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

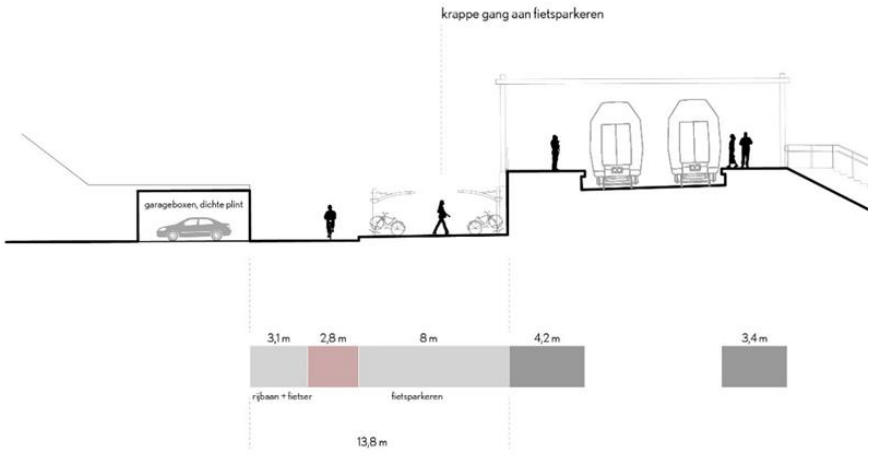
verzoeken dan ook om alternatieven te schetsen waarin de betreffende woningen gespaard worden, om te laten zien dat er hier geen sprake is van noodzaak en zwaarwegend belang.

2. Beantwoording Nieuwbouw Stationsomgeving

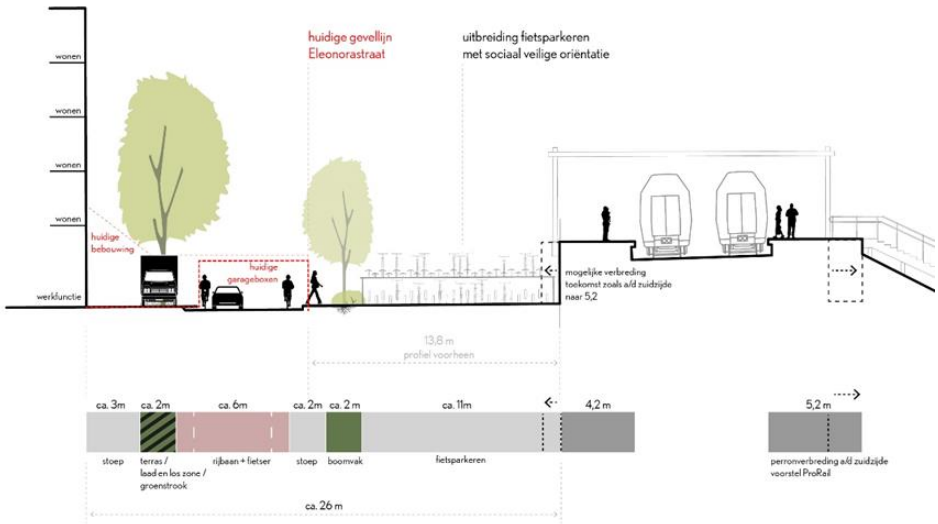
Benodigde verbreding: We stellen in de visie voor om de Eleonorastraat en het stationsgebied te verbreden, omdat de huidige breedte niet voldoende is om een duurzame toekomstbestendige stationsomgeving te realiseren. Voor de komst van een parkeergarage voor bewoners en bezoekers, een grotere NS-fietsenstalling 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.

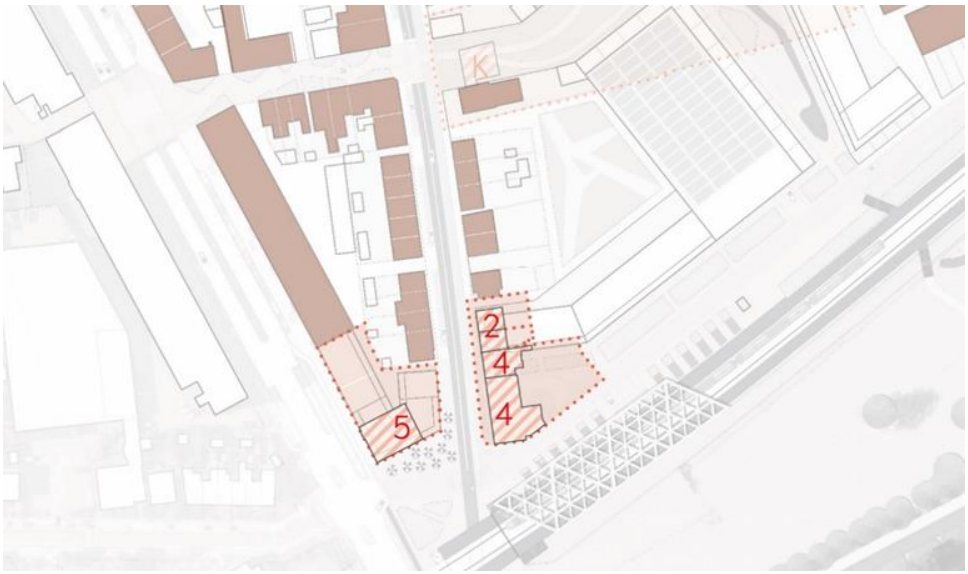
Ook ontstaat door de verbreding de mogelijkheid op deze plek in te spelen op klimaatadaptatie.



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

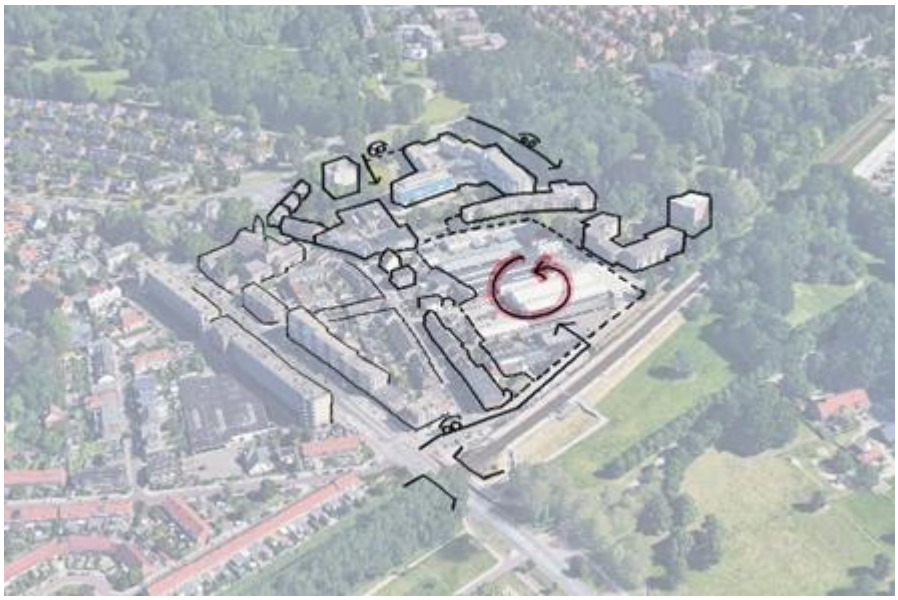
b. Noordelijke ‘groene loper’ In ons *Verhaal Schaapsdrift en omgeving* (juni 2023) wordt de wens uitgesproken voor een verbinding tussen nieuwbouw en de bestaande buurt. Hier is gehoor aan gegeven met niet één maar twee routes, waarbij met name voor de noordelijke route onnodig veel woningen gesloopt 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

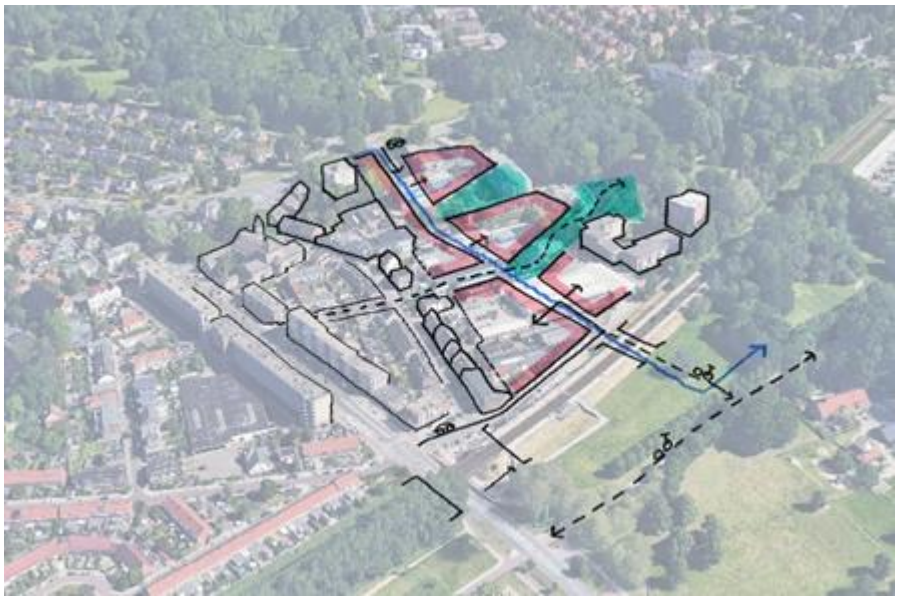
Het is begrijpelijk dat er zorgen bestaan over de voorgestelde sloop van acht woningen voor de noordelijke groene loper, vooral omdat dit als een breekpunt is benoemd. De groene loper heeft drie essentiële functies. Het verbindt de nieuwe ontwikkeling met de bestaande buurt en Park Sacré Coeur met de 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.

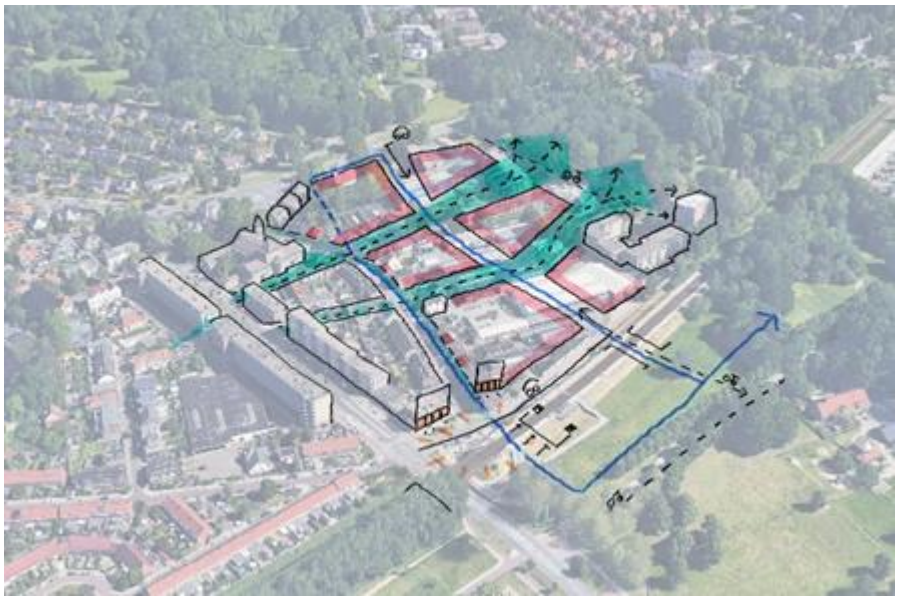
Ter illustratie ziet u hieronder de schetsen n.a.v. bewonersbijeenkomst op 26 juni 2023 in drie stappen. Deze afbeeldingen zijn na de sessie gemaakt voor verduidelijking aan de gemeenteraad op 5 juli.



Denkrichting 1, eigen kleinschalige ontwikkeling, geen gemeentelijke investeringen noodzakelijk, maar geen bereikte integrale doelen.

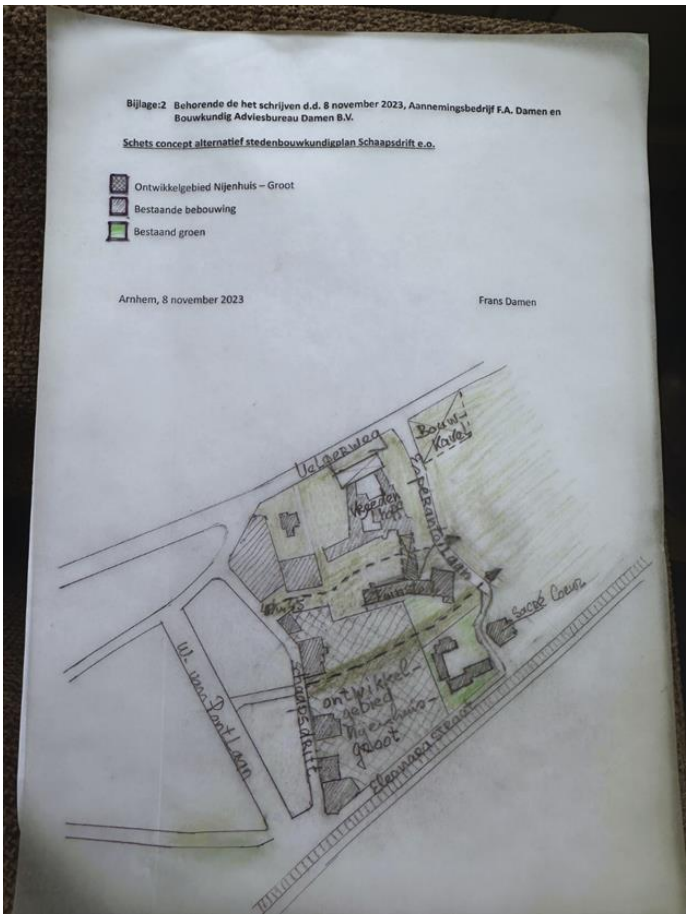


Denkrichting 2, Grootschalige blokken in de rug van de Schaapsdrift doordat er geen noordelijke groene loper gemaakt wordt. De acht woningen blijven behouden maar de omgeving profiteert niet mee en de nieuwbouw wordt een losse ontwikkeling aan park Sacré Coeur. De stationsomgeving blijft een bottleneck. 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.

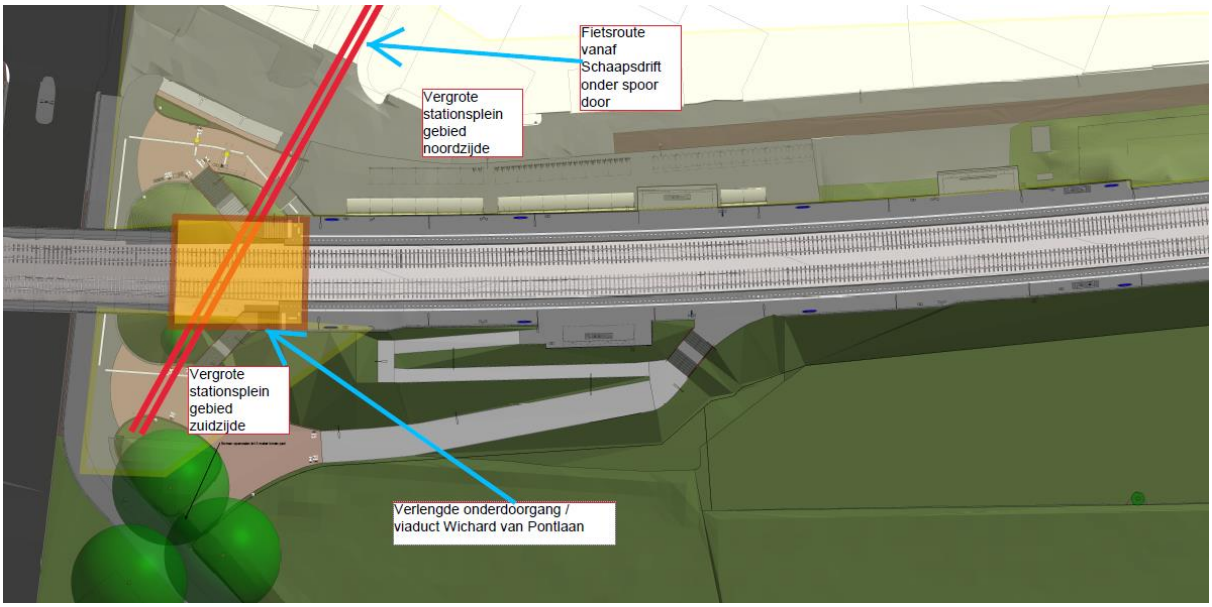
17. Beantwoording Extra perronopgangen
Dit klopt. Dit is eerder ook zo besproken. Graag verkennen we de impact op het gebruik en de veiligheid en de financiële mogelijkheden. Hierbij zal de gemeente moeten afwegen of de extra kosten die dit oplevert, passen binnen het budget vanuit de verkregen subsidie 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.

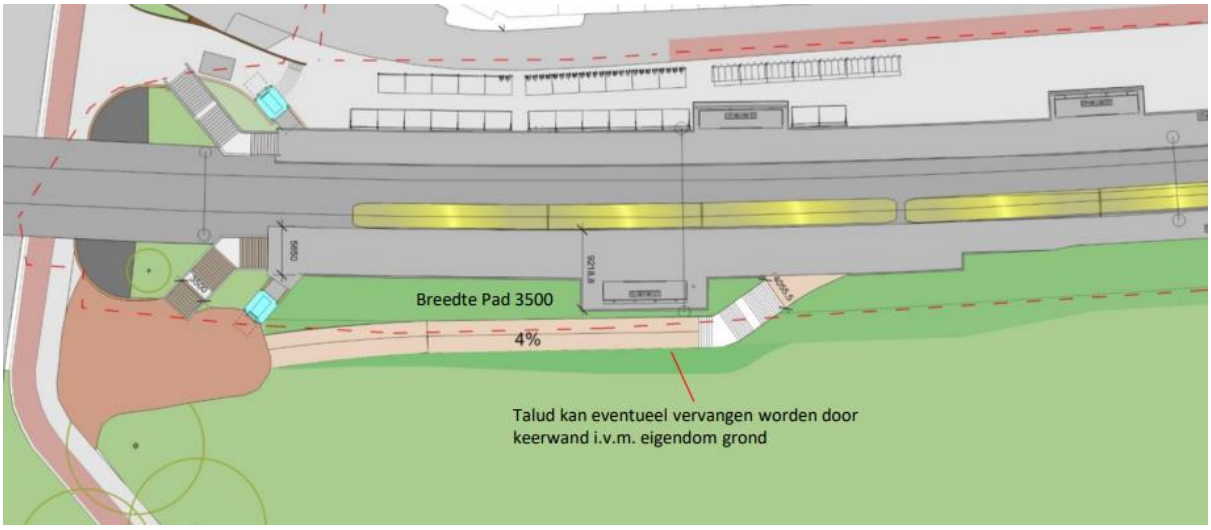


Figuur 2 Raakvlakken Gebiedsvisie en DO ProRail januari 2023

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.

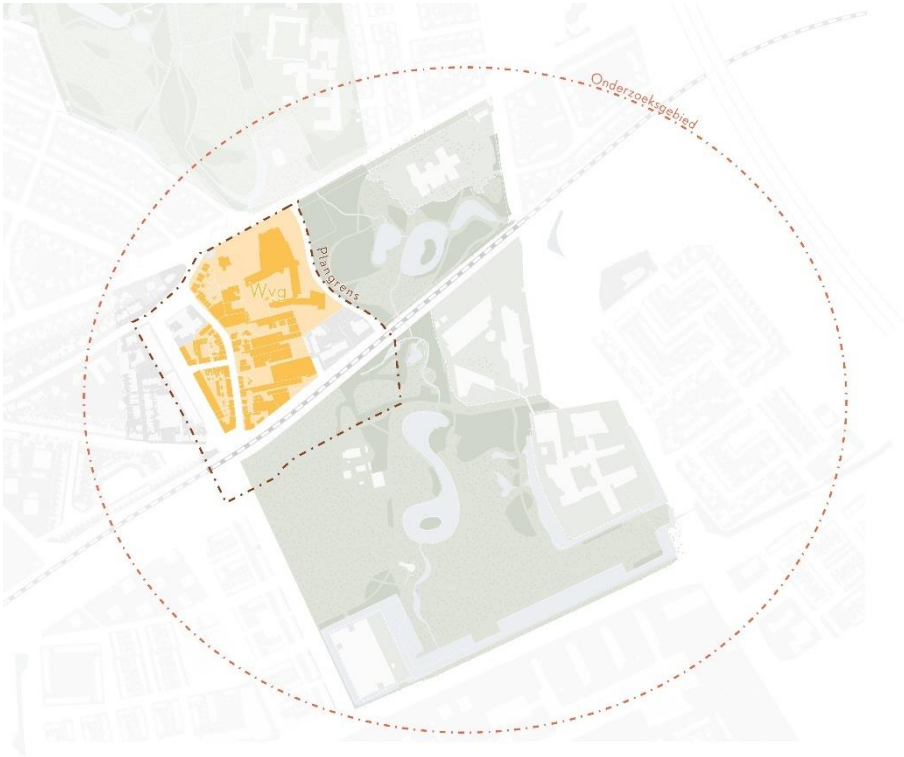
A2. De bouwvergunning voor het appartementencomplex Sacré Coeur dateert van 20 januari 2003 (Gem.doc. UCM 418723). Op dat moment stonden er rondom en op het terrein in totaal 11 platanen. In het bestuurlijke besluitvormingstraject is door de gemeente daarna alsnog opdracht gegeven voor het formuleren 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

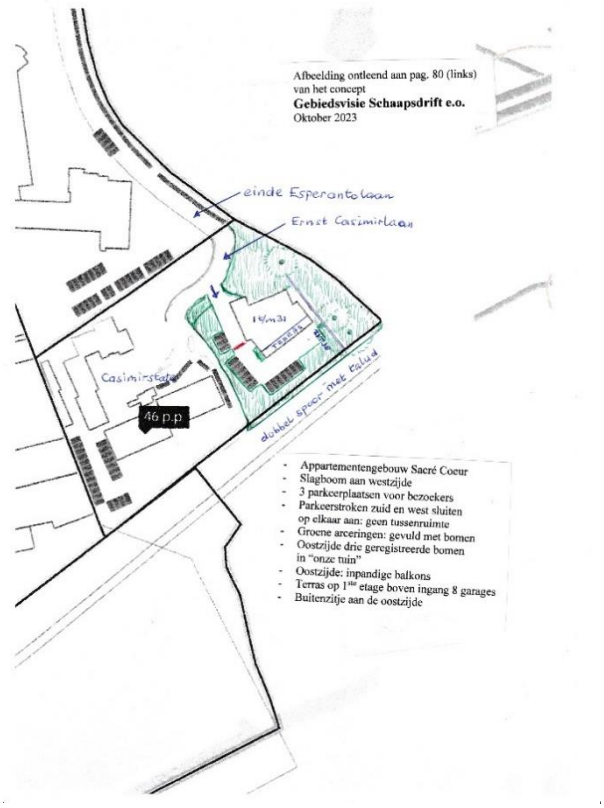
De auto en parkeren blijft altijd een aandachtspunt. De opzet van de visie is een autoluwe wijk. Autoluw betekent dat auto's niet zichtbaar op straat staan, maar er wel voldoende parkeergelegenheid is in het plan. Er is een parkeeronderzoek uitgevoerd met aandacht voor het behoud van auto’s in de buurt. 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.

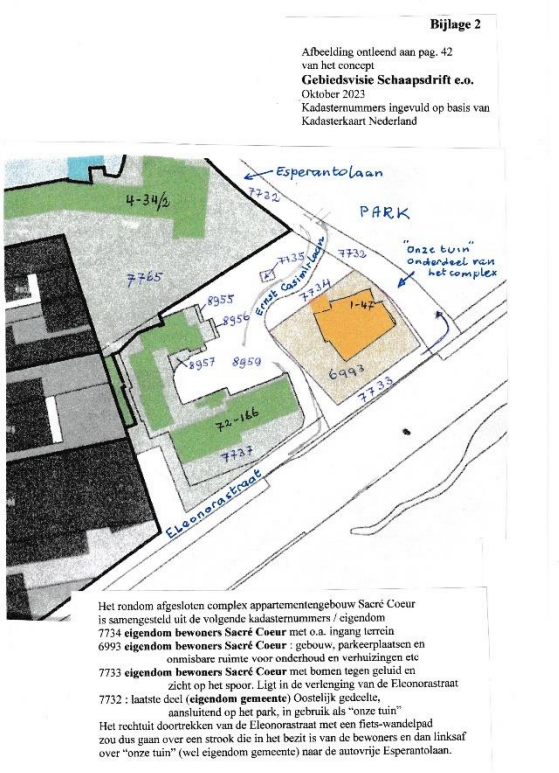
31. Elektrische laadplekken

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) -.

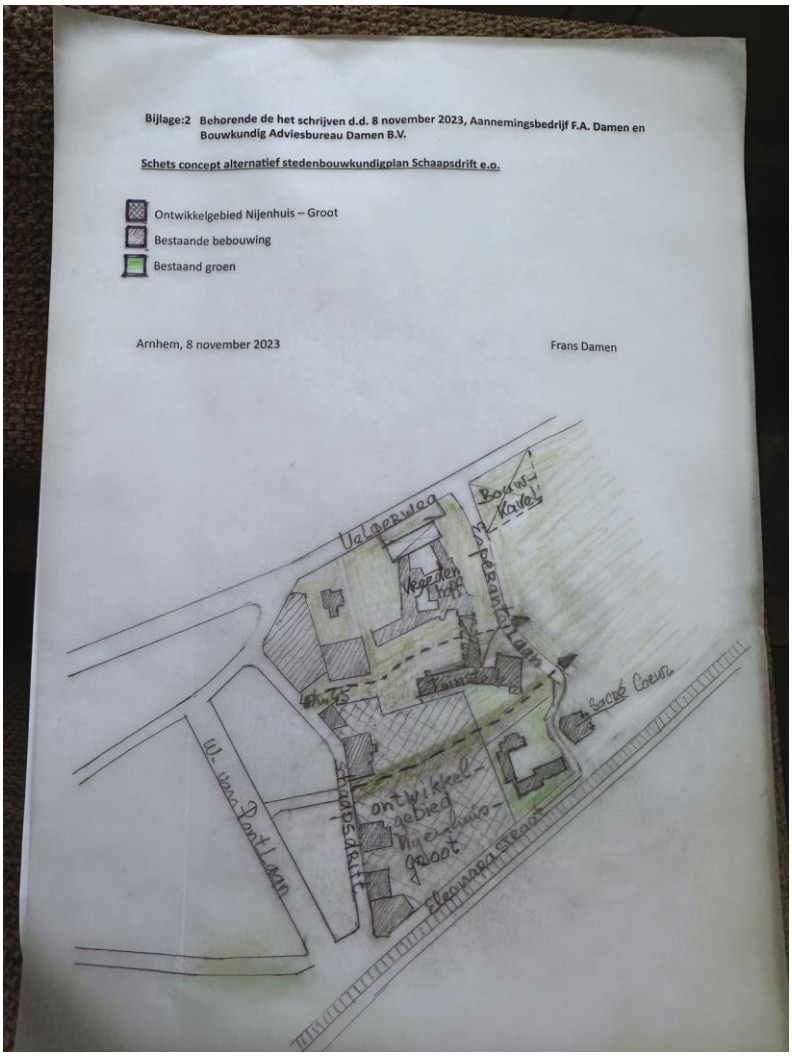
Woningbouwverenigingen beroepen zich vaak op loze argumenten. Bijvoorbeeld dat de bewoners nieuwe woningen willen. Maar die bewoners realiseren zich vaak niet dat nieuwbouw gepaard gaat met een enorme huurstijging. Zeker deze kwetsbare oudere huurders dreigen de dupe te worden van de megalomane concept-gebiedsvisie.

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

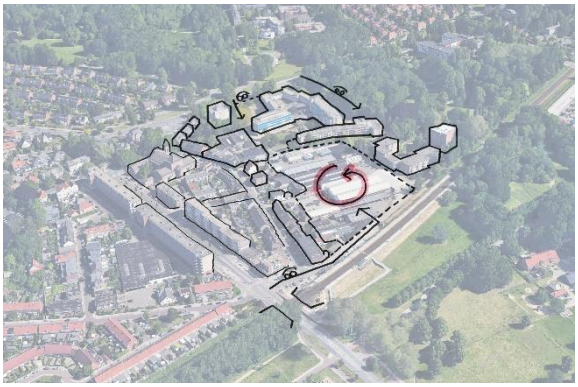
U beschrijft veel aandachtspunten in de gebiedsvisie. U kijkt daarbij naar argumenten die onder andere gaan over de voorbeelduitwerking van het mogelijke stedenbouwkundige plan. U geeft daarbij aan dat het beter is om:

- 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.

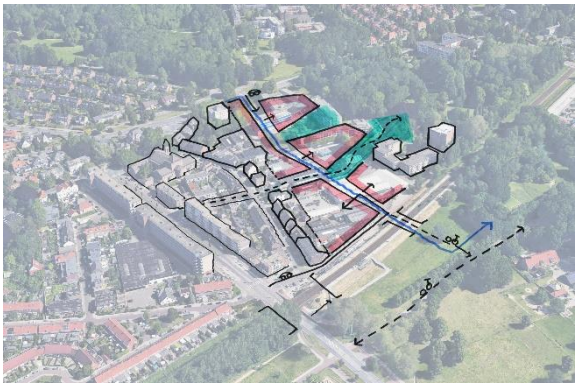
In de gemeenteraad zijn op 5 juli 2023 een drietal schetsen (denkrichtingen) getoond. Deze schetsen waren gemaakt naar aanleiding van de derde bijeenkomst “schetsen met de stedenbouwkundige” met bewoners van Schaapsdrift e.o.

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.

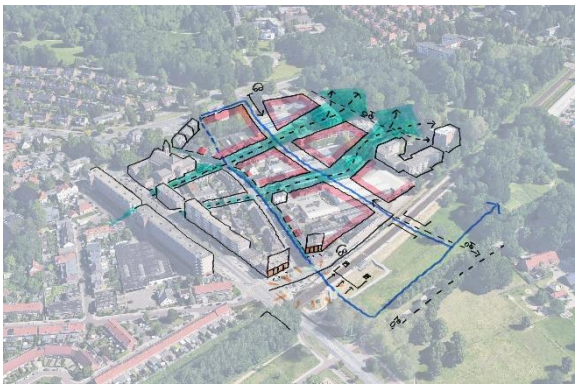
Hieronder beknopt de samenvatting die hoort bij de schetsen.



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.

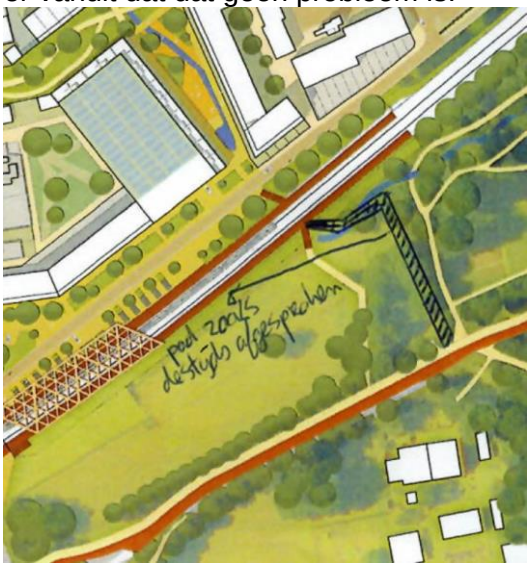
Reactie

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:

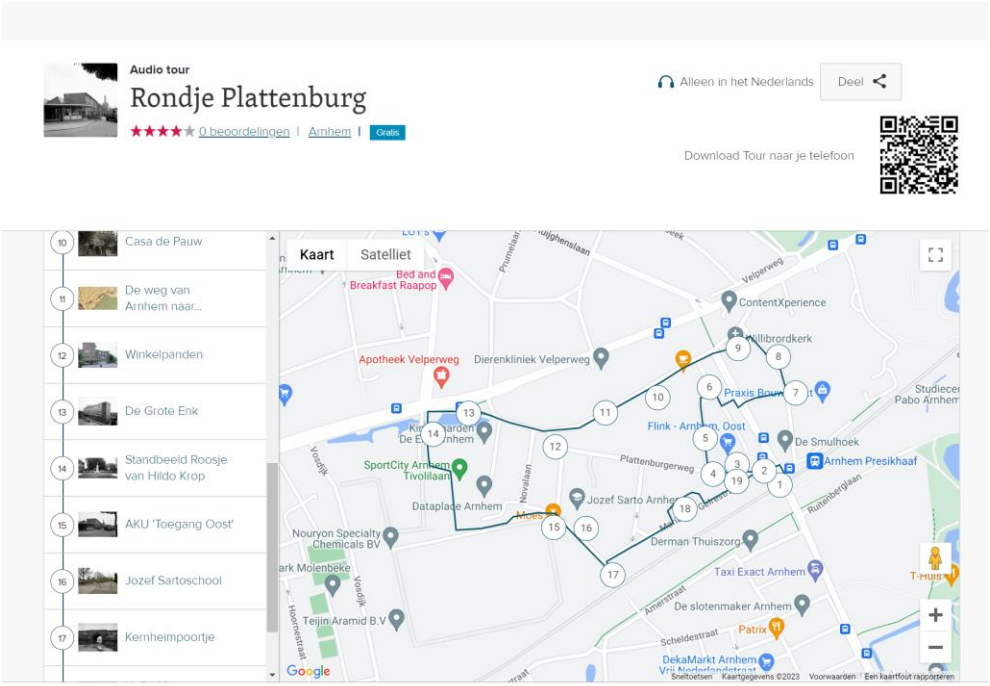
- Minimaal 30% sociaal
- Minimaal 36% betaalbaar
- Ca. 34% vrije sector

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

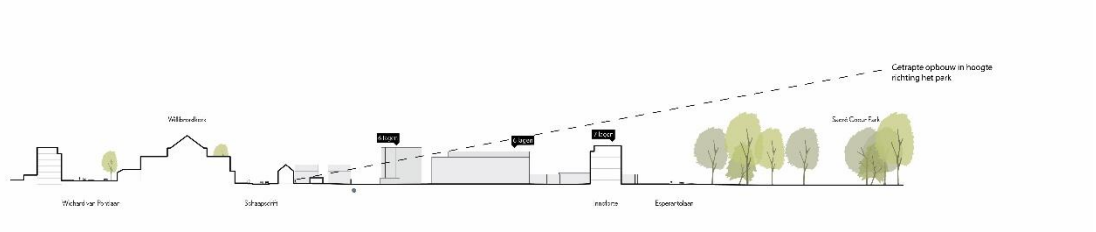
bouwmassa geprojecteerd op de hoek Velperweg / Esperantolaan is om sprakeloos van te worden. Als je het profiel tekent over de Velperweg met de parkachtige omgeving waar de villa van Insult Dei staat met de bombastische hoogbouw dan moet de stedenbouwkundige een beroepsverbod met terugwerkende kracht 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

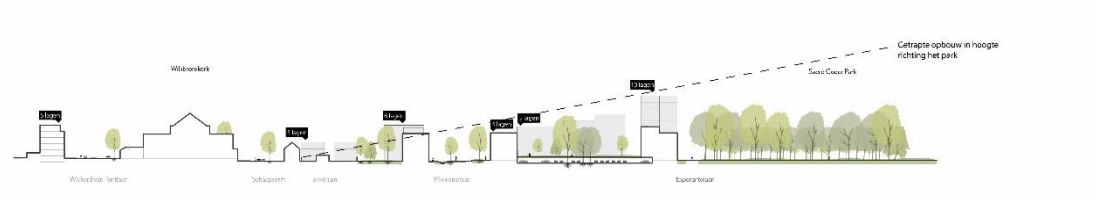
De verschillende vragen over hoogte en dichtheid gaan vooral over de drie accenten die in de stedenbouwkundige verbeelding (de mogelijke invulling) uitwerking de tien lagen hoogte aanraken. In de gebiedsvisie wordt er ruimte geboden om de hoogte op te bouwen richting het park Sacré Coeur. Dat gaat trapsgewijs. 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.