort van ca**. 37-45 parkeerplaatsen**

Trajan parkeeronderzoek

Ontwikkelplannen station en omgeving



Ontwikkelingen in de nabije omgeving

- Ontwikkeling van de laatste 2.000 woningen Schuytgraaf zorgen voor een toename in de parkeervraag van **ca. 25 parkeerplaatsen**
- De ontwikkelingen in Elderveld-Zuid en Elden zorgen voor een toename in de parkeervraag van **1 parkeerplaats**
- Overige ontwikkelingen liggen nabij het station, waarbij de verwachting is dat het voor- en natransport te voet of fiets wordt afgelegd
- De nieuwe lijnvoering en frequentieverhoging hebben alleen invloed op bestemmings-P+R gebruikers (op dit moment niet aanwezig)

Mobiliteitstransitie in omliggende steden

- De mobiliteitsmaatregelen in Nijmegen zorgen naar verwachting voor een groei van 0-10% in het toekomstig P+R gebruik

P+R Scenario's

Samenvatting

Doelgroepen om rekening mee te houden

- Doelgroepen:



  - Forenzen
    - Binnen 2.5 km wonend vanaf het station (50% van de P+R gebruikers)
    - Buiten 2.5 km wonend vanaf het station met een herkomst in Arnhem (20% van de P+R gebruikers)
    - Buiten Arnhem wonend (merendeel Driel of Heteren) (30% van de P+R gebruikers)
  - Bezoekers Arnhem

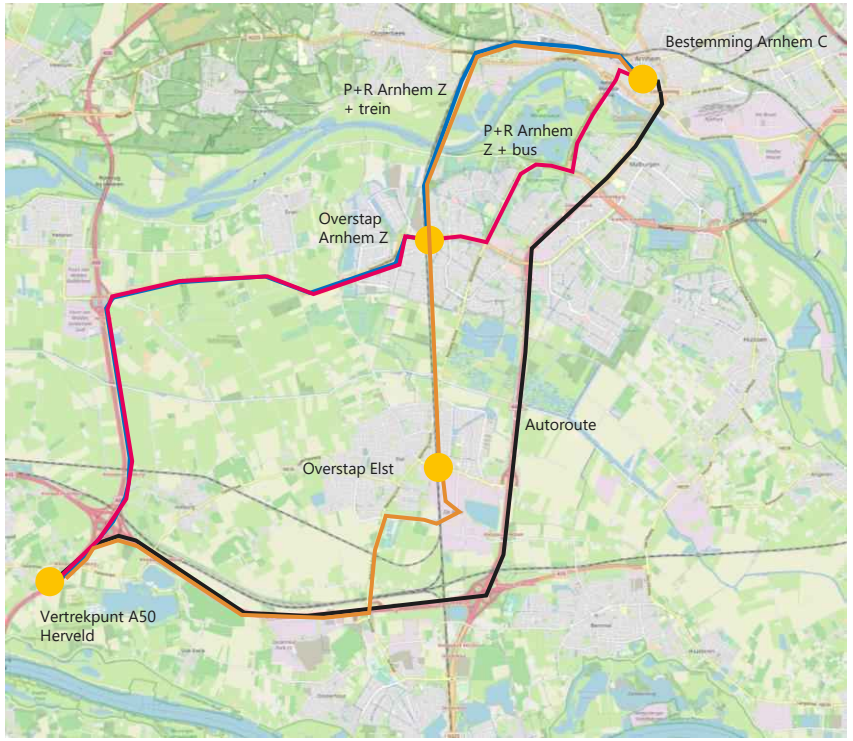


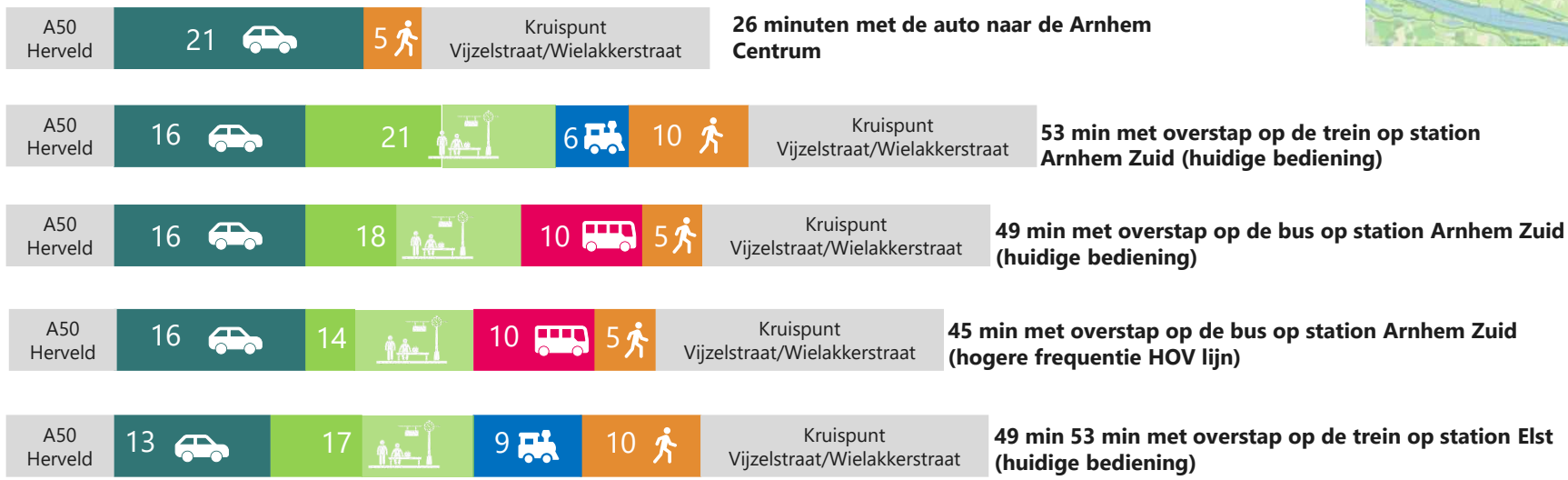
    - Recreatief (bezoekers Arnhem Centrum)

      (327.500 bezoekers van Arnhem centrum per dag waarvan ca. 1.500 autoreizigers met een herkomst A50 zuid hebben. B*ron: Binnenstadsmonitor 2018*)
    - Werknemers (deze doelgroep is erg lastig om te beïnvloeden)

Afvangen bezoekers Arnhem Centrum

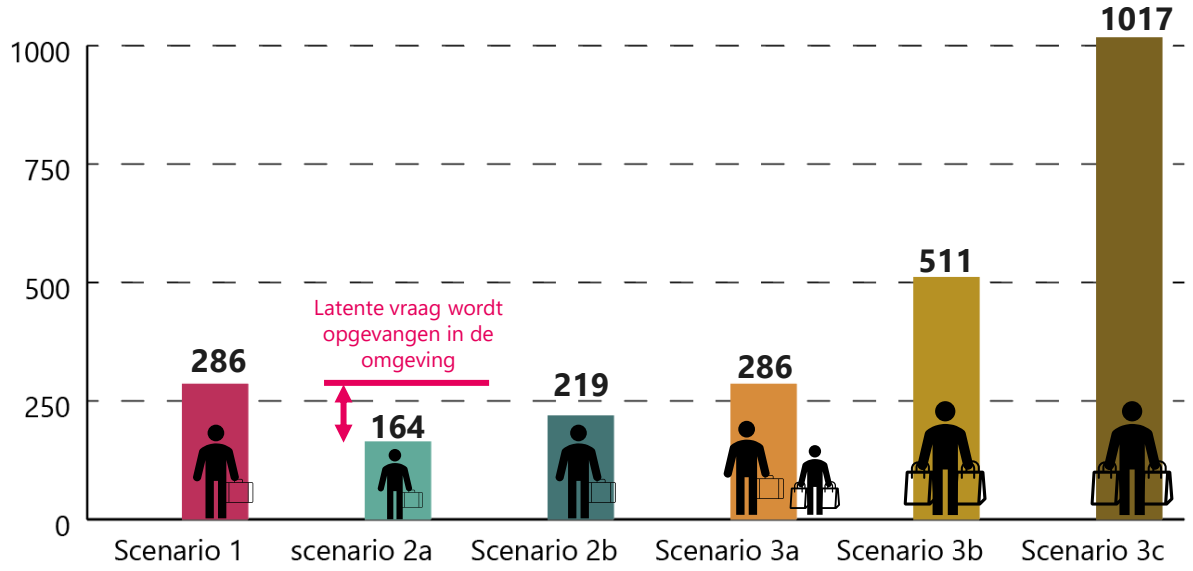
- Met de auto doorrijden tot de een parkeergarage in de binnenstad met 26 minuten verreweg het snelste.
- In de huidige situatie is de snelste optie een overstap op de trein op Elst, of de bus op Arnhem zuid.
- Een frequentieverhoging van de bus zorgt voor 4 min reistijdwinst
- Om bezoekers van Arnhem centrum af te vangen op Arnhem zuid, moeten de reistijd en kosten met het OV opwegen tegen de reistijd en kosten met de auto.

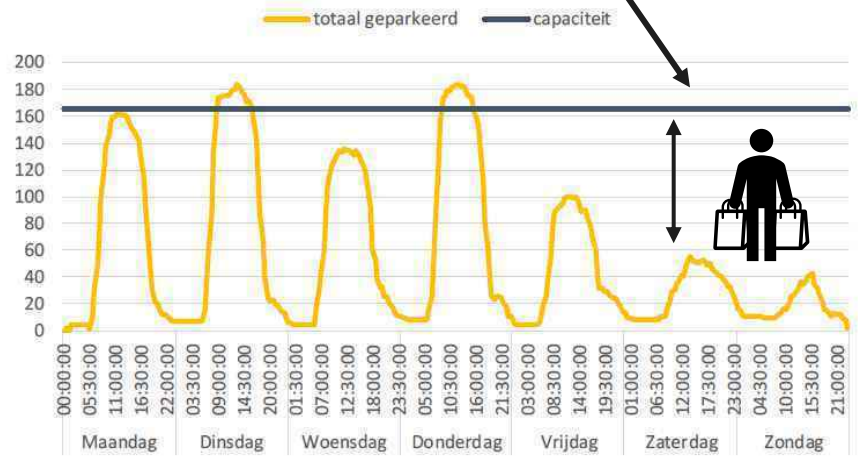




P+R scenario's

- **Scenario 1: faciliteren autonome groei P+R**
  Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM
- **Scenario 2 A: stimuleren actieve modaliteiten**
  Resultaat: 164 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM
- **Scenario 2 B: stimuleren actieve modaliteiten**
  Resultaat: 197 - 219 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,50 € ARNHEM
- **Scenario 3 A: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM
- **Scenario 3 B: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 489 - 511 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € +50% ARNHEM
- **Scenario 3 C: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 995 - 1017 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € +7,50 ARNHEM





Conclusies

- P+R vraag ligt tussen de 197 – 286 parkeerplaatsen
- Tariefstelling P+R noodzakelijk om reizigers uit de omgeving te stimuleren andere modaliteiten als voortransport te gebruiken
- Mogelijk om recreanten naar de binnenstad af te vangen die een herkomst vanaf de A50 hebben. Indien er wordt ingezet op een autoluw mobiliteitsbeleid in Arnhem centrum kan de parkeervraag voor de P+R hiermee oplopen tussen de 500 en 1.000 parkeerplaatsen.

Analyse naar P+R gebruik

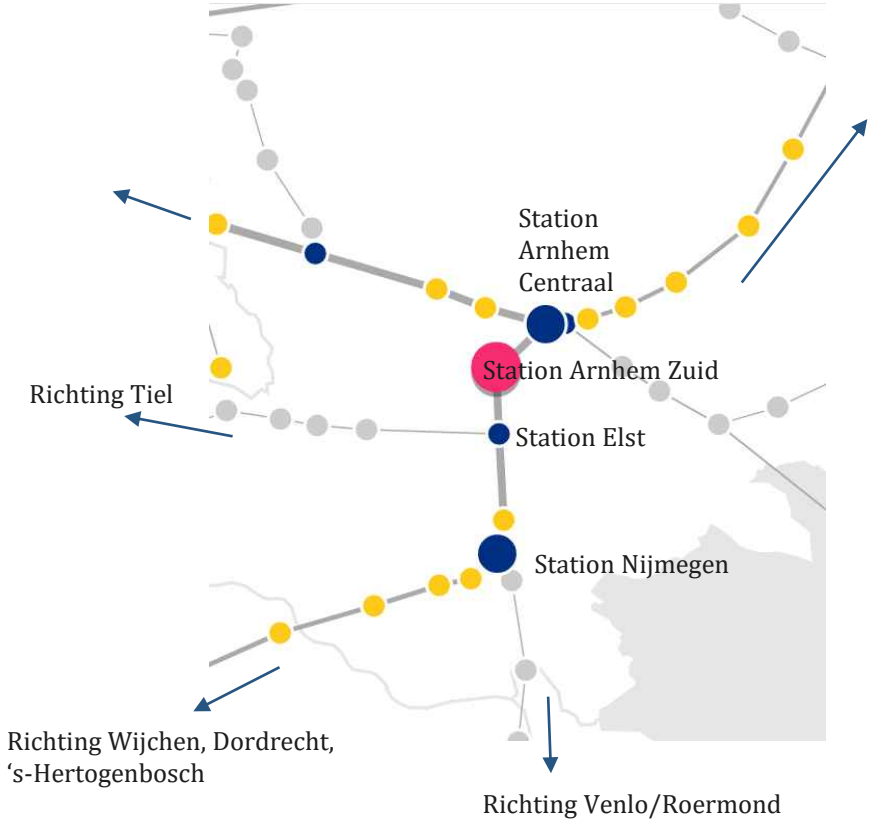
Onderzoek

Station Arnhem Zuid

Dienstregeling:

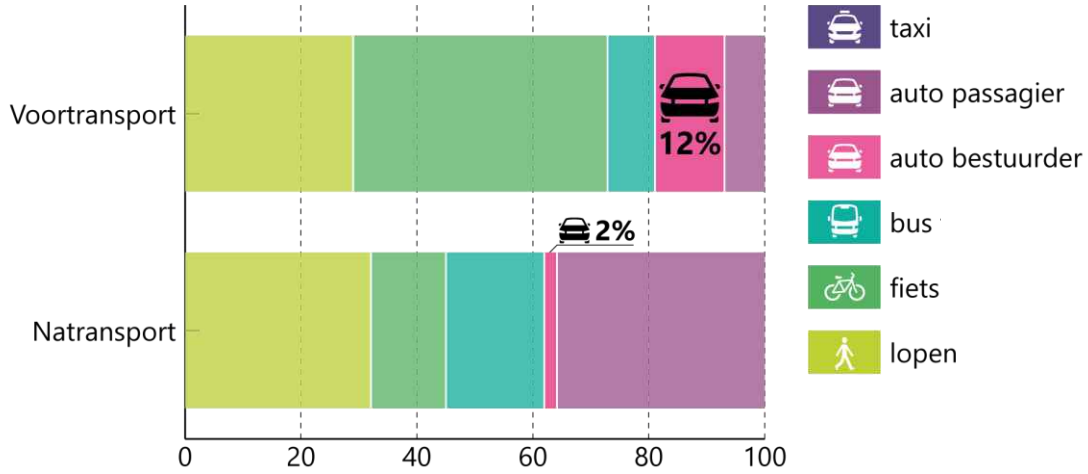
- Richting Arnhem Centraal / Zutphen – 4x/uur (elke 15 minuten in 5 minuten op Arnhem Centraal)
- Richting Wijchen / Dordrecht – 4x/uur
- Bus 5 (4x/uur) en 56 (4x/uur)

- Voorzieningen met betrekking tot voor- en natransport:
- Fietskluis
- Onbewaakt fietsparkeren
- NS zonetaxi
- Autoparkeren onbetaald (P+R terrein)



Reizigersgedrag 2019 – Station Arnhem Zuid

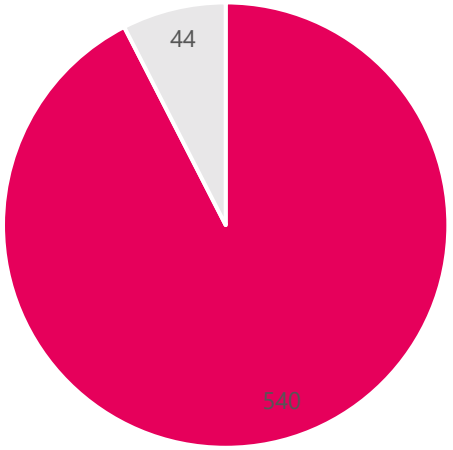
- Aangrenzende stations: Arnhem CS en Elst
- In en uitstappers per dag: 3.510 (2019); 700 meer per dag tegenover 2013. Aantal reizigers is **ca. 1.750 per dag.**
- Verdeling van vertrekkende reiziger op basis van NVP uitkomsten.
  - Aanname: 90% van de reizigers (1575) gebruiken het station als vertrekstation en 10% (175) van de reizigers gebruiken het station als bestemmingstation.
- Klantoordeel: 77% van de reizigers beoordeelt station Arnhem Zuid met een 7 of Hoger
- Verdeling van vertrekkende reizen over de dag:
  - Ochtendspits: 34%
  - Avondspits: 9%
  - Daluren: 57%
- De meeste treinreizigers gaan met de fiets (44%) of lopend (29%) naar het station
- Als men aankomt op Arnhem Zuid vervolgen de meeste treinreizigers hun reis met de auto als passagier (36%) of lopend (32%)



Bron: Ns.jaarverslag.nl, bewerking Goudappel

Reizigersgedrag – Station Arnhem Zuid op basis van het Nationaal Verplaatsing Panel (NVP)

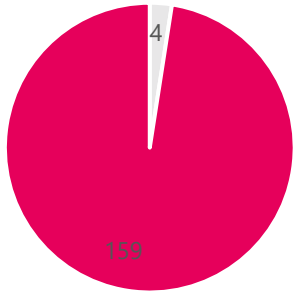
- Op basis van de NVP-data zijn totaal 585 reizen (door 20 unieke reizigers) geanalyseerd
- Uit de NVP-Data blijkt dat **91%** van de vanuit huis gemaakte trips die Arnhem Zuid aandoen een herkomst hebben in Arnhem en daarmee Arnhem Zuid als vertrekstation hebben.
- **Geen** van de reizigers die van buiten Arnhem komen, hebben een bestemming Arnhem Centrum (bij Overstap op Arnhem Zuid)
- Alle home-based trips die met de auto worden gedaan en een overstap hebben op Arnhem Zuid komen zijn herkomstreizigers



91% van trips heeft een herkomst Arnhem

Arnhem
overig

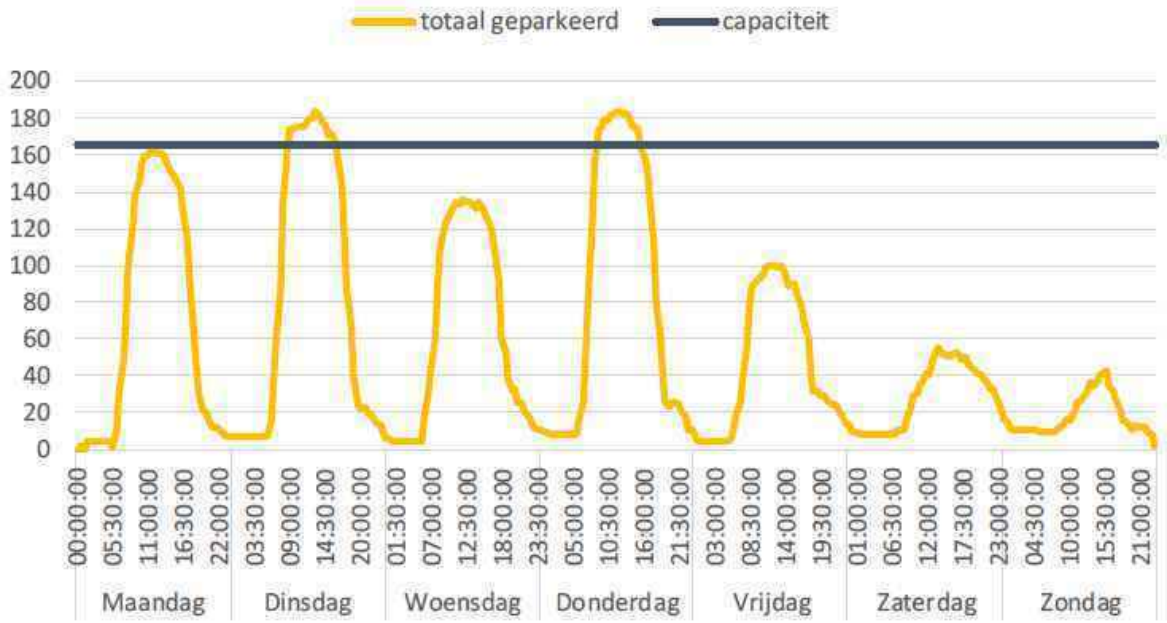
dit zijn K+R gebruikers



overig
Arnhem omliggend

Gebruik P+R Arnhem Zuid

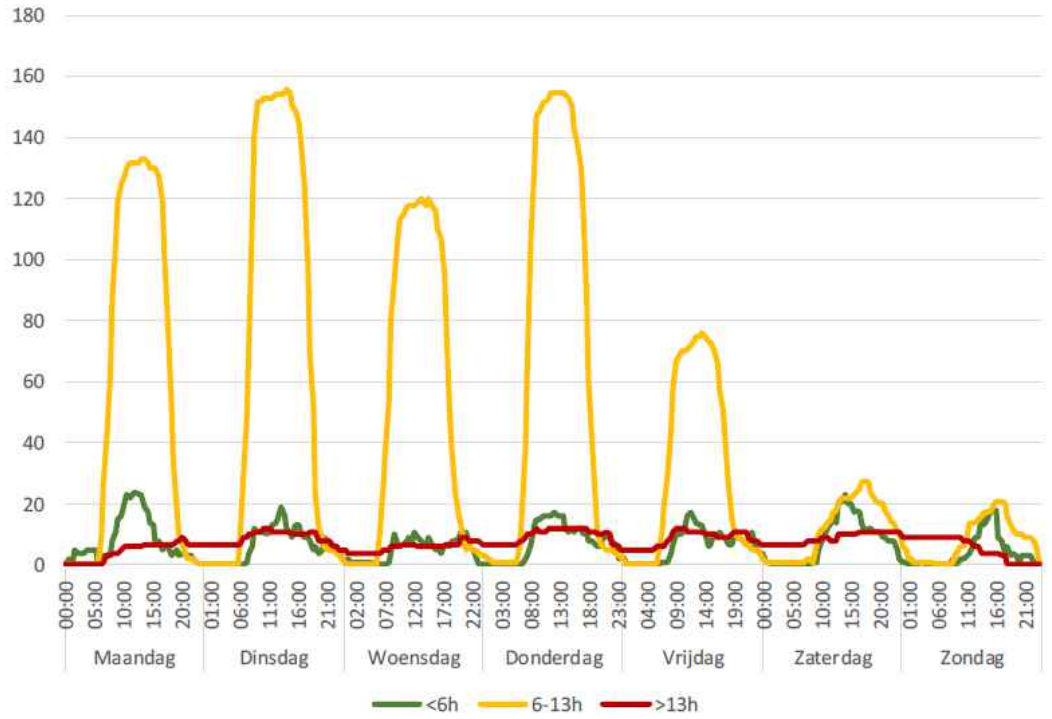
- 164 openbare parkeerplaatsen + 2 algemene invalide plekken
- De parkeercapaciteit wordt benaderd dan wel overschreden op de maandag, dinsdag en donderdag. Hier is de parkeervraag **184 parkeerplaatsen**
- Hierdoor staan meerdere voertuigen niet correct (in berm/ op stoep) geparkeerd of parkeren wellicht elders
- Verwachting is dat er nog een deel latente vraag is die in de omliggende wijken wordt opgevangen





Gebruik P+R Arnhem Zuid

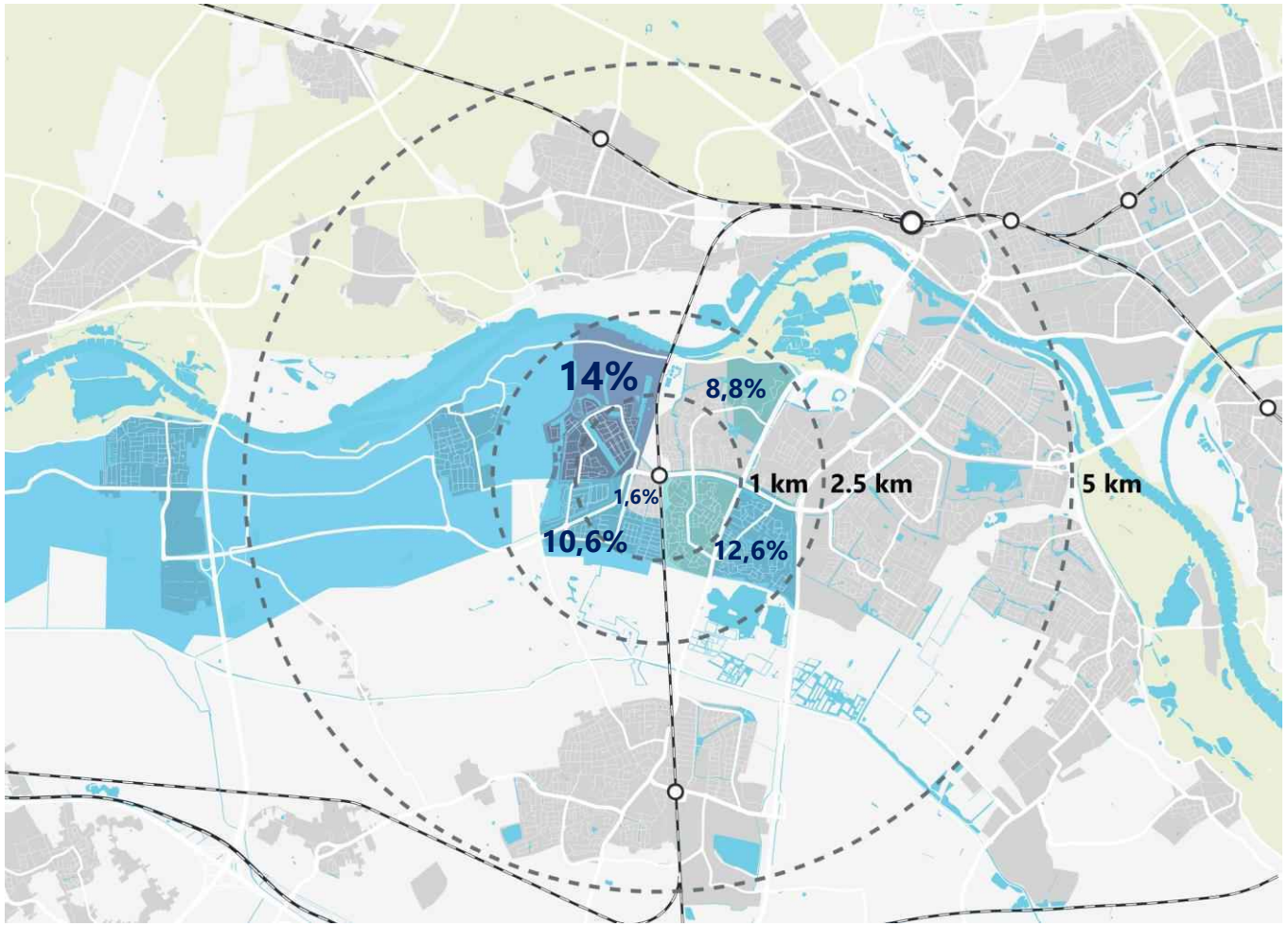
- Groen: kort parkeerders
- Geel: middellang parkeerders
- Rood: lang parkeerders
- Veruit de grootste groep parkeerders heeft een parkeerduur tussen de 6 en 13 uur (75%)
- Uit de parkeerdrukte en –duur kan concludeert worden dat het terrein vooral door forenzen gebruikt wordt
- **Conclusie: De P+R wordt daarmee gebruikt als P+R**



Herkomst van de P+R-gebruikers



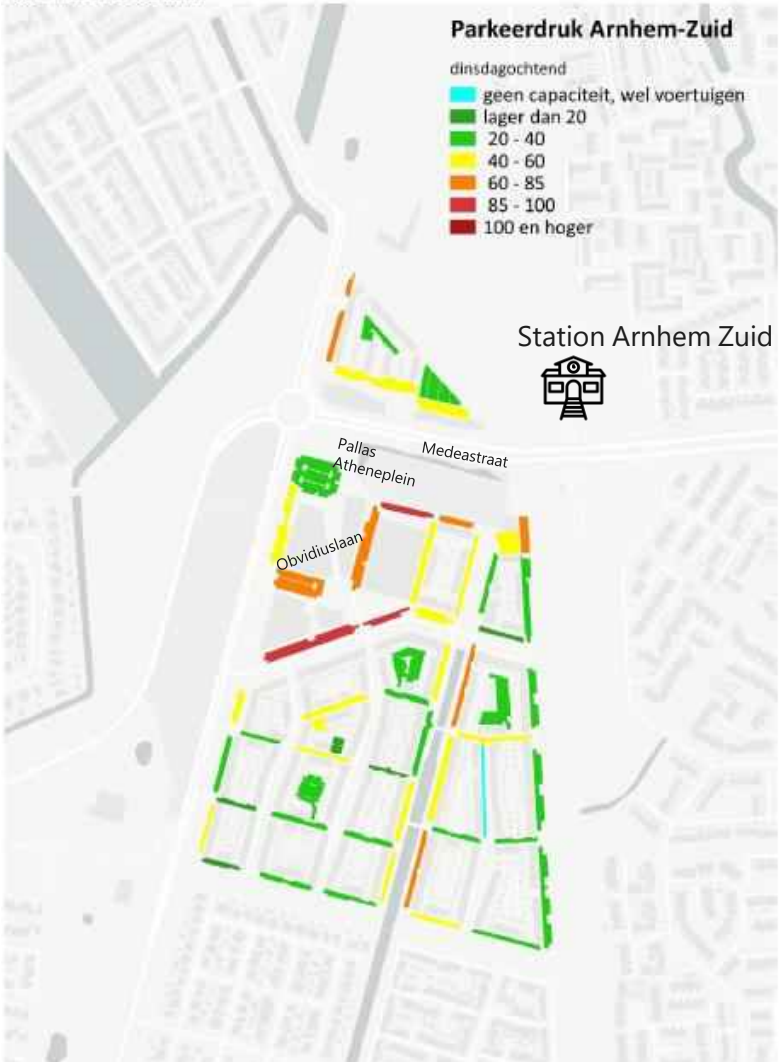
- Rond 70% van de voertuigen zijn afkomstig uit Arnhem (stroomt ook met de uitkomsten uit de NVP-data)
- Ca. 30% komt van buiten Arnhem, waarvan het merendeel uit Driel en Heteren
- Van de voertuigen had ca. 50% een herkomst uit één van de drie aanliggende wijken Schuytgraaf (26,2%), De Laar, of Elderveld. Op een dinsdag ligt dit iets hoger.
- Dit komt neer op **ca. 50** geparkeerde auto's op het piekmoment.



Herkomst parkeerders P+R

Latente vraag P+R Arnhem Zuid

Figuur III.1 dinsdagochtend



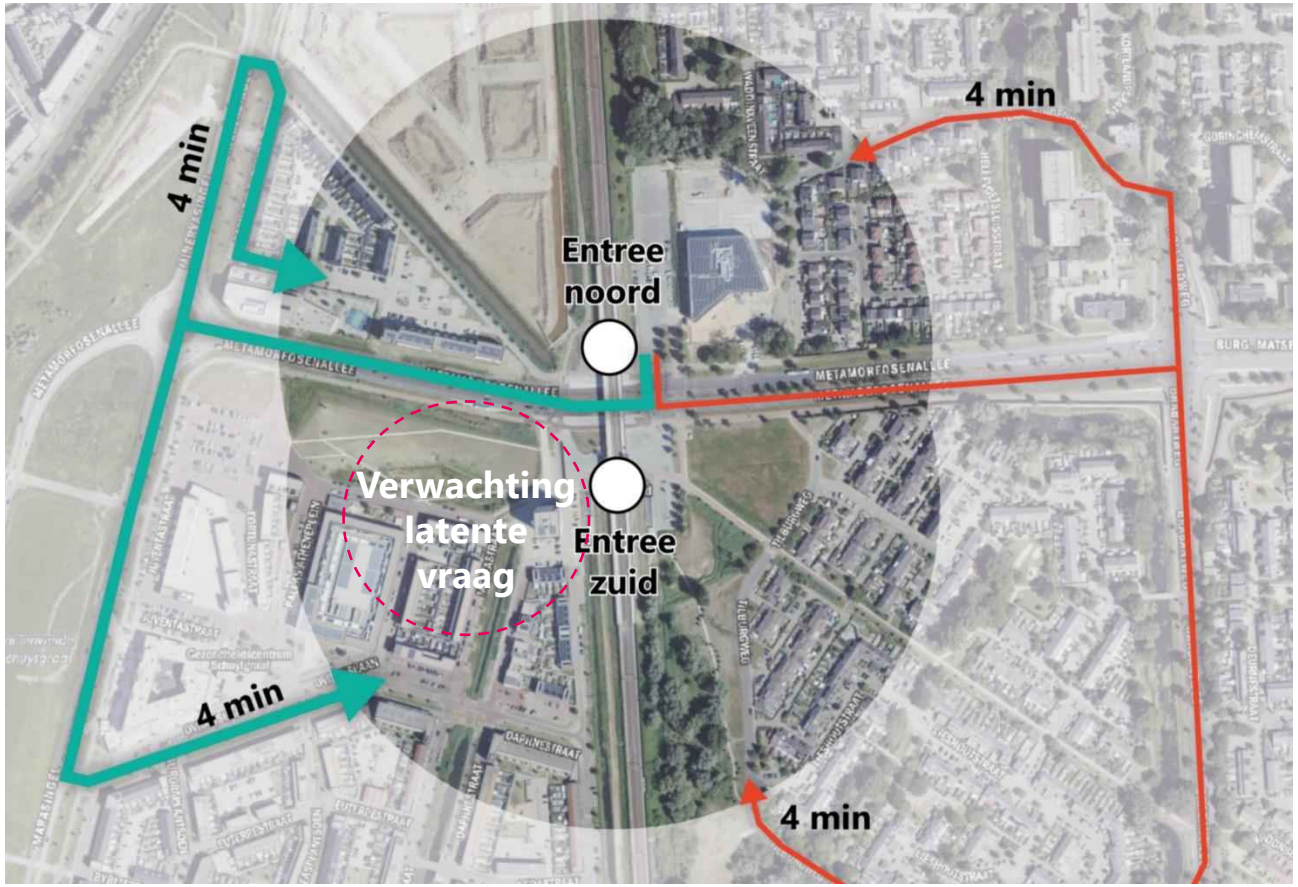
- Parkeerdrukmeting dinsdagochtend:
  - Ovidiuslaan (81%), Pallas Atheneplein (68%) en de Medeastraat (62%) laten dinsdagochtend een hoge parkeerdruk zien en een laag aandeel bewoners → relatieve nabijheid station (maar ook winkelcentrum & basisschool)
- Gemiddeld kent het gebied een gelijkmatige parkeerdruk van rond de 50 procent, maar er is een duidelijke tweedeling:
  - gebied rond het winkelcentrum kent met name overdag een hoge parkeerdruk
  - woongebieden ten zuiden hiervan laten voornamelijk in de avond en nacht een hoge parkeerdruk zien
  - hoger aandeel bezoekers/werkenden in de straten rondom het winkelcentrum en een hoger aandeel bewoners in de buurt ten zuiden hiervan.
- Gebied rond de Rivers International School Arnhem kent een lage parkeerdruk. Niet aannemelijk dat hier een deel van de latente vraag wordt opgevangen.

Latente vraag P+R Arnhem Zuid

- Latente vraag wordt naar verwachting **opgevangen binnen 250m** van de entrees van het station.
  - Verschillende acceptabele loopafstanden voor treinstations hanteert:
    - CROW(2004) 1000m en ITF(2012) 760m
  - Niet aannemelijk dat de P+R gebruiker deze afstand gaat lopen omdat grotendeels de gebruikers voor deze afstand al de auto gebruiken
  - Daarom acceptabele loopafstand genomen van 250m obv CROW publicatie 381

- De aanrijdroutes naar de openbare parkeerplaatsen in de aangrenzende wijken De Laar en Elderveld, hebben geen zicht op het beschikbaar aantal parkeerplaatsen. Hierdoor minder aannemelijk dat naar deze wijken uitgeweken wordt.
- Daarnaast liggen deze parkeerplaatsen nog ca. 100 m van de entree van het station verwijderd.

- Schuytgraaf Centrum biedt voldoende parkeercapaciteit om de latente vraag dicht bij het station op te vangen. Verwachting dat hier het grootste deel van de latente vraag wordt opgevangen.

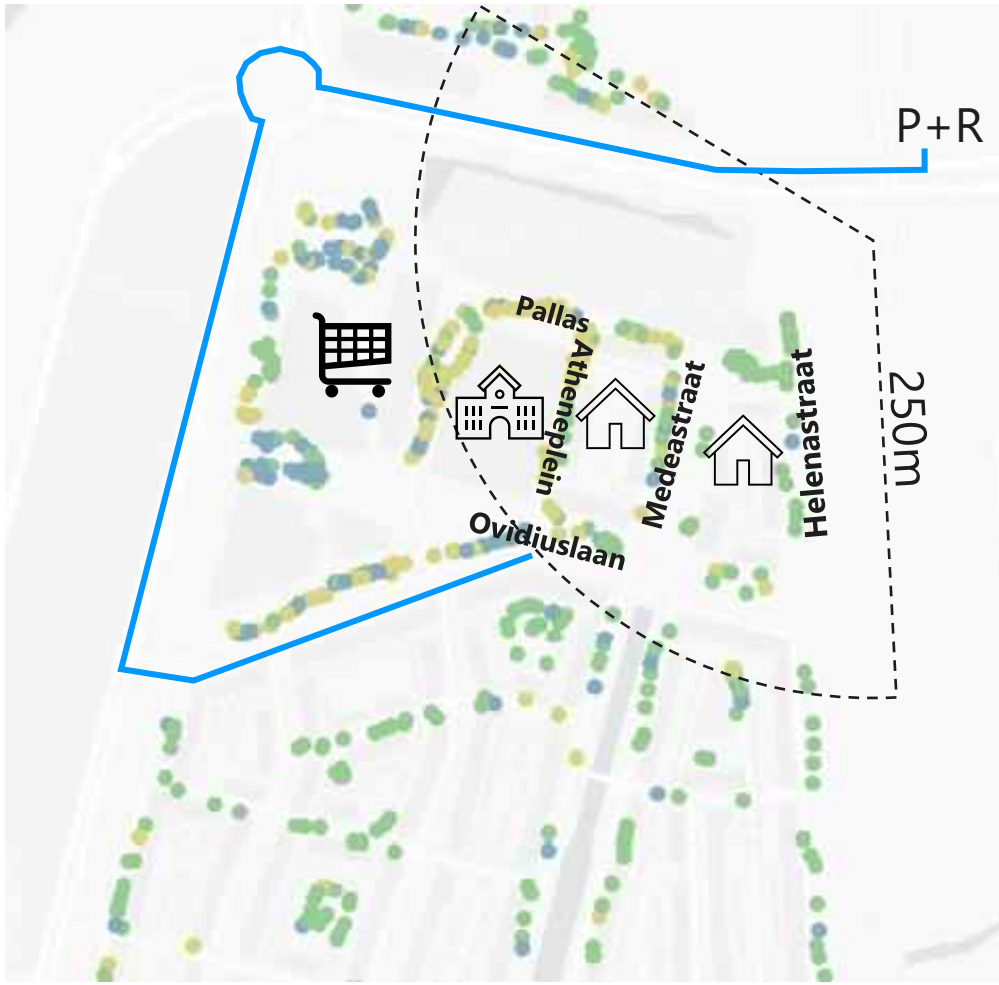


Naar alle parkeergelegenheden in de omgeving moet minimal 4 minutem gereden worden.

Latente vraag P+R Arnhem Zuid

Parkeermotief:
- werkend
- bewoner
- bezoeker

- Het aantal parkeerders op dinsdagochtend binnen de straal van 250 m (op het piekmoment) met het motief werken:
  - **Parkeergelegenheid voor Winkelcentrum Schuytgraaf buiten bereik.**
  - **Pallas Atheneplein**: **40 auto's**. een groot deel hiervan zal van de docenten (28 docenten) zijn die op de Interconfessionele Dalton Basisschool (ICBS) Confetti werken.
    - verwachting **30-50% gebruikers** van station Arnhem Zuid
  - **Ovidiuslaan: 7 auto's.** Vrij ver gelegen van het station en dicht bij de school.
    - verwachting **0% gebruikers** station
  - **Medeastraat: 8 auto's.** Aangrenzende bouwblok is volledig wonen.
    - verwachting **100% gebruikers** station
  - **Helenastraat: 7 auto's**. Aangrenzende bouwblok is volledig wonen en ligt pal naast de entree van het station.
    - verwachting **100% gebruikers** station



Conclusie: Aanname dat 27-35 auto's op de disndag latente vraag P+R van de P+R is

Conclusies huidig gebruik

Reizigersgedrag Station

- Huidige capaciteit P+R is **164**
- gemiddelde parkeervraag van **193 parkeerplaatsen** per dag
- Tekort van ca**. 29 parkeerplaatsen**

NS-data en NVP-data

Analyse naar P+R gebruik

- Parkeervraag is op de dinsdag en donderdag **ca. 185 parkeerplaatsen**
- Verwachting latente vraag **27-35 parkeerplaatsen.**
- Tekort van ca**. 37-45 parkeerplaatsen**

Trajan parkeeronderzoek

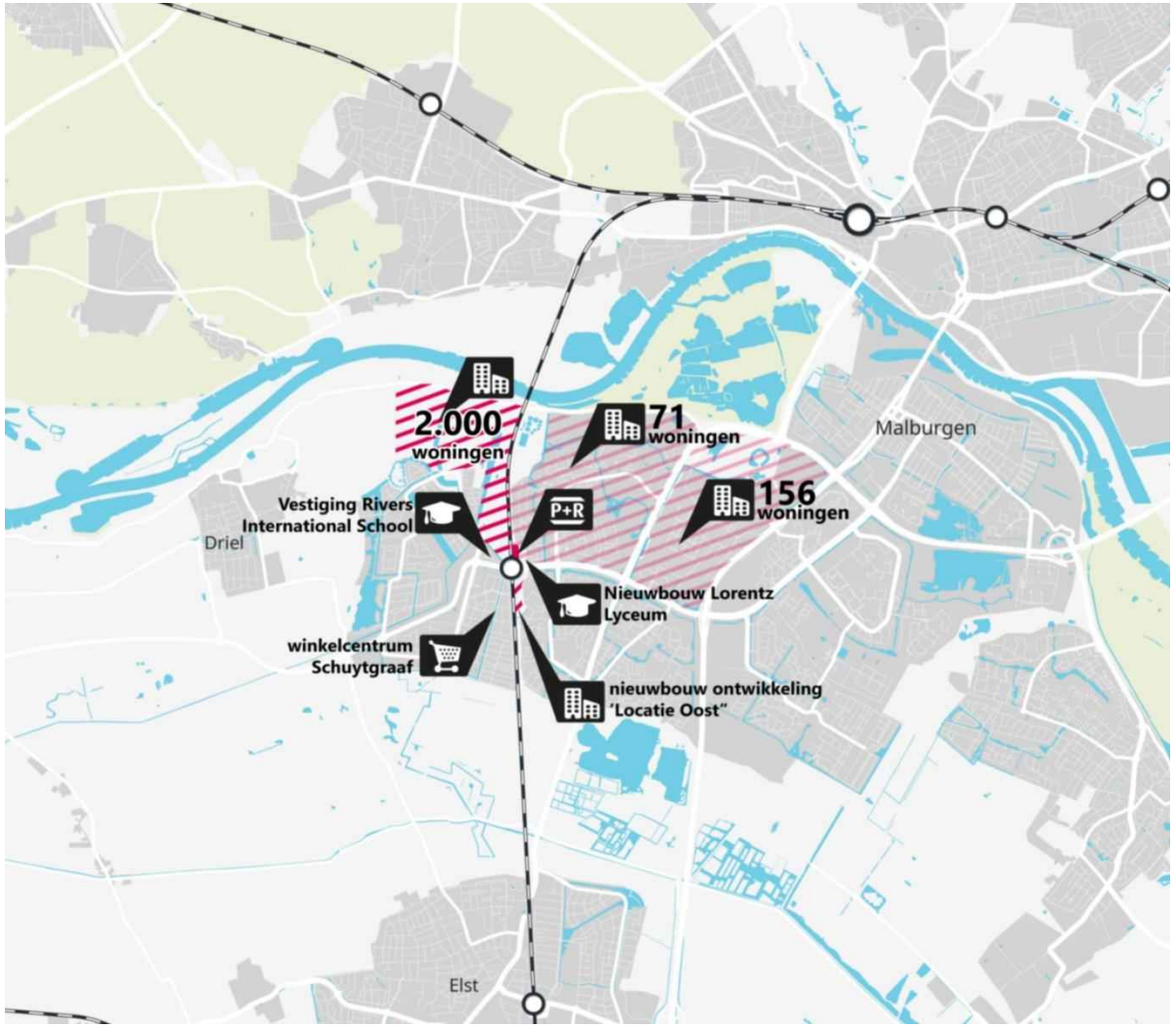
Huidig gebruik

Totale parkeervraag piekmoment: 193-220 parkeerplaatsen

Analyse toekomstig P+R gebruik

Onderzoek

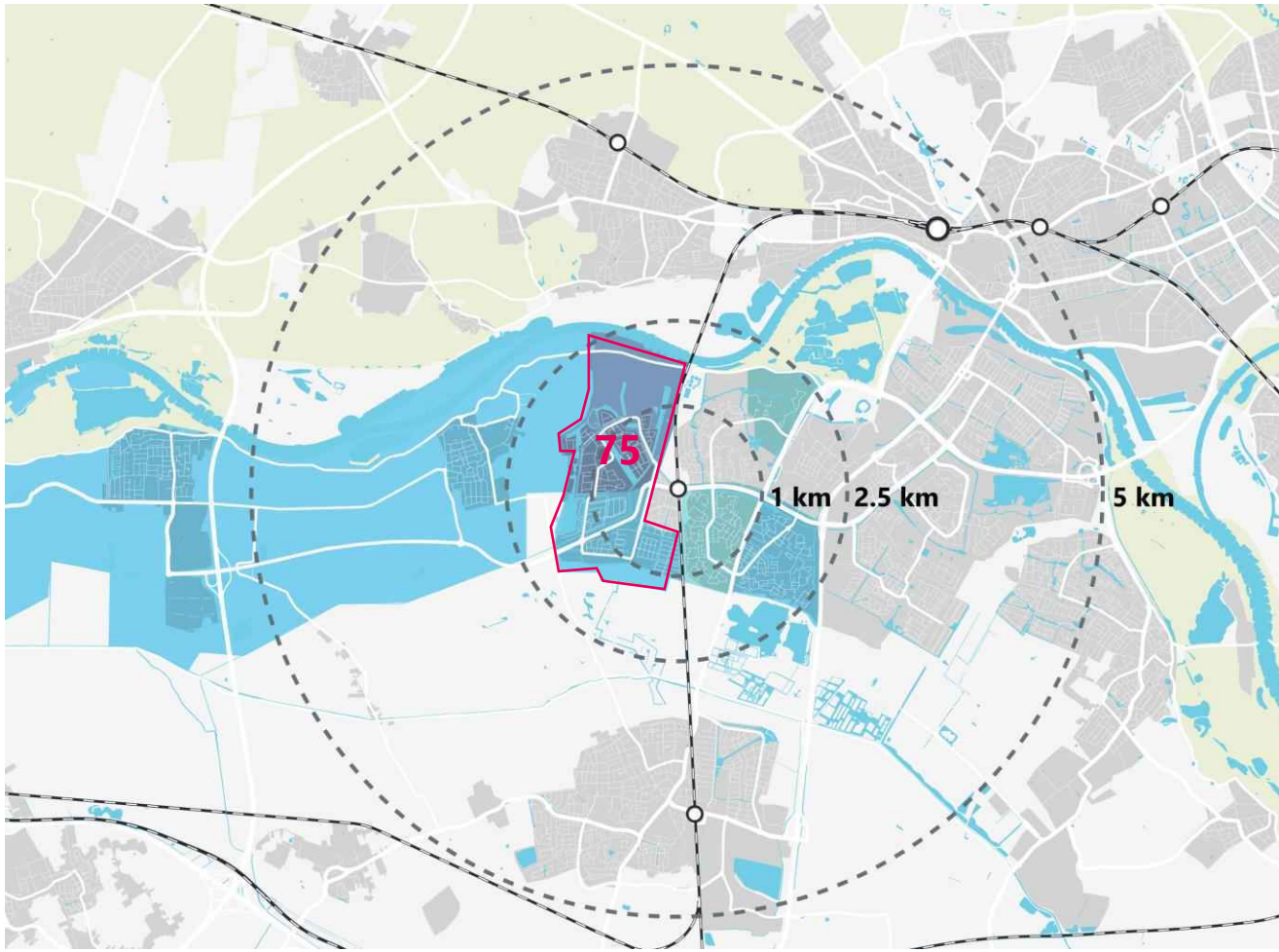
Ontwikkelplannen station en omgeving



- Woningbouwuitbreiding van Schuytgraaf
  - (+2000 woningen vanaf begin 2020)
- Woningbouw uitbreiding Elden en Elderveld Zuid
  - +227 woningen voor 2027 (bouw nog niet gestart)
- Nieuwbouw Lorentz Lyceum Vestiging Rivers International School (gerealiseerd)
- Toekomstige nieuwbouw ontwikkeling '**Locatie Oost**" mogelijk koppeling met **P+R als hub**
- Afronden winkelcentrum Schuytgraaf
- Accentnota Fiets (2019): goede fietsverbindingen van en naar stations + voldoende fietsparkeerfaciliteiten
- Uitbreiding frequentie & hoeveelheid buslijnen, onderdeel van het HOV netwerk (knooppunt)
- Station Arnhem-Zuid pilot locatie voor E-hub (enkele fietsen en één bakfiets)

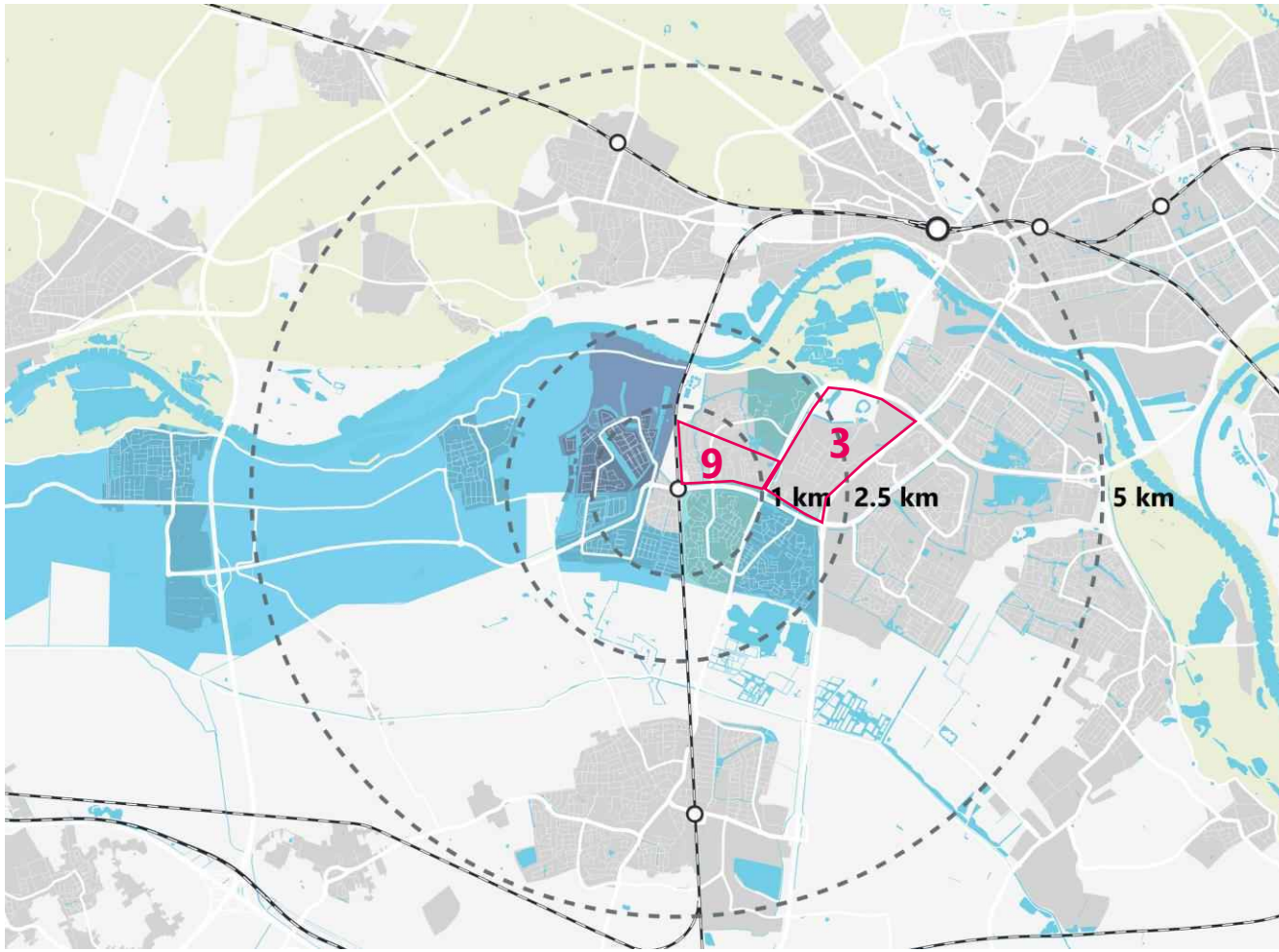
Ontwikkelplannen Schuytgraaf

- In 2020 telt de wijk Schuytgraaf circa **4.500** woningen
  - Dit is goed voor **26.2%** van het aantal geparkeerde auto's op de P+R
  - Dit komt neer op ca. **50 auto's** op het piekmoment
- Als de wijk gerealiseerd (2028) is telt de wijk in totaal circa **6.500** woningen.
  - Als het gebruik voor deze woningen het zelfde blijft als in de huidige situatie komt dit neer op een parkeervraag van **ca. 75 parkeerplaatsen**.
  - Dit is een toename van ca. 25 parkeerplaatsen



Ontwikkelplannen Elderveld Zuid en Elden

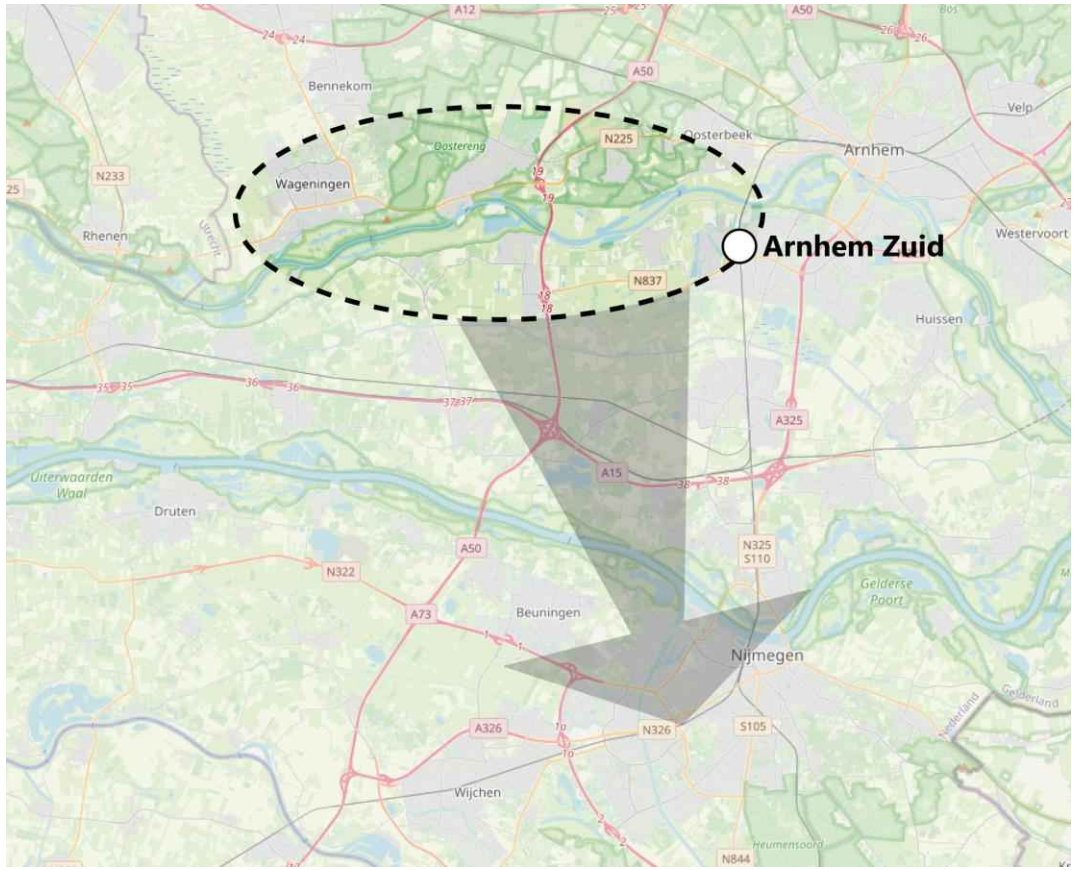
- In 2020 telt de wijk Elderveld Zuid circa **3.650** woningen
  - Dit is goed voor **3,8%** van het aantal geparkeerde auto's op de P+R
  - Dit komt neer op ca. **8 auto's** op het piekmoment
- De parkeervraag neemt met de woningbouwplannen (71 woningen) **toe met 1 auto.**
- In 2020 telt de wijk Elden circa **2.865** woningen
  - Dit is goed voor **1.5%** van het aantal geparkeerde auto's op de P+R
  - Dit komt neer op ca. **3 auto's** op het piekmoment
- De parkeervraag neemt **niet** toe door de woningbouwplannen (156 woningen) in Elden.



Mobiliteitstransitie in omliggende steden

- Ook de mobiliteitstransitie in omliggende steden heeft invloed op het gebruik van de P+R van Arnhem Zuid
- Zo biedt Arnhem Zuid een goede overstapmogelijkheid van auto op trein voor reizigers met een herkomst in een van de dorpen ten westen van Arnhem die in de huidige situatie via de A50 richting Nijmegen rijden
- Het is aannemelijk dat een deel van deze groep overstapt op de trein bij Arnhem Zuid in plaats van door te reizen per auto

→ Aanname: dit zorgt voor 0-10% groei in het toekomstig P+R gebruik



HOV-actieplan 2019-2023

HOV-Actieplan 2019-2023 (provincie):

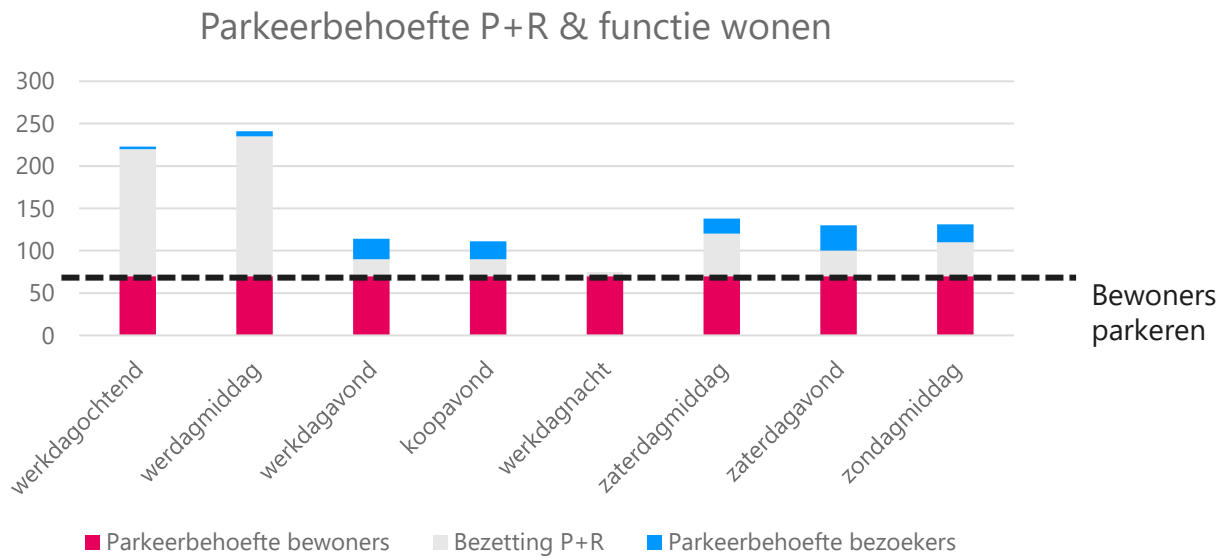
- Investeringsvoorstel tot realiseren van HOV-knooppunt Arnhem-Zuid. In de eerste tranche (Movares 2020) is een aantal HOV-corridors uitgewerkt tot op lijnvoeringsniveau.
- Voor Station-zuid geldt dat het aantal buslijnen vanaf december 2024 wordt verhoogd van 4 naar 5. In de spits zal de frequentie worden verhoogd van 8x/uur naar 22x/uur

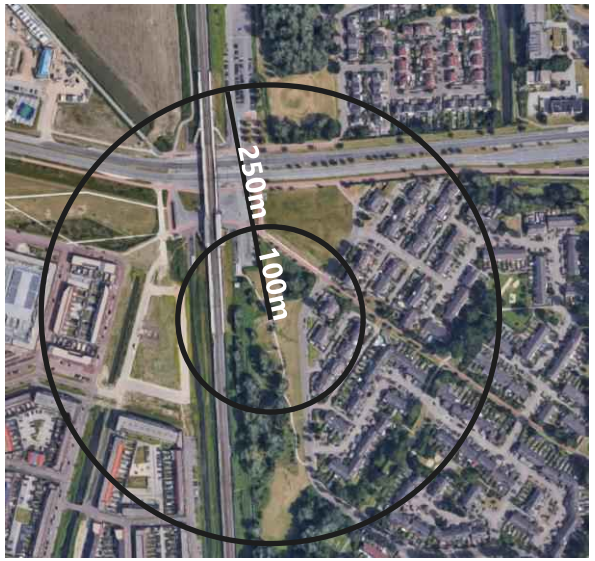
De nieuwe lijnvoering en frequentieverhoging hebben voornamelijk invloed op het reizigers die uitstappen op Arnhem zuid en verder reizen richting het centrum. En alleen invloed op bestemmings-P+R gebruikers (op dit moment niet aanwezig.)



Koppeling P+R met nieuwbouwontwikkeling “Locatie Oost”

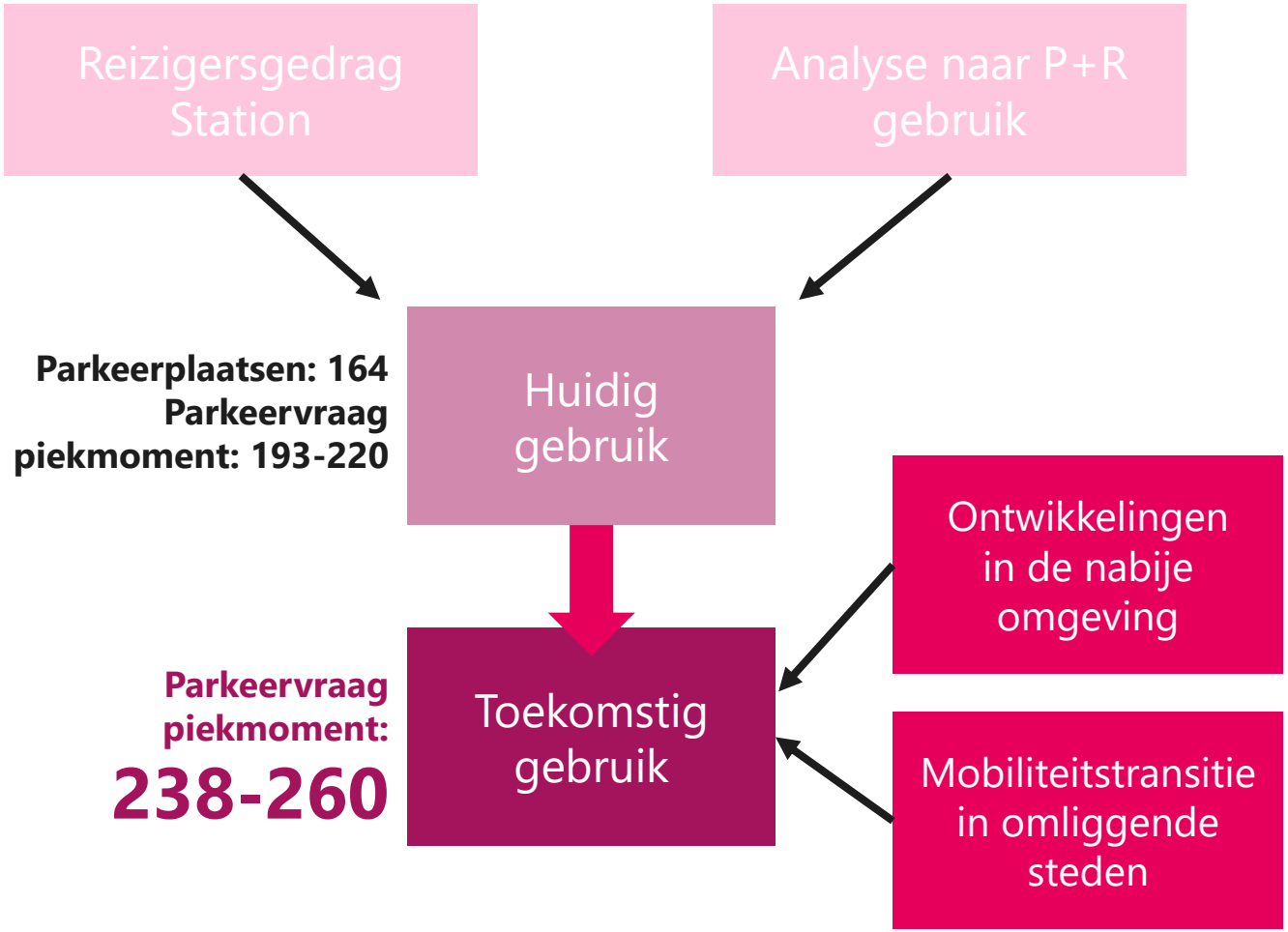
- Om bewoners gebruik te laten maken van de parkeerplaatsen in de P+R zijn de volgende randvoorwaarden noodzakelijk:
  - Garantie bieden van een parkeerplaats: **Privé parkeerplaatsen voor bewoners** in de P+R op basis van de geldende parkeernormen
  - Parkeerregime in de nabije omgeving van de ontwikkeling en het station om uitwijkgedrag in omliggende buurten te voorkomen
- Parkeerbehoefte bezoekers kan grotendeels opgevangen worden met P+R parkeerplaatsen (dubbelgebruik). Op basis van de parkeernorm van 0.3 parkeerplaats per woning voor bezoekers, zorgt dit voor een toename van **6 parkeerplaatsen** op het maatgevende moment de werkdagmiddag.





Acceptabele loopafstanden voor functie wonen
CROW 381: 100 m bewoners & 250 m bezoekers

Ontwikkelplannen station en omgeving



Ontwikkelingen in de nabije omgeving

- Ontwikkeling van de laatste 2.000 woningen Schuytgraaf zorgen voor een toename in de parkeervraag van **ca. 25 parkeerplaatsen**
- De ontwikkelingen in Elderveld Zuid en Elden zorgen voor een toename in de parkeervraag van **1 parkeerplaats.**
- Overige ontwikkelingen liggen nabij het station, waarbij de verwachting is dat het voor- en natransport te voet of fiets wordt afgelegd
- De nieuwe lijnvoering en frequentieverhoging hebben alleen invloed op bestemmings-P+R gebruikers (op dit moment niet aanwezig.)

Mobiliteitstransitie in omliggende steden

- De mobiliteitsmaatregelen in Nijmegen zorgen naar verwachting voor een groei van 0-10% in het toekomstig P+R gebruik

P+R Scenario's

Onderzoek

Doelgroepen om rekening mee te houden

- Doelgroepen:



  - Forenzen
    - Binnen 2.5 km wonend vanaf het station (50% van de P+R gebruikers)
    - Buiten 2.5 km wonend vanaf het station met een herkomst in Arnhem (20% van de P+R gebruikers)
    - Buiten Arnhem wonend (merendeel Driel of Heteren) (30% van de P+R gebruikers)
  - Bezoekers Arnhem centrum

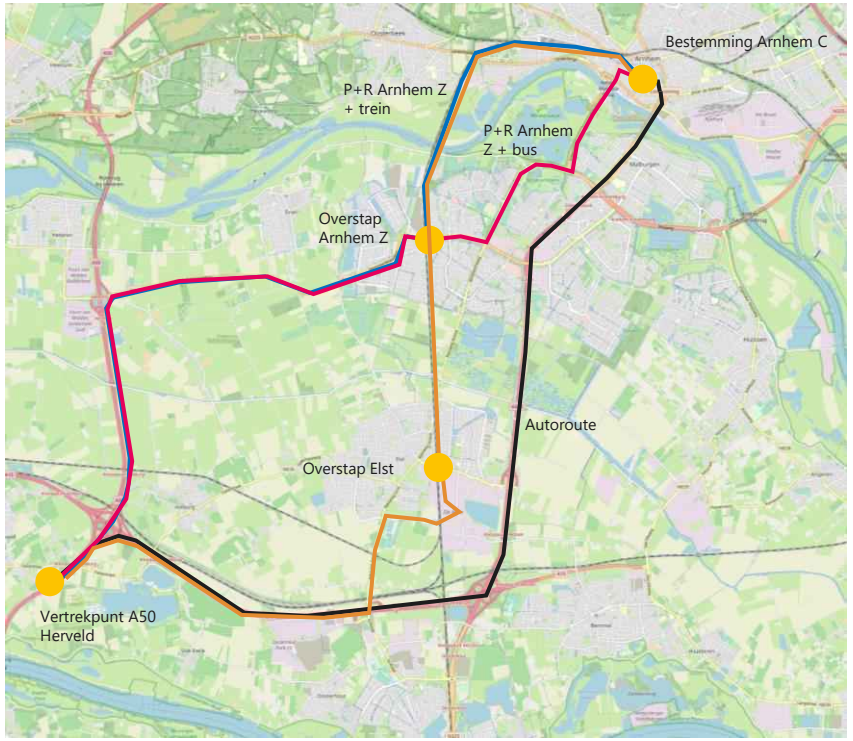


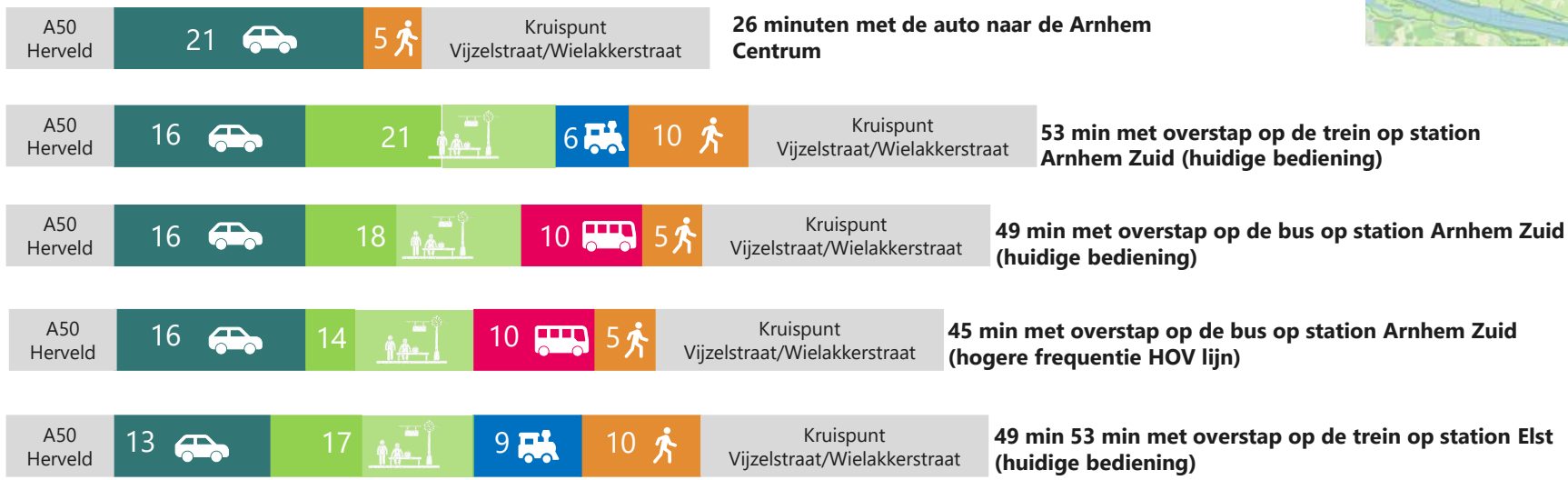
    - Recreatief

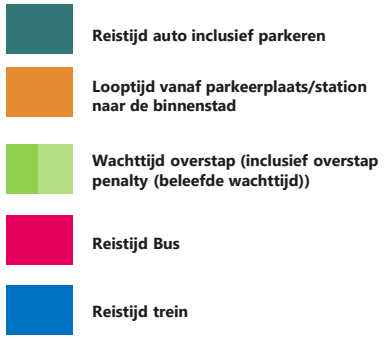
      (327.500 bezoekers van Arnhem centrum per dag waarvan ca. 1.500 autoreizigers met een herkomst A50 zuid hebben. B*ron: Binnenstadsmonitor 2018*)
    - Werknemers (deze doelgroep is erg lastig om te beïnvloeden)

Afvangen bezoekers Arnhem Centrum

- Met de auto doorrijden tot de een parkeergarage in de binnenstad met 26 minuten verreweg het snelste.
- In de huidige situatie is de snelste optie een overstap op de trein op Elst, of de bus op Arnhem zuid.
- Een frequentieverhoging van de bus zorgt voor 4 min reistijdwinst
- Om bezoekers van Arnhem centrum af te vangen op Arnhem zuid, moeten de reistijd en kosten met het OV opwegen tegen de reistijd en kosten met de auto.







Vier actieve knoppen om aan te draaien



Verbeteren OV netwerk richting Arnhem Centrum

(verhogen frequentie en aantal lijnen)



Verbeteren fietskwaliteit (aantal

fietsparkeerplaatsen)



Parkeerkosten P+R

- Tarief van 50 cent = 50% vraaguitval korte afstand. (2.5 km)
- Tarief van 1 euro = 80% vraaguitval korte afstand. (2.5 km)



Parkeerkosten Arnhem Centrum

Scenario 1: faciliteren autonome groei P+R

Doelgroep: Forenzen

- De toekomstige parkeervraag inclusief latente vraag ligt in 2030 tussen de **238-260 parkeerplaatsen**.
- Het worden verder geen maatregelen voorzien die de vraag kunnen beïnvloeden
- Voor een parkeergarage is een bezettingsgraad van **maximaal 90%** gewenst, om zoekverkeer te voorkomen en extra piekmomenten op te vangen. 10% extra capaciteit bieden om dit op te vangen: **+26 parkeerplaatsen**
- **Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen**



Scenario 2A: stimuleren actieve modaliteiten

Doelgroep: Forenzen



- Om de actieve modaliteiten te stimuleren worden geen nieuwe parkeerplaatsen realiseert → de groei van de parkeerbehoefte wordt zonder aanvullend beleid in de nabije omgeving opgevangen → latente vraag neemt toe









- Verhogen aantal buslijnen va 4 naar 5 en verhogen van de frequentie in de spits van 8x naar 22x per uur.
  - Geen invloed op de werknemers die naar Arnhem Centrum met de auto reizen
  - Voor recreatieve reizigers naar Arnhem centrum wordt het pas na een verblijfsduur van 6 uur of langer in het centrum interessant om een overstap op Arnhem zuid te maken. Deze bezoekers kunnen binnen het huidig aantal parkeerplaatsen worden opgevangen.
  - Uitbreiden fietsparkeerplaatsen met 100 extra plaatsen om het minder aantal parkeerplaatsen op te vangen
- **Resultaat: Er worden geen nieuwe parkeerplaatsen gerealiseerd → 164 parkeerplaatsen**

Scenario 2B: stimuleren actieve modaliteiten (ontmoedigen autogebruik directe omgeving)

Doelgroep: Forenzen



- Basis: de toekomstige parkeervraag inclusief latente vraag ligt in 2030 tussen de **238-260 parkeerplaatsen**.
- Verhogen aantal buslijnen va 4 naar 5 en verhogen van de frequentie in de spits van 8x naar 22x per uur.
  - Geen invloed op de werknemers die naar Arnhem Centrum met de auto reizen
- Invoeren minimaal parkeertarief (randvoorwaardelijk): **0,50 cent per dag**
  - Aanname 50% vraaguitval korte afstand. (2.5 km): afname van 60 – 62 parkeerplaatsen
  - Aanname 100% vraaguitval van de recreatieve reizigers naar Arnhem Centrum
  - 10% extra capaciteit bieden om piek maximale bezetting op te vangen: **+20 parkeerplaatsen**
- Uitbreiden fietsparkeerplaatsen met **62 extra plaatsen** om het minder aantal parkeerplaatsen op te vangen
- **Resultaat: 197 - 219 benodigd aantal parkeerplaatsen**



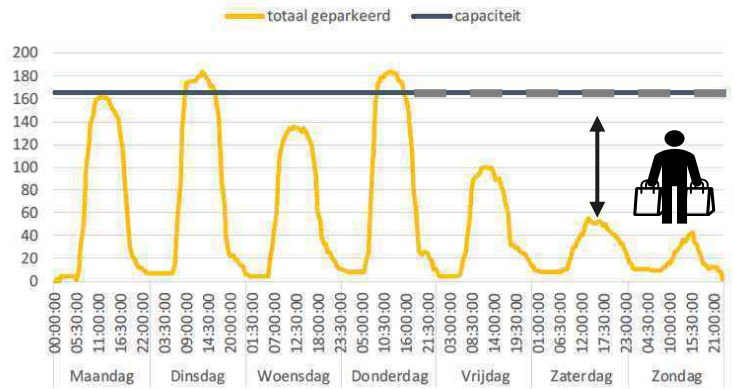
Scenario 3 A: Stimuleren P+R als bestemming P+R Arnhem Centrum

Doelgroep:
Forenzen en recreanten



- Basis: de toekomstige parkeervraag inclusief latente vraag ligt in 2030 tussen de **238-260 parkeerplaatsen**.
  - 10% extra capaciteit bieden om piek maximale bezetting op te vangen: **+26 parkeerplaatsen**
- Verhogen aantal buslijnen va 4 naar 5 en verhogen van de frequentie in de spits van 8x naar 22x per uur.
  - Geen invloed op de werknemers die naar Arnhem Centrum met de auto reizen
  - Voor de recreatieve reizigers (1500 per dag via A50) wordt het vanaf een **verblijfsduur van meer dan 6 uur aantrekkelijker** om met de bus naar Arnhem Centrum te reizen. Dit leidt tot een toename van **circa 90 reizigers in het weekend**. De P+R heeft in het weekend voldoende vrije parkeercapaciteit om de toename op te vangen.
- Geen parkeertarief P+R
- Geen verhoging van het parkeertarief Arnhem centrum
- **Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen**





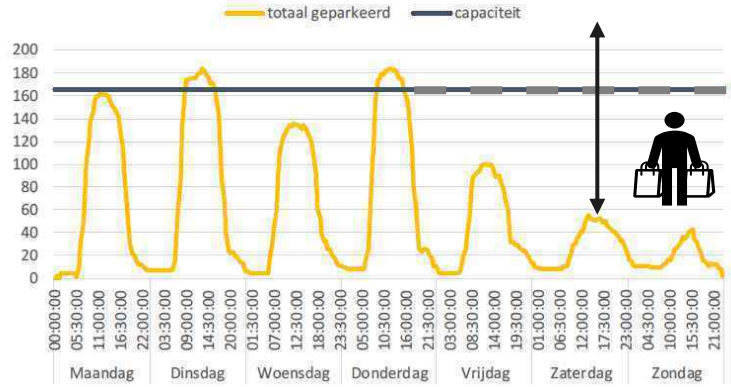
Scenario 3 B: Stimuleren P+R als bestemming P+R Arnhem Centrum

Doelgroep:
Forenzen en recreanten



- Basis: de toekomstige parkeervraag inclusief latente vraag ligt in 2030 tussen de **238-260 parkeerplaatsen**.
- Verhogen aantal buslijnen va 4 naar 5 en verhogen van de 8x naar 22x per uur. frequentie in de spits van
  - Geen invloed op de werknemers die naar Arnhem Centrum met de auto reizen
- Geen parkeertarief P+R
- Verhogen **parkeertarief** Arnhem centrum met **+50%** (ontmoedigen autogebruik richting het Centrum)
  - Door de frequentieverhoging en de verhoging van de parkeertarief wordt het voor de recreatieve reizigers (1500 per dag via A50) al vanaf een **verblijfsduur van meer dan 3.5 uur aantrekkelijker** om met de bus naar Arnhem Centrum te reizen. Dit leidt tot een toename van **circa 320 benodigd parkeerplaatsen** in het weekend.
  - In het weekend is er in de huidige situatie een restcapaciteit van circa 115 parkeerplaatsen. Om te toename op te vangen worden in 2030 **+205 parkeerplaatsen** benodigd
  - 10% extra capaciteit bieden om piek maximale bezetting op te vangen: **+46 parkeerplaatsen**
- **Resultaat: 489 - 511 benodigd aantal parkeerplaatsen**





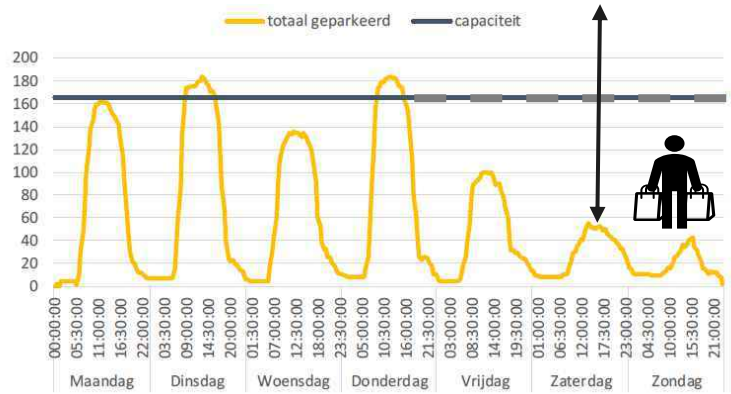
Scenario 3 C: Stimuleren P+R als bestemming P+R Arnhem Centrum (voorbeeld Amsterdam)

Doelgroep: Forenzen en recreanten



- Basis: de toekomstige parkeervraag inclusief latente vraag ligt in 2030 tussen de **238-260 parkeerplaatsen**.
- Verhogen aantal buslijnen va 4 naar 5 en verhogen van de frequentie in de spits van 8x naar 22x per uur.
  - Geen invloed op de werknemers die naar Arnhem Centrum met de auto reizen
- Geen parkeertarief P+R
- Verhogen **parkeertarief** Arnhem centrum naar **€ 7,50/u** (ontmoedigen autogebruik richting het Centrum)
- Stimuleren van het treingebruik door de reis per trein naar Arnhem centrum, na gebruik van de P+R, gratis te maken.
  - Door de frequentieverhoging, de verhoging van de parkeertarief en de prijsdaling van het Trein ticket wordt het voor de recreatieve reizigers (1500 per dag via A50) al vanaf een **verblijfsduur van meer dan 1,5 uur aantrekkelijker** om met de trein naar Arnhem Centrum te reizen. Dit leidt tot een toename van circa **780 benodigd parkeerplaatsen** in het weekend.
  - In het weekend is er in de huidige situatie een restcapaciteit van circa 115 parkeerplaatsen. Om te toename op te vangen worden in 2030 **+665 parkeerplaatsen** benodigd
  - 10% extra capaciteit bieden om piek maximale bezetting op te vangen: **+92 parkeerplaatsen**
- **Resultaat: 995 - 1017 benodigd aantal parkeerplaatsen**





P+R scenario's

- **Scenario 1: faciliteren autonome groei P+R**
  Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM

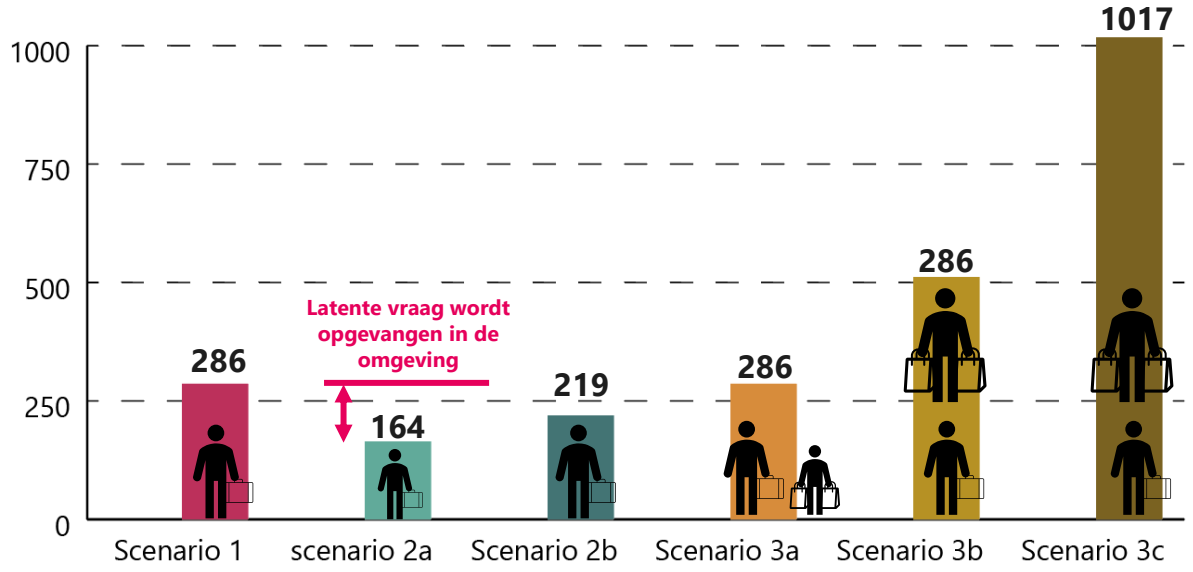
- **Scenario 2 A: stimuleren actieve modaliteiten**
  Resultaat: 164 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM

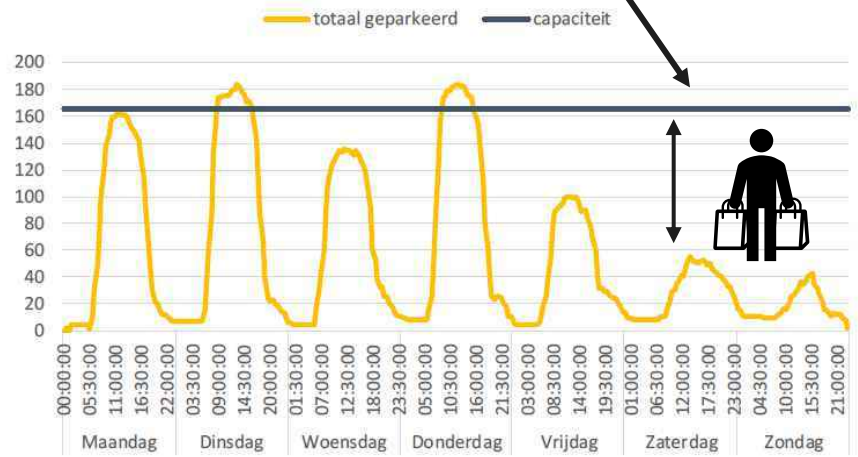
- **Scenario 2 B: stimuleren actieve modaliteiten**
  Resultaat: 197 - 219 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,50 € ARNHEM

- **Scenario 3 A: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 264 - 286 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € ARNHEM

- **Scenario 3 B: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 489 - 511 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € +50% ARNHEM

- **Scenario 3 C: bestemming P+R Arnhem Centrum**
  Resultaat: 995 - 1017 benodigd aantal parkeerplaatsen
  € 0,0 € +7,50 ARNHEM





Conclusies

- P+R vraag ligt tussen de 197 – 286 parkeerplaatsen
- Tariefstelling P+R noodzakelijk om reizigers uit de omgeving te stimuleren andere modaliteiten als voortransport te gebruiken
- Mogelijk om recreanten naar de binnenstad af te vangen die een herkomst vanaf de A50 hebben. Indien er wordt ingezet op een autoluw mobiliteitsbeleid in Arnhem centrum kan de parkeervraag voor de P+R hiermee oplopen tussen de 500 en 1.000 parkeerplaatsen.

Voorbeelden

Sassenheim

Boxtel

Haarlem Spaarnwoude

Voorbeelden

P+R Sassenheim

- 4.800 in- en uitstappers per dag
- 520 parkeerplaatsen
- gratis
- Bezetting: vol
- Gelegen aan de A44
- Sprinterstation (bediening 8x per uur)



Sinds de opening van het station Sassenheim in 2011 is de parkeerdruk enorm toegenomen. Het aantal reizigers dat door NS verwacht was (2.000 reizigers per dag) is in werkelijkheid gegroeid naar ruim 3.500 reizigers per dag in 2015. Door dit succes staat het parkeerterrein met 280 parkeerplaatsen dagelijks overvol. De gemeenteraad besloot daarom in 2015 tot het realiseren van 240 extra parkeerplaatsen

Voorbeelden

P+R Boxtel

- 6.400 in- en uitstappers per dag
- 193 parkeerplaatsen
- Betaald: maximaal tarief 2 euro (treinreiziger) of 5.33 euro regulier
- Bezetting: 3%
- Sprinterstation (bediening 8x per uur)



Voorbeelden

P+R Haarlem Spaarnwoude

- 4,000 in- en uitstappers per dag
- 152 parkeerplaatsen
- gratis
- Bezetting: 90%
- Sprinterstation (bediening 6x per uur)



Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Opdrachtgever	Gemeente Amersfoort
Datum	14 maart 2022
Auteur	Jan-Anne Waagmeester
Kenmerk	008202.20220214.N1.01
Status	Concept
Pagina	1/4

Aandachtspunten fietsenstallingen station Arnhem-Zuid

1. Vormgeving hellingbanen en trappen

Het idee om hellingbanen naar het perron tevens te gebruiken als fietsenstallingen (met fietsenrekken aan weerszijden van een wandelpad), betekent dat er één lang pad ontstaat met fietsenrekken. In meer traditionele fietsenstallingen kan men via verschillende paden 'heen en weer lopen' op zoek naar een vrije stallingsplaats.

Fietsers die haast hebben om de trein te halen, zullen graag zo ver mogelijk naar boven rijden met de fiets om deze zo dicht mogelijk bij het vertrekperron te stallen. Als daar echter geen plek meer is, zal men niet meer terug lopen naar beneden, maar de fiets mogelijk op het perron neerzetten. Obstakels op het perron kunnen ertoe leiden dat de ruimte tussen mensen op het perron en langsrijdende treinen te klein wordt. De kans bestaat dat een persoon door de zuigende werking van een langsrijdende (intercity)trein valt of door de trein geraakt wordt. Om die reden is er een reële kans dat het voorstel door Prorail om veiligheidsredenen niet toegestaan wordt. De 'fietsflats' in Hengelo en Amsterdam zijn als referenties genoemd van stallingen op hellingen, maar deze geven **geen directe toegang tot het perron.**

Bij Stations met een hoogteverschil moet altijd sprake zijn van trappen naar de perrons en daarnaast ófwel liften, ófwel hellingbanen voor mensen die geen trap kunnen lopen. In Arnhem-Zuid zijn liften en daarom zijn in principe geen hellingbanen nodig. Er zijn wel altijd trappen nodig: trappen zijn voor de meeste reizigers, maar ook voor de gebruikers van een 'fietsflat' de snelste manier om het hoogteverschil te overbruggen (als ze geen fiets bij zich hebben).

Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer
Nederland

Postbus 161
7400 AD Deventer
Nederland

+31(0) 570 666 222
info@goudappel.nl
www.goudappel.nl

BTW NL 0072 11 879 B01
KVK 3801 7479
IBAN NL09 INGB 0001 2746 32

2. Verdeling capaciteit over kwadranten

In de drie modellen voor Arnhem-Zuid worden de fietsenstallingen op verschillende manieren verdeeld (zie ook figuren op de volgende pagina):

- in model 1: ruimte voor 300 fietsen in elk kwadrant;
- in model 2: 600 fietsen aan de zuidoostzijde, 600 aan de zuidwestzijde en daarnaast nog (behoud van) een klein aantal fietsenrekken aan de noord(oost)zijde.
- in model 3: 600 fietsen aan de noordoostzijde en 600 aan de zuidoostzijde.

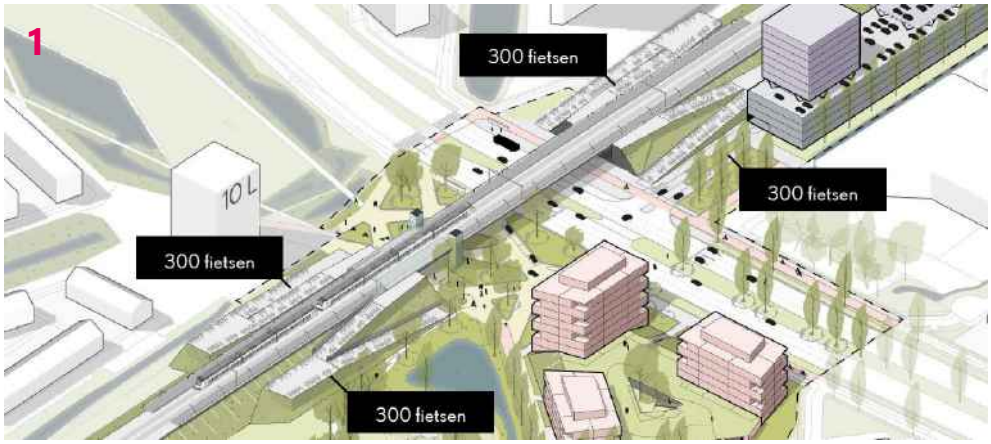
In de huidige situatie (met in totaal 630 fietsparkeerplaatsen) en in een plan dat begin 2020 is gemaakt (met uitbreiding tot 1.030 plaatsen) is de verdeling tussen de locaties ten noorden en ten zuiden van de Metamorfosenallee ongeveer 30 % noord versus 70% zuid.

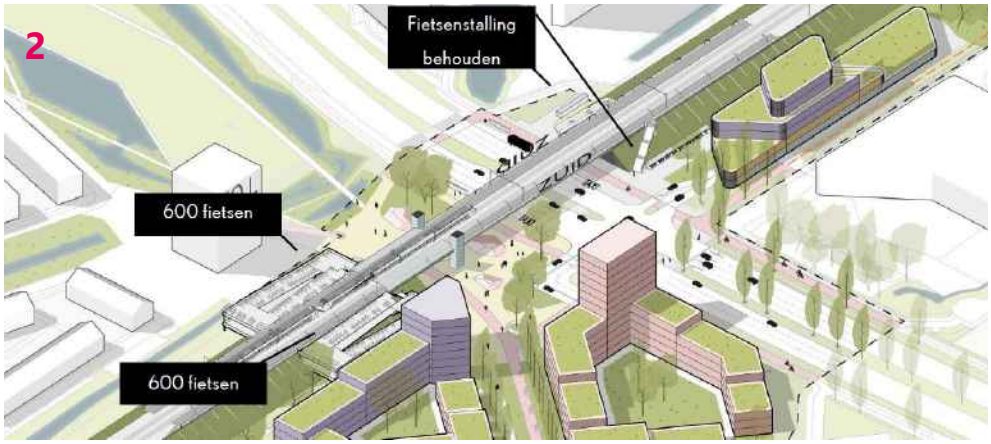
Omdat de Metamorfosenallee een barrière voor langzaam verkeer vormt, is het van belang dat de verdeling van de stallingen tussen noord en zuid goed overeenkomst met de behoefte aan beide zijden. Anders is de kans groot dat aan de ene zijde van de weg stallingen leeg blijven, terwijl aan de andere kant van de weg overlast ontstaat door ‘wild gestalde fietsen’.

Ondanks dat er in de huidige situatie meer stallingsruimte aan de zuidkant van de Metamorfosenallee is gesitueerd, is daar nu ook de grootste overlast. De toekomstplannen veranderen dat niet. Daarom ligt het voor de hand om van de toekomstige 1.200 stallingsplaatsen ten minste 70% aan de zuidzijde van de Metamorfosenallee te plannen. Eventueel kan dit percentage nog aangescherpt worden door onderzoek naar de behoefte van fietsenstallingen te actualiseren.

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS







3. Verwijzing naar vrije plekken

Vooral bij verdeling van de fietsenstallingen over twee locaties aan één zijde van de weg (dus verdeling over noordoost en noordwest en/of tussen zuidoost en zuidwest) is het gewenst dat men onder het viaduct al kan zien aan welke zijde van het spoor de meeste stallingsplaatsen vrij zijn. Voor reizigers die redelijk op tijd aankomen bij het station, zal het immers niet uitmaken aan welke kant zij hun fiets neer zetten (omdat het vertrekperron aan de ene kant en het aankomstperron aan de andere kant van het spoor ligt). Op die manier kan worden voorkomen dat het te vol wordt aan één kant van het spoor. Het systeem om automatisch het aantal gestalde fietsen te tellen, wordt vooralsnog echter alleen toegepast in bewaakte stallingen, in verband met het benodigde beheer en onderhoud.



Bijlage 15

Algemene informatie voor energieadvies ontwikkelingen

Datum: 1 april 2022

Beleid van toepassing op Energie en duurzaam bouwen

Gemeentelijk beleid

New energy made in Arnhem 2020 - 2030
Het gemeentelijke beleid op het gebied van energie is vastgelegd in het 'Programmaplan New energy made in Arnhem 2020 - 2030' (vastgesteld door de raad op 29 januari 2020).

Arnhem wil een actieve regierol innemen bij de energietransitie in de wijken. De uitgangspunten en aanpak zijn vastgesteld in ‘De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie’ (vastgesteld op 17 april 2019). Twee belangrijke uitgangspunten uit dit beleidskader voor deze ontwikkeling zijn:

- De Trias Energetica is leidend: eerst besparen.
- De meest duurzame warmtebron heeft de voorkeur: minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen gaan voor.

Ruimte bieden voor Arnhemse innovaties
In het programma NemiA 2020-2030 is ook aandacht voor energie innovaties. Waar in de komende jaren gewerkt wordt aan de gebouwde omgeving vragen wij om, waar mogelijk, (Arnhemse) innovatieve bedrijven mee te laten denken en mee te doen.

Tempertuurregim vereiste - TVW
Bij nieuwbouw wordt alleen LT- verwarming (lage temperatuur verwarming) toegestaan. Individueel dan wel collectief. Hieronder verstaan we: 35 tot 50 graden Celsius. Deze vereiste is in de Transitievisie Warmte opgenomen die op 17 februari 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Onderzoek naar mogelijkheden omgeving aardgasvrij maken - TVW
Voor wat betreft de warmteoplossing vragen wij de initiatiefnemer verder te gaan dan alleen hun eigen ontwikkeling en onderzoek te doen naar de mogelijkheden om een deel van de omliggende gebouwde omgeving tevens van het aardgas af te halen. Het doel is om het momentum van de ruimtelijke ontwikkeling te benutten om ook (een deel van de) omliggende bestaande bebouwing van het aardgas af te halen. Dit loopt vooruit op de integrale benadering vanuit de omgevingswet. Deze doelstelling is vastgelegd in de Transitievisie Warmte opgenomen die op 17 februari 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad.

Energievisie
De gemeente eist vanuit de structuurvisie bij gebiedsontwikkelingen van meer dan 50 woning**equivalenten** een energievisie van de initiatiefnemer. Energieneutraliteit is hierbij het streven.

Met behulp van een energievisie kan een geschikte combinatie van energieconcepten gekozen worden. De energievisie brengt verschillende energieopties voor het besluit-gebied in beeld en beschrijft de consequenties daarvan. De visie kan uitgebreid worden tot een duurzaamheidsvisie door bijvoorbeeld ook thema's als duurzaam bouwen, afval, groen, water, mobiliteit en openbare ruimte mee te nemen.

Rijksbeleid

Bron: Wetten en regels gebouwen | RVO.nl | Rijksdienst

Renovatie bestaande bouw

Op nationaal en Europees niveau zijn afspraken gemaakt om klimaatverandering tegen te gaan. Een grote uitdaging is het verduurzamen van de bestaande woning- en gebouwvoorraad in Nederland. Onderstaand vindt u de wetten, regels en instrumenten om de klimaatdoelen te behalen.

- Activiteitenbesluit: verplicht maatregelen treffen met terugverdientijd 5 jaar of minder
  - Het Activiteitenbesluit milieubeheer verplicht bedrijven en instellingen (inrichtingen) om energiebesparende maatregelen te treffen met een terugverdientijd van 5 jaar of minder. De energiebesparingsplicht geldt voor bedrijven en instellingen die meer dan 50.000 kWh elektriciteit of 25.000 m³ aardgas(equivalent) per jaar verbruiken. Voor 19 bedrijfstakken bestaat er per bedrijfstak een Erkende Maatregelenlijst energiebesparing (EML). Onder de erkende maatregelen valt voor meerdere branches ook het plegen van Doelmatig beheer en onderhoud (DBO). Ook het toepassen van een Energieregistratie- en bewakingssysteem (EBS) is als maatregel in de lijsten opgenomen.

- EPBD III: Energie-efficiëntie van gebouwen verbeteren
  - Deze richtlijn heeft als doel om de energie-efficiëntie van gebouwen te verbeteren, waardoor het energiegebruik daalt. De maatregelen uit de EPBD III zijn onderverdeeld in 3 thema's:
  - 1. Systeemeisen technische bouwsystemen
    Om de energieprestatie van gebouwen efficiënter te maken, worden in de EPBD III systeemeisen voorgeschreven voor de verbetering van de energieprestatie van technische bouwsystemen. Onder technische bouwsystemen worden systemen verstaan voor ruimteverwarming, ruimtekoeling, ventilatie, warm tapwater, ingebouwde verlichting en gebouwautomatiserings- en controlesystemen.

    Lees meer over de systeemeisen technische bouwsystemen - EPBD III.

  - 2. Technische keuringen verwarmings- en aircosystemen
    Met de EPBD III zijn de keuringsverplichtingen voor verwarmings- en airconditioningssystemen herzien. Deze verplichtingen gelden vanaf een nominaal vermogen van 70 kW of meer. Is één van beide systemen gekoppeld aan een ventilatiesysteem, dan moet dit ventilatiesysteem ook gekeurd worden. Daarnaast is de verwarmingskeuring van toepassing op alle verwarmingssystemen, niet alleen stookinstallaties.

    Lees meer over de technische keuringen verwarmings- en aircosystemen - EPBD III.

  - 3. Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer
    De EPBD III wil een breder gebruik van elektrisch vervoer stimuleren. De richtlijn verplicht de (private) gebouwde omgeving om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of als er ingrijpend wordt gerenoveerd. Deze verplichting ligt vast in het Bouwbesluit en er moet bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee worden gehouden. Daarnaast is er een verplichting tot het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

    Lees meer over de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III.

- Energielabel C kantoren verplicht
  - Per 1 januari 2023 moet een kantoorgebouw minimaal energielabel C hebben. Dit betekent een primair fossiel energiegebruik van maximaal 225 kWh per m2 per jaar. Voldoet het gebouw dan niet aan de eisen, dan mag u het per 1 januari 2023 niet meer als kantoor gebruiken. Deze verplichting staat in het Bouwbesluit 2012.

- Energielabel utiliteitsgebouwen verplicht

- Een energielabel geeft aan hoe energiezuinig een gebouw is en welke energiebesparende maatregelen nog mogelijk zijn. De energielabelklasse wordt bepaald op basis van het primair fossiele energiegebruik, uitgedrukt in kilowattuur per vierkante meter per jaar (kWh/m² jr).

  Hoe minder fossiele energie een gebouw gebruikt, hoe beter het energielabel. Hierbij is G het slechtste energielabel en A+++++ het beste. De energieprestatie van een gebouw wordt vastgesteld met de bepalingsmethode NTA 8800. Deze methode is gebaseerd op de Europese CEN-normen. Klik op onderstaande afbeelding voor meer informatie hierover.

  Bij verkoop, verhuur of oplevering van utiliteitsgebouwen is een energielabel verplicht. Het geldt voor gebouwen met de volgende functies (dit kan 1 functie zijn, maar ook een combinatie van meerdere functies):

  - kantoor
  - onderwijs, zoals scholen en universiteiten
  - bijeenkomst, zoals cafe's, restaurants, kinderopvang en vergadercentra
  - gezondheidszorg, zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingshuizen
  - logies, zoals hotels en pensions
  - sport, zoals sporthallen, stadions, zwembaden
  - winkels, zoals supermarkten, warenhuizen, showrooms van garages

  Daarnaast is het verplicht om de energieprestatie-indicator (de labelklasse) van een geldig energielabel weer te geven wanneer een gebouw te koop of te huur wordt aangeboden door advertenties in commerciële media. Het energielabel is maximaal 10 jaar geldig. Let dus op de verloopdatum van uw energielabel; de allereerste energielabels uit 2008 verliepen in 2018.

- Energielabel woningen verplicht
  - Bij de verkoop, verhuur en oplevering van woningen is een geldig energielabel verplicht. Het energielabel voor woningen is een instrument dat inzicht geeft in de energieprestatie van de woning en verbetermogelijkheden voor isolatie en installaties. Dat geeft de woningeigenaar handelingsperspectief. Hiermee kan de woning verder worden verduurzaamd, energiekosten worden bespaard en het wooncomfort toenemen.

    Woningeigenaren zijn verplicht om bij de oplevering, verkoop of verhuur van een woning een definitief energielabel beschikbaar te stellen aan de koper of huurder. Er gelden enkele uitzonderingen en die vindt u op de webpagina Voor welke woningen en gebouwen is een energielabel verplicht?.

    Daarnaast is het verplicht om de energieprestatie-indicator (de labelklasse) van een geldig energielabel weer te geven wanneer de woning te koop of te huur wordt aangeboden door middel van advertenties in commerciële media.

- Energieprestatie-eisen bij verbouw en renovatie
  - Naast energieprestatie-eisen voor nieuwbouw gelden er ook eisen bij verbouw en renovatie. Op deze pagina vindt u een samenvatting van de wettelijke eisen voor verbouw in het Bouwbesluit.

    Het Bouwbesluit stelt eisen aan:
    - verbouw;
    - vernieuwen of vervangen van isolatielagen;
    - dakkapellen;
    - ingrijpende renovatie en aan
    - verbouw met aanpassing van het technisch bouwsysteem (installatie)

Verbouw
Verbouw is het gedeeltelijk vernieuwen, veranderen of het vergroten van een bouwwerk. Volgens het Bouwbesluit, artikel 5.6 lid 1, geldt voor thermische isolatie het rechtens verkregen niveau (*), met als ondergrens Rc = 1,4 m2K/W. Voor de luchtvolumestroom geldt het rechtens verkregen niveau.

* De betekenis van het rechtens verkregen niveau staat beschreven in de Algemene bepalingen in hoofdstuk 1 van het Bouwbesluit.

Vervangen van isolatielagen
Bij het vernieuwen of vervangen van isolatielagen geldt, volgens artikel 5.6 lid 2 van het Bouwbesluit voor thermische isolatie, het rechtens verkregen niveau met als ondergrenzen:

- Rc = 2,6 m2.K/W voor een vloer;
- 1,4 m2.K/W voor een gevel en
- 2,1 m2.K/W voor een dak.

Bij het vernieuwen of vervangen van ramen, deuren en kozijnen geldt het rechtens verkregen niveau met als ondergrens een U-waarde van ten hoogste 2,2W/m2.K.

Dakkapellen
Bij het oprichten of geheel vernieuwen van een dakkapel of van een bijbehorend bouwwerk gelden, volgens artikel 5.6 lid 3 van het Bouwbesluit voor thermische isolatie, de nieuwbouweisen, oftewel:

- Rc = 3,7 m2.K/W voor een vloer;
- 4,7 m2.K/W voor een gevel en
- 6,3 m2.K/W voor een dak.

Bij het vernieuwen of vervangen van ramen, deuren en kozijnen geldt een U-waarde van ten hoogste 2,2W/m2.K. Voor de luchtvolumestroom geldt het rechtens verkregen niveau.

Hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie
Per 1 februari 2022 gelden er nieuwe voorwaarden voor het toepassen van hernieuwbare energie bij een ingrijpende renovatie. Een renovatie is een ingrijpende renovatie als u meer dan 25% van de oppervlakte van de gebouwschil verandert. Bovendien moet de verandering op de integrale gebouwschil zijn uitgevoerd. De gebouwschil is de grens tussen de binnenzijde van een woning of gebouw en de buitenwereld. De gebouwschil bestaat uit de begane vloer, de buitenmuren, de ramen, de kozijnen, de deuren en het dak.

Hernieuwbare energie (HE) noemen we ook wel duurzame of groene energie die afkomstig is van natuurlijke bronnen die constant worden aangevuld. Hiervoor zijn verschillende technieken te gebruiken, zoals zonnepanelen, een warmtepomp of een warmtenet.

Renoveert u een woning of een gebouw? Dan bent u per 1 februari 2022 verplicht een minimumwaarde hernieuwbare energie (HE) toe te passen in het geval dat:

- het een ingrijpende renovatie is en
- u een installatie voor ruimteverwarming of ruimtekoeling plaatst, (deels) vernieuwt, verandert of vergroot.

De per 1 februari 2022 vereiste minimumwaarde HE, is afhankelijk van de verhouding tussen het dakoppervlak en de gebruiksoppervlakte van de situatie na de ingrijpende

renovatie. Met behulp van de rekentool bepaalt u eenvoudig de minimumwaarde. Bekijk de pagina Hernieuwbare energie bij ingrijpende renovatie voor meer informatie.

Verbouw met aanpassing van het technisch bouwsysteem (installatie)
Zie de informatie over de “EPBD III: Energie-efficiëntie van gebouwen verbeteren” hierboven.

- Energieprestatievergoeding voor huurwoningen
  Heeft de verhuurder zijn woning zeer energiezuinig gemaakt? En wekt de woning veel energie op, bijvoorbeeld met zonnepanelen? Dan mag hij met de huurder een vergoeding afspreken: de EPV. De verhuurder moet dan de warmtevraag laten bepalen door een deskundige en de huurder zijn rapport laten zien. De warmtevraag is de hoeveelheid energie die nodig is om de woning te verwarmen, bij gemiddeld gebruik in een jaar met een normale winter. Hoe beter de isolatie, hoe lager de warmtevraag. En hoe hoger de EPV.

Nieuwbouw

De nieuwbouw van woningen of gebouwen moet aan een reeks wetten en regels voldoen. Zo moeten vanaf 1 januari 2021 alle nieuwe gebouwen in Nederland bijna energieneutrale gebouwen (BENG) zijn. Ook moet u rekening houden met de milieubelasting van gebruikte materialen.

- Vervallen aansluitplicht aardgas voor nieuwbouw gebouwen
  Per 1 juli 2018 vervalt de plicht voor netbeheerders om nieuwbouw woningen aan te sluiten op het aardgasnet. De netbeheerders mogen alleen wettelijke taken uitvoeren, daarom mogen zij ook niet meer op verzoek aansluiten. Dit is geregeld in de Wet VET (Wet Voortgang Energietransitie). Deze wet treedt in werking voor nieuwe gebouwen waarvoor nog geen Omgevingsvergunning (bouwvergunning) is aangevraagd. Het schrappen van de aansluitplicht functioneert hierdoor als een verbod op nieuwe gebouwen met aardgasaansluiting. De wet geldt voor kleinverbruik aansluitingen (max 40 m^3 gas/uur).
- Energielabel utiliteitsgebouwen verplicht
  - Een energielabel geeft aan hoe energiezuinig een gebouw is en welke energiebesparende maatregelen nog mogelijk zijn. De energielabelklasse wordt bepaald op basis van het primair fossiele energiegebruik, uitgedrukt in kilowattuur per vierkante meter per jaar (kWh/m^2 jr).

    Hoe minder fossiele energie een gebouw gebruikt, hoe beter het energielabel. Hierbij is G het slechtste energielabel en A+++++ het beste. De energieprestatie van een gebouw wordt vastgesteld met de bepalingsmethode NTA 8800. Deze methode is gebaseerd op de Europese CEN-normen. Klik op onderstaande afbeelding voor meer informatie hierover.

    Bij verkoop, verhuur of oplevering van utiliteitsgebouwen is een energielabel verplicht. Het geldt voor gebouwen met de volgende functies (dit kan 1 functie zijn, maar ook een combinatie van meerdere functies):

    - kantoor
    - onderwijs, zoals scholen en universiteiten
    - bijeenkomst, zoals cafe's, restaurants, kinderopvang en vergadercentra
    - gezondheidszorg, zoals ziekenhuizen, verpleeghuizen, verzorgingshuizen
    - logies, zoals hotels en pensions
    - sport, zoals sporthallen, stadions, zwembaden
    - winkels, zoals supermarkten, warenhuizen, showrooms van garages

    Daarnaast is het verplicht om de energieprestatie-indicator (de labelklasse) van een geldig energielabel weer te geven wanneer een gebouw te koop of te huur wordt aangeboden door advertenties in commerciële media. Het energielabel is maximaal 10 jaar geldig. Let dus op de verloopdatum van uw energielabel; de allereerste energielabels uit 2008 verliepen in 2018.

- Bouwbesluit en energiezuinigheid van nieuwe woningen en utiliteitsgebouwen
  Het Bouwbesluit stelt eisen aan de energiezuinigheid van nieuwe woningen en utiliteitsgebouwen. De belangrijkste eisen bij nieuwbouw zijn de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG). Zie het volgende punt.

  Ventilatie
  Een goed ventilatiesysteem zorgt voor de juiste balans in luchtkwaliteit, comfort en energieprestatie van gebouwen. Door de aanscherping van de energieprestatie-eisen, wordt het steeds ingewikkelder om deze balans te waarborgen. Hierdoor worden ventilatiesystemen complexer.

  In het Bouwbesluit zijn een aantal basiseisen gesteld aan zaken als debiet, comfort, kwaliteit van de ventilatielucht en richting van de stroming. Daarnaast worden eisen gesteld aan spuivoorzieningen. Afdeling 3.6 tot en met 3.9 van het Bouwbesluit gaan hierover. Indirect zijn er ook eisen, zoals de energieprestatie-eisen en hoofdstuk 5, bouwvoorschriften uit het oogpunt van energiezuinigheid.

  Luchtdichtheid
  Het doel van luchtdicht bouwen is om de openingen in de ‘schil’ van het gebouw zoveel mogelijk te beperken. Door kierdicht te bouwen voorkom je dat lucht, vocht of warmte ongewenst het gebouw binnenkomt of verlaat. Naast energiebesparing is dit goed voor het wooncomfort, voorkomen van vocht en een goede geluidswering.

  In het Bouwbesluit wordt gesproken over luchtdichtheid in Afdeling 5.1. Energiezuinigheid, nieuwbouw - Artikel 5.4. Luchtvolumestroom. Het is een vangneteis. Dat wil zeggen dat ongeacht de uitkomst van de EPC-berekening, waarbij ook de luchtdoorlatendheid een rol speelt, de luchtdoorlatendheid niet groter mag zijn dan de in het Bouwbesluit aangegeven waarde.

  Isolatiewaarde
  Goede isolatie van een gebouw zorgt voor meer comfort en lagere energiekosten. Een gebouw zonder isolatie verliest veel warmte via ramen, buitenmuren, het dak en via de vloer van de begane grond. Het Bouwbesluit stelt eisen aan de thermische isolatie van een gebouw. Voor gevels, daken en vloeren worden verschillende thermische isolatie-eisen (Rc) gesteld. Dit is te vinden in Afdeling 5.1 en 5.3.

  Milieuprestatie van gebouwen
  Het Bouwbesluit stelt eisen aan de milieuprestaties van een gebouw. In Afdeling 5.2 Milieu, nieuwbouw staat dat de belasting van het milieu wordt beperkt door de in het bouwwerk toe te passen materialen. Voor nieuwbouwwoningen en voor nieuwbouw-kantoorgebouwen groter dan 100 m2 geldt dat een zogeheten Milieuprestatieberekening (MPG) bij de aanvraag bouwvergunning/omgevingsvergunning dient te worden ingediend.

  Per 1 januari 2018 geldt voor de MPG een maximum grenswaarde van 1,0. Op 1 juli 2021 wordt de milieuprestatie voor nieuwe woningen (niet voor kantoren) aangescherpt van 1,0 naar 0,8. Het doel is om de eis stapsgewijs scherper te stellen en uiterlijk in 2030 te halveren.

- Energieprestatie – Bijna Energie Neutrale Gebouwen eis
  Voor alle nieuwbouw, zowel woningbouw als utiliteitsbouw, geldt dat de vergunningaanvragen sinds 1 januari 2021 moeten voldoen aan de eisen voor Bijna Energieneutrale Gebouwen (BENG).

  Energieprestatie indicatoren - BENG

  De energieprestatie bij BENG wordt bepaald aan de hand van 3 individueel te behalen eisen:

  - de maximale energiebehoefte in kWh per m2 gebruiksoppervlak per jaar (kWh/m2.jr)
  - het maximale primair fossiel energiegebruik, eveneens in kWh per m2 gebruiksoppervlak per jaar (kWh/m2.jr)
  - het minimale aandeel hernieuwbare energie in procenten (%)

  Ga voor meer informatie naar de Energieprestatie indicatoren BENG.

  BENG per gebouwtype

  De BENG-eisen zijn verschillend voor ieder gebouwtype. .

- EPBD III: Energie-efficiëntie van gebouwen verbeteren
  - Deze richtlijn heeft als doel om de energie-efficiëntie van gebouwen te verbeteren, waardoor het energiegebruik daalt. De maatregelen uit de EPBD III zijn onderverdeeld in 3 thema's:
  - 1. Systeemeisen technische bouwsystemen
    Om de energieprestatie van gebouwen efficiënter te maken, worden in de EPBD III systeemeisen voorgeschreven voor de verbetering van de energieprestatie van technische bouwsystemen. Onder technische bouwsystemen worden systemen verstaan voor ruimteverwarming, ruimtekoeling, ventilatie, warm tapwater, ingebouwde verlichting en gebouwautomatiserings- en controlesystemen.

    Lees meer over de systeemeisen technische bouwsystemen - EPBD III.

  - 2. Technische keuringen verwarmings- en aircosystemen
    Met de EPBD III zijn de keuringsverplichtingen voor verwarmings- en airconditioningssystemen herzien. Deze verplichtingen gelden vanaf een nominaal vermogen van 70 kW of meer. Is één van beide systemen gekoppeld aan een ventilatiesysteem, dan moet dit ventilatiesysteem ook gekeurd worden. Daarnaast is de verwarmingskeuring van toepassing op alle verwarmingssystemen, niet alleen stookinstallaties.

    Lees meer over de technische keuringen verwarmings- en aircosystemen - EPBD III.

  - 3. Laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer
    De EPBD III wil een breder gebruik van elektrisch vervoer stimuleren. De richtlijn verplicht de (private) gebouwde omgeving om laadinfrastructuur aan te leggen voor elektrische voertuigen bij nieuwbouw of als er ingrijpend wordt gerenoveerd. Deze verplichting ligt vast in het Bouwbesluit en er moet bij de ontwikkeling van bouwplannen rekening mee worden gehouden. Daarnaast is er een verplichting tot het aanleggen van laadinfrastructuur bij bestaande grotere gebouwen, ook als deze niet worden verbouwd.

    Lees meer over de laadinfrastructuur voor elektrisch vervoer - EPBD III.

Overzicht relevante rijkswetten en -regels

De Nederlandse wet- en regelgeving over de energieprestatie van gebouwen is gebaseerd op de Europese Energy Performance of Buildings Directive (EPBD). De huidige regelgeving voor gebouwen

vanuit de EPBD staat in het Besluit energieprestatie gebouwen (BEG) en de Regeling energieprestatie gebouwen (REG).

- Energy Performance of Buildings Directive (EPBD)
- Besluit energieprestatie gebouwen (BEG)
- Regeling energieprestatie gebouwen (REG)
- Gebouwde omgeving en de Wet natuurbescherming

Bijlage 5 Begrotingswijziging Station-Zuid-Laarkwartier nr 23-017

	Nr. 23-017						
	Onderwerp						
	I / S						
	Raad d.d.						
	Zaaknr.						
bedragen	**Exploitatiebegroting**	Begroting	Meerjarenraming				
x € 1.000		2023	2024	2025	2026	2027	Totaal
	Lasten						
Programma							
S11	Grondexploitatie: Boekwaarde, bouwrijp maken en plankosten	850	348	644	325	668	2.835
	Tussentijdse administratieve verrekeningen						
	Verrekening met onderhanden werk (van/naar de balans)	-850	-348	848	1.128	-778	0
							0
		0	0	0	0	0	0
		0	0	1.492	1.453	-110	2.835
	Baten						
Programma	Grondexploitatie: Grondverkopen en overige baten	0	0	1.492	1.453	0	2.945
		0	0	1.492	1.453	0	2.945
	Exploitatieresultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**110**	**110**
BR Grondexploitatie	**Mutaties reserves**						
	Toevoegingen	0	0	0	0	-110	-110
	Onttrekkingen	0	0	0	0	0	0
		0	**0**	**0**	**0**	**-110**	**-110**
	Totaal Resultaat	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

	Meerjaren Investeringsplan (MIP)	Begroting	Meerjarenraming			
		2023	2024	2025	2026	2027
Programma	...					
	Totaal Investeringen	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**



OMGEVINGSDOSSIER
Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid

'De wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden bij de gebiedsvisie voor het Stationsgebied Arnhem Zuid zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd'.

Arnhem, 2 november 2023

Aanleiding

Voor u ligt het omgevingsdossier van de gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid. In dit omgevingsdossier laten we zien hoe omwonenden en andere belanghebbenden van het stationsgebied Arnhem Zuid bij de planvorming zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd. Er is bij de verslaglegging in dit plan aansluiting gezocht bij:

- De motie 'Inzicht in betrekken omwonenden' (zie bijlage A) die is ingediend voor het project Leidenweg op 18 december 2019 met nummer 19M190.
- En vervolgens ook bij de handreiking 'Betrek de buurt bij uw bouwplan[1]' (vastgesteld op 24 februari 2022).

Het dossier start met een samenvatting van het volledige participatieproces dat eind 2021 is opgestart. In hoofdstuk 2 wordt antwoord gegeven op de vraag welke rol de omgeving en andere belanghebbenden hebben gekregen in het participatieproces van de gebiedsvisie. Vervolgens is er een stakeholdersanalyse (hoofdstuk 3) uitgevoerd op demografisch niveau en de mate van invloed. Ook wordt er aangegeven met wie (hoofdstuk 4) er vervolgens is gecommuniceerd. Aansluitend leest u op welke wijze en welke momenten er informatie is gedeeld en opgehaald (hoofdstuk 5). Het omgevingsdossier wordt afgesloten met de bijlagen: wat is er gebeurd met alle opgehaalde informatie en hoe is het verwerkt in de planvorming.

Projectteam Gebiedsvisie Station Arnhem Zuid.

[1] https://www.omgevingsweb.nl/wp-content/uploads/po-assets/596772.pdf

Inhoudsopgave

1. Samenvatting 4

2. Wat is participatie binnen het Zijdekwartier Arnhem? 6

3. Stakeholdersanalyse 7

4. Werkgroep en 'brede' omgeving 7

5. Aanpak 7

5.1 Werkgroep 8

5.2 Omgeving 8

Bijlage A Motie inzicht betrekken omwonenden 9

Bijlage B Resultaten online enquête 2021 11

Bijlage C Verslagen bewonersbijeenkomsten 12

Bijlage D Verslagen werkgroep bijeenkomsten 13

Bijlage E Verslagen wandelingen door projectgebied 14

1. Samenvatting

Werkwijze

- Wat? On- en offline feedback ophalen t.a.v. de gebiedsvisie voor het Stationsgebied Arnhem Zuid.
- Wie? De directe omgeving (7073 adressen) is per postbrief uitgenodigd en er is online periodiek overleg geweest met 10 werkgroepleden.
- Waarom? Temperatuur meten + nieuwe aandachtspunten en ideeën ophalen om de gebiedsvisie te versterken.
- Hoe? Online enquête op thema's groengebied tussen spoor en de Laar, woningen in de buurt van het station, elektrische deelauto's, kantoorruimte, informeren/meepraten. De resultaten zijn op de projectwebsite en in online bijeenkomsten teruggekoppeld.
- Wanneer?
  - 1ste participatiemoment: online van 6 t/m 19 september 2021 via een enquête tool.
  - Bewonersbijeenkomsten: online op 16 november 2021 van 19.30 uur – 21.30 uur. Online op 7 april 2022 en live op 19 september 2023 in het Lorentz Lyceum.
  - Wandelingen door het gebied op 24 en 27 november 2021.
  - Werkgroep: online op 20 januari 2022, 10 februari 2022, 22 maart 2022 en 13 juni 2023

Belangrijkste conclusies

1ste participatieronde september 2021

- De totale respons van mensen die uitgenodigd zijn online de enquête in te vullen (7073) is 10,3% (728).
- De respondenten zijn allen omwonenden en ondernemers uit De Laar, Elderveld en Schuytgraaf.
- Op de thema's **woningen** en **groen** zijn de meeste ideeën en aandachtspunten ontvangen. Met name geen woningen erbij (behoud groen), parkeerplaatsen, sociale veiligheid en horeca/winkels zijn genoemd.
- De meerderheid van de respondenten gaat geen gebruik maken van een elektrische deelauto. Een van
  de aandachtspunten hierbij is het ontbreken van kennis.

De resultaten van de online enquête zijn terug te vinden in bijlage B

Verwerking en terugkoppeling

Om uiteindelijk alle aangedragen aandachtspunten en ideeën binnen de vaste kaders, te verwerken in de planvorming is er/zijn er:

- Aparte overleggen geweest met de werkgroep. Bewoners noemen vergroening, verbinding van groen, verkeersveiligheid, het drukke verkeer naar de A50 en het voorkomen van schaduw van de nieuwe woningen als belangrijke punten. De gespreksverslagen zijn toegevoegd in bijlage D.
- De resultaten uit de enquête zijn teruggekoppeld via: www.arnhem.nl/stationzuid, per post richting de 7073 adressen en op een online bewonersavond.
- Op verschillende momenten is er een digitale nieuwsbrief verstuurd naar alle inschrijvers van de digitale nieuwsbrief en is de informatie online geplaatst op de projectwebsite.

Om uiteindelijk alle aangedragen aandachtspunten en ideeën, binnen de vaste kaders, te verwerken in de planvorming is er/zijn er op drie belangrijke onderwerpen aanpassingen gedaan.

Wijkpark

Net als de gemeente vinden ook de bewoners het heel belangrijk dat het wijkpark behouden blijft. Het wijkpark wordt behouden voor de toekomst door de bestemming te wijzigen in Park/Landschap en de bebouwing zoveel mogelijk te concentreren rondom het stationsplein. Tevens is er een werkgroep waarin bewoners mee kunnen denken over het opknappen van het park. Tijdens alle bijeenkomsten zijn er al veel tips en aandachtspunten opgehaald voor het wijkpark, deze worden meegenomen in de verdere uitwerking.

Zon en schaduw

Bewoners maakten zich zorgen over de effecten van zon en schaduw door de nieuwbouw voor de bestaande woningen. In de gebiedsvisie zijn de scenario's op een aantal punten gewogen waarbij de lage impact voor de leefomgeving (welk scenario heeft de laagste impact van wind, schaduw en uitzicht voor direct omwonenden.) een van de punten is.
Daarnaast wordt bij de verdere uitwerking gezorgd dat de nieuwbouw zo min mogelijk negatieve impact van schaduw heeft op de bestaande woningen en de eventueel aanwezige zonnepanelen.

Parkeren en overlast in de buurt

Bewoners hebben zorgen over de toename van het verkeer en het parkeren in de bestaande wijk. Binnenstedelijk ontwikkelen betekent dat het drukker wordt we zullen er voor zorgen dat het parkeergebruik van de toekomstige bewoners niet wordt afgewenteld op de straten in de omgeving.

2. Wat is participatie binnen het Stationsgebied Arnhem Zuid?

Het betrekken en informeren van omwonenden en andere belanghebbenden valt ook onder de noemer participatie. Een breed begrip wat op vele manieren kan worden opgevat. Daarom kiezen we voor een aanpak waarbij we inwoners uit het gebied eerst vragen of en hoe zij betrokken willen zijn en stemmen we ons instrumentarium daarop af.

Hieronder is te zien dat van alle bewoners die de enquête hebben ingevuld:

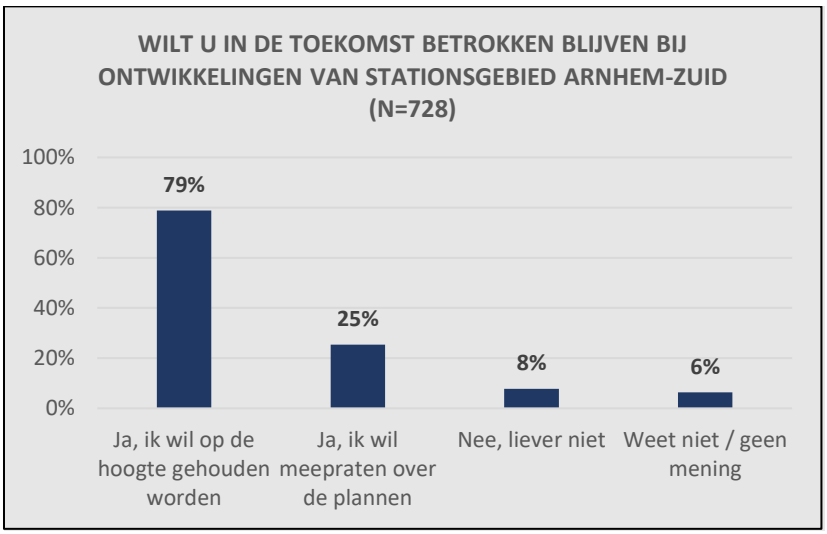
- Bijna 80% op de hoogte gehouden wil worden
- Een kwart (25%) wil meepraten over de plannen
- Een minderheid (8%) wil niet op de hoogte gehouden worden en/of meepraten met de plannen en 6% weet het niet of heeft geen mening
- Hier is ook gekeken naar een verschil in behoefte als we de uitkomsten splitsen naar buurt. Het volgende komt dan naar voren:

➢ Schuytgraaf-Centrum: 83% wil op de hoogte gehouden worden en 26% wil meepraten.

➢ Schuytgraaf-Zuid: 72% wil op de hoogte gehouden worden en 27% wil meepraten.

➢ Elderveld-Zuid: 82% wil op de hoogte gehouden worden en 19% wil meepraten.

➢ De Laar-West: 72% wil op de hoogte gehouden worden en 28% wil meepraten.



3. Stakeholdersanalyse

Onderstaand wordt weergegeven wie stakeholders zijn;

- Woningbouw Schuytgraaf (informeren)
- Provincie (informeren)
- Prorail (meebeslissen stationsplein)
- NS (adviseren stationsplein)
- Woningbouwcorporatie (Portaal) voor de sociale opgave (meebeslissen woningbouw)
- Busmaatschappij Connexxion (uitbreiding dienstregeling) (adviseren stationsplein)
- Bewoners en ondernemers De Laar-West, Elderveld en Schuytgraaf (waaronder 'groengroep' Elderveld) (adviseren en informeren over wijkpark, woningen en stationsplein)
- Winkeliers centrumgebied Schuytgraaf (parkeeroverlast) (informeren)
- Hulpdiensten (meebeslissen en adviseren)
- Fietsersbond en bomenstichting (adviseren en informeren)
- Ondernemers De Gelderse Poort (informeren stationsplein)

4. Werkgroep en ‘brede’ omgeving

Bij de gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid is de participatie vanuit de gemeente verder opgepakt door dialoog met

- de werkgroep en
- daarna breed richting de omwonenden en ondernemers in de wijken De Laar, Elderveld en Schuytgraaf.

5. Aanpak

Er is nagedacht over welke middelen passend zijn voor de gekozen stakeholders. Tevens is in de enquête gevraagd hoe bewoners en ondernemers betrokken willen worden. Hieruit bleek een voorkeur tussen een mix van online en offline middelen. De gekozen middelen zijn:

1. Projectwebsite: bewust is gekozen om ook de participatie via de projectwebsite te laten verlopen. Geïnteresseerden en omwonenden konden vragenlijsten invullen via de website, niet alleen voor woonwensen, maar ook vragen als: hoe wil je betrokken worden bij het

project en hoe vind jij dat de groene ruimte moet worden ingevuld? De projectwebsite is te vinden op www.arnhem.nl/stationzuid.

2. Nieuwsbrief: mensen konden zich aanmelden voor de digitale nieuwsbrief, dit was het eerste communicatiekanaal.

3. Informatiebijeenkomsten: voor mensen die alleen geïnformeerd wilden worden zijn er informatiemomenten georganiseerd.

4. Werkgroep: mensen die ook actief meewilden denken konden deelnemen aan een werkgroep.

5. Wandelingen door het gebied: om een uitgebreider beeld te krijgen van de wensen en zorgen bij de bewoners zijn er twee wandelingen door het gebied georganiseerd.

a) Bijeenkomsten

Aan de hand van de projectplanning en de voortgang is het aantal communicatiemomenten bepaald. In totaal zijn er drie plenaire momenten ingepland.

1. Informatieavond – 16 november 2021
2. Informatieavond – 7 april 2022
3. Informatieavond – 19 september 2023

5.1 Werkgroep

De werkgroep bestaat uit een aantal omwonenden uit de wijken De Laar, Elderveld en Schuytgraaf die betrokken zijn bij de ontwikkeling van het Stationsgebied Arnhem Zuid. De groep bestaat uit 8 tot 12 personen en heeft in wisselende samenstelling op 20 januari, 10 februari, 22 maart 2022 en 13 juni 2023 deelgenomen aan online sparsessies om feedback te geven t.a.v. de gebiedsvisie en de participatie-aanpak. Van de bijeenkomsten zijn verslagen gemaakt, deze zijn in bijlage D opgenomen.

5.2 Omgeving

Per post zijn er 7073 adressen uitgenodigd om in de week van 6 t/m 19 september 2021 (1ste participatiemoment) mee te denken met de uitgangspunten voor de gebiedsvisie. De resultaten zijn op 16 november 2021 teruggekoppeld en op 7 april 2022 zijn de geïnteresseerden geïnformeerd over de gebiedsvisie en de planning. Op 19 september 2023 zijn de bewoners en ondernemers geïnformeerd over de gewijzigde uitgangspunten en de planning. Ook konden ze zich aanmelden voor diverse werkgroepen (wijkpark, stationsplein en woningbouw)

De participatie heeft tijdens de COVID-19 periode moeten plaatsvinden. Ondanks de beperkingen hebben we binnen de mogelijkheden de bijeenkomsten door kunnen laten gaan.

De verslagen van de bewonersbijeenkomsten zijn in bijlage C opgenomen.

Bijlage A Motie inzicht betrekken omwonenden

Gemeenteraad Arnhem

Bijeen op	18 december 2019
Ter bespreking van	Grote planologische afwijking woongebouw Leidenweg
Motie van	Mattijs Loor - D66 Eric Greving - PvdA Nico Wiggers - Arnhemse Ouderen Partij
Titel motie	Inzicht in betrekken omwonenden
Nummer Zaaknummer	**19M190** 415987

De Raad,

Gehoord de beraadslaging,

Constaterende dat:

- Besluiten rondom een grote planologische afwijking een grote invloed kunnen hebben op de leefomgeving van inwoners;
- De wettelijke eisen met betrekking tot het betrekken van omwonenden op dit moment nog beperkt zijn, maar met de komst van de Omgevingswet zullen worden aangescherpt.

Overwegende dat:

- Het van belang is dat de raad en inwoners bij een grote planologische afwijking kennis kunnen nemen van de wijze waarop omwonenden bij de planvorming zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd;
- Het vragen naar dit inzicht tevens kan leiden tot meer bewustzijn bij initiatiefnemers over de noodzaak van het betrekken van omwonenden;
- In de (nabije) toekomst steeds meer bouwopgaven binnen de bestaande stad zijn gelegen, waarmee de impact op de directe leefomgeving van de inwoners groot is, en waardoor het betrekken van die inwoners van steeds groter belang is voor een soepel planvormings- en besluitvormingsproces.

Verzoekt het college:

- Bij voorkeur in de voorbereiding op of anders bij aanvraag van een grote planologische afwijking, de initiatiefnemer te vragen middels een notitie voor het bevoegd gezag inzicht te verschaffen in de wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden bij de planvorming zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd;
- Te vragen in deze notitie in ieder geval te vermelden:

- De wijze en de momenten waarop direct aanwonenden en overige belanghebbenden[1] zijn betrokken en geïnformeerd;
- Welke aantallen inwoners hierbij op de verschillende momenten zijn bereikt;
- Hoe in grote lijnen is gereageerd op de plannen en hoe er met die reacties is omgegaan;

- Deze notitie bij de ruimtelijke onderbouwing te voegen in geval van behandeling door de raad en bij terinzagelegging van het ontwerpbesluit en het definitieve besluit.

en gaat over tot de orde van de dag

Mattijs Loor - D66
Eric Greving - PvdA
Nico Wiggers - Arnhemse Ouderen Partij

[1] Belanghebbenden in de zin van het omgevingsrecht: een ieder voor wie het project gevolgen van enige betekenis heeft.

Bijlage B Resultaten online enquête 2021

Bijlage C Verslagen bewonersbijeenkomsten

Bijlage D Verslagen werkgroep bijeenkomsten

Bijlage E verslagen wandelingen door projectgebied

Bijlage A Motie inzicht betrekken omwonenden

Gemeenteraad Arnhem

Bijeen op	18 december 2019
Ter bespreking van	Grote planologische afwijking woongebouw Leidenweg
Motie van	Mattijs Loor - D66 Eric Greving - PvdA Nico Wiggers - Arnhemse Ouderen Partij
Titel motie	Inzicht in betrekken omwonenden
Nummer Zaaknummer	**19M190** 415987

De Raad,

Gehoord de beraadslaging,

Constaterende dat:
- Besluiten rondom een grote planologische afwijking een grote invloed kunnen hebben op de leefomgeving van inwoners;
- De wettelijke eisen met betrekking tot het betrekken van omwonenden op dit moment nog beperkt zijn, maar met de komst van de Omgevingswet zullen worden aangescherpt.

Overwegende dat:
- Het van belang is dat de raad en inwoners bij een grote planologische afwijking kennis kunnen nemen van de wijze waarop omwonenden bij de planvorming zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd;
- Het vragen naar dit inzicht tevens kan leiden tot meer bewustzijn bij initiatiefnemers over de noodzaak van het betrekken van omwonenden;
- In de (nabije) toekomst steeds meer bouwopgaven binnen de bestaande stad zijn gelegen, waarmee de impact op de directe leefomgeving van de inwoners groot is, en waardoor het betrekken van die inwoners van steeds groter belang is voor een soepel planvormings- en besluitvormingsproces.

Verzoekt het college:
- Bij voorkeur in de voorbereiding op of anders bij aanvraag van een grote planologische afwijking, de initiatiefnemer te vragen middels een notitie voor het bevoegd gezag inzicht te verschaffen in de wijze waarop omwonenden en andere belanghebbenden bij de planvorming zijn betrokken en over de planvorming zijn geïnformeerd;
- Te vragen in deze notitie in ieder geval te vermelden:

- De wijze en de momenten waarop direct aanwonenden en overige belanghebbenden[1] zijn betrokken en geïnformeerd;
- Welke aantallen inwoners hierbij op de verschillende momenten zijn bereikt;
- Hoe in grote lijnen is gereageerd op de plannen en hoe er met die reacties is omgegaan;

- Deze notitie bij de ruimtelijke onderbouwing te voegen in geval van behandeling door de raad en bij terinzagelegging van het ontwerpbesluit en het definitieve besluit.

en gaat over tot de orde van de dag

Mattijs Loor - D66
Eric Greving - PvdA
Nico Wiggers - Amhemse Ouderen Partij

[1] Belanghebbenden in de zin van het omgevingsrecht: een ieder voor wie het project gevolgen van enige betekenis heeft.

Bijlage B Resultaten online enquête 2021

UITKOMSTEN ENQUETE

Stationsgebied Arnhem-Zuid 2021

Gemeente Arnhem Onderzoek & Statistiek

Wilco Liebrand

GEMEENTE Arnhem

Achtergrond, opzet en respons

Achtergrond

Bij station Arnhem Zuid komen wonen, werken, natuur, ontspannen en verkeer en vervoer bij elkaar. De gemeente wil het gebied nabij het station de komende jaren vernieuwen. Afgelopen juli heeft het college van de gemeente de gemeenteraad geïnformeerd over de plannen. Het college wil in ieder geval ongeveer 100 nieuwe woningen en extra kantoorruimte bouwen. Een deel van het bestaande groen langs het spoor willen we als park bestemmen. Het is nu officieel geen park. Verder onderzoeken we of we parkeren voor de nieuwe woningen kunnen combineren met een nieuwe parkeervoorziening (P&R) bij het station. Dit zorgt ervoor dat er minder parkeerplaatsen bij de nieuwe woningen nodig zijn.

Onderzoeksopzet + respons

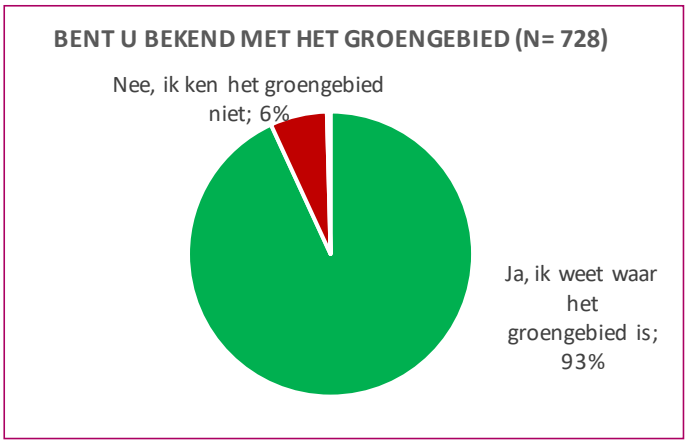
Om te weten wat de inwoners belangrijk vinden, kreeg ieder huishouden in het gebied rond het station een brief met uitnodiging om aan een enquête deel te nemen. Er zijn in totaal 7.073 brieven bezorgd in het gebied. In de periode van 6 t/m 19 september 2021 kon één persoon van elk huishouden deze enquête online invullen. In totaal hebben 728 mensen de enquête ingevuld; een respons van 10,3%. Hierna volgen de uitkomsten op de volgende thema's:

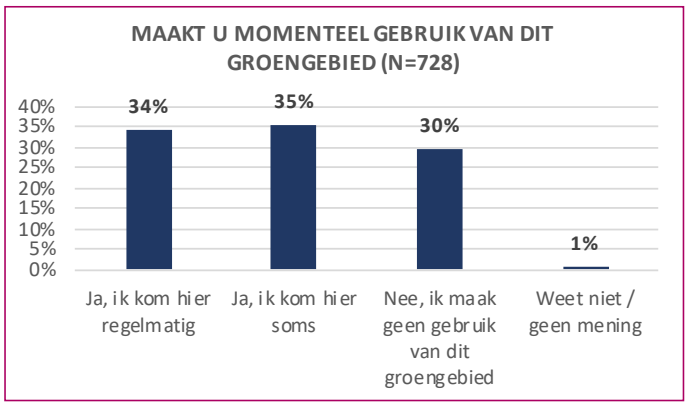
- Groengebied tussen het spoor en wijk De Laar
- Woningen in de buurt van Station-Zuid
- Elektrische deelauto
- Kantoorruimte
- Informeren en/of meepraten over ontwikkelingen stationsgebied Arnhem-Zuid

Waar het relevant is, is ook gekeken naar de verschillen in uitkomsten tussen verschillende buurten in het gebied.

Groengebied tussen het spoor en de wijk De Laar

Tussen het spoor en de wijk De Laar ligt een groengebied. De gemeente wil een deel van dit gebied als wijkpark bestemmen. Het is nu officieel nog geen park. We hebben aan de bewoners gevraagd of men het groengebied kent en ze er gebruik van maken. Daarnaast kon men suggesties aangeven wat er aan het groengebied toegevoegd mag worden. De uitkomsten staan in onderstaande grafieken.





In de grafieken hiernaast is te zien dat:

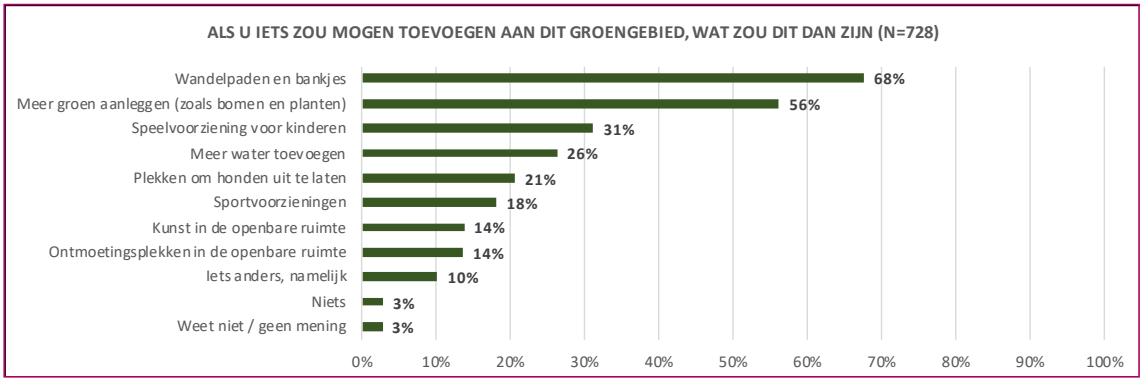
- 93% van alle respondenten het groengebied kent.
- Iets meer dan een derde (34%) komt regelmatig in het groengebied en 35% komt er soms. Iets minder dan een derde (30%) komt nooit in het gebied.
- In een uitgesplitste analyse naar buurt, blijkt dat hoe dichter men bij het gebied woont, hoe vaker men in het groengebied komt. Van de bewoners van De Laar-west, komt 49% er regelmatig. In Schuytgraaf-Zuid komt 18% er regelmatig.

In de onderste grafiek is te zien dat:

- Bijna twee derde van de respondenten (68%) graag bankjes en wandelpaden wil in het groengebied.
- Iets meer dan de helft (56%) zou meer groen willen (zoals bomen en planten).
- Iets minder dan een derde (31%) wil meer speelvoorzieningen voor kinderen en ongeveer een kwart (26%) zou meer water toe willen voegen.
- Overige opties worden minder vaak genoemd.
- Bij anders namelijk, worden nog (sociale) veiligheid, parkeerplaatsen, horeca/winkels en hondenvoorzieningen verbeteren genoemd.

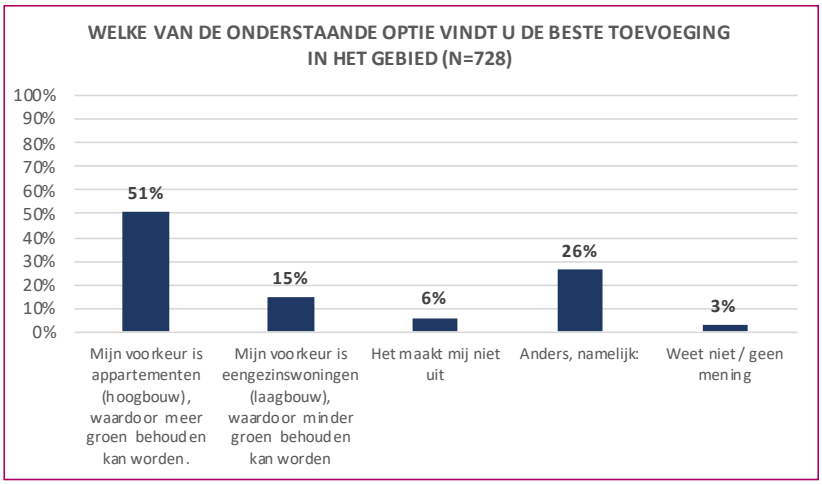
In een open vraag konden bewoners aandachtspunten aangeven over het groengebied.
Meest genoemde zijn:

- Geen woningen bouwen
- (sociale) veiligheid + verlichting verbeteren
- Duidelijkheid over omgang honden
- Park behouden
- Onderhoud groen beter



Woningen in de buurt van Station-Zuid

Arnhem wil een aantrekkelijke stad voor alle doelgroepen blijven. Hier zijn meer woningen voor nodig. De gemeente is van plan in de buurt van Station Arnhem-Zuid ongeveer 100 woningen bij te bouwen. De gemeente Arnhem zal uiteindelijk kiezen voor hoogbouw of laagbouw. De voorkeur van de respondenten staat in onderstaande grafiek.



In de grafiek is te zien dat:

- Iets meer dan de helft heeft een voorkeur voor hoogbouw met behoud van groen (51%). Een minderheid (15%) heeft een voorkeur voor laag-bouw, waardoor minder groen behouden kan worden. Bijna 10% maakt het niet uit of heeft geen mening
- Iets meer dan een kwart (26%) heeft iets ingevuld bij anders, namelijk.

Wat hier het vaakst is genoemd:

- Geen woningen erbij (behoud groen)

Andere opties die genoemd worden (in iets mindere mate):

- Combinatie hoog- en laagbouw
- Seniorenwoningen
- Hoogbouw (maar niet te hoog)
- Appartementen
- Meer groen, minder huizen

Voor deze vraag hebben we de uitkomsten ook uitgesplitst naar buurt om te kijken of er verschil is in voorkeur. In de tabel valt op dat:

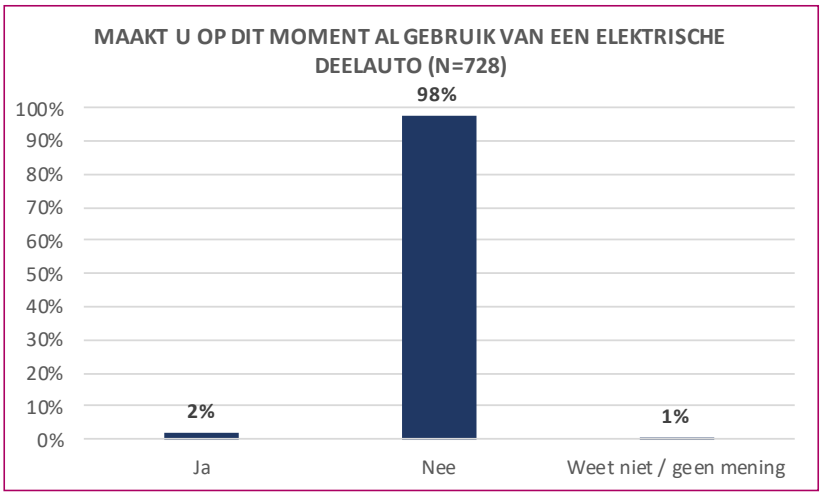
- Er geen hele grote verschillen zijn per buurt ten opzichte van het totaal. In elke buurt is “Hoogbouw met behoud van groen” het vaakst genoemd.
- Een uitzondering is de buurt Elderveld-Noord. Alleen daar is het aantal heel klein (10 personen) en wijkt de uitkomst hierdoor af.
- In De Laar-West vullen de inwoners relatief iets vaker in bij Anders, namelijk (31%; totaal 26%) en iets minder vaak de keuze “Hoogbouw met behoud van groen” (46%; 51% totaal). Maar de verschillen blijven relatief klein.

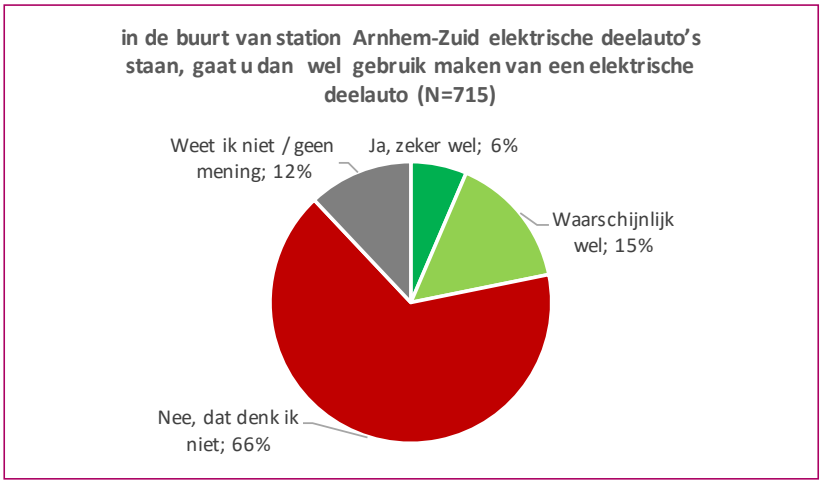
Voorkeur per buurt

	Schuytgraaf-Centrum	Schuytgraaf-Zuid	Elderveld-Zuid	Elderveld-Noord	De Laar-West
Mijn voorkeur is appartementen (hoogbouw), waardoor meer groen behouden kan worden.	52%	59%	54%	40%	46%
Mijn voorkeur is eengezinswoningen (laagbouw), waardoor minder groen behouden kan worden	16%	9%	14%		16%
Het maakt mij niet uit	9%	6%	7%		5%
Anders, namelijk:	19%	24%	22%	60%	31%
Weet niet / geen mening	4%	2%	4%		2%
	N=106	N=88	N=170	N=10	N=326

Elektrische deelauto

De gemeente stimuleert dat meer mensen gebruik maken van elektrisch deelvervoer. Dit betekent dat op een vaste plek in de buurt een aantal elektrische auto's staat die meerdere mensen kunnen gebruiken. Hierover zijn een aantal vragen gesteld. Zie onderstaande grafieken.





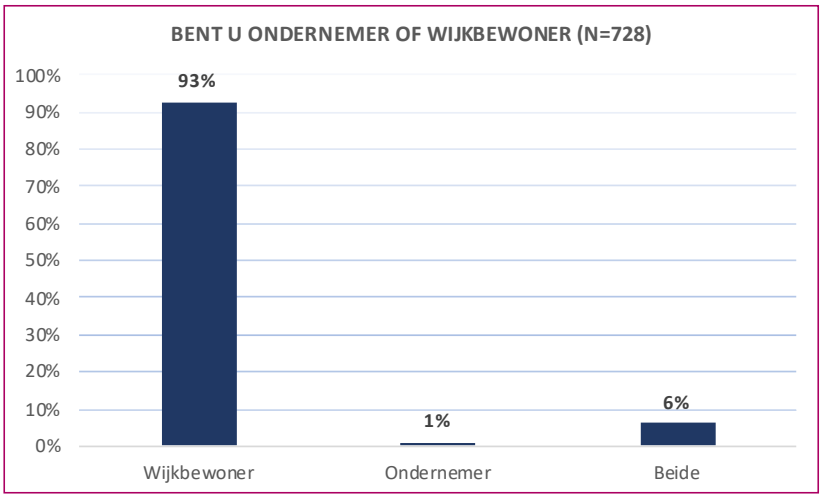
In bovenstaande twee grafieken valt het volgende op:
- Een minderheid (2%) maakt nu gebruik van een elektrische deelauto.

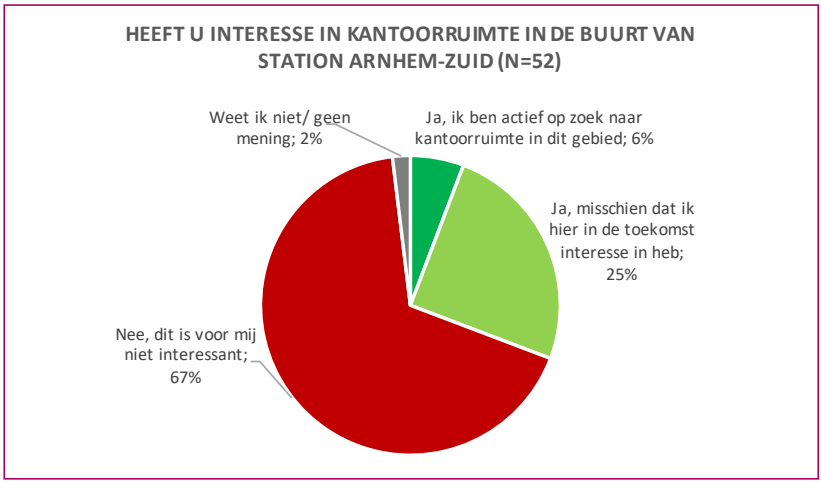
Aan de meerderheid (98%) van de respondenten hebben we gevraagd of ze wel van een elektrische deelauto gebruik gaan maken als er in de buurt van station Arnhem elektrische deelauto's zouden staan. Hierop antwoordt:
- Twee derde (66%) dat ze dit niet gaan doen. Een vijfde (21%) zal er dan waarschijnlijk of zeker wel gebruik van maken. 12% weet het (nog) niet.

In een open vraag konden de bewoners aandachtspunten aangeven over elektrisch deelvervoer. De meest genoemde zijn:
- ➡️ Elektrische fietsen aanbieden
- ➡️ Het ontbreekt me aan kennis

Kantoorruimte

De gemeente wil in de buurt van station Arnhem-Zuid kantoorruimte bijbouwen. Deze ruimte wil ze vooral beschikbaar maken voor kleine ondernemers. De gemeente wil van ondernemers die in de wijk wonen, graag weten welke behoefte zij hebben op het gebied van kantoorruimte. De resultaten staan in onderstaande grafieken.





In bovenstaande 2 grafieken valt het volgende op:

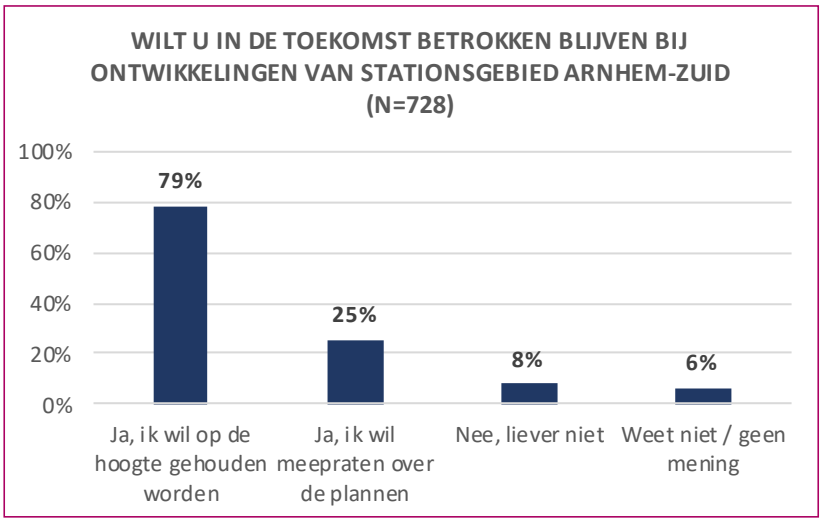
- Van alle respondenten die de vragenlijst hebben ingevuld, is 93% wijkbewoner, 6% zowel wijkbewoner als ondernemer en 1% enkel ondernemer

Aan de ondernemers hebben we gevraagd of ze interesse hebben in kantoorruimte in de buurt van station Arnhem-Zuid.

- Van de 52 ondernemers heeft twee derde (67%) hier geen interesse in.
- Een kwart (25%) zou het misschien in de toekomst wel willen en 6% is nu actief op zoek naar kantoorruimte in dit gebied.

Informeren en/of meepraten over ontwikkelingen stationsgebied Arnhem-Zuid

De gemeente Arnhem heeft de inwoners voorgelegd of ze betrokken willen blijven bij ontwikkelingen. Hieronder staan de uitkomsten. Op de volgende sheet staat hoe de bewoners geïnformeerd willen worden en/of mee willen praten.



Hiernaast is te zien dat van alle bewoners die de enquête hebben ingevuld:

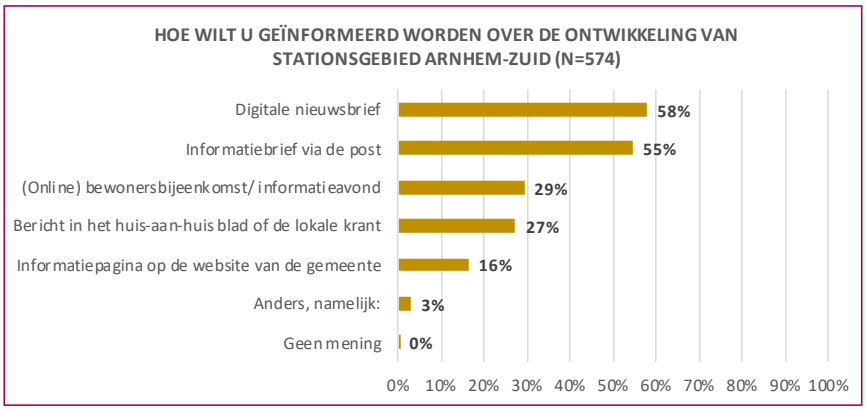
- Bijna 80% op de hoogte gehouden wil worden.
- Een kwart (25%) wil meepraten over de plannen.
- Een minderheid (8%) wil niet op de hoogte gehouden worden en/of meepraten met de plannen en 6% weet het niet of heeft geen mening.
- Hier is ook gekeken naar een verschil in behoefte als we de uitkomsten splitsen naar buurt.

Het volgende komt dan naar voren:

- Schuytgraaf-Centrum: 83% wil op de hoogte gehouden worden en 26% wil meepraten.
- Schuytgraaf-Zuid: 72% wil op de hoogte gehouden worden en 27% wil meepraten.
- Elderveld-Zuid: 82% wil op de hoogte gehouden worden en 19% wil meepraten.
- De Laar-West: 72% wil op de hoogte gehouden worden en 28% wil meepraten.

Hoe wilt u geïnformeerd worden of meepraten over ontwikkelingen stationsgebied Arnhem-Zuid.

De gemeente wil in de buurt van station Arnhem-Zuid kantoorruimte bijbouwen. Deze ruimte wil ze vooral beschikbaar maken voor kleine ondernemers. De gemeente wil van ondernemers die in de wijk wonen, graag weten welke behoefte zij hebben op het gebied van kantoorruimte. De resultaten staan in onderstaande grafieken.

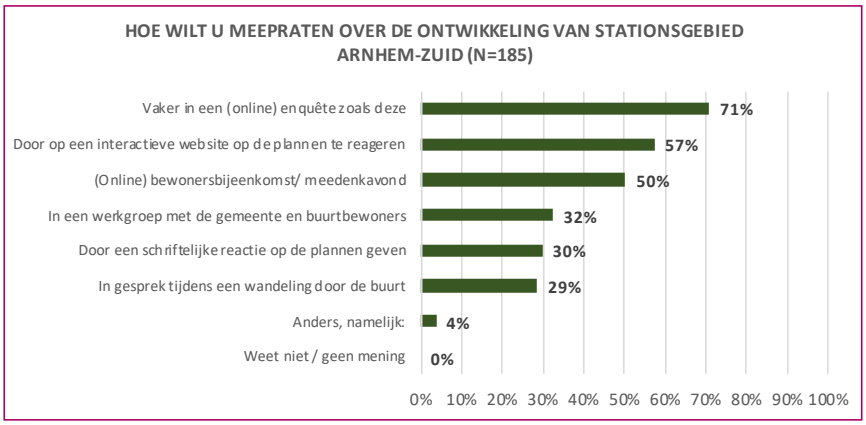


In de grafiek hiernaast is te zien hoe de bewoners het liefst op de hoogte gebracht willen worden. Men kon meerdere antwoorden aankruisen. Het volgende valt op:

- Meer dan de helft van de bewoners wil het liefst een digitale nieuwsbrief ontvangen (58%) of een informatie-brief via de post (55%).

- Bijna 30% wil het liefst een (online)bewonersbijeenkomst/informatieavond en iets meer dan een kwart (27%) wil een bericht in het huis-aan-huis blad of lokale krant.
- Een kleiner deel van de bevolking (16%) zou het liefst een informatiepagina op de website van de gemeente zien.
- De bewoners konden ook andere opties aangeven. Hier is niet veel gebruik van gemaakt. Degene die o.a genoemd zijn:

➡ ‘Vierkrant’ in Schuytgraaf
➡ Wijkwebsite De Laar
➡ Via sociale media



In de grafiek hiernaast is te zien hoe de bewoners het liefst willen meepra-ten. Men kon meerdere antwoorden aankruisen.

Het volgende valt op:

- Iets meer dan 70% wil vaker een (online) enquête als deze. Deze optie wordt het vaakst genoemd.

- 57% wil op plannen reageren op een interactieve website en de helft van de bewoners (50%) die mee willen praten wil dat via een (online) bewonersbijeenkomst/meedenkavond.
- Iets minder dan een derde wil in een werkroep (32%), schriftelijke reactie geven op plannen (30%) of in gesprek tijdens een wandeling door de buurt (29%).
- De bewoners konden ook andere opties aangeven. Hier is niet veel gebruik van gemaakt en de antwoorden die gegeven zijn, zijn te divers.



Bijlage C Verslagen bewonersbijeenkomsten

Verslag online bijeenkomst 16-11-2021

Op dinsdag 16 november 2021 is er een informatiebijeenkomst geweest over de gebiedsvisie voor het stationsgebied bij station Arnhem-Zuid. Hieronder leest u het verslag van deze informatiebijeenkomst.

Op de avond hebben wethouder Cathelijne Bouwkamp, de projectmanager en stedenbouwkundige de plannen toegelicht. Bewoners en ondernemers uit de buurt stelden hun vragen en gaven ideeën over de toekomst van het gebied.

Mensen uit Schuytgraaf, Elderveld en met name De Laar gingen die avond over 3 onderwerpen in gesprek: groen, verkeer en wonen. In totaal waren 45 bewoners aanwezig. Zij gingen samen 8 keer in groepjes een half uur met elkaar in gesprek (2 x over het thema wonen, 2 x over het thema verkeer en 4 x over het thema groen). Tijdens de gesprekken kwamen soms ook andere onderwerpen aan bod.

Van de gesprekken is per onderwerp een korte samenvatting gemaakt. We gebruiken de input uit de gesprekken bij het opstellen van de gebiedsvisie.

Thema wonen

Sommige mensen zijn voorstander van laagbouw. Zij vinden dat hoogbouw het zicht belemmert en voor schaduw zorgt. Andere mensen zijn juist voorstander van hoogbouw. Dan kan er meer groen behouden worden. Sommige mensen willen liefst helemaal geen woningbouw. Sommige mensen twijfelen aan het nut en noodzaak van nieuwe kantoren.

Verder gaven mensen de volgende opmerkingen mee:

- Maak hoogbouw niet te hoog en niet te dicht bij de bestaande woningen.
- Combineer de woningbouw met parkeren er onder, dat scheelt ruimte.
- In de omgeving worden veel woningen verhuurd aan expats. Voer een zelfbewoningsplicht in.
- Maak flexibele, levensloopbestendige woningen, voor ouderen en jongeren.
- Zorg ervoor dat het groen dat behouden blijft niet later alsnog wordt gebruikt voor woningen.
- Betrek omwonenden bij de architectuur van de woningen.

Thema groen

De meeste deelnemers willen zoveel mogelijk groen behouden en dit verbeteren met speelvoorzieningen, meer bomen, water, een honden uitlaatvoorziening en betere wandelpaden. Sommigen willen ook een park inrichten met ruigere stukken natuur.

Verder gaven mensen de volgende opmerkingen mee:

- Maak het stationsplein groener, dat is nu erg stenig ingericht.
- Gebruik Kronenburgerpark (Nijmegen) of Immerloopark als voorbeeld voor het park.
- Het onderhoud van het groengebied laat te wensen over.

Thema verkeer

Deelnemers willen de verkeersveiligheid verbeteren. De Metamorfosenallee is druk en moeilijk over te steken voor fietsers/scholieren en voetgangers. Dat geldt voor het station, maar ook verderop bij de rotonde. Het stationsgebied voelt onveilig in de avond en nacht en er zijn te weinig plekken om fietsen te parkeren bij het station. Mensen twijfelen aan nut en noodzaak van deelauto's op deze plek. Ze benadrukken dat er voldoende parkeergelegenheid moet komen voor de nieuwe woningen.

Verder gaven mensen de volgende opmerkingen mee:

- Verbeter de fietsroutes naar het station.
- Verbeter de verbinding tussen De Laar en Elderveld.
- De route vanuit De Laar, via de Kroonse Wal onder het spoor naar de school de Omnibus loopt dood. Kan daar iets aan gedaan worden?
- Verbeter de busverbinding met de Gelderse Poort. Hier staan veel kantoren leeg.
- Zorg voor betere verlichting bij het station en in het groen.
- Een ondertunneling van de Metamorfosenallee is een goed idee

Visie gebied nabij station Arnhem-Zuid

Informatieavond 7 april 2022



CONCEPT

Programma

1. Terugblik vorige bewonersavond 16 november
2. Hoe zijn bewoners betrokken?
3. Wat geven bewoners terug?
4. Wie zijn nog meer betrokken?
5. Dilemma's
6. Presentatie gebiedsvisie
7. Planning vervolg gebiedsvisie

CONCEPT

Terugblik: Aanleiding gebiedsvisie

1. *Druk op stationsgebied hoog*
2. *Stimuleren duurzame mobiliteit*
3. *Oversteekbaarheid Metamofosenallee verbeteren*
4. *Sociale veiligheid staat onder druk*
5. *Behoefte aan woningen*

Gebiedsvisie: Globaal ruimtelijk plan

CONCEPT



Terugblik: Uitgangspunten

1. *Oude plan uit 2007 vervalt*
2. *Stationsgebied verbeteren*
3. *Gedeeltelijk behoud groen*
4. *Bestemmen groen als park*
5. *Ongeveer 100 woningen*
6. *Kantoren naar behoefte*
7. *Onderzoeken combineren P&R met bewonersparkeren*
8. *Inwoners betrekken*

OUDE PLAN VERVALT



CONCEPT

Terugblik: De 8 denkrichtingen



1: Speed Pedelec



2: Eldense strip



3: Parkbrug



4: Stadswonen a/d singel



5: Multimodale hub A



6: Multimodale hub B



7: Eldense bos



8: Zuid op de kaart

CONCEPT

Hoe zijn bewoners betrokken?

- Online enquête : september 2021
- Online bewonersavond 1 : november 2021
- Wandelen door het gebied : november 2021
- Werkgroep (3x) : januari t/m maart 2022
- Online bewonersavond 2 : 7 april 2022

En diverse nieuwsbrieven

Resultaten teruglezen? www.arnhem.nl/stationzuid

CONCEPT

Hoofdlijnen reacties bewoners (1)

Wonen:

- Voorkeur voor hoogbouw, maar niet te hoog. Daarmee behoud je meer groen (enquête)
- Sommige voorstanders voor laagbouw, sommige voor hoogbouw (bewonersavond)
- Maak een combinatie van hoog- en laagbouw, waarbij de laagbouw langs de bestaande woningen komt.
- Meng de sociale en de koopwoningen
- Combineer woningen met parkeren, dat scheelt ruimte

Kantoren:

- Ongeveer 1/3 van de ondernemers heeft in de toekomst mogelijk interesse in kantoorruimte
- Veel mensen begrijpen niet dat er kantoren moeten komen omdat er elders nog leegstand is

CONCEPT

Hoofdlijnen reacties bewoners (2)

Groen:

- Behoud zoveel mogelijk groen in het park, verbeter dit en verbind het
- Verbeter de sociale veiligheid en de verlichting in het groengebied
- Maak de omgang met honden duidelijk
- Maak het stationsplein groener, het is nu erg stenig

Verkeer:

- Verbeter oversteekbaarheid Metamorfosenallee
- Verbeter (sociale) veiligheid Stationsgebied
- Verbeter de fietsroutes naar het station en de verbinding tussen De Laar en Elderveld
- Ongeveer 20% van de mensen verwacht elektrische deelauto's te gaan gebruiken als die er komen

CONCEPT

Hoofdlijnen reacties bewoners (3)

Uit de werkgroep:

- Krijg ik schaduw in mijn tuin door de nieuwe gebouwen?
- Behoud het groen en verbind het
- De behoefte aan kantoren is toegelicht
- Verbeter de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid
- Kunnen er extra voorzieningen komen die de sociale veiligheid verbeteren?
- Worden er voldoende parkeerplaatsen gemaakt?

Volledig overzicht reacties: www.arnhem.nl/stationzuid

CONCEPT

Wie zijn nog meer betrokken?

Prorail: Niet tegen het spoor bouwen, afstand houden. Helpt bij het vergroten van het fietsparkeren

NS: Heeft belang bij goede voorzieningen voor reizigers zoals Park & Ride en een sociaal veilige stationsomgeving.

Woningbouwcorporaties: Realiseren sociale woningbouw en stellen daar voorwaarden aan. Doelgroepen: Jongeren en ouderen, hoofdzakelijk 2 a 3 kamerappartementen.

Provincie: Heeft belang bij goede, regionale knooppunten voor openbaar vervoer en snelle fietsverbindingen.

CONCEPT

Dilemma's

1. Hoeveel park en welk deel gebruiken we voor de woningen?
2. Hoe dicht bouwen we op het spoor, de weg en de bestaande woningen?
3. Kunnen we parkeren onder de nieuwe woningen?
4. Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid van de weg?
5. Welke ondersteunende functies zijn wenselijk?
6. Zijn de plannen financieel haalbaar te maken?

CONCEPT

Gebiedsvisie



Gebiedsvisie Stationkwartier-Zuid

concept 22 maart 2022

Goudappel Ziegler | Branderhorst Gemeente Arnhem

Inhoudsopgave boekwerk

Inleiding 6

1. De locatie 8
   Stationsgebied Arnhem-Zuid in beeld 10

2. Opgave 20
   2.1 Stations analyse 22

3. Ruimtelijke verkenning 24

4. Visie stationskwartier Zuid 28
   4.1 Van station naar mobilitietshub 30
   4.2 Een veilige en groene stationsomgeving 31
   4.4 Een veilige oversteek 34
   4.5 Stationskwartier als aantrekkelijke woon- en werkplek 36
   4.6 Samenwerken is meerwaarde 37

5. Ontwikkelkaders 38

6. Drie mogelijke uitwerkingen 44
   6.1 Laarkwartier 46
   6.2 Stationsplein-Zuid 56
   6.3 Parkbrug 66

7. De beoordeling 76

8. Het vervolg 78

9. Bijlagen 80

Colofon 81

CONCEPT

Inleiding en hoofdstuk 1. Locatie















CONCEPT

2. Opgave

Station Arnhem Zuid is één van de regionale knooppunten waar de gemeente wil intensiveren. Dit betreft zowel het verbeteren van de HOV-functie als het invullen van de ontwikkellocatie, waarmee wordt bijgedragen aan de woningvoorraad van Arnhem.

Groen/Blauw

- Bestendig een deel van het ontwikkelgebied als wijkpark;
- Neem de bestaande groen/blauwe kwaliteiten mee in de visievorming;
- Er geldt een groencompensatieplicht conform Groenvisie 2017;
- Investeer in het groen als bijdrage aan beweging en ontmoeting, combinaties van natuur met sport en spel aanleidingen;
- Maak de leefomgeving toekomstbestendig: vergroot de biodiversiteit en verbeter de waterhuishouding en het waterbergend vermogen en bouw natuur inclusief.

Mobiliteit

- Transformeer het stationsgebied tot regionale 'HUB', waarbij in hogere dichtheid gewoond wordt, oog is voor de bestaande groen-blauwe lijnen en alle vervoersmodaliteiten goed aan elkaar verbonden worden;
- Onderzoek een combinatie P+R en bewonersparkeren, met een groei van de P+R van 160 naar 275 p.p.;
- Groei van 630 naar circa 1.200 tot 1.400 plekken fietsparkeren bij het station;
- Onderzoek of reductie van vigerende parkeernormen mogelijk is door de specifieke ligging en/of een deelautoconcept.

Programma

- Bouw van circa 100 tot maximaal 150 woningen waarvan minimaal 30% sociaal;
- Geef ruimte aan 1.500 – 6.500 m² BVO kantoorfuncties (wens van Economische Zaken);
- Daghoreca zorgt voor levendigheid op en om het station. De NS heeft aangegeven niet te willen investeren in de uitbating van daghoreca, hiervoor zijn te weinig gebruikers van het station. In de plint van de nieuwbouw is daghoreca door derden wel mogelijk;
- Wens: ruimte voor 1.000 m² cultuur, denk bijvoorbeeld aan een dans/muziekschool;
- Wens: 1.000 m² BVO aan binnensportruimte;
- Wens: vraag naar onderwijs en naschoolse opvang;
- Back-up: mocht de zorgfunctie die gepland staat in Schuytgraaf niet doorgaan, dan is ontstaat er behoefte aan deze zijde.

Veiligheid

- Vergroot de sociale veiligheid rondom het station;
- Verbeter de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee voor liets- en voetganger;
- Houdt rekening met spoor- en weglawaai, hinder van spoortrillingen en richtafstanden van vervoer van gevaarlijke stoffen over het spoor.

CONCEPT

2.1 Stations analyse

Het huidige station mist een aantrekkelijke openbare ruimte, om in te verblijven.
Door het gebrek aan overzicht, routing en herkenbaarheid wordt het ervaren als sociaal onveilig



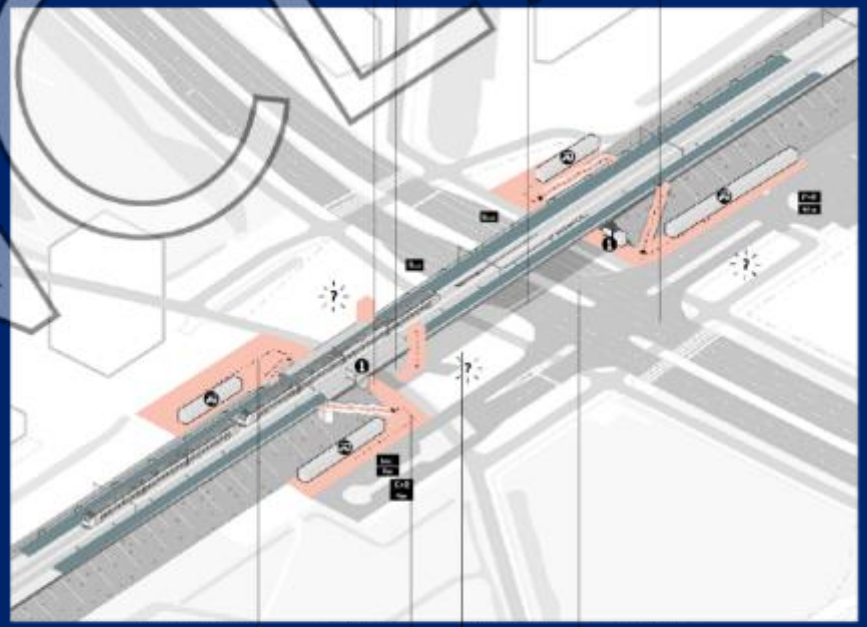


Aan ieder kwadrant staat een zelfde trap opgang naar de perrons met fietsparkeren ernaast



De druk op het stationsgebied en het fietsparkeren is hoog

Het stationsgebied mist herkenbaarheid, landmarks, logische routing en een stationsgezicht



Stationanalyse: openluchtstation Arnhem-Zuid

CONCEPT

3. Ruimtelijke verkenning
8 prikkelende scenario's

1. Speed pedelec - De snelfietsroute van Arnhem-Nijmegen aan westzijde van het spoor laciliteren met een tunnel onder de Metamorfosenallee door. Eén woonblok zorgt voor een groter spoorpark. Een eigen parkeervoorziening voor bewoners en aparte P+R aan de noordzijde.



1. Scenario Speed Pedelec

2. De Parkbrug - Het groenste station van Nederland. Door hoogbouw is een groot spoorpark mogelijk. De fietsbrug zorgt voor een veilige oversteek en herbergt tevens de parkeervraag voor de P+R en bewoners. De brug zorgt echter voor onlogische routing voor de fiets.



2. Scenario Parkbrug

3. Elderse parkstrip - Woonblokken zijn gesitueerd op een gebouwde parkeervoorziening. Alles is geconcentreerd aan het spoor maar door de spreiding van kleinere volumes blijft er minder spoorpark over.



3. Scenario Elderse Parkstrip

4. Stadswonen aan een singel - Grondgebonden woningen zorgen voor veel maaiveldparkeren. Hierdoor ontstaat tevens een klein spoorpark en een woontype die al veel aanwezig is rondom station Arnhem Zuid.



4. Scenario Stadswonen aan een singel

5. Multimodale hub A - Grootschalige bouwblokken geconcentreerd aan de noordzijde. Hierdoor ontstaat een groot spoorpark. Er is één grote parkeergarage en de Metamorfosenallee kan verdiept worden aangelegd.



5. Scenario Multimodale Hub A

6. Multimodale hub B - Ter aanvulling op Multimodale hub A is er gelegenheid om aan de noordzijde van de Metamorfosenallee extra maatschappelijk programma toe te voegen.



6. Scenario Multimodale Hub B

7. Elderse bos - Kleine woonblokken in een bos. Parkeren gebeurt op afstand van de woningen in een half verdiepte garage.



7. Elderse bos

8. Station Zuid op de kaart - Icoon voor de stad. Woningbouw en parkeren in één groot gebouw opgelost, als statement naar de experimentele woningbouw uit de jaren 70 zoals De Laar-West.

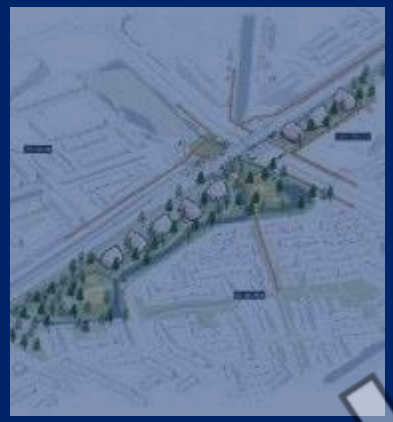


8. Scenario Zuid op de kaart

CONCEPT

Drie mogelijke scenario’s





+ veel ruimte voor het wijkpark
‘- gescheiden gebouwen





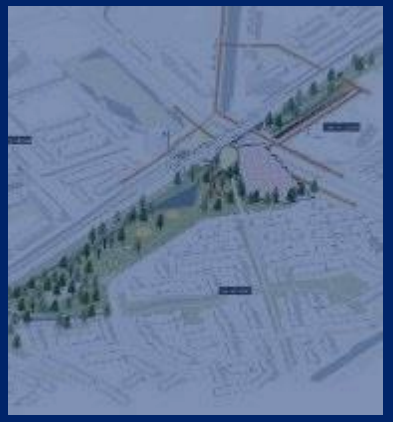
+ veel ruimte voor groen en hoge ambitie
- Hoge torens





+ kwaliteitsimpuls wijkpark
- Grootschalige ontwikkeling

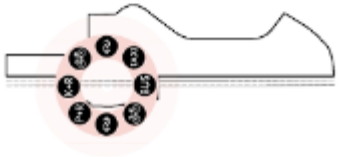




CONCEPT

4. Visie Stationskwartier Zuid

1. Van station naar mobiliteitshub



2. Een veilige en groene stationsomgeving



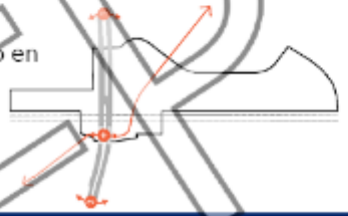
3. Geen woonpark maar een wijkpark

Een plek voor ontmoeten en bewegen in het groen

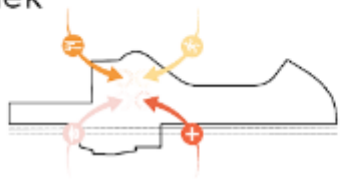


4. Een veilige oversteek

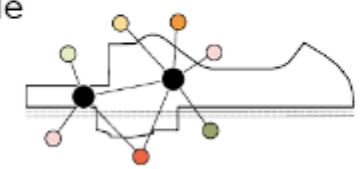
Ontwarren van de knoop en oplossen in de flanken.



5. Stationskwartier als aantrekkelijke woon- en werkplek



6. Samenwerken is een meerwaarde



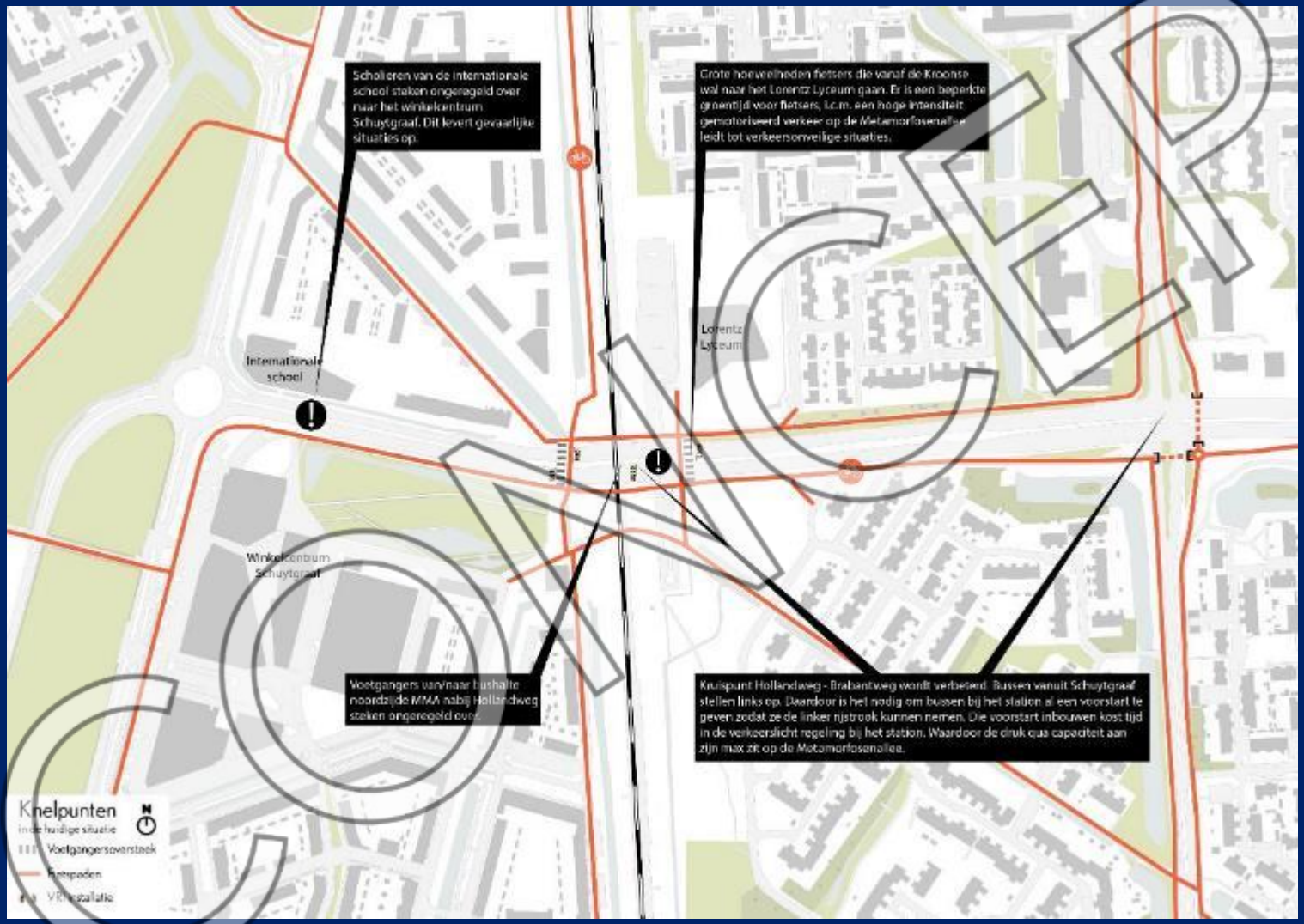
CONCEPT

4.4 Een veilige oversteek



CONCEPT

Gevaarlijke oversteek Metamorfosenallee



Afgevallen verkeersopties



Fietstunnel

- Hellingbaan geeft grote ruimte claim
- Geul is niet oversteekbaar
- Leidt tot extra tunnels
- Sociaal onveilig



Autotunnel

- Financiële haalbaarheid
- Problematiek filevorming buiten de projectscope



Fietsbrug

- Obstakel, 2 x langere hellingbaan dan bij een tunnel
- Financiële haalbaarheid

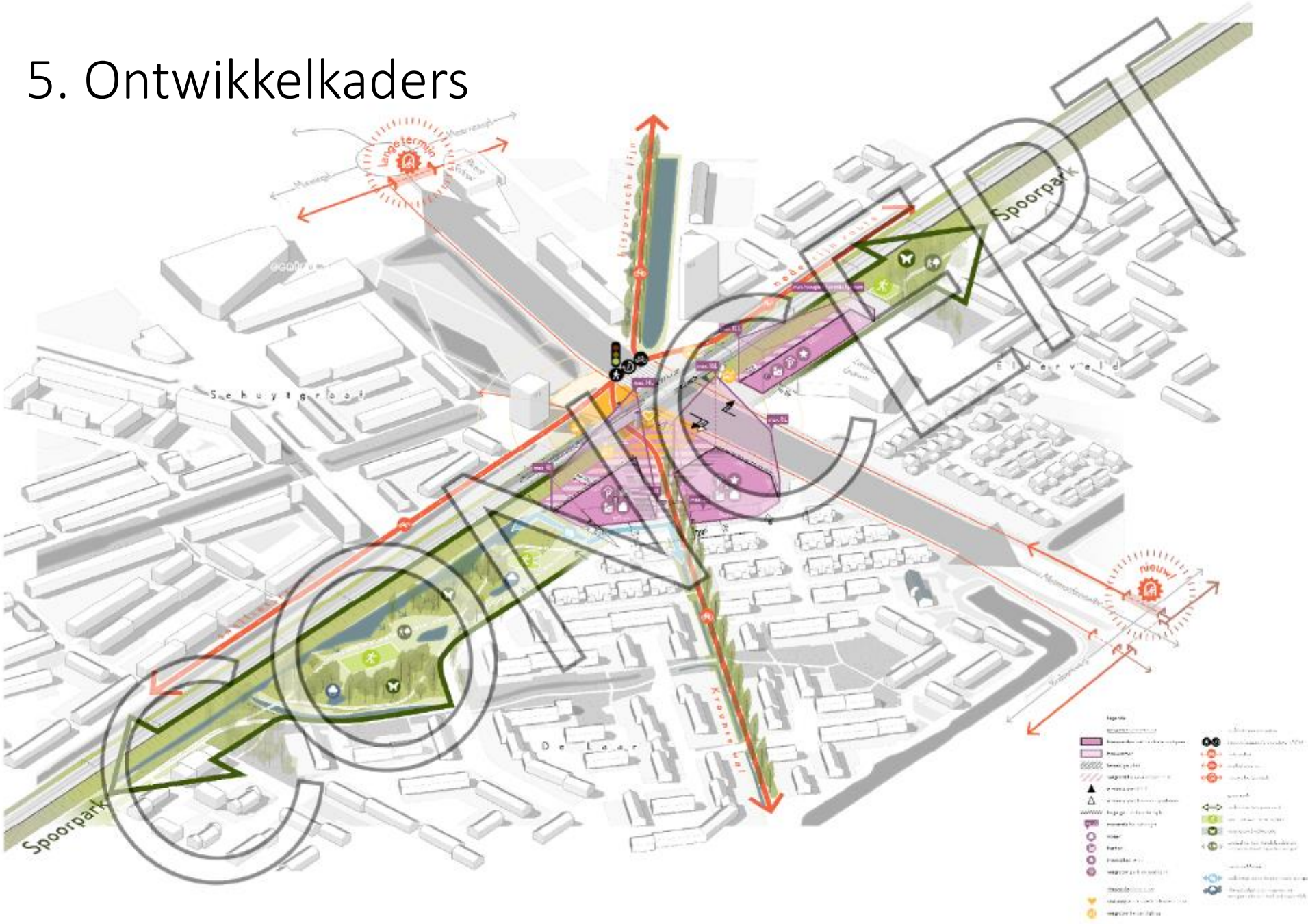
CONCEPT

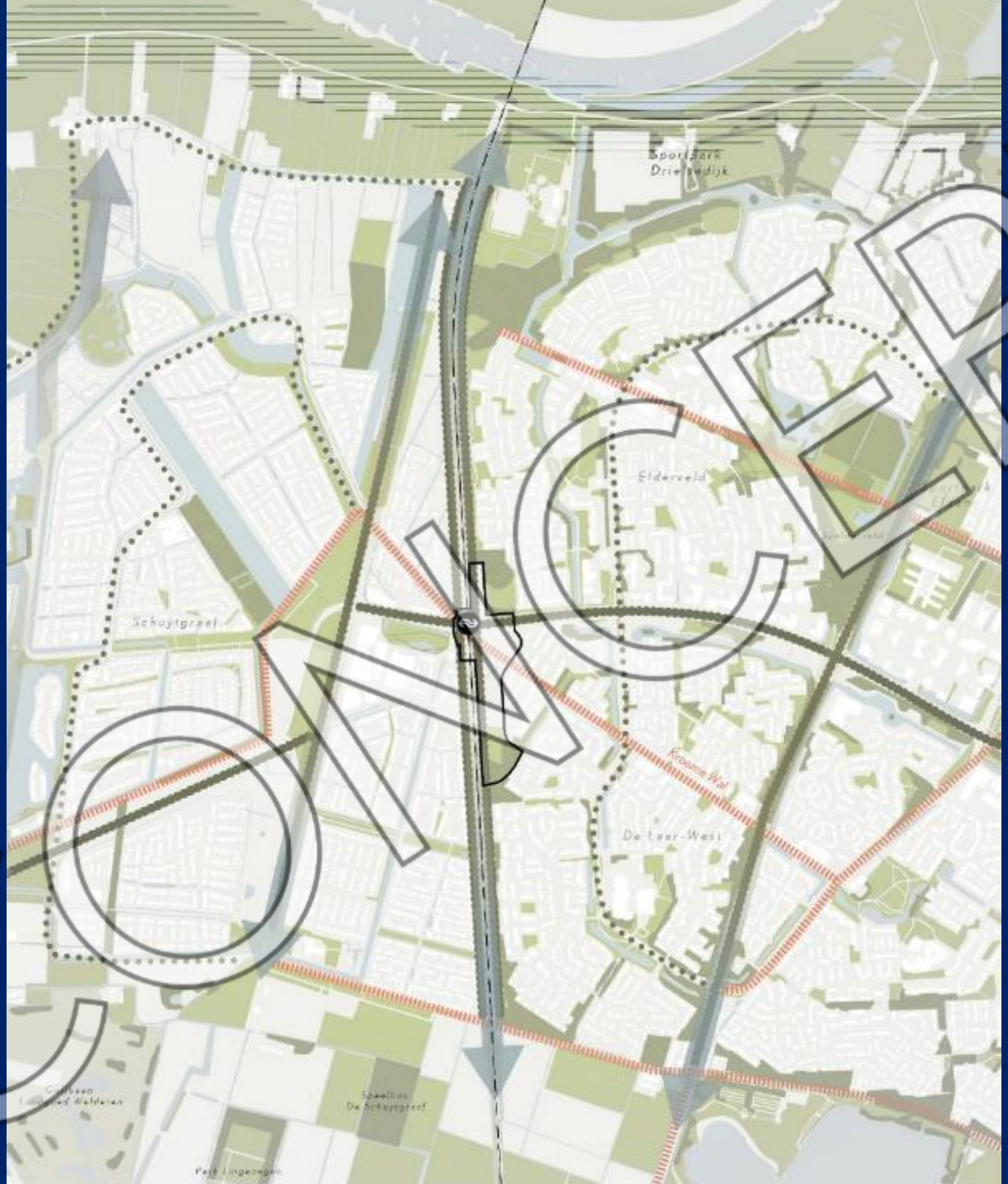
Oplossing: ontwarren van de knoop



Visie om over te steken over de Metamorfosenallee

5. Ontwikkelkaders




Sportpark
Driebuurtdijk
Elderveld
Schuytgraaf
De Laar-West
CONCEPT


historische
nederrijnse route
max. hoogte = Lorentz Lyceum
max. 12L
max. 16L
max. 14L
max. 8L
max. 8L
max. 4L
max. 2L
Lorentz Lyceum
ZUID
55 m
50 m
29°
29°

Schaduwstudie: 1. Laarkwartier

	9.00 uur	12.00 uur	15.00 uur	18.00 uur
21 mar.				
21 juni				
21 sep				
21 dec				

CONCEPT

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Hindercontouren

Geluid
Geluid is een belangrijke randvoorwaarde bij de uitwerking van de plannen. Het stationsgebied staat onder invloed van twee bepalende geluidsbronnen: Het spoor (railverkeer) en de Metamorfosenallee (wegverkeer).

Externe veiligheid
Rekening houden met beperkingen programma i.v.m. transport van gevaarlijke stoffen, zoals afstand van het spoor van bepaalde voorzieningen, vluchtwegen etc.

Trillingen
Voor wonen is de minimale afstand tot het spoor 40 meter. Daarbinnen dienen gebouwen rekening te houden met extra maatregelen omtrent trilling, bijvoorbeeld door andere fundering. (Op dit moment is er nog geen officiële trillingsregelgeving voor bouwen nabij het spoor, daar wordt aan gewerkt. Bron: prorail.nl)

Luchtkwaliteit wordt vooralsnog niet gezien als knelpunt

Zie voor uitgebreide analyse van de hindercontouren en mogelijke oplossingen de bijlagen: atlaskaarten

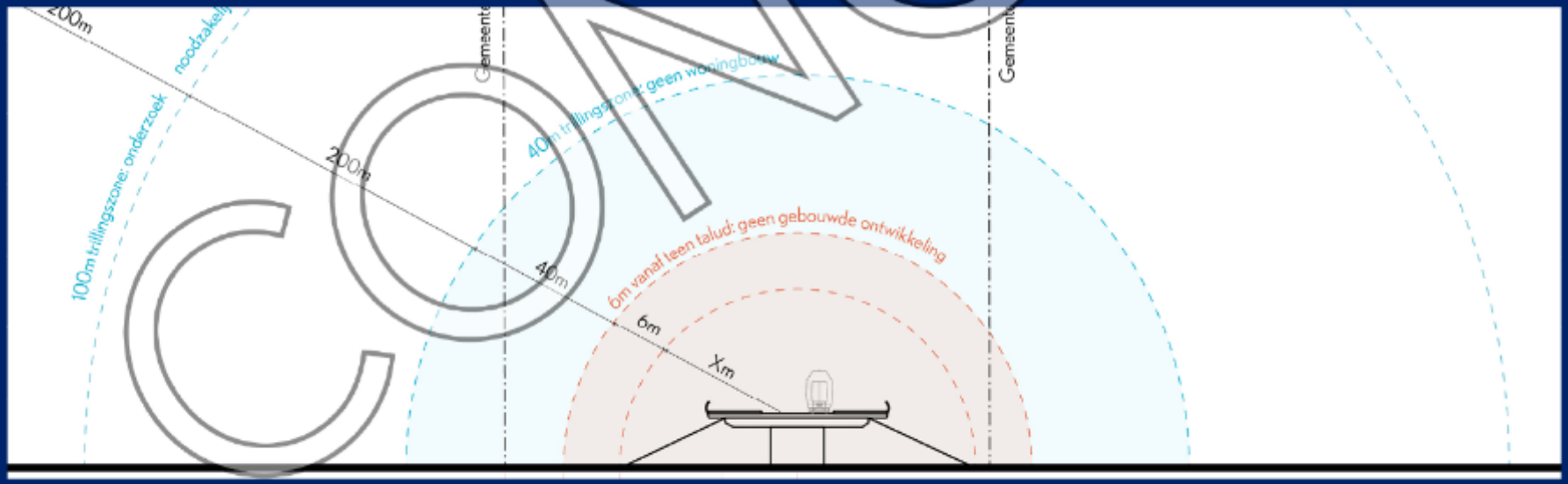
Parkeren

Parkeren is volgens huidig beleid
Parkeer-norm*:
1 p.p. per appartement met een GBO tot 75 m²
1,5 p.p. per rijwoning
1 p.p. per 125 m² BVO kantoorruimte

Fiets en scooter-parkeren: **
Een niet- gemeenschappelijke afsluitbare bergruimte met een vloeroppervlakte van ten minste 5 m² (ten minste 1,8 m x 2,3 m)

Reductie van de parkeernorm door middel van dubbelgebruik, deelauto's en ligging nabij station worden onderzocht in de drie mogelijke uitwerkingen

* Beleidsregels parkeernormen Arnhem 2003 (Geldend van 05-01-2012 t/m heden)
** Norman conform Rijksbouwbesluit Artikel 4.31. Aanwezigheid, bereikbaarheid en afmetingen



Randvoorwaarden voor nieuwbouw langs het spoor

CONCEPT

6. Drie mogelijke uitwerkingen

1. Laarkwartier



2. Stationsplein Zuid



3. Parkbrug



CONCEPT

Drie mogelijke uitwerkingen in drie standpunten verbeeld

	Impressie stationsplein	Impressie vanuit het park	Impressie vanaf het perron
1. Laarkwartier				
2. Stationsplein Zuid				
3. Parkbrug				

CONCEPT

6.1 Laarkwartier

‘Een groene woonomgeving’

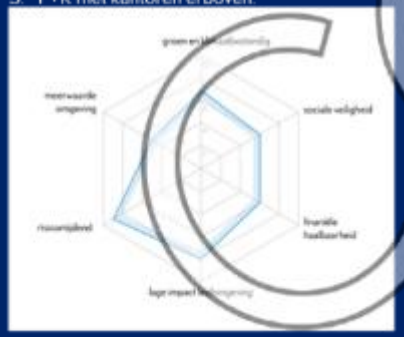
programma:

- 96 woningen (65 m³ GO) waarvan 30 sociale woningen;
- 3.500 m² kantoor (noordzijde);
- 600 m² maatschappelijke/cultureel programma (onder woningen)

mobiliteit

- 96 bewoners parkeren (halfverdiept);
- 309 parkeerplaatsen P+R;
- 300 fietsparkeerplaatsen per kwadrant (1200 totaal)

1. Natuurspeelplek;
2. Halfverdiept bewonersparkeren via de Tilburgerweg;
3. Bebouwing in driekwadranten;
4. Fietsenstalling op de hellingen die tevens toegang bieden tot het perron;
5. P+R met kantoren erboven.

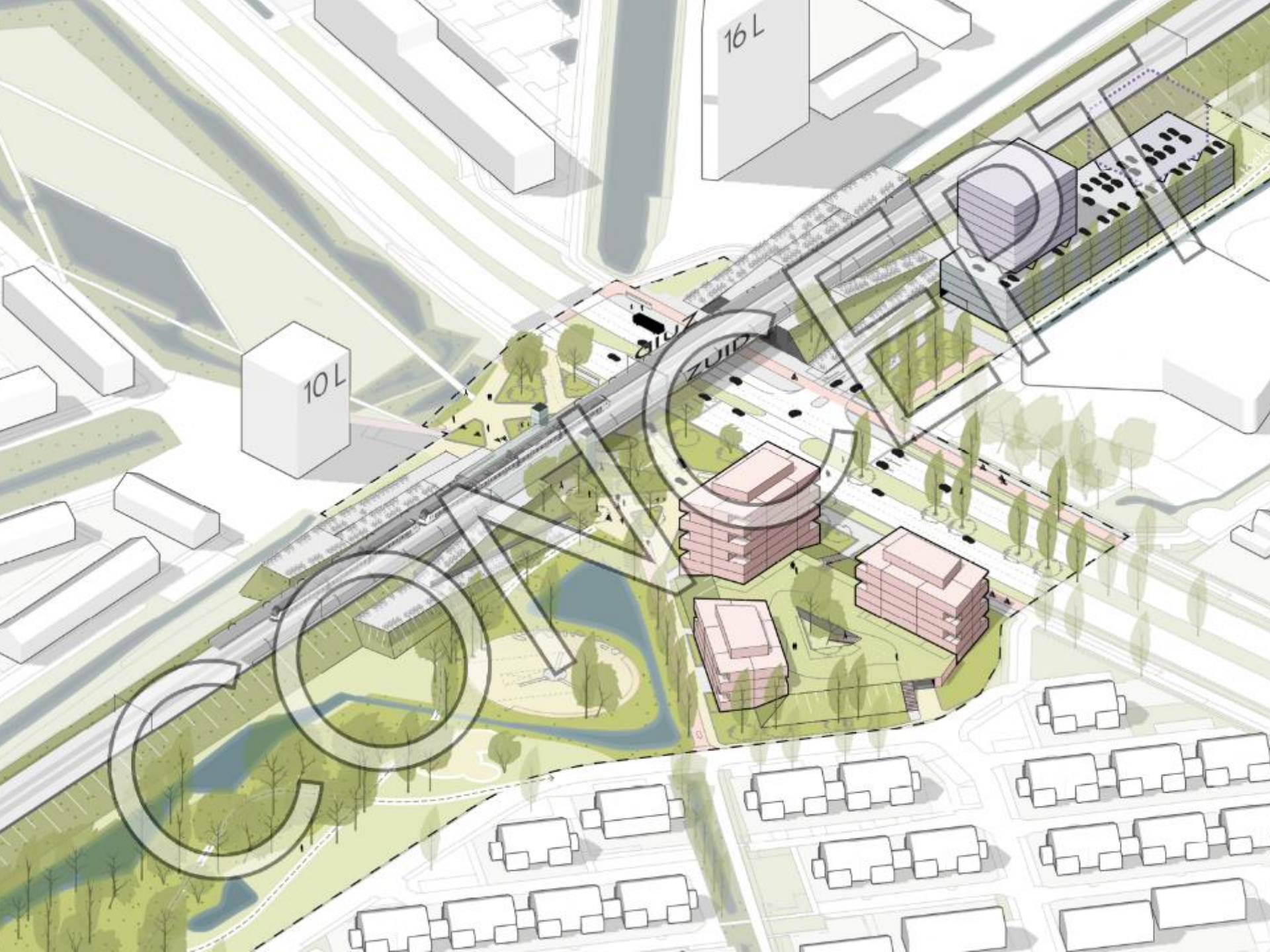


Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht overzicht van het parkbrug model.

CONCEPT


16 L
10 L
zuid

Het stationsplein wordt een shared space, voor het afzetten en ophalen en de taxi's



Huidige situatie stationsplein



Stationsplein wordt stationspark

1. K+R en taxistandplaats op het sharedspaceplein;
2. In de plint aan het stationsplein is ruimte voor deghoreca of kantoorfunctie;
3. Elk kwadrant krijgt zijn eigen fietshelling naar met toegang naar het perron

CONCEPT

Een ingetogen gescheiden ontwikkeling van een woonblok, parkeergarage en fietsparkeren op de perronhellingen.



CONCEPT

Doordat het woonblok compact is, blijft er ruimte over voor een natuurspeeltuin aan de Kroonse Wal.

CONCEPT



Toekomstige situatie wijkpark



Huidige situatie wijkpark

1. Natuurvriendelijke oevers;
2. Fietsparkeren op de hellingbaan;
3. Door compact te bouwen blijft er ruimte over voor een natuurspeelplek.
4. In het natuurvriendelijke park is volop plek voor ontmoeting;
5. De hoogte van de woningbouw aan de zijde van de Laar-West neemt af.

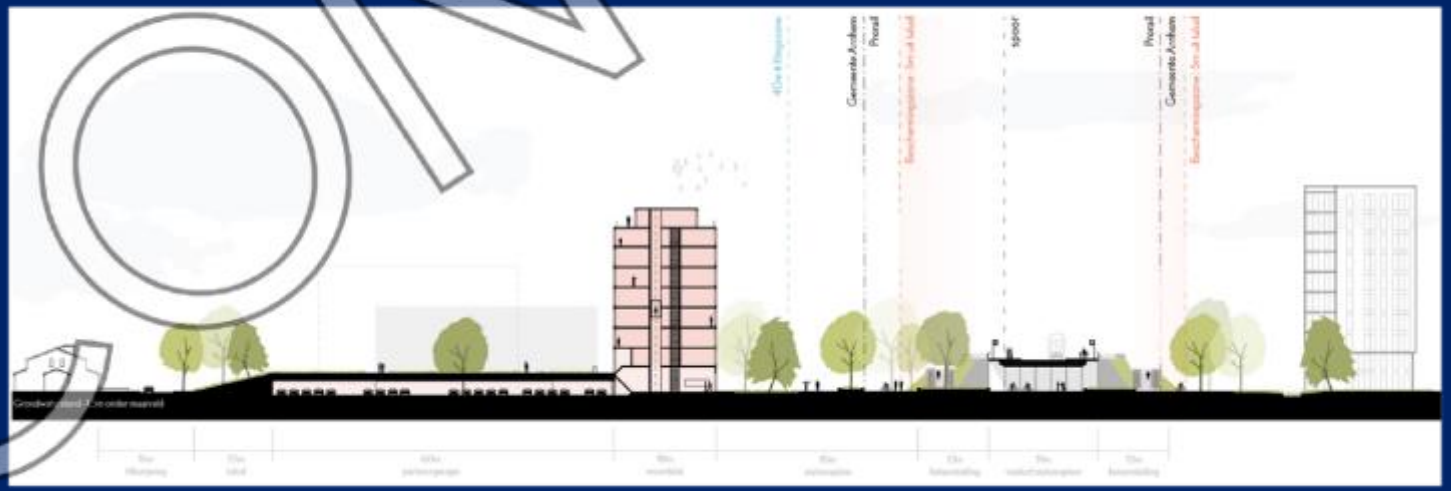
Doorsneden afstanden en bouwhoogtes



Plankaart



Doorsnede BB



Doorsnede AA

CONCEPT

6.2 Stationplein-Zuid

'Een multimodale hub'

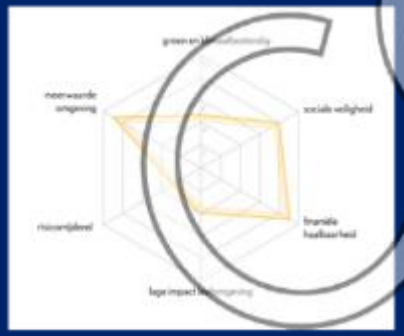
programma:

- 150 woningen, 123 (waarvan 45 sociaal) van 63 m² GO en 27 woningen met 135 m²;
- 2.500 m² kantoren (noordzijde)
- 5.000 m² kantoren (zuidzijde)
- 2.000 m² maatschappelijk (noordzijde)
- 800 m² commercieel (zuidzijde)

mobiliteit

- 385 bewoners en P+R parkeren in ondergrondse garage;
- 1200 fietsparkeerplaatsen aan de zuidzijde;
- 600 fietsparkeerplaatsen aan de noordzijde

1. Groen en water verbinden voor de nieuwbouw langs;
2. Fietsparkeren aan de zuidzijde in één grote (bewaakte) fietsenstalling;
3. Extra programma zoals kantoor en maatschappelijke ruimtes mogelijk op de plek waar nu de P+R zich bevindt.

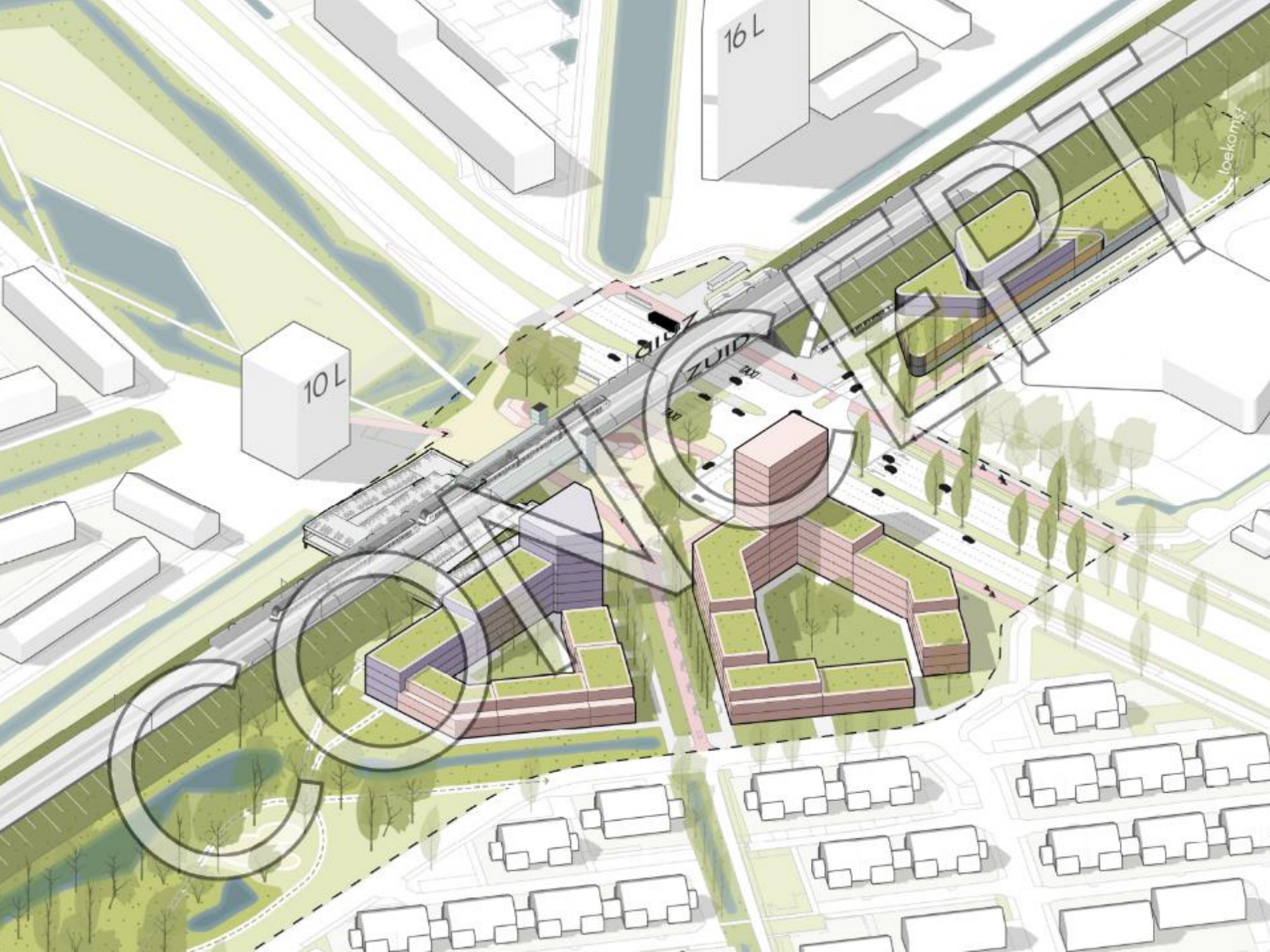


Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht overzicht van het stationskwartier Zuid

CONCEPT


16 L
10 L
ZUID
toekomst

Op het stationsplein komen prettige zitplekken met groen. Het plein wordt levendig(er) door het tevens in te richten met bijvoorbeeld een skatepark.



Huidige situatie stationsplein



Stationsplein een stedelijk plein

1. Entree van de P+R en bewonersparkeren wordt ontsloten op de Metamorfosenallee;
2. Grote fietsparkeerplek aan de zuidzijde zorgt voor één grote bewaakte garage die de sociale veiligheid vergroot;
3. Stedelijk plein vraagt om stedelijke functies zoals een skatebaan/park waarin er ook ruimte kan zijn voor andere activiteiten en evenementen.

CONCEPT

De overstap machine staat voorop, een levendig stationsplein met meer stedelijke allure.



CONCEPT

Om het groen en water goed te kunnen verbinden en liggen de blokken op gepaste afstand van de bestaande woningen in de Laar-West

CONCEPT



Wandelpad in het park in de toekomstige situatie



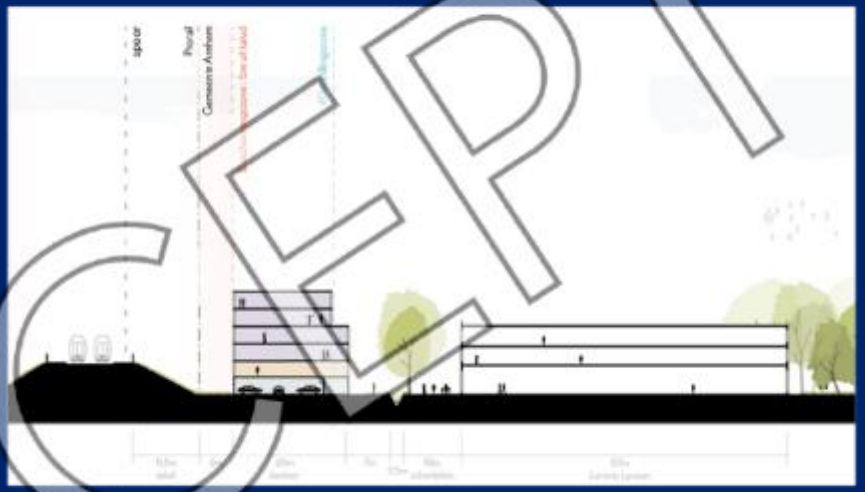
Wandelpad in het park in de huidige situatie

1. De gevel aan de spoorzijde staat onder druk van trillingen en geluidsbelasting daardoor krijgt deze 'schijf' een kantoorfunctie;
2. Woningbouw ligt deels terug om water voor de bebouwing langs te trekken en het watersysteem uit te bouwen
3. Tussen de twee bouwblokken blijft hetfietspad op de Kroonse wal verbonden.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes



Plankaart



Doorsnede BB



Doorsnede AA

CONCEPT

6.3 Parkbrug

'Het groenste station van Nederland'

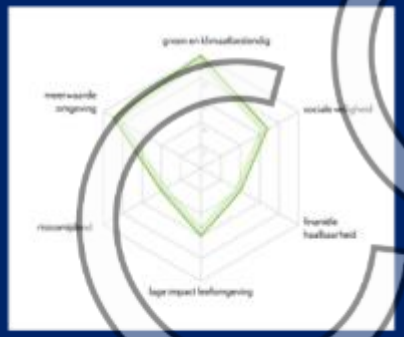
programma:

- 102 woningen (59 m² GO) waarvan 36 sociale woningen
- 2.800 m² kantoor (zuidelijke toren)

mobiliteit

- 340 bewoners en P+R parkeren onder de helling van de parkbrug
- 600 fietsparkeerplaatsen per zijde (1200 totaal)

1. kantoortoren;
2. Drie woontorens in het groen;
3. Parkbrug op een helling met entree voor P+R/bewonersparkeren en fietsparkeren t.b.v. het station eronder.

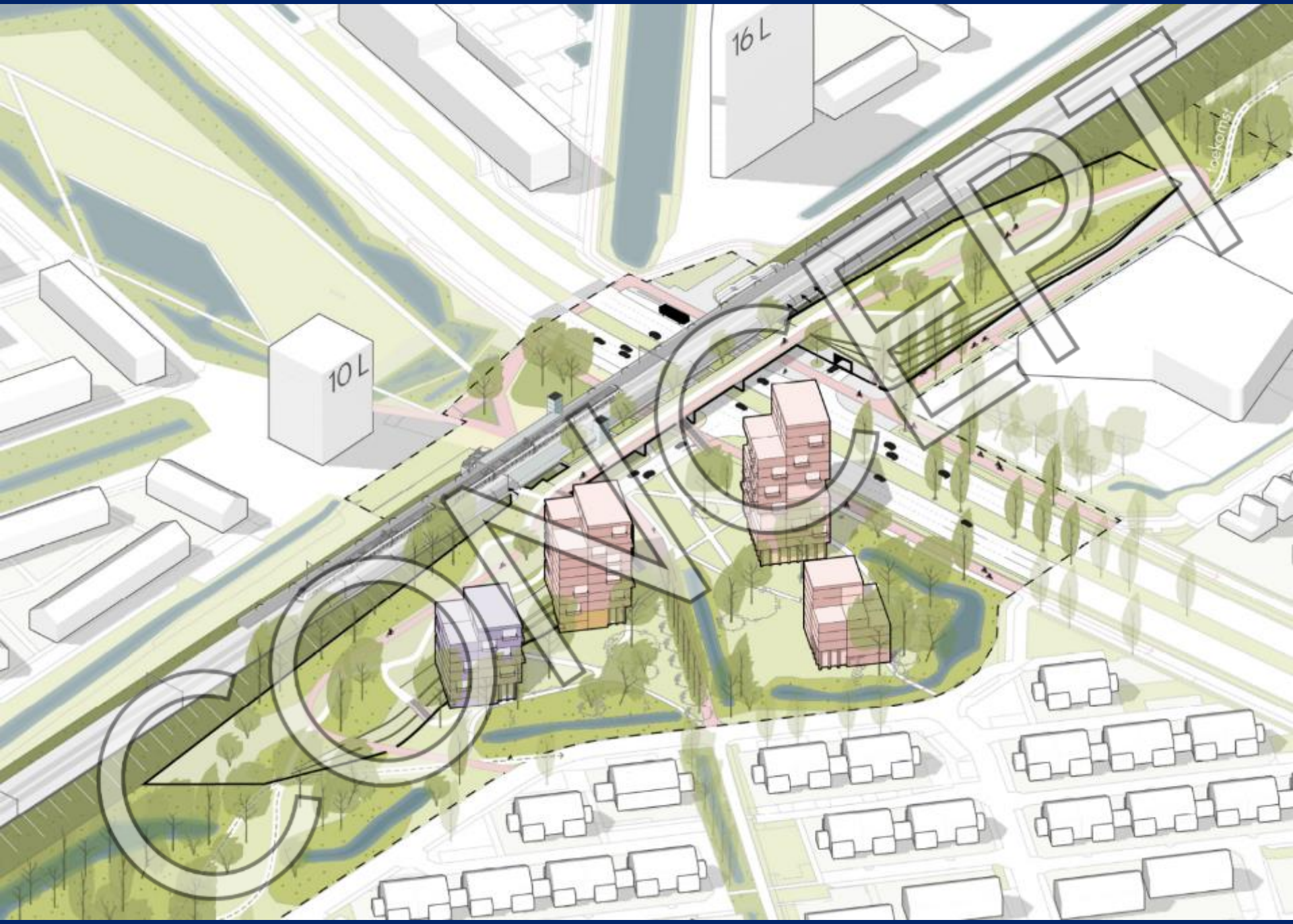


Spinnenweb beoordeling



Vogelvlucht overzicht van het parkbrug model.

CONCEPT


16 L
10 L
toekomst
CONCEPT

Het groen en water wordt zo mogelijk ook onder het viaduct doorgetrokken om het archeologische park aan het spoorpark te verbinden.



Huidige situatie vanaf de Noord-Oostelijke stationstrap kijkend richting de P+R



Stationsplein wordt stationspark

1. Het perron wordt groen ingericht. Zowel aan de zijde van de nieuw parkbrug als de kant van Schuytgraaf;
2. Entree van de P+R en het fietsparkeren bevind zich onder de parkbrug;
3. Het spoorpark wordt onder het spoorwegviaduct verbonden met het archeologische park in Schuytgraaf.

CONCEPT

Het spoorpark wordt daadwerkelijk aan elkaar gehecht met de Parkbrug over de Metamorfosenallee



CONCEPT

Met dit scenario mag Arnhem zich met recht de groenste stad van Nederland noemen.

CONCEPT



Torentjes staan in een bos van bomen



Wandelpad in het park in de huidige situatie

1. Natuurvriendelijke oevers,
2. Tussen de gebouwen is er veel ruimte voor groen en bomen;
3. Middels trappen is er een opgang naar de parkbrug die door de groene invulling van de hellingbanen opgaat in het park.

Doorsneden afstanden en bouwhoogtes



Plankaart



Doorsnede BB



Doorsnede AA

CONCEPT

Drie mogelijke uitwerkingen in drie standpunten verbeeld

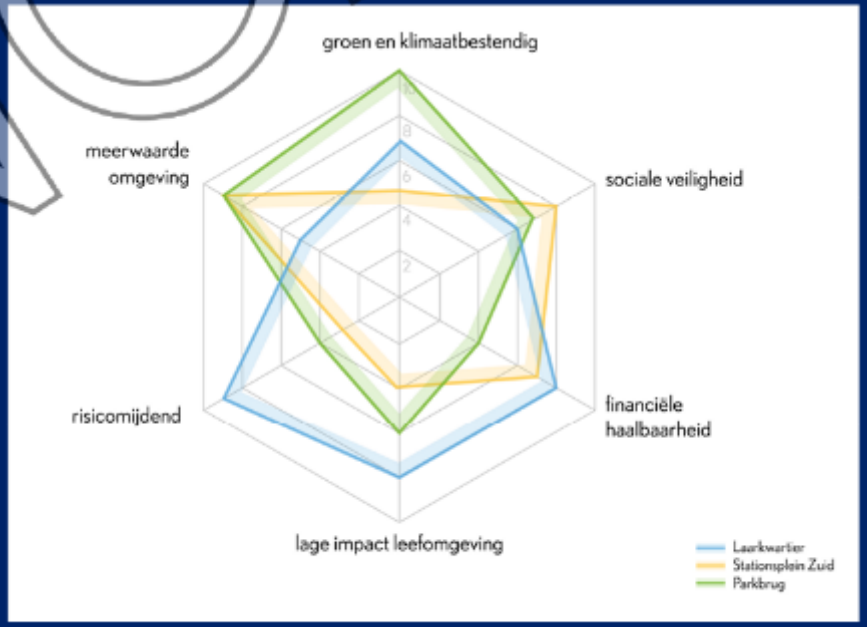
	Impressie stationsplein	Impressie vanuit het park	Impressie vanaf het perron
1. Laarkwartier				
2. Stationsplein Zuid				
3. Parkbrug				

CONCEPT

7. De beoordeling

In het spinnenweb diagram zijn de drie scenario's op zes factoren gewogen.

1. Groen & klimaat: grootste park, minste bebouwing, minste hittestress en meeste water;
2. Sociale veiligheid: meeste levendigheid door programma in de plinten, ogen op straat en verkeersveiligheid;
3. Financiële haalbaarheid: welk scenario heeft na balans van kosten en opbrengsten de meeste extra financiële ruimte om te investeren in de omgeving;
4. Lage impact leefomgeving: welk scenario geeft laagste impact op wind, schaduw en uitzicht op directe omwonenden;
5. Risicomijdend: welk scenario heeft de minste ontwikkelrisico's (bv samenwerking of hoge investeringen);
6. Meerwaarde omgeving: welk scenario geeft het meeste op wijkniveau terug (wijkvoorziening, levendigheid op straat vanaf 18.00u).



CONCEPT

Planning vervolg

- Online bewonersavond 2 : 7 april
- Afronden gebiedsvisie : eind april
- Overleg college : mei
- Besluit college : juni (onder voorbehoud)
- Werkgroep 4 : juni
- Besluit gemeenteraad : juli/augustus (onder voorbehoud)

Planning onder voorbehoud van:

- Vorming nieuwe college van B&W
- Financiële haalbaarheid

En regelmatig nieuwsbrieven

Resultaten teruglezen? www.arnhem.nl/stationzuid

CONCEPT

Vragen en afsluiting

CONCEPT

Verslag bewonersbijeenkomst 19 september 2023

Op dinsdag 19 september 2023 hield de gemeente Arnhem een bewonersavond voor omwonenden uit de wijken Schuytgraaf, Elderveld en De Laar. Bewoners stelden hun vragen en kwamen met ideeën. Hieronder leest u het verslag van de bijeenkomst.

Interview wethouder Bouwkamp

De huidige bestemming op deze plek is Handel en Nijverheid, deze is echter niet gebruikt om iets te bouwen. Toen rees de vraag: wat kan hier dan wel? Inmiddels is er een park ontstaan, we hebben echter ook behoefte aan woningen. De ambitie is dan ook niet om het park te laten verdwijnen maar om het park te versterken, woningen toe te voegen en de plek te verbeteren. Omdat er op deze plek verschillende gebruikers zijn van het wijkpark, het stationsplein en straks de woningen, hebben we een gebiedsvisie gemaakt om de verschillende thema's vast te leggen.

In juni 2022 is de gebiedsvisie ook gepresenteerd aan de bewoners. Met de steeds urgenter wordende woningnood heeft het college besloten de uitgangspunten te wijzigen. Daarom zijn we vanavond weer bij elkaar. De veranderingen zijn dat het aantal woningen nu 150 is (in plaats van 100 tot 150) en dat er 50% sociale huurwoningen gebouwd moeten worden (in plaats van 30%). De reden hiervoor is dat we behoefte hebben aan betaalbare woningen en dat het op deze plek ook kan omdat er nog niet heel veel sociale huurwoningen zijn. Wij vragen als gemeente aan projectontwikkelaars ook altijd om minimaal 30% sociale huurwoningen te bouwen en dus moeten wij ook het goede voorbeeld geven. De sociale huurwoningen moeten ook door een corporatie verhuurd worden om goed onderhoud te borgen.

De gebiedsvisie wordt uiteindelijk door de gemeenteraad vastgesteld en wat vanavond wordt gepresenteerd wordt als financieel haalbaar geacht.

Terugblik

De afgelopen jaren is er al een heel participatieproces geweest met een enquête, webinars en een werkgroep. De uitgangspunten zijn nu gewijzigd en dit is in juni al met de werkgroep gedeeld en nu ook met de andere omwonenden.

Visie

Robert Zandjans licht de gebiedsvisie verder toe. De ambities voor deze plek zijn:

- Van station naar mobiliteitshub
- Een veilige en groene stationsomgeving
- Geen woonpark maar een wijkpark
- Een veilige oversteek
- Stationskwartier als aantrekkelijke woon- en werkplek
- Samenwerken is een meerwaarde

Vanuit deze 6 ambities zijn we van 8 scenario's naar 3 scenario's gegaan. Uiteindelijk is het scenario Laarkwartier de meest haalbare en deze hebben we gebruikt als basis om de 150 woningen in te onderzoeken. De 150 woningen passen binnen de ontwikkelkaders. Deze zijn onveranderd ten opzichte van de gebiedsvisie uit juli 2022.

Er zijn vanuit de bewoners zorgen over of de fietsers de toekomstige tunnel wel gaan gebruiken. Ook worden er auto's geparkeerd in de wijk omdat de P+R vol is. De gemeente verwacht dat door de fietsenstallingen bij het station uit te breiden, het aantal auto's op de P+R minder wordt. De meeste auto's blijken namelijk uit de buurt te komen. De uitbreiding van de P+R is fase 2 van het project.
De vraag wordt gesteld of er is nagedacht over (grootschalige) functies in plaats van woningen, zoals een schouwburg of bioscoop? Grootschalige functies lijken op deze plek niet haalbaar. Een van de aanwezigen weet te vertellen dat er een cultureel centrum bij Kronenburg komt.

Wijkpark

Chiel Segerink doet de oproep mee te denken in een werkgroep voor het wijkpark.
Wij hebben al veel opgehaald de afgelopen jaren en hebben zelf ook ideeën. We willen graag met een werkgroep deze (soms conflicterende) wensen en belangen in een ontwerp verwerken. De C2000 mast komt in het wijkpark te staan, de locatie wordt bepaald door het ministerie dus dat is een uitgangspunt voor het ontwerp. Wel komt er een groene haag omheen te staan. De bestaande bomen in het park blijven staan en we gaan meer water vasthouden in het gebied.

Verzoeken van de bezoekers zijn bankjes en speelgelegenheid. Ook moet het park minder toegankelijk gemaakt worden voor fietsers in verband met de hoeveelheid fietsers.

Vragen en aandachtspunten

Na de presentaties was er gelegenheid om vragen te stellen en met elkaar in gesprek te gaan. Bekijk de vragen en aandachtspunten van de bewoners.

Aanmelden werkgroep

Patricia Twente licht het proces toe en doet de oproep aan de bewoners om zich aan te melden voor de werkgroep wijkpark, werkgroep stationsplein en klankbordgroep woningbouw. De verschillende groepen zullen nooit op dezelfde avond overleggen. Bewoners kunnen zich aanmelden voor een of meerdere werkgroep(en) door een e-mail te sturen naar stationzuid@arnhem.nl.

Meer informatie

Heeft u vragen of wilt u de presentatie ontvangen van de concept Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem-Zuid? Stuur dan een e-mail naar stationzuid@arnhem.nl.

Bijlage D Verslagen werkgroep bijeenkomsten

Verslag

Datum : 20 januari 2022

Aan : Omwonenden Stationsgebied Arnhem-Zuid

Van : Gemeente Arnhem, Bas Reijenga, Johan Simon, Ivar Branderhorst

Betreft : Verslag 1e werkgroep met bewoners over gebiedsvisie stationsgebied Arnhem-Zuid

---

Verslag 1e werkgroep gebiedsvisie station Arnhem-Zuid

Op donderdag 20 januari 2022 hield de gemeente Arnhem de 1e werkgroep met betrokken bewoners en ondernemers. In deze werkgroep zit ook de projectleider van de gemeente, de stedenbouwkundige en de participatieadviseur. Er waren 9 bewoners en 1 bewoner/ondernemer aanwezig, allemaal uit de wijk de Laar-west.

Verwachtingen
Na een voorstelronde is stilgestaan bij de verwachtingen die de werkgroep en de gemeente van elkaar hebben. De gemeente heeft de afgelopen maanden al veel ideeën en suggesties van bewoners en ondernemers ontvangen. Deze komen uit de eerder gehouden enquête, de online bewonersavond en de wandelingen door het gebied. De hoofdlijnen zijn samengevat en worden doorgenomen. De gemeente zoekt daarbij naar de ‘rode draden’, dus welke ideeën en suggesties vaak worden genoemd. Het is aan de gemeente om hiermee in de gebiedsvisie zoveel mogelijk rekening te houden en te laten zien hoe dit gedaan wordt. De werkgroep wordt gevraagd of dit beeld volledig is en of er nog onderwerpen ontbreken.

Dilemma’s
Bij de ontwikkeling zijn naast bewoners en ondernemers ook andere partijen betrokken. De belangrijkste zijn Prorail, de NS, de woningcorporaties en de Provincie Gelderland. Daarnaast moet rekening gehouden worden met wet- en regelgeving zoals geluidnormen en natuurwaarden. Als we uitgangspunten voor de ontwikkeling, de ideeën en suggesties van bewoners en de voorwaarden van andere partijen met elkaar combineren dan leidt dit tot een aantal dilemma’s:

1. Hoeveel park gebruiken we voor de woningen?
2. Hoe dicht bouwen we op het spoor, de weg en de bestaande woningen?
3. Kunnen we parkeren onder de nieuwe woningen?
4. Hoe verbeteren we de oversteekbaarheid van de Metamorfosenallee?
5. Welke ondersteunende functies zijn wenselijk?
6. Zij de plannen financieel haalbaar te maken?

Deze dilemma’s zijn toegelicht in de werkgroep. De gemeente zal hierin uiteindelijk keuzes moeten maken en deze motiveren.

Wat ontbreekt nog

De werkgroep heeft meegedacht over onderwerpen die tot nu toe nog te weinig aandacht hebben gehad, maar wel voor alle bewoners van belang kunnen zijn. Dit leidt tot de volgende, aanvullende vragen:

- Kunnen de nieuwe woningen ook als 'geluidswal' dienen waardoor het geluid van het spoor en de weg minder de bestaande wijk in komt?
- Waarom worden er op het kruispunt Hollandweg-Brabantweg al aanpassingen doorgevoerd en zijn die wel afgestemd op de gebiedsvisie?
- Is een uitruil van woningen voor ander vastgoed met andere functies mogelijk?
- Welke effect heeft de nieuwe woningbouw op het zonlicht van de omwonenden?
- Hoe wordt omgegaan met duurzaamheid in het plan?
- Kan de verwilderde strook groen in Elderveld ook betrokken worden bij de plannen?
- Is rekening gehouden met de beperkte capaciteit van het elektriciteitsnet?
- Is kantoorruimte hier wel nodig / nuttig? Er staat nog zoveel leeg

Als aanvullende suggesties voor de gebiedsvisie zijn (opnieuw) benoemd:

- Behoud groen, behoud groen, behoud groen
- Maak ruimte voor ondernemerschap, dat maakt het gebied levendiger
- Kantoren dragen 's avonds niet bij aan de sociale veiligheid, investeer daarom in avondondernemers
- Bekijk de oversteekbaarheid van de Metamorfoseallee in een breder perspectief (van de rotonde in Schuytgraaf tot kruispunt Hollandweg/Brabantweg)
- Investeer in aanvullende voorzieningen die geld opleveren

De aanvullende vragen en suggesties zijn gedeeltelijk besproken en beantwoord. Samen met de eerder ontvangen ideeën en suggesties worden deze waar mogelijk verwerkt in de uitwerking van de denkrichtingen. Deze worden aan de 2e werkgroep op 10 februari gepresenteerd.

Denkrichtingen bijgewerkt

Tijdens de bewonersavond in november 2021 zijn door de stedenbouwkundige 8 mogelijke denkrichtingen gepresenteerd voor de inrichting van het gebied. Op basis van de informatie die de gemeente tot nu toe heeft ontvangen van bewoners, ondernemers en andere betrokken partijen zijn hiervan 4 denkrichtingen komen te vervallen. Belangrijkste reden is dat deze denkrichtingen te veel ruimte vragen van het bestaande groengebied.

Planning vervolg

- Werkgroep 1 : 20 januari
- Werkgroep 2 : 10 februari
- Opstellen concept-visie : Medio maart
- Werkgroep 3 : 2e helft maart
- Gesprekken andere partijen : 2e helft maart
- Afronden gebiedsvisie : Begin april
- Besluit College van B&W : Eind april
- Besluit gemeenteraad : Juni

Deze planning is indicatief en kan worden aangepast

Einde verslag

Op de hoogte blijven van de ontwikkelingen?

Meld u aan voor de digitale nieuwsbrief op www.arnhem.nl/stationzuid. U ontvangt dan zo nu en dan een bericht in uw mailbox over de voortgang. In de nieuwbrief nodigen wij u ook uit voor momenten waarop we met mensen uit de buurt in gesprek gaan.

Meer informatie

Mail uw vragen over de plannen voor het gebied rond station Arnhem-Zuid naar stationzuid@arnhem.nl

Verslag

Datum : 10 februari 2022

Aan : Omwonenden Stationsgebied Arnhem-Zuid

Van : Gemeente Arnhem, Bas Reijenga, Johan Simon, Ivar Branderhorst

Betreft : Verslag 2e werkgroep met bewoners over gebiedsvisie stationsgebied Arnhem-Zuid

---

Verslag 2e werkgroep gebiedsvisie station Arnhem-Zuid

Op donderdag 10 februari 2022 hield de gemeente Arnhem de 2e werkgroep met betrokken bewoners en ondernemers. In deze werkgroep zit ook de projectleider van de gemeente, de stedenbouwkundige en de participatieadviseur. In totaal waren zeven bewoners aanwezig, allemaal uit de wijk de Laar-west.

Terugblik
De bewoners die voor het eerst aanwezig zijn, stellen zich voor. De deelnemers blikken samen terug op de vorige werkgroep van 20 januari. Bewoners noemen vergroening, verbinding van groen, verkeersveiligheid, het drukke verkeer naar de A50 en het voorkomen van schaduw van de nieuwe woningen als belangrijke punten. In de presentatie wordt ook teruggeblikt op het vorige overleg; de uitgangspunten, de dilemma's en het terugbrengen van 8 naar 3 denkrichtingen worden in herinnering gebracht.

Behoefte kantoren
Bewoners vragen zich af waarom de gemeente nieuwe kantoren wil bouwen bij Station Arnhem-Zuid. Deze vraag werd ook tijdens eerdere gesprekken gesteld. De gemeente heeft hier nader onderzoek naar gedaan. Matthijs Kop van de gemeente (sociale- en economische zaken) gaf in de werkgroep een toelichting:

In Arnhem-Zuid is nog (beperkte) leegstand van kantoren. Kantoren die verouderd zijn of op plekken staan waar weinig vraag is naar kantoren, worden gesloopt of verbouwd tot woningen. Er is echter ook behoefte aan nieuwe, moderne, duurzame kantoren op locaties met goed openbaar vervoer. Bij Arnhem-Centraal is hier weinig ruimte meer voor. Station Arnhem-Zuid is een goed alternatief.

In de gebiedsvisie die op dit moment wordt opgesteld, wordt uitgegaan van een minimum van kantoorruimte van 1.500 m2. Die ruimte is bedoeld voor kleine bedrijven uit de omringende wijken (de lokale economie). In aanvulling hierop wordt gezocht naar ruimte voor een groter kantorencluster van maximaal 5.000 m2, vanwege de directe ligging bij het station (de stadseconomie). De totale benodigde ruimte voor kantoren komt hiermee neer op minimaal 1.500 m2 en maximaal 6.500 m2. Deze oppervlakte wordt als zoekruimte verwerkt in de overgebleven drie denkrichtingen van de gebiedsvisie. Het zoeken naar extra kantoorruimte mag niet ten koste gaan van meer groen. Het behoud van groen blijft ongewijzigd door functies (zoals wonen en parkeren) op elkaar te stapelen. Hierdoor ontstaat ruimte voor kantoren.

Verkeersstructuur
De stedenbouwkundige heeft nagedacht over een verkeersveilige oversteek voor fietsers en voetgangers over/onder de Metamorfosenallee. Onderzoek wijst uit dat een fietsbrug of fietstunnel bij het station maken de ontwikkeling van het gebied beperkt. Het belemmert het maken van een prettig stationsgebied. De stedenbouwkundige stelt daarom om een extra fietstunnel onder de Hollandweg te maken en een fietstunnel in Schuytgraaf bij de grote rotonde.

De fietstunnel bij de Hollandweg wordt onderdeel van een aantrekkelijke, veilige en snelle route voor (onder meer) scholieren vanuit Elst. De fietstunnel in Schuytgraaf wordt onderdeel van de snelfietsroute uit Nijmegen en zorgt voor een veilige oversteek voor (onder meer) de internationale school. De snelfietsroute wordt niet vanuit de gebiedsvisie uitgewerkt, maar is een aparte studie.

Bij het stationsgebied wordt de oversteek ten westen van het spoor over de Metamorfosenallee behouden en krijgt meer groentijd (de tijd dat het verkeerslicht op groen staat). Fietsers kunnen dan sneller oversteken. De oversteek ten oosten van het spoor komt te vervallen; de route via de Brabantweg-Hollandweg is het veilige alternatief.

Bewoners geven aan dat het kaartje moeilijk leesbaar is. De gemeente gaat dit aanpassen.

Denkrichtingen
De drie overgebleven denkrichtingen zijn verder uitgewerkt en worden toegelicht. Samengevat:

1. Alle functies krijgen een eigen plek: Een uitbreiding van de P+R aan de noordkant met kantoren en woningen met hun eigen parkeerplaatsen aan de zuidkant;
2. De P+R komt aan de zuidkant en wordt gecombineerd met het parkeren voor de bewoners. De parkeerplaatsen komen onder de woningen. Aan de noordkant is ruimte voor kantoren en aanvullende voorzieningen;
3. De woningen en een kantoorgebouw komen als ‘losse’ gebouwen in het groen te staan. De P+R en het bewonersparkeren worden gesplitst in een deel aan de noordzijde en een deel aan de zuidzijde. Het groen wordt met een extra brug verbonden met de noordzijde

De stedenbouwkundige laat een onderzoek zien naar de schaduw van de nieuwe gebouwen op de bestaande woningen. Bewoners uit de werkgroep hadden hier om gevraagd. Schaduw in de avond is niet op alle bestaande woningen helemaal te voorkomen. De hoogte van de bebouwing is zo gekozen dat de schaduw beperkt is.

Vragen werkgroep
De werkgroep heeft gedurende de presentatie verschillende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

Woningen
- Wat betekenen de nieuwe gebouwen voor mijn zonuren. Krijg ik schaduw?
- Kan er overlast ontstaan door schittering van zonnepanelen op de nieuwe woningen?
- Hoe hoog worden de nieuwe woningen, toch geen 21 lagen?!

Verkeer en parkeren

- Kan de P+R als die aan de noordkant blijft ook door het Lorentz gebruikt worden?
- Het verkeer op de Metamorfosenallee is de laatste jaren flink toegenomen. Zorg voor verbetering van de verkeersveiligheid. Met name op de Kroonse Wal fietsen veel scholieren en die steken bij het station over.
- Bewoners begrijpen de nieuwe verkeersstructuur niet helemaal, maak een duidelijk kaartje. De fietsroutes zijn er niet duidelijk weergegeven.

Groen

- Ondergronds parkeren met groen er bovenop is een goed idee!
- Verbind het groengedeelte dat behouden wordt aan de zuidkant met het groen richting fietstunnel de Laar. Dit is ook tijdens de wandeling door het gebied genoemd.

Sociale veiligheid

- Pas op dat je geen nieuwe hangplek voor jongeren creëert tussen de nieuwe woningen en de fietsenstalling (denkrichting 2)

Aanvullende voorzieningen

- Kunnen in de plint (de begane grond) van de nieuwe woningen of de kantoren ook voorzieningen komen die na kantooruren nog open zijn? Dit verbetert de sociale veiligheid.
- In de Laar wordt nagedacht over het maken van een wijkcentrum in de huidige sporthal. Stem dit goed af met eventuele extra maatschappelijke functies in de gebiedsvisie.

En verder

- Gebruik een actuele overzichtsfoto met het Lorentz en de nieuwbouwplannen in Schuytgraaf er op. Dat geeft een beter beeld.
- Fijn om zo open met elkaar in gesprek te zijn. Ik voel me gehoord als bewoner.

De vragen en opmerkingen zijn besproken en zoveel mogelijk beantwoord. Samen met de eerder ontvangen ideeën en suggesties worden deze meegenomen in de uitwerking van de gebiedsvisie, waar dat mogelijk is.

De concept-gebiedsvisie wordt in de 3e werkgroep in de 2e helft van maart gepresenteerd.

Planning vervolg

- Werkgroep 2 : 10 februari
- Opstellen concept-visie : Medio maart
- Werkgroep 3 : 2e helft maart
- Gesprekken andere partijen : 2e helft maart
- Afronden gebiedsvisie : Begin april
- Besluit College van B&W : Eind april
- Besluit gemeenteraad : Juni

Deze planning is indicatief en kan worden aangepast

Einde verslag

Op de hoogte blijven van de ontwikkelingen?

Meld u aan voor de digitale nieuwsbrief op www.arnhem.nl/stationzuid. U ontvangt dan zo nu en dan een bericht in uw mailbox over de voortgang. In de nieuwbrief nodigen wij u ook uit voor momenten waarop we met mensen uit de buurt in gesprek gaan.

Meer informatie

Mail uw vragen over de plannen voor het gebied rond station Arnhem-Zuid naar stationzuid@arnhem.nl

Verslag

Datum : 22 maart 2022

Aan : Omwonenden Stationsgebied Arnhem-Zuid

Van : Gemeente Arnhem, Bas Reijenga, Johan Simon, Ivar Branderhorst

Betreft : Verslag 3e werkgroep met bewoners over gebiedsvisie stationsgebied Arnhem-Zuid

---

Verslag 3e werkgroep gebiedsvisie station Arnhem-Zuid

Op dinsdag 22 maart 2022 hield de gemeente Arnhem de 3e werkgroep met betrokken bewoners en ondernemers. In deze werkgroep zit ook de projectleider van de gemeente, de stedenbouwkundige en de participatieadviseur. In totaal waren zeven bewoners aanwezig, allemaal uit de wijk De Laar-west.

Terugblik
De aanwezige bewoners blikken samen terug op de vorige werkgroepen van 20 januari 2022 en 10 februari 2022. Bewoners noemen het voorkomen van schaduwwerking, verbinding van groen en voldoende parkeerplaatsen om parkeeroverlast in de buurt te voorkomen als belangrijke punten. In de presentatie wordt ook teruggeblikt op het vorige overleg en is ingegaan op de punten die toen genoemd zijn; de vergroening, verbinding van het groen, verkeersveiligheid, het drukke verkeer op de Metamorfosenallee en de schaduwwerking zijn in herinnering gebracht.

Concept-gebiedsvisie
De concept-gebiedsvisie en de drie denkrichtingen daarin zijn uitgewerkt en worden gepresenteerd. Aangegeven is op welke manier er met de gestelde vragen in het vorige overleg met de werkgroep is omgegaan en hoe deze zijn verwerkt in de concept-gebiedsvisie.

De drie denkrichtingen zijn niet gewijzigd. Ze zijn wel verder uitgewerkt en worden toegelicht. Samengevat:

1. Model ‘Laarkwartier’: Alle functies krijgen een eigen plek: Een uitbreiding van de P+R aan de noordkant met kantoren en woningen met hun eigen parkeerplaatsen aan de zuidkant. De woningen sluiten meer aan bij de bestaande woningen uit De Laar. Doordat één bouwvlek niet bebouwd wordt (ten zuiden van Kroonse Wal) ontstaat ruimte voor een groene speelplek. Er wordt ingezet op het loskoppelen van de functies zodat er minder afhankelijkheden zijn.
2. Model ‘Stationsplein-Zuid’: De P+R komt aan de zuidkant en wordt gecombineerd met het parkeren voor de bewoners. De parkeerplaatsen komen onder de woningen. Aan de noordkant is ruimte voor kantoren en aanvullende maatschappelijke voorzieningen. Er wordt ingezet op maximale levendigheid van het stationsplein om de sociale veiligheid te vergroten.
3. Model ‘Parkbrug’: De woningen en een kantoorgebouw komen als ‘losse’ gebouwen in het groen te staan. De P+R en het bewonersparkeren worden gesplitst in een deel aan de noordzijde en een deel aan de zuidzijde. Het groen wordt met een extra brug verbonden met de noordzijde. Er wordt ingezet op maximale vergroening van het gebied.

Alle drie de denkrichtingen hebben hun eigen, specifieke kenmerken. De beoordeling is opgenomen in een spinnenweb-diagram:

- Model 1 geeft de beste waardering op de onderdelen risico's, impact leefomgeving en financiële haalbaarheid.
- Model 2 scoort goed op de thema's meerwaarde omgeving en sociale veiligheid.
- Model 3 geeft de beste resultaten op meerwaarde omgeving en groen/klimaatbestendigheid.

Een aantal leden van de werkgroep spreekt een voorkeur uit voor een bepaalde denkrichting. Hoewel alle aanwezigen bewoners uit De Laar-West zijn, verschillen de voorkeuren per persoon. Hieruit blijkt dat verschillende mensen verschillende wensen hebben.

Het plan is om in de gebiedsvisie een aantal belangrijke grenzen vast te stellen. Het gaat daarbij om de verkeersstructuur, de minimale omvang van het park en de maximale omvang van de bebouwing (zowel de plek als de hoogte). Alle drie de modellen passen binnen die grenzen. Andere onderwerpen, zoals het te kiezen model (of combinatie van modellen), de inrichting van het park en de ontwerpen van de gebouwen worden vrijgelaten en later uitgewerkt.

Vragen werkgroep
De werkgroep heeft gedurende de presentatie verschillende vragen gesteld en opmerkingen gemaakt:

Woningen

- Is de schaduwstudie goed uitgevoerd? Op 22 maart om 18.00 uur is schaduw te zien in het groengebied van het hoge gebouw in Schuytgraaf
- Er is een actuele overzichtsfoto met het Lorentz toegevoegd (opmerking vorige overleg)

Verkeer en parkeren

- Worden er voldoende parkeerplaatsen gemaakt in het gebied voor de nieuwe woningen en de P+R?
- Het kaartje met de verkeersstructuur is verbeterd (opmerking vorige overleg)
- Wordt de P+R een betaalde voorziening of gratis?

Groen

- Verbind het groengedeelte dat behouden wordt aan de zuidkant met het groen richting fietstunnel de Laar.

Aanvullende voorzieningen

- Het wijkcentrum in de huidige sporthal van De Laar is tijdelijk. Dat betekent dat het gebied rondom station Arnhem-Zuid wellicht toch een maatschappelijke functie zou kunnen krijgen.

En verder

- Kan de concept-gebiedsvisie worden toegestuurd of wordt deze op andere wijze ter inzage gelegd?
- In de werkgroep blijken verschillende voorkeuren te ontstaan voor de modellen, of combinaties daarvan.

- De gemeente geeft aan dat er bij de gemeente nog geen voorkeur is. Voor alle drie de modellen geldt dat er op dit moment nog geen zicht is op voldoende budget om de plannen te realiseren

De vragen en opmerkingen zijn besproken en zoveel mogelijk beantwoord. Samen met de eerder ontvangen ideeën en suggesties worden deze meegenomen in het definitief maken van de gebiedsvisie, waar dat mogelijk is.

Vervolg werkgroep
In de werkgroep is gesproken over het vervolg van de ontwikkeling en de rol van de werkgroep daarin. Afgesproken is dat de werkgroep weer bij elkaar komt nadat het college van Burgemeester en Wethouders de gebiedsvisie heeft vastgesteld. Dat wordt in juni verwacht, maar is mede afhankelijk van de vorming van het nieuwe college. Bewoners uit de werkgroep kunnen dan kennis nemen van het collegebesluit en naar wens bij de gemeenteraad hun standpunt kenbaar maken. Dat geldt uiteraard ook voor alle andere geïnteresseerden uit de omgeving. De gemeenteraad krijgt op die manier de kans om de reacties van de omgeving mee te wegen bij zijn besluit, dat in juli of augustus wordt verwacht.

Planning vervolg
- Werkgroep 3 : 22 maart
- Gesprekken andere partijen : Eind maart / begin april
- Afronden gebiedsvisie : Eind april
- Besluit College van B&W : Juni
- Besluit gemeenteraad : Juli/augustus

Deze planning is indicatief en kan worden aangepast

_____

Einde verslag

Op de hoogte blijven van de ontwikkelingen?

Meld u aan voor de digitale nieuwsbrief op www.arnhem.nl/stationzuid. U ontvangt dan zo nu en dan een bericht in uw mailbox over de voortgang. In de nieuwbrief nodigen wij u ook uit voor momenten waarop we met mensen uit de buurt in gesprek gaan.

Meer informatie

Mail uw vragen over de plannen voor het gebied rond station Arnhem-Zuid naar stationzuid@arnhem.nl

VERSLAG

Project	**:**	**Gebiedsvisie stationsgebied Arnhem-Zuid**
onderwerp	**:**	**Verslag werkgroep**
Datum vergadering	**:**	**13 juni 2023**
Plaats	**:**	**Arnhem**
Opgesteld door	**:**	**Willie van de Kamp**
Aanwezig	**:**	
Werkgroepleden		**4 bewoners**
Gemeente Arnhem		**Nanja Oliemans** **Monja van Woensel** **Suzanne Hesseling** **Willie van der Kamp**
Stedenbouwkundige		**Ivar Branderhorst** **Robert Zandjans**
Portaal		**Jan-Willem Lekkerkerker**
Onafhankelijk voorzitter		**Johan Simon**

---

1. **Opening**

   Voorzitter Johan opent de vergadering en heet alle aanwezige welkom. Alle aanwezige stellen zich voor en geven aan wat hun belang/rol is.

2. **Proces**

   Ambtelijk opdrachtgever Nanja geeft een toelichting op het proces na de laatste bijeenkomst van maart 2022.In de presentatie is een tijdslijn opgenomen van het proces.

3. **Toelichting op de wijzigingen**

   De belangrijkste wijzigen op het gebiedsvisie van maart 2022 zijn:
   - Woningbouwprogramma naar ca. 150 woningen (was 100 tot 150)
   - 50% sociale huur (was 30%)
   - Van 50% betaalbaar naar 70% betaalbaar
   - Een aangepaste parkeernorm.

   Dit alles moet wel passen binnen het ruimtelijk kader wat is opgesteld tijdens het participatietraject (de ‘kaasstolpen’).

4. **Toelichting van de wijzingen op het ruimtelijke kader**

   Stedenbouwkundige Ivar geeft een toelichting op de wijzigingen van het aantal woningen en welke gevolgen dit heeft op het ruimtelijk kader. Hij laat zien dat de 150 woningen binnen het ruimtelijk kader passen. De gemeenteraad stelt de ruimtelijk kaders vast, naar verwachting gebeurt dit in het derde kwartaal van 2023. Daarna wordt de gebiedsvisie vertaald naar een stedenbouwkundig plan (randvoorwaarden voor het ontwerp). Aan de hand van het

stedenbouwkundig plan wordt vervolgens in een tender gezocht naar een projectontwikkelaar die het plan kan realiseren.

5. Vragen van de werkgroep

	Vraag	Antwoord
1	Voorheen reed ieder kwartier een sprinter op Arnhem-Zuid. Nu is dat nog maar twee keer per uur. Voor een station dat moet dienen als stadsrandhub is dit erg weinig. Graag aandacht hiervoor vragen bij NS.	Deze dienstregeling is een tijdelijke situatie. De gemeente gaat hier aandacht voor vragen bij de NS.
2	De parkeernorm is aangepast. Is er rekening gehouden met de parkeerdruk in de wijk. En met de ontwikkeling aan de noord/west zijde?	De gemeente Arnhem informeert de werkgroep over de bestaande parkeernorm en de aangepaste parkeernorm en beargumenteert waarom gekozen is voor een lagere parkeernorm. Deze onderbouwing zal worden nagezonden.
3	Kan er in de tender aandacht zijn voor een AED aan de buitenzijde van het plan?	Ja, Nanja zegt toe dat de gemeente dit gaat opnemen in de tender.
4	In het verleden is een schaduwonderzoek gedaan. Welke gevolgen hebben de wijzigingen hierop?	Het schaduwonderzoek is uitgevoerd op basis van het ruimtelijk kader (de ruimte waarbinnen de woningbouw mag plaatsvinden). Dit kader blijft ongewijzigd. Op de algemene informatieavond wordt dit verder toegelicht.
5	Blijft het hondenuitlaatgebied in het park bestaan?	De gebiedsontwikkeling van de nieuwbouw ligt op de eerder aangegeven grens (parkeerplaats taxi's), dus buiten het hondenlosloopgedeelte. Vanuit deze ontwikkeling is er dus geen aanleiding om dit veld te verkleinen of te verwijderen.
6	Er is een bijeenkomst geweest over het plaatsen van een C2000 mast. Deze komt nabij het speelveldje. Heeft de gemeente invloed gehad op het aanwijzen van deze locatie. En wat is de invloed van de nieuwbouw op de zendmast?	De Rijksoverheid heeft bepaald bepaalt waar de mast komt te staan. Er is in overleg met de gemeente een zoekgebied bij het speelveldje aangewezen. Deze locatie heeft te maken met de benodigde dekking van de zendmast. Voor de aankoop van een stukje grond is een notariële akte opgesteld en deze ligt bij de notaris. Voor ondertekening. De zendmast moet voor 1 juli 2024 operationeel zijn. Het gebied waarvoor de mast gebouwd wordt zal met name in het gedeelte Schuytgraaf en de Laar West een verbetering geven waarvoor ook deze zendmast is bedoeld. Modellen hierover zijn al eerder gedeeld maar kunnen indien gewenst nog een keer verstuurd worden. De zendmast wordt niet geplaatst voor een verbetering in Elderveld. Hierdoor kan nieuwbouw plaats vinden op de aangewezen locatie. .

7	Wanneer wordt het park heringericht?	De gemeente wil dit najaar starten met de planvoorbereiding, zodat er in het plantseizoen 2023-2024 geplant kan worden. De gemeente nodigt inwoners uit mee te denken over gewenste inrichtingselementen van het parkje.
8	Is het mogelijk om de looproute door het park te verbinden aan de zuidzijde met Schuytgraaf en aan de noordzijde met Elderveld tot aan de RWZI?	Deze verbinding ligt buiten de plangrens van het project maar deze suggestie wordt meegenomen bij de plannen voor het park.
9	Wat is de rol van Portaal en de bewoners de van Laar een voorkeursbehandeling krijgen bij de toewijzing?	Portaal gaat 75 appartementen afnemen voor de sociale huur. De eisen aan deze appartementen worden opgenomen in de tender. Passend toewijzen (mensen uit de directe omgeving voorrang geven) is lastig in verband met wetgeving. De gemeente en Portaal zoeken samen uit wat hierin mogelijk is.

6. Vervolgstappen

- Grote bijeenkomst — 19 september 2023
- Gebiedsvisie naar de raad voor vaststelling — 3e kwartaal 2023
- Parallel hieraan de workshops om het park aantrekkelijker te maken voor mens en dier — 4e kwartaal 2023
- Opstellen stedenbouwkundig plan en beeld-Kwaliteitsplan en naar de raad ter vaststelling — 4e kwartaal 2023
- Uitschrijven tender zodat er een marktpartij gevonden kan worden welke — Voor de zomer 2024
- Start realisatie van zowel de woningbouw als de mobiliteitsprojecten — Eind 2024

7. Afsluiting

De algemene informatiebijeenkomst voor alle bewoners in de omgeving van station Arnhem-Zuid vindt naar verwachting plaats op dinsdagavond 19 september 2023. Inwoners worden hier voor uitgenodigd.

Aandachtpunten voor gemeente

- bewoners die destijds voor de enquête waren uitgenodigd zullen nu opnieuw worden benaderd.
- 28 juni uiterlijk zal er een stukje worden aangeleverd voor DE Laarkrant (verschijnt 26 augustus).
- Uitzoeken wanneer de het krantje voor Schuytgraaf verschijnt en of we daar ook nog wat kunnen aanleveren.
- Website benutten.

Bijlage E verslagen wandelingen door projectgebied

Verslag wandelingen 24 en 27-11-2021

Op woensdag 24 en zaterdag 27 november 2021 waren er wandelingen door het stationsgebied. Bewoners en ondernemers uit de buurt gingen met elkaar in gesprek, stelden vragen en gaven ideeën over de toekomst van het gebied. Hieronder leest u het verslag van de wandelingen.

De wandelingen werden begeleid door projectleider Bas Reijenga, adviseur mobiliteit Remy Baas en communicatieadviseur Johan Simon van de gemeente.



Verkeer en vervoer

Aanwezigen geven aan: zorg dat het openbaar vervoer beter op elkaar aansluit, ook qua reisplanning. Nu is het bijvoorbeeld erg lastig om met de bus naar Wageningen te komen.

De oversteekbaarheid van de Metamorfoseallee is slecht. Vlakbij kruispunt Hollandweg is een bushalte verplaatst tot aan de Metamorfosenallee. Dit zorgt voor overstekende voetgangers over de Metamorfosenallee en dat vinden mensen gevaarlijk.

Laat de auto minder dominant zijn in dit gebied en zorg voor meer fiets- en wandelroutes. Mensen zijn voorstander van het idee om een tunnel voor auto’s onder de grond te bouwen,

zoals bijvoorbeeld in Deventer en Dieren. Ze begrijpen overigens goed dat dit een erg dure oplossing is.

Mensen vinden de situatie rond de t-splitsing van het fietspad rommelig. Het is onduidelijk hoe het wandelpad loopt en hoe dit pad het fietspad kruist. Erg onprettig als je bijvoorbeeld met een kinderwagen hier loopt. Mensen vinden de huidige fietstunnels bij het kruispunt Hollandweg-Brabantweg sociaal- en verkeersonveilig. Maak een voetpad in de bocht van de Tilburgweg aan de kant van het park. Veel voetgangers lopen hier langs de weg en dat is gevaarlijk.

Woningbouw

De meningen zijn verdeeld over hoogbouw (en behoud van het park) of laagbouw (in het park). Voor beide opties valt iets te zeggen. Zorg er in ieder geval voor dat sociale woningbouw zoveel mogelijk gemengd wordt met de koopwoningen.

Investeer bij woningbouw in groen en natuur inclusief bouwen. Mensen zijn gecharmeerd van wonen in het park, hoewel dit wel betekent dat het park dan minder uitnodigt om te recreëren. Het park wordt in dat geval primair het groen om de woningen heen en heeft niet meer zozeer een parkfunctie. Mensen gaan het groen vervolgens minder gebruiken als park, het wordt dan echt het groen van de bewoners van de nieuwbouwwoningen.



Groen

Mensen geven aan dat in het verleden al veel groen uit de wijk is verdwenen. Ze vragen zoveel mogelijk groen in dit gebied te behouden. Verbind de groenstukjes in het gebied aan elkaar, zodat je er beter in kunt recreëren. Als het park wordt gehandhaafd, zorg er dan voor dat je een rondje kunt wandelen in het park. Dat kan nu niet. Er is eigenlijk maar een klein wandelpad aan

de kant van de weg. Betrek ook de groenzone richting de fietstunnel De Laar bij de plannen. Op die manier kunnen grotere (wandel)routes gemaakt worden.

Verder vinden mensen het park rommelig. Je kunt zien dat het niet of nauwelijks onderhouden wordt. Een beetje ruig mag het blijven, hoewel het ook her en der een ‘opknapbeurt’ kan gebruiken.
Mensen vinden het voetbalveldje een leuke plek. Ze vinden dat op deze plek wellicht meer speelvoorzieningen voor kinderen kunnen komen.

De hondenpoep in het park is mensen een doorn in het oog. Kan daar ook iets aan gedaan worden? Wellicht een aangewezen hondenpoepveldje?

Fiets parkeren

Aan de kant van de P&R is geen logische plek om fietsen te parkeren, want het is geen aanrijroute vanuit de wijk. Mensen parkeren hun fietsen liever aan de overkant (zuidzijde). Daar is weinig capaciteit en dus parkeren mensen hun fietsen ernaast en staan de fietsen in de weg. Kijk dus goed waar de fietsers vandaan komen. Zorg ook voor een duidelijke plek waar mensen hun scooter kunnen parkeren. Die staan nu ook vaak lukraak voor de ingang van het station.

Mensen vinden de e-hub van de elektrische fietsen niet geslaagd. De jeugd maakt het stuk, de hub staat er een beetje verloren bij.



Sociale veiligheid

Mensen ervaren overlast van hangjeugd. Veel lawaai door vuurwerk wordt genoemd.

Kantoren en voorzieningen

Mensen vragen zich af waarom er hier nieuwe kantoren nodig zijn. Er is zoveel leegstand elders in Arnhem-Zuid. Zorg wel voor meer voorzieningen. Zo kan het gebied de centrumfunctie krijgen zoals dat ooit het idee was. Zorg wellicht voor meer horeca

Nieuwbouw

Als 150 woningen gebouwd gaan worden, is het fantastisch als bij de voorbereiding en uitvoering van de nieuwbouw[1] rekening gehouden word met het plaatsen van een AED in een buitenkast.
Zie als gemeente het aanwezig zijn van een AED in een buitenkast, aangemeld bij het landelijke alarmeringssysteem[2], als één van de tekenen van goede woningbouw.
Het is zoveel eenvoudiger om vooraf een plekje voor een AED en buitenkast te hebben, dan na oplevering onderhandelen met architect, eigenaar en huurder(s).

Kantoren en maatschappelijke functie

Kantoren en maatschappelijke functie levert op dat ieder hun richtlijnen volgen voor de AED. Op de Gelderse Poort hebben de bedrijven 22 AED[3] op een gebied van 300 x 150 meter[4]. Niet één AED is 24/7 publiekelijk toegankelijk, noch aangemeld bij het alarmeringssysteem. Om de situatie van de Gelderse Poort te voorkomen, is sturing van de gemeente zeer gewenst.

Sociale huur

Het project bevat 50% sociale huur. De ervaring van de Laar Hartveilig is dat in wijk met sociale huur de bewoners[5] vaak niet in staat zijn om de kosten voor een AED op te brengen, terwijl de noodzaak groter is. Door de aanschaf bij de eigenaar/huurder te leggen, een goed verhuurdersschap, krijgen we een mooie sociale woningbouw, die hartveilig is.

Zelfstandig wonen

Bewoners worden ouder en wonen langer zelfstandig. Voor deze doelgroep is het een hartveilig idee dat zij een hartveilige woning kunnen betrekken.

Doorstroom

De wens van de gemeente is dat er doorstroom is vanuit ééngezinswoningen naar een kleinschaligere woning. Hierdoor, en ik betrek het persoonlijk, loop ik het risico, dat ik na 25 jaar actieom mijn omgeving hartveilig te maken, ik in nieuwbouw kom, waar geen aandacht is voor hartveiligheid.

In de stad goed, veilig wonen, in de stad hartveilig wonen.

---

[1] Bij hoogbouw dient rekening gehouden te worden met de vertikale afstand, welke langzamer is dan de horizontale afstand.
[2] Het landelijke alarmeringssysteem HartslagNu.
[3] Eigen waarneming werkgroep de Laar hartveilig november 2023.
[4] In mijn berekening komt dit neer, in vergelijking met een woonwijk, dat iedere woning zijn eigen AED heeft.
[5] Onderzoeken wijzen uit dat sociale huur gekenmerkt wordt door lage inkomens en slechtere gezondheid.

Van: Loes van Es
Verzonden: maandag 4 december 2023 14:38
Aan: Willem Lammers
Onderwerp: Re: Inspreken raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid'

Beste meneer Lammers,

Hetgeen ik in mijn bijdrage wil benadrukken is dat de Tilburgweg nu al een drukke weg is. Destijds heeft men besloten om er geen doorgaande weg meer van te maken. Wanneer er zoveel huizen bijkomen, moet er echt iets gebeuren om de overlast van het verkeer voor de huidige en toekomstige bewoners te beperken.

Met vriendelijke groet,

Loes van Es.

Goedenavond college, gemeenteraad en fractieondersteuners,

Mijn naam is Maarten Oosterveld en ik ben woonachtig in de Laar West. Ik ben blij vanavond te mogen inspreken.
De plannen voor het nieuwe wijkpark zien er veelbelovend uit.
Toch wil ik op 1 punt inspreken:

- C2000 zendmast

De c2000 zendmast zal volgens de plannen worden geplaatst op het speelveldje aan de Tilburgweg. Deze mast dient te worden geplaatst om het communicatiesysteem C2000 beter te laten functioneren. Optimalisatie van het communicatiesysteem is niet de discussie. De discussie gaat over de gevolgde procedure en de keuze voor deze locatie.

Als het aan de gemeente ligt wordt ons uitzicht straks bedorven. Het bouwwerk is niet om aan te zien, de afstand naar de huizen bedraagt straks maximaal 40 meter en tot overmaat van ramp wordt het speelveldje voor de jeugd bijna teniet gedaan.

In het coalitieakkoord is opgenomen dat de gemeente helder communiceert en proactief informeert. Heb ik vraagtekens over de gang van zaken? Jazeker en wel om de volgende redenen:

- De uitkomsten van de onderzoeken naar plaatsing van de zendmast zijn niet meegenomen in de voorlichtingsbijeenkomsten
- In het onderzoek naar plaatsing van de zendmast is geen rekening gehouden met de invloed van de appartement complexen die worden gerealiseerd in stationsgebied Arnhem-Zuid
- Bij de beleidsplannen voor het stationsgebied Arnhem-Zuid geen rekening is gehouden met de komst van de zendmast

Hoe kan het dat de contactpersoon van het te realiseren wijkpark pas anderhalve week voor de informatiebijeenkomst op het Lorentz lyceum is geïnformeerd over de zendmast?
Hoe kan het dat de gemeente de belangen van de inwoners van tafel veegt?
De gemeente wil naar buiten toe proactief helder informeren, maar is nog niet eens in staat om dat binnenskamers te doen.

De bewoners van de Laar zijn de dupe van deze zendmast, temeer omdat de reden van plaatsing, uitbreiding van Schuytgraaf betreft.
Waarom moet het woonplezier van de bewoners van De Laar West aangetast worden, ten gunste van de bewoners in de Schuytgraaf.
De reikwijdte van de zendmast is niet het probleem. Deze bedraagt 8 kilometer en dat zal geen problemen opleveren wanneer de mast aan de andere kant van de Schuytgraaf (bijvoorbeeld Park Lingezegen) wordt geplaatst. In dat geval heeft niemand er last van.
Het spreekwoord luidt: wie mooi wilt zijn moet pijn lijden. De pijn is in dit geval die foeilelijke zendmast.
Het is ethisch onverantwoord om het broodnodige communicatiesysteem aan de andere kant van het spoor te plaatsen, ten goede van jezelf.

Ten slotte voorzitten:
In het coalitieakkoord ook staat beschreven dat de gemeentelijke organisatie dienstbaar en klantgericht is.
Voor wie dan? Vraag ik u. Voor de bewoners van de Schuytgraaf? Hebben zij meer rechten dan bewoners van De Laar West?
Waarom wordt er op het gemeente huis niet naar een oplossing gezocht waar de bewoners van beide wijken zich in kunnen vinden?

Mij bekruipt het gevoel dat de inwoners van de wijken tegen elkaar worden opgezet.
Voor alsnog blijkt dit begrip uit het coalitieakkoord voor bewoners van De Laar West een lege huls.

BEHANDELRESULTAAT

19.45 – 21.00 Informatief/meningsvormend

Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid

Zaaknummer:	
Portefeuillehouder:	C. Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Maref (VVD), Kemperman (D66), Scholten (Volt), Gerretschen (GroenLinks), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Zijlstra (CU), Aydemir (DENK), Aït Chrif (PvdA) en Wiggers (BBA).

De fracties van PvdD, CDA, PVV, CDA FvD en SP zijn niet aanwezig.

Bespreking
Gestart is met de inspraak van de heren Oosterveld, Das, Heerschop en Van Boggelen. Zij hebben ieder drie minuten de tijd gekregen, waarna de gelegenheid werd geboden voor raadsleden om vragen te stellen.

Vervolgens is gestart met de meningsvormende fase. Daarin is de eerste termijn aan de zijde van de raad afgerond en is gestart met de beantwoording door de wethouder in haar eerste termijn.

De meningsvormende ronde is niet afgerond.

Toezegging(en)
1. Wethouder Bouwkamp zegt toe te onderzoeken dat de toegankelijkheid van de AED op het stadhuis voor de kerst gerealiseerd kan worden;

Conclusie
De bespreking is nog niet afgerond en het voorstel kan niet worden doorgeleid naar de besluitvormende raadsvergadering maar heeft een vervolgbehandeling in de meningsvormende fase nodig.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

M. Loor

RAADSKAMERADVIES

‘Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid’
13-12-2023

‘Gebiedsvisie Stationsgebied Arnhem Zuid’

Zaaknummer:	3932125
Portefeuillehouder:	Cathelijne Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig
De raadsleden/fractievolgers Aydemir (DENK), Simonis (GroenLinks), Zijlstra (ChristenUnie), Ait Chrif (PvdA), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Weijers (D66), Scholten (Volt), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Maref (VVD).
De fracties van SP, CDA, BurgerBelang Arnhem, PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouder Bouwkamp en Twente (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking
Dit is een hervatting van de meningsvormende fase 1. Vorige keer is de eerste termijn van de wethouder nog niet afgerond. Daar is mee gestart. Na de afronding van de eerste termijn van de wethouder is een tweede termijn gehouden waar ook een aantal mogelijke moties benoemd zijn.

Toezeggingen
Wethouder Bouwkamp zegt toe dat sociale veiligheid als belangrijk onderwerp wordt meegenomen in de verdere uitwerking van de gebiedsvisie en de plannen die worden gemaakt.

Conclusie
De voorzitter concludeert aan het einde van de bespreking dat de meningsvormende fase 1 is afgerond. Een aantal fracties overweegt een motie in te dienen maar deze kunnen ook behandeld worden tijdens de besluitvormende vergadering. Het voorstel wordt doorgeleid naar besluitvorming, bij voorkeur op 20 december.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

W. de Boef