Bijlage 1 onderdeel uitmakend van het raadsvoorstel

Zienswijzennota

Wijzigingsbesluit omgevingsplan Laarkwartier

Zaaknummer: 4829512

Het ontwerp wijzigingsbesluit Laarkwartier heeft ter inzage gelegen vanaf 15 september 2025 gedurende een termijn van zes weken, tot en met 26 oktober 2025. Tijdens deze periode zijn zes zienswijzen ingediend. Deze zienswijzen zijn afkomstig van:

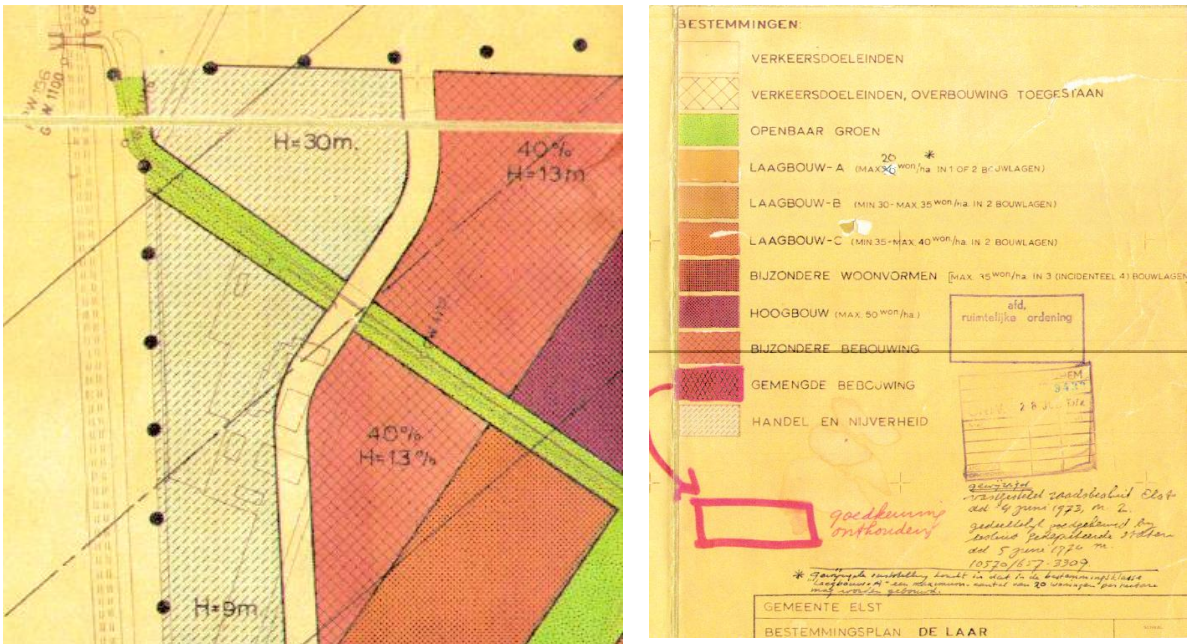
	Naam	**Straat/Postbus**	**Postcode**	**Plaats**
1.	[redacted]	[redacted]		[redacted]
2.	ProRail	Postbus 2038	3500 GA	Utrecht
3.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
4.	[redacted]	[redacted]	[redacted]	[redacted]
5.	Dhr. Barends	[redacted]	[redacted]	[redacted]
6.	Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen	[redacted]	[redacted]	[redacted]

Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van het wijzigingsbesluit. In deze zienswijzennota zijn de ingediende zienswijzen samengevat weergegeven. Dat deze zienswijzen zijn samengevat betekent niet dat deze zienswijzen niet of niet volledig betrokken zijn in de (belangen)afweging. De ingediende zienswijzen inclusief eventuele bijlagen zijn in de (belangen)afweging betrokken.

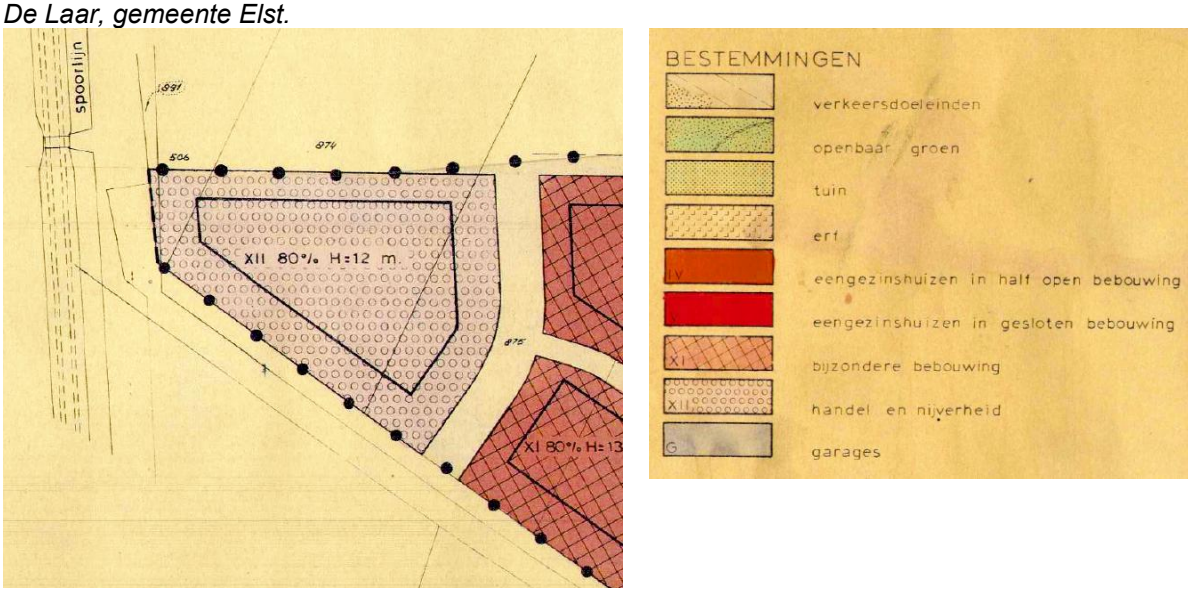
Hieronder worden de zienswijzen samengevat en voorzien van een gemeentelijke reactie. Hier volgt eerst een algemene inleidende reactie.

<u>Algemeen</u>

Een aantal indieners van een zienswijze uiten hun zorgen over de verandering in hun woonomgeving. Door de beoogde bouw van woningen in de omgeving zal de situatie veranderen. Dit zal betekenen dat het uitzicht anders wordt en er meer verkeer zal komen te rijden. De ontwikkeling heeft gevolgen voor de omwonenden.
De gemeente moet een belangenafweging maken. Er zijn in Arnhem meer woningen nodig en daarvoor wordt in eerste instantie gezocht naar binnenstedelijke locaties. Het Laarkwartier is een locatie die nooit gebouwd is geweest terwijl hier wel altijd plannen voor zijn geweest. In de oude uitbreidingsplannen voor de wijk De Laar (uit de jaren 70) hadden deze gronden een bestemming ‘Handel en nijverheid’ en is hier bebouwing toegestaan.



Afbeelding 1. Uitsnede plankaart bestemmingsplan De Laar, gemeente Elst.



Afbeelding 2. Uitsnede plankaart bestemmingsplan De Laar I.

Voor het plangebied gelden twee oude bestemmingsplannen (zie afbeelding 1 en 2):
1. Ten zuiden van de Metamorfosenallee is het bestemmingsplan “De Laar I” geldend. Dit is een uitgewerkt plan met rechtstreekse bouwtitels (uitwerking van het onderstaande bestemmingsplan). Ter plaatse geldt de bestemming Handel en Nijverheid (H en N klasse XII art. 9), bedoeld voor “gebruik ten behoeve van handels- en industriële doeleinden en openbare diensten en bedrijven”. Het bebouwingspercentage is 80% en de maximumhoogte voor bouwwerken bedraagt 12 meter.
2. Nog meer zuidelijk gelegen, met inbegrip van de watergang, geldt het nog uit te werken bestemmingsplan “De Laar”. Dit is het bestemmingsplan dat de juridische basis heeft gelegd voor de bouw van de wijk De Laar. De bestemmingen moeten eerst worden uitgewerkt. De bestemming ter plaatse is Handel en Nijverheid (H en N art. II sub 11) met een maximale bouwhoogte van 9 meter; er is geen bebouwingspercentage vastgelegd.

Bij een nieuwe ontwikkeling vindt er een vergelijking plaats tussen de bestaande bouw- en gebruiksmogelijkheden en de mogelijkheden die het nieuwe plan mogelijk maakt. Er is sprake van een wijziging van handel en nijverheid naar wonen en park en de maximumbouwhoogte voor wordt een deel van het gebied verhoogd.

Vanuit het algemene belang is de ontwikkeling van woningen in het Laarkwartier een goede invulling (zoals ook onderbouwd in de motivering van het wijzigingsbesluit). Het individueel belang van de omwonenden is anders en de gemeente snapt de zorgen van deze bewoners.

Hieronder wordt ingegaan op de zienswijzen en aangegeven waarom de gemeente deze ontwikkeling passend vindt.

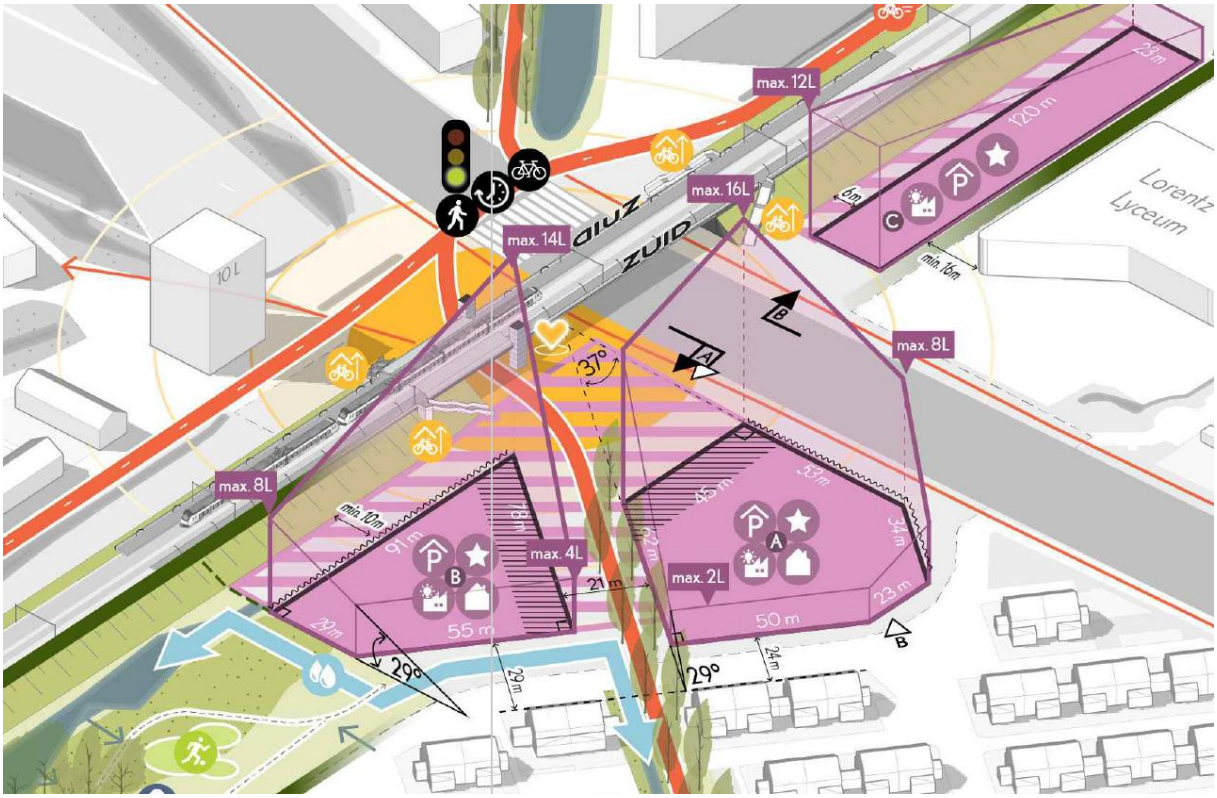
Zienswijze 1. Bewoner Eindhovensingel

1.1 Wijziging bestemmingsplan
Uit de plannen die in november 2025 zijn gepresenteerd, blijkt dat de wooncomplexen een stuk hoger gebouwd gaan worden dan eerder is gecommuniceerd. Hoe eerlijk is dat?
De gemeente heeft het bestemmingsplan voor de bouwlocatie gewijzigd naar woningbouw. Is dat de normale gang van zaken? Een bestemmingsplan heeft niet voor niets een bestemming voor een bepaald stuk grond. De gemeente wijzigt het bestemmingsplan, terwijl het de gewone burger onmogelijk wordt gemaakt om een bestemmingsplan te wijzigen. Wanneer een burger een stukje grond wil gaan kopen van de gemeente, krijgt de bewoner nul op rekest. De mededeling luidt dan: wat groen is, moet groen blijven. Laat dan het grote grasveld bij station Arnhem-Zuid dan ook groen!

Reactie gemeente
In deze zienswijze wordt door de bewoner twee zaken aangegeven:
1. De beoogde nieuwbouw wordt hoger dan eerder gecommuniceerd.
2. De gemeente wijzigt het bestemmingsplan terwijl deze grond niet voor niets een bepaalde bestemming heeft.

Ad. 1. Er zijn voor het wijzigingsbesluit van het omgevingsplan meerdere documenten opgesteld en vastgesteld. Dit is beschreven in de motivering van het wijzigingsbesluit

(Hoofdstuk 3). Er is een gebiedsvisie opgesteld. Deze gebiedsvisie is door de gemeenteraad van Arnhem vastgesteld en hierover heeft participatie met de omgeving plaatsgevonden. In de gebiedsvisie is een kaart opgenomen met daarop de ruimtelijke kaders (zie afbeelding 2). De maximumbouwhoogten die zijn opgenomen in het wijzigingsbesluit passen binnen deze ruimtelijke kaders. De beoogde nieuwbouw blijft binnen de hoogte die is opgenomen in de gebiedsvisie.



Afbeelding 2. Uitsnede ruimtelijke kaders van Stationsgebied Arnhem-Zuid (Bron: Gebiedsvisie station Arnhem – Zuid, Ziegler | Brandenhorst)

Ad. 2. In de algemene inleiding van deze zienswijzennota wordt ingegaan op deze reactie. Voor de locatie geldt volgens het omgevingsplan op dit moment een bedrijfsbestemming met een bepaalde maximumbouwhoogte. Deze bedrijfsbestemming is nooit gerealiseerd en daarom zijn de gronden al tientallen jaren onbebouwd en groen ingericht. Maar juridisch zijn hier bedrijven toegestaan. Deze bedrijfsbestemming wordt nu omgezet naar:

- wonen om de nieuwbouw mogelijk te maken;
- park: voor het zuidelijk deel van het gebied. Hier krijgt het wijkpark ook echt een parkbestemming.

Een stad ontwikkelt zich. Hierbij is het nodig dat de gemeente het omgevingsplan (vroeger de bestemmingsplannen) wijzigt om deze ontwikkelingen mogelijk te maken.

<u>1.2 Parkeerdruk</u>

De indiener van de zienswijze maakt zich zorgen om de parkeerdruk in de wijk. Het is nu al dramatisch gesteld met de auto’s die men moet parkeren in de wijk. Omdat er te weinig

parkeerplaatsen zijn, staat men geparkeerd op de doorgaande weg (Tilburgweg en Eindhovensingel) wat gevaarlijke situaties met zich meebrengt.
De gemeente hanteert een parkeernorm van 0.7 voor de wijk (inclusief de te bouwen 150 woningen). Deze norm is niet reëel. Kinderen van de wijkbewoners kunnen geen woning vinden, waardoor ze noodgedwongen thuis moeten blijven wonen. Echter zorgt het hebben van werk en sociaal leven ervoor dat er één of meerdere extra auto's voor de deur staan.

Berekeningen van de gemeente laten zien dat er, na realisering van de appartementencomplexen, ongeveer 300 extra parkeerbewegingen bijkomen over de Tilburgweg. Deze weg is daar niet voor gemaakt. Bovendien zal ook de Brabantweg helemaal vast komen te staan, omdat de Tilburgweg geen recht-toe-recht-aan-weg is.

Overzicht is van essentieel belang, maar foutgeparkeerde auto's voorkomen een goede doorstroming. Bovendien is de gehouden telling niet representatief, omdat men het kruispunt met de Brabantweg als uitgangspunt heeft genomen en niet met de Lieshoutstraat.
Hoe moet dat dan als de (toekomstige) wijkbewoners bezoek ontvangen? Waar moet men de auto parkeren?

Het antwoord van de gemeente: we gaan betaald parkeren invoeren. Dat lost het probleem niet op. Het probleem wordt alleen verplaatst. De doorgaande wegen worden nu al gebruikt als parkeerplaatsen, omdat men de auto niet kwijt kan. Officieel mag daar niet geparkeerd worden. Hoe kan er dan een parkeervergunning worden afgegeven voor een illegale parkeerplek?

Bovendien is de gemeente van mening dat mensen de auto verderop moeten parkeren (daar waar wel plek is). Hoe ziet u zich dat voor u als men een auto vol boodschappen heeft? Moeten de bewoners dan de halve wijk door met zware boodschappentassen? Als wijkbewoner wil je toch ook niet eerst 10 minuten moeten wandelen om vervolgens pas je auto te kunnen pakken naar werk? De auto niet meer in het zicht hebben zorgt voor een gevoel van onveiligheid. Het is elke keer maar weer bidden dat je auto er nog onbeschadigd staat. Dit plan trekt alleen maar meer criminelen aan, want zij kunnen onverstoord hun gang gaan op een verlaten parkeerplaats. Hoe ziet de gemeente dit? Gaat zij mensen die een uitkering hebben inzetten op de parkeerplaatsen te bewaken?

<u>Reactie gemeente</u>
In de zienswijze wordt vooral ingegaan op de bestaande situatie. Er wordt aangegeven dat er in de bestaande situatie een tekort is aan parkeerplaatsen en dat dit kan leiden tot onveilige situaties. Het wijzigingsbesluit gaat om de nieuwbouwontwikkeling van het Laarkwartier. Deze ontwikkeling zal zorgen voor een toename van het verkeer. Het noordelijk deel (waar ongeveer 105 van de 150 woningen komen) wordt ontsloten via de Metamorfosenallee. Dit verkeer rijdt dus niet via de wijk. Het verkeer voor het zuidelijke deel waar ongeveer 45 woningen komen rijdt wel door de wijk (via de Tilburgweg). Deze weg heeft nog voldoende capaciteit om deze toename (ongeveer 250 verkeersbewegingen per etmaal) op te vangen.

In paragraaf 5.3.1 van de motivering en in het parkeeronderzoek (bijlage 6 bij de motivering van het wijzigingsbesluit) is dieper ingegaan op de parkeerbehoefte en de parkeernorm.

Het uitgangspunt voor de ontwikkeling is dat het parkeren voor de nieuwe bewoners op eigen terrein wordt opgelost. De parkeernorm is afgestemd op de beoogde woningen en de locatie. Er komen hier met name kleinere woningen voor één- en tweegezinshuishoudens. Vanwege de locatie naast het station en de nog te realiseren fietsvoorzieningen zal het autobezit lager zijn dan voor reguliere grondgebonden woningen op een andere locatie.

1.3 Bouwverkeer

Uit de plannen van de gemeente blijkt dat het nog niet duidelijk is van welke kant het bouwverkeer aan moet komen te rijden. Dat is afhankelijk van de aanbesteding. Maar de gemeente Arnhem gaat zelf over de aanbesteding en wie betaald bepaalt. Echter gaat dit gezegd dus niet op bij de gemeente Arnhem. In mijn ogen kan het niet zo zijn dat het bouwverkeer straks dwars door een jaren ‘70 wijk wordt gejaagd. De wegen zijn daar niet voor gemaakt. De huizen op de hoeken van de straat zijn bijna pal op de kruisingen gesitueerd, wat levensgevaarlijke onoverzichtelijke situaties met zich meebrengt.
Voor mij is het helder. Wanneer dan toch begonnen moet worden met de bouw van de appartementencomplexen, begin met het zuidelijke gedeelte, zodat het bouwverkeer de gehele periode kan blijven aanrijden vanaf de Metamorfosenallee. Dat brengt een stuk rust in de wijk en zorgt voor veiligheid!

Reactie gemeente

De gemeente snapt de zorgen over het bouwverkeer. Routes voor het bouwverkeer moeten nog door gemeente en ontwikkelaar samen worden bepaald. Dit zal gebeuren voordat er een omgevingsvergunning voor de activiteit ‘bouwen’ wordt ingediend. Onderdeel van deze vergunningsaanvraag is dan een bouwveiligheidsplan waarin dit is uitgewerkt. De bewoners worden voordat de bouw start hierover geïnformeerd. Het is eventueel mogelijk om tegen een verleende omgevingsvergunning bezwaar en beroep in te dienen.

Conclusie zienswijze 1

Deze zienswijze geeft geen aanleiding voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.

Zienswijze 2. ProRail

In de motivatie van het wijzigingsbesluit is voor geluid opgenomen dat een deel van de woningen niet is voorzien van een geluidluwe zijde. Een geluidluwe zijde wordt als voorwaarde gesteld in het geluidbeleid van de gemeente Arnhem. Uit het plan blijkt niet op welke manier voor de woningen die niet zijn voorzien van een geluidluwe gevel wordt voldaan aan een goed woon- en leefklimaat. Dit is een voorwaarde voor een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Wij verzoeken uw gemeente om nader te motiveren dat er voor alle woningen sprake is van evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Reactie gemeente

De regels voor geluid waren nog niet opgenomen in het ontwerpwijzigingsbesluit. Het voorstel is om regels voor geluid met gewijzigde vaststelling toe te voegen aan het wijzigingsbesluit. In de regels wordt opgenomen dat zonder een omgevingsvergunning het gebouw niet voor wonen in gebruik mag worden genomen. Deze omgevingsvergunning wordt alleen verleend als er wordt voldaan aan de volgende voorwaarden:

- de gevels van de woningen met een geluidbelasting door spoorweglawaai boven de grenswaarde van 65 Lden moeten worden uitgevoerd met een 'niet geluidgevoelige gevel met bouwkundige maatregelen' (een dove gevel);
- bij gevels van woningen waar de geluidbelasting hoger is dan een bepaalde geluidbelasting moeten de woningen zijn voorzien van een geluidluwe buitenruimte en een verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde volgens het gemeentelijk geluidbeleid.

Met deze wijzigingen wordt tegemoetgekomen aan de zienswijze van ProRail en wordt voor het aspect geluid voldaan aan een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.

Conclusie zienswijze 2
Naar aanleiding van de zienswijze van ProRail is het voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.

Zienswijze 3. Bewoner Simone de Beauvoirstraat

3.1 Fietspad Kroonse Wal
De indiener van de zienswijze heeft zorgen over de verkeerssituatie en dan vooral over het fietspad over de Kroonse Wal. Dit is nu al een gevaarlijk punt voor fietsers en voetgangers en als er meer verkeer komt wordt dit nog gevaarlijker.

Reactie gemeente
Het fietspad de Kroonse Wal is een vrijliggend fietspad dat dwars door de wijk De Laar loopt en het winkelcentrum De Laar West verbindt met station Arnhem-Zuid. Het fietspad kruist de Tilburgweg en op deze kruising hebben de fietsers voorrang.

Het fietspad wordt voor de ontwikkeling niet aangepast. De ontwikkeling Laarkwartier bestaat uit twee delen: één deel ten noorden van het fietspad en één deel ten zuiden. De ontsluiting van het noordelijk deel gaat via het stationsplein en de Metamorfosenallee. De ontsluiting van het zuidelijke deel gaat via de Tilburgweg. Beide verkeersstromen zullen de kruising Tilburgweg – fietspad Kroonse Wal niet kruisen. Er is dus geen sprake van extra gemotoriseerd verkeer dat de Kroonse Wal moet kruisen.

De gemeente is het met de indiener van de zienswijze eens dat de verkeerssituatie van de Kroonse Wal en dan met name bij de kruising met de Tilburgweg kan worden verbeterd. Er zal worden gekeken of in combinatie met de ontwikkeling maatregelen genomen kunnen worden om de situatie te verbeteren zodat de route voor fietsers aantrekkelijk blijft.

3.2 Parkeerprobleem
Daarnaast verwacht ik een parkeerprobleem vanwege de vele woningen die erbij komen en daarvoor niet genoeg parkeerplekken in de parkeergarage eronder worden gerealiseerd. Bij ontoereikende parkeerplaatsen leidt dat vaak tot parkeren op straat, wat druk en overlast kan veroorzaken met name in de omliggende woonstraten.

Reactie gemeente
Zie het antwoord op zienswijze 1.2.

3.3 Verzoeken verkeersmaatregelen en -onderzoek

Ik verzoek u vriendelijk om bij vaststelling van het definitieve plan:
- een onafhankelijke verkeersstudie uit te voeren, die de gevolgen van het extra verkeer op alle verkeersdeelnemers (auto, fietsers, voetgangers) en op de huidige infrastructuur, met name bij de Kroonse Wal in kaart brengt.
- de parkeernormen zo vast te leggen dat er voldoende parkeerplaatsen zijn voor alle huidige en toekomstige bewoners, bezoekers en voorzieningen, om straatparkeren en parkeerdruk in de buurt te voorkomen.
- waar nodig verkeersremmende maatregelen te treffen (b.v. veilige oversteekplaatsen, duidelijke verkeersafwikkeling, scheiding auto/fiets/voetgangers), zodat de veiligheid en leefbaarheid voor omwonenden blijft gewaarborgd.
- de ontsluiting en verkeersstromen transparant te maken voor vaststelling, zodat omwonenden kunnen beoordelen of de plannen verantwoord zijn.

Reactie gemeente
Hierbij de reactie op bovenstaande punten:
- De woningen aan de noordzijde worden ontsloten op de Metamorfosenallee. Dat is een directe ontsluiting op een belangrijke verkeersader in Arnhem-Zuid. Deze weg heeft voldoende capaciteit om dit verkeer aan te kunnen. De keuze voor deze wijze van ontsluiten komt mede voort uit opmerkingen vanuit de wijk tijdens de participatie. Het zuidelijke deel van de ontwikkeling wordt ontsloten op de Tilburgweg. Dit gaat om ongeveer 45 woningen. De toename van het verkeer naar aanleiding van de komst van deze nieuwe woningen valt ruimt binnen de marges van wat een 30 km/u weg kan verwerken.
  Gezien bovenstaande is een onderzoek naar de verkeersstromen niet nodig. Zie ook het antwoord op zienswijze 3.1.
- De parkeersituatie van de huidige bewoners valt buiten de scope van het project. Voor het parkeren van de bestaande bewoners zie de reactie op onderdeel 1.2.
- Dit project geeft geen aanleiding om maatregelen aan de bestaande infrastructuur te doen. Er kan natuurlijk wel in het kader van de bestaande situatie gekeken worden naar de verkeerssituatie en of er extra maatregelen noodzakelijk zijn. Dat kan in overleg met het Team Leefomgeving van de gemeente.
- In paragraaf 5.3.1 van de motivering van het wijzigingsbesluit wordt ingegaan op verkeer en parkeren. Hierin is aangegeven wat de verkeersgeneratie is van de ontwikkeling.

Conclusie zienswijze 3
Deze zienswijze geeft geen aanleiding voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.

Zienswijze 4. Beeldkwaliteit

De indiener van de zienswijze is het niet eens met de gekozen uitstraling van de bebouwing. Hij heeft het inspraaktraject intensief gevolgd en vind dit een farce. Hij heeft bij meerdere bijeenkomsten aangegeven dat Nederland wordt gevuld met zielloze modernistische stedenbouw en hij pleit voor een invulling met historische bouw: schuine daken en gedetailleerde gevels. Bij de start van het project leek dat nog hoopgevend. Het idee was om aan te sluiten bij de stijl van de bebouwing in De Laar. De invulling die men daaraan wilde geven stelde weinig voor, maar het idee klopte, want de woningen aan de Tilburgweg geven

met hun meervoudige dakenstructuur een prachtig indicatie voor hoe een gevarieerde gevelstructuur te realiseren valt: onderaan wat breder beginnen en dan zo her en versmallen met schuine daken, zodat je uiteindelijk het beeld krijgt van een natuurlijke rotspartij. Maar er zijn meer mogelijkheden.

Uiteindelijk bleek tot verbazing van de indiener van de zienswijze dat er niets teug te vinden was van dit uitgangspunt. Bij de derde informatieavond werd het duidelijk dat er niets met de opmerkingen waren gedaan en werden er referentiebeelden getoond die lijnrecht tegenover het beeld van bebouwing met historische uitstraling.

De indiener van de zienswijze geeft in de zienswijze aan dat er tal van aanwijzingen zijn dat de meerderheid van de bevolking liever historische architectuur ziet dan modernisme.
Dus de vraag is waarom men dan blokkendozen blijft neerzetten? Het antwoord is simpel volgens de indiener: 'het systeem' wil niet anders.

Wat diverse onderzoeken ook laten zien is dat architecten een stedenbouwkundigen radicaal andere voorkeuren hebben dan het grote publiek. De gebiedsvisie is mede tot stand gekomen door inbreng van bureau Ziegler Branderhorst. Dit bureau is een van de usual suspects, een club die ontwerpt voor de architectuurincrowd. Het systeem gaat zijn eigen gang, er is een kleine kliek die bepaalt hoe Nederland eruit mag zien, en het grote publiek mag zijn mond houden. De politiek vindt het intussen allemaal best, roep iets met 'metropool' of 'de stad op de kaart zetten' en men is overtuigd.

De gemeente geeft aan dat gedetailleerder bouwen te duur is maar wat pas echt geld kost is stedenbouwkundigen hun gang laten gaan. Alles wat er uit hun handen komt is na een paar decennia alweer aan het verloederen, terwijl historische steden niets van hun aantrekkingskracht verliezen.

<u>Reactie gemeente</u>
In het participatietraject is dit onderwerp uitgebreid besproken. De indiener van de zienswijze is het niet eens met de uitkomst van de participatie. Dat betekent niet dat het participatietraject een farce is geweest. De omwonenden en andere belanghebbenden hebben op meerdere avonden hun opmerkingen kunnen maken en deze zijn meegenomen in het vervolg (zie ook het omgevingsdossier). Dat niet alle wensen zijn gehonoreerd is inherent aan het traject.

De benoemde historische stijl wordt enorm gewaardeerd. De gemeente is ook trots op de historische binnenstad en andere historische wijken. Maar deze historische stijl past niet bij de locatie en het budget van dergelijke woningbouwontwikkeling. In het Omgevingskwaliteitsplan Laarkwartier Arnhem-Zuid (bijlage 3 bij de motivering van het wijzigingsplan) zijn regels opgesteld die ruimte bieden aan kwalitatieve woningen met een kwalitatief en passend beeld. De regels sturen op een mate van detail en uitwerking die op de belangrijkste plekken verfijning en menselijke maat geven. De buitenruimte wordt groen ingericht voor een prettig leefklimaat.

<u>Conclusie zienswijze 4</u>
Deze zienswijze geeft geen aanleiding voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.

Zienswijze 5. Bewoner van de Mierlostraat

5.1 Participatie
Het niet delen van informatie die wel aan de gemeenteraad wordt gedeeld is tijdens de laatste werkgroep bijeenkomst genoemd. Er is aangegeven dat tijdens deze bijeenkomst het hele plan werd toegelicht, maar dat informatie niet vantevoren is toegezonden. Toen er een tweede bijeenkomst werd gevraagd was dat niet of nauwelijks mogelijk. Er wordt nu geschermd met participatie. Deze is naar de mening van de indiener van de zienswijze op een dunne wijze uitgevoerd.

Er wordt gesteld dat de deelnemers positief zijn. De indiener van de zienswijze heeft tijdens de bijeenkomst van de werkgroep aangegeven geen opvatting te hebben omdat de informatie daar ter plekke gedeeld werd en er meteen een reactie gevraagd werd. Geen inhoudelijke reactie geven betekent niet een positieve reactie. De gestelde passage in de raadsinformatiebrief is daarom te zonnig.

Reactie gemeente
De gemeente heeft bij de planvorming voor de woningbouw en het park de omgeving zo goed mogelijk meegenomen. In de praktijk blijkt dat er vaak toch nog opmerkingen op de participatie zijn. De gemeente hanteert voor de participatie de handreiking ‘Betrek de buurt bij uw bouwplan’. Op basis van hiervan wordt het participatieniveau bepaald. Voor deze ontwikkeling is uitgekomen op participatieniveau 2. 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. De gemeente heeft hier door informatieavonden en door werkgroepen zo goed mogelijk vorm aan gegeven.

De opmerking in de raadsbrief over de positieve reactie van bewoners over de plannen is een algemene conclusie. In het Omgevingsdossier is uitgebreide informatie opgenomen over de participatie waaronder de verslagen van de bewonersbijeenkomsten en de werkgroep bijeenkomsten.

Reactie/vragen over het wijzigingsbesluit Omgevingsplan Laarkwartier

5.2 De `Gebiedsvisie Station Zuid' is de basis van dit Omgevingsplan. Waarom is hier geen participatie en/of terinzagelegging bij de vaststelling uitgevoerd?

Reactie gemeente: Er heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden over de gebiedsvisie (zie ook het omgevingsdossier). Verder is de gebiedsvisie een bijlage bij de motivering van het wijzigingsbesluit. Hiermee maakt het deel uit van de onderbouwing van de wijziging van het omgevingsplan en kunnen er via deze procedure ook opmerkingen worden gemaakt op de gebiedsvisie.

5.3 Diverse vragen/opmerkingen op wijzigingsbesluit
In de zienswijze zijn meerdere opmerkingen gemaakt/vragen gesteld over onderwerpen die niet worden geregeld in een omgevingsplan. Een omgevingsplan regelt alle regels voor de

fysieke leefomgeving in een gemeente, van wonen, werken en recreatie tot bouwen, kappen en milieu, en bepaalt welke activiteiten zijn toegestaan, waarvoor een vergunning nodig is, en hoe een gebied eruit mag zien (hoogte, uiterlijk). Onderwerpen zoals de naamgeving van een pad of welke treinen op station Arnhem Zuid stoppen raken niet de fysieke leefomgeving en worden niet in het omgevingsplan geregeld. Daarom zullen deze onderdelen ook niet worden beantwoord in deze zienswijzennota. Een aantal suggesties zullen in de planvorming van de nieuwbouw of de inrichting van het stationsplein worden meegenomen.

Het gaat dan om de volgende onderdelen:
- Parallel aan het spoor ligt een fiets-/voetpad. Heeft dit pad een naam? Zo ja, dan zou een naambordje goed zijn. Ook ontbreekt de verlichting bij dit pad.
- Op Station Arnhem Zuid stoppen alleen de sprinters van NS. De treinen van RRReis rijden door. Ik bepleit dat ook de RRReis-treinen op Zuid stoppen.
- Het voetpad in het Park loopt over in een zandpad pad aan het spoor. Dit zandpad zou ook verhard kunnen worden om beter te kunnen benutten.
- Doorgaande en logische looproutes van de woonwijk naar het station en ook naar de bushalte zijn nodig. Volg de olifantenpaadjes.
- De bushalte zal gebruikt worden als kiss-and-ride strook. Verbieden helpt niet.
- Fietsers stallen hun fiets zo dicht mogelijk bij de trein. We zien dat nu ook. Ga het niet tegen, maar faciliteer.
- Op het Station zou een kleinschalige voorziening moeten komen waar een kop koffie, blokje fris en wat snoep te koop is. Met een paar automaten zou dit al voorzien zijn.
- Er moeten minimaal 2 kaartjesautomaten zijn zodat er altijd eentje werkt.
- Vertrekinformatie moet bij de trap en ook op het perron actueel aanwezig zijn. Nu ontbreekt deze op het perron.

5.3 De indiener van de zienswijze heeft met waardering kennisgenomen van het Omgevingskwaliteitsplan.

Reactie gemeente: Deze opmerking wordt ter kennisgeving aangenomen.

Conclusie zienswijze 5
Deze zienswijze geeft geen aanleiding voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.

Zienswijze 6. Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen (KAN)

6.1 Station Arnhem Zuid zal een hubfunctie kennen. Wonen en mobiliteit komen samen. Wordt voor het station ingezet op de WoMo-gelden?

Reactie gemeente
Dit wijzigingsbesluit van het omgevingsplan Laarkwartier gaat over het nieuwbouwproject bij station Arnhem Zuid zoals dit ook in de motivering is toegelicht. Het station zelf valt buiten de grenzen van het plangebied.

Ondanks dat dit wijzigingsbesluit hier niet over gaat, wordt de vraag van het KAN hier wel beantwoord. Vanuit de landelijke subsidieregeling voor Woningbouw en Mobiliteit (WoMo) is

er aan de Groene Mertropoolregio Arnhem – Nijmegen geld toegekend. Het gaat dan voor Arnhem onder andere geld om te investeren in de nieuwe snelfietsroute tussen Arnhem en Nijmegen (VeluweWaalpad).
Het opnieuw inrichten van het stationsplein bij het station Arnhem Zuid is een project dat de gemeente samen oppakt met ProRail en de NS. De financiering hiervan is op een andere wijze geregeld en hier worden geen WoMo gelden voor ingezet.

6.2. Er komt woningbouw. Wat is de relatie met de Woondeal?

Reactie gemeente
De woningnood in de regio Arnhem-Nijmegen is hoog en er is veel behoefte aan betaalbare huur- en koopwoningen. De gemeenten in de Groene Metropoolregio hebben daarom samen met onder andere de provincie Gelderland, het Rijk, corporaties en marktpartijen in 2023 de woondeal ondertekend en in 2025 een update hiervan. Doel hiervan is duidelijke afspraken over de woonopgave en een nauwe samenwerking tussen alle betrokken partijen.
De gemeenten, provincie en rijksoverheid spannen zich in om in de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen ruim 17.800 woningen te realiseren, waarvan minimaal 67% betaalbaar, inclusief minimaal 30% sociale huurwoningen. Dit sluit aan bij de nationale doelstelling.

Het plan voorziet in de realisatie van ongeveer 152 woningen van diverse woningtypen. Het woonprogramma bevat sociale (circa 50%), betaalbare (circa 20%) en vrije sector (circa 30%) woningen, aangeboden als koop en huur. Hiermee wordt voldaan aan de afspraken uit de Woondeal. Dit is ook opgenomen in de motivering van het wijzigingsbesluit (zie paragraaf 4.2.1 en 4.3.2).

6.3 Motie 23M 140 vraagt om ruimte voor MKB. Ik vraag ook aandacht voor de motie-Van Meurs (Pro Arnhem) ten tijde van de bouw van het station. In deze motie wordt om een kiosk-functie gevraagd.

Reactie gemeente
Zie de reactie op onderdeel 5.1. Dit wijzigingsbesluit gaat niet over het station Arnhem Zuid.

6.4 Kan de MER- beoordeling worden toegevoegd?

Reactie gemeente
De MER-beoordeling is opgenomen in paragraaf 5.4.9 van de motivering van het wijzigingsbesluit.

6.5. Wat is de link met de vigerende Agenda van de GMR? Deze is niet genoemd.

Reactie gemeente
In de motivering van het wijzigingsbesluit is ingegaan op het beleid van het Rijk, de provincie en de gemeente. Het beleid van de regio is niet genoemd maar sluit aan bij het genoemde beleid.
De ontwikkeling van het Laarkwartier sluit aan bij de agenda van de Groene Metropoolregio:
- de geplande woningen passen binnen de regionale afspraken,
- het verdichten rondom OV-knooppunten draagt bij aan de regionale doelstellingen op het gebied van schone mobiliteit.

6.6 Er wordt gewerkt aan het NOVEX-Ontwikkelperspectief via Gebiedsagenda's. Hoe vindt deze ontwikkeling hier een plek?

Reactie gemeente
Het Laarkwartier past binnen het vigerend beleid van de gemeente Arnhem en de mede-overheden maar maakt geen onderdeel uit van een gebiedsagenda in kader van de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley.

Conclusie zienswijze 6
Deze zienswijze geeft geen aanleiding voorstel om het wijzigingsbesluit gewijzigd ten opzichte van het ontwerp vast te stellen.