

BIJLAGE 3c Zienswijzennota

Onderdeel uitmakend van het collegevoorstel ‘Vaststellen Omgevingsprogramma Rijnpark Fase 1’.

Zienswijzennota behorende bij het collegevoorstel tot vaststelling van het Omgevingsprogramma Rijnpark Fase 1 (zaaknummer 4775945).

1. Inleiding

Het ‘Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1’ (hierna Omgevingsprogramma) heeft ter inzage gelegen. De zienswijzeperiode is op dinsdag 29 juli 2025 afgelopen.

Er zijn in totaal 4 unieke zienswijzen ingediend.

NR.	INDIENER
1	ProRail
2	Retail Center de Lely B.V. <i>Via gemachtigde Stibbe</i>
3	Provincie Gelderland
4	Buurtvereniging Leefbaar Reeth <i>Via een gemachtigde</i>

In paragraaf 2 staat een overzicht van de zienswijzen met daarbij een inhoudelijke reactie van de gemeente.

Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het collegevoorstel tot vaststelling van dit Omgevingsprogramma.

2. Overzicht ingediende zienswijzen

Overzicht ingediende zienswijzen

Zienswijze nummer		Samenvatting gronden	Reactie gemeente
Zienswijze 1. ProRail			
#1	1.1	Reclamant stelt dat herbestemming van Rijnpark prematuur is, omdat het spoorwegemplacement Arnhem Goederen nog niet is uitgeplaatst en er geen zekerheid is over een alternatieve locatie. Volgens reclamant is het emplacement essentieel voor de spoorbedrijfsvoering en ontbreekt er afstemming tussen de planologische procedure en de tijdslijnen van mogelijke verplaatsing. Reclamant verzoekt het bevoegd gezag expliciet rekening te houden met de belangen van het spoor en overweegt een regeling waarbij via beoordelingsregels pas herontwikkeling mogelijk is zodra uitplaatsing zeker is. De gesprekken hierover met de gemeente verkeren nog in een verkennende fase.	Het Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1 heeft als doel om, vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan, de stedenbouwkundige kaders voor de verdere uitwerking van het gebied voor fase 1 vast te leggen. Juridische herbestemming van het spoorwegemplacement is nu niet aan de orde. In het nog te wijzigen omgevingsplan waarin de ontwikkeling juridische planologisch mogelijk wordt gemaakt, wordt rekening gehouden met het spoorwegemplacement. Zoals door reclamant aangegeven, zijn wij in gesprek over een regeling in het nog te wijzigingen omgevingsplan. Uitgangspunt is dat zal worden voorzien in een regeling die de herontwikkeling mogelijk maakt, rekening houdend met spoorwegemplacement. Om het belang van reclamant te duiden is in het Omgevingsprogramma een paragraaf toegevoegd waarin wordt verwezen naar de gemaakte afspraken, zoals vastgelegd in een convenant, tussen reclamant en gemeente Arnhem. Zie hiervoor paragraaf 1.6.4 van het Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1. De gemeente blijft hierover in gesprek met reclamant en weegt de betrokken belangen zorgvuldig af.
Zienswijze 2. Retail Center De Lely			
#2	2.1	Reclamant vraagt zich af hoe de nieuwe supermarkt zich verhoudt tot de reeds bestaande supermarktmeters in De Lely en de planologisch vastgelegde uitbreidingsmogelijkheden in het TAM-omgevingsplan. Reclamant wijst erop dat	De supermarktmeters die in fase 1 van Rijnpark zijn voorzien, betreft een supermarkt van maximaal 1200 m ² winkelverkoopvloeroppervlak die aansluit bij een hoogstedelijk woon- en werkmilieu. Deze is nadrukkelijk bedoeld als aanvulling op het bestaande supermarktaanbod in Arnhem en ligt in de nabijheid van de nieuwe woningen die in fase 1 worden gerealiseerd. Het gaat hier om nieuwe planologische ruimte.

		deze meters eerder zijn gemaximeerd op 4.663 m² bvo en dat dit maximum moeilijk te rijmen is met de voorgenomen toevoeging van een nieuwe supermarkt in Rijnpark. Reclamant stelt dat er geen distributieplanologisch of behoefteonderzoek is toegevoegd aan het Omgevingsprogramma en acht dit noodzakelijk voordat definitieve keuzes worden gemaakt. Reclamant verzoekt de gemeente daarom om bij een eventuele uitbreiding van supermarktmeters in Rijnpark ook de uitbreidingsmogelijkheden voor De Lely opnieuw te overwegen.	Het Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1 heeft als doel om, vooruitlopend op de wijziging van het omgevingsplan, de kaders voor de verdere uitwerking van het gebied voor fase 1 vast te leggen. Op het moment dat een wijziging van het omgevingsplan aan de orde is, zal een laddertoets worden uitgevoerd. Onderdeel van de laddertoets is een (distributieve) onderbouwing (behoefteberekening), motivering van de kwalitatieve behoefte en inzicht in de effecten op het omliggend aanbod waaronder De Lely. Het toestaan van deze supermarkt in fase 1 betekent niet dat in fase 2 automatisch extra ruimte voor supermarkten ontstaat. Daarover worden op dat moment aparte afwegingen gemaakt. Daarbij geldt dat dit Omgevingsprogramma uitsluitend ziet op fase 1.
	2.2	Reclamant merkt op dat in het MER circa 4.000 m² bvo aan retail en horeca is opgenomen voor het zuidoostelijke gebied, waar De Lely deel van uitmaakt. Volgens reclamant is dit minder dan het bestaande en planologisch toegestane aanbod binnen De Lely. Reclamant vermoedt dat dit mogelijk aanvullend is bedoeld, maar dit blijkt niet duidelijk uit het MER. Reclamant verzoekt daarom om in de verdere besluitvorming uit te gaan van de bestaande en reeds planologisch vastgelegde uitbreidingsmogelijkheden van De Lely voor retail en horeca, in lijn met andere uitgangspunten van het MER en Omgevingsprogramma.	In de MER is voor het zuidoostelijke deelgebied circa 4.000 m² bvo aan retail en horeca opgenomen. Dit betreft niet een beperking van de bestaande planologische ruimte van De Lely, maar een programmatische invulling die is meegenomen in de effectbeoordeling. Met dit cijfer is dus niet beoogd om de reeds bestaande en planologisch vastgelegde uitbreidingsmogelijkheden voor De Lely te beperken. Daarnaast benadrukken wij dat de MER-flexibiliteit biedt door het hanteren van een bandbreedte van +10% ten opzichte van het woningbouwprogramma. De invulling van deze marge geldt voor alle categorieën, dus ook voor retail en horeca. Bij de verdere besluitvorming wordt rekening gehouden met de bestaande planologische kaders. Ook hier geldt dat bij de wijziging van het omgevingsplan een laddertoets wordt uitgevoerd waarin de beschikbare en benodigde meters zorgvuldig worden meegewogen.
	2.3	Reclamant stelt dat De Lely over goede autobereikbaarheid en ruime parkeergelegenheid beschikt en dat deze ook in de toekomst noodzakelijk blijven. Reclamant erkent het belang van fiets- en voetgangersverkeer, maar benadrukt dat voor bewoners, met name bij het doen van grotere	Dit onderdeel van de zienswijze van de reclamant is voor kennisgeving aangenomen. In de verdere besluitvorming wordt rekening gehouden met het huidige en toekomstige gebruik van De Lely. In het 'Detailhandelsbeleid Arnhem 2025' zoals dat aan de gemeenteraad voor vaststelling is aangeboden, is aangegeven dat binnen de gebiedsontwikkeling Rijnpark, we gaan onderzoeken, hoe we integraal en binnen de gestelde kaders welk

		boodschappen, autobereikbaarheid essentieel is. Reclamant verzoekt het bevoegd gezag dan ook om in de verdere besluitvorming voldoende rekening te houden met het waarborgen van parkeergelegenheid en bereikbaarheid van De Lely.	toekomstscenario het meest gewenst en haalbaar is (stedenbouwkundig, financieel, juridisch, et cetera).
	2.4	Reclamant verzoekt de gemeente rekening te houden met het huidige en toekomstige gebruik van De Lely en de directe omgeving i.r.t. de aanpak van de verontreiniging van de bodem, en daarbij tijdig te worden geïnformeerd en betrokken.	De gemeente onderschrijft het belang van goede afstemming met belanghebbende. Vanzelfsprekend zullen wij reclamant tijdig betrekken bij de aanpak van de bodemverontreiniging en waar dat kan rekening houden met het huidige en toekomstige gebruik van De Lely.
Zienswijze 3. Provincie Gelderland			
#3	3.1	Reclamant heeft gewezen op het provinciale woonbeleid, waarin wordt ingezet op voldoende, passende en toekomstbestendige woningen, met aandacht voor betaalbaarheid, sociale huur en doelgroepen zoals ouderen en kleine huishoudens. Nieuwe woningbouwlocaties dienen daarbij te passen binnen regionale afspraken en moeten onderbouwd zijn volgens de Ladder voor duurzame verstedelijking. Reclamant stelt dat de ontwikkeling van Rijnpark, met circa 7.000 woningen waarvan 3.850 in fase 1, hier positief aan bijdraagt. Reclamant benadrukt het belang van het realiseren van betaalbare woningen en opvangplekken voor aandachtsgroepen, waaronder de geplande opvanglocatie voor vluchtelingen (COA). Reclamant spreekt waardering uit voor de inzet van de gemeente om op een binnenstedelijke locatie grootschalige woningbouw te realiseren en zo	Dit onderdeel van de zienswijze van de reclamant is voor kennisgeving aangenomen.

		bij te dragen aan het terugdringen van het woningtekort.	
	3.2	Reclamant heeft gewezen op het provinciale beleid voor werklocaties, waarin wordt gestreefd naar voldoende en passende werklocaties in Gelderland, in lijn met het Regionaal Programma Werklocaties (RPW). Reclamant stelt dat transformatie van werklocaties naar woonlocaties alleen mogelijk is wanneer dit past binnen het RPW of via een goedgekeurd compensatieplan. Reclamant heeft opgemerkt dat eerder voor Rijnpark een compensatieplan is opgesteld, dat o.a. toezegt dat in fase 1 van het stedenbouwkundig plan 21.000 m² bvo aan bedrijfsruimte wordt opgenomen. In het huidige Omgevingsprogramma wordt echter slechts 12.418 m² genoemd. Reclamant stelt dat het ontbreken van een duidelijke koppeling met het compensatieplan in het Omgevingsprogramma onduidelijk en opmerkelijk is. Reclamant adviseert daarom expliciet te verwijzen naar het compensatieplan in het Omgevingsprogramma en verwacht dat de daarin opgenomen toezeggingen worden nagekomen.	De gemeente onderschrijft het belang van het provinciale beleid en het Regionaal Programma Werklocaties (RPW), waarin het uitgangspunt is dat transformatie van werklocaties alleen kan plaatsvinden als dit past binnen het RPW of wanneer dit wordt onderbouwd met een compensatieplan. Voor Rijnpark is een compensatieplan opgesteld waarin de afspraken zijn vastgelegd, waaronder de toezegging om in fase 1 van het stedenbouwkundig plan 21.000 m² bvo aan bedrijfsruimte op te nemen. In de paragrafen 2.1.2 en 2.1.3 van het Omgevingsprogramma is het indicatieve programma weergegeven. In Rijnpark Noord is voorzien in circa 38.000 m² andere functies dan wonen. In Rijnpark Zuidwest is voorzien in circa 39.000 m² andere functies dan wonen. De 21.000 m² bvo bedrijfsruimte zoals benoemd in het compensatieplan passen dus binnen de kaders van het Omgevingsprogramma. Om het belang van reclamant te duiden is in het Omgevingsprogramma een paragraaf toegevoegd waarin wordt verwezen naar de gemaakte afspraken, zoals vastgelegd in het compensatieplan, tussen reclamant en gemeente Arnhem. Zie hiervoor paragraaf 1.6.3 van het Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1. Het in de MER genoemde aantal van 12.418 m² betreft uitsluitend de input die is gebruikt voor de effectbeoordeling. Daarbij is gewerkt met een bandbreedte van +10% bovenop het woningbouwprogramma. Deze marge is opgenomen om flexibel te kunnen inspelen op de verdere planuitwerking. De toezeggingen uit het compensatieplan blijven echter bepalend en worden bij de doorvertaling naar het omgevingsplan vastgelegd.
	3.3	Reclamant heeft aandacht gevraagd voor de provinciale uitgangspunten rondom mobiliteit. Nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen dienen in principe via het gemeentelijk wegennet ontsloten te worden, waarbij prioriteit wordt gegeven aan voetgangers, fietsers en openbaar vervoer (STOMP-principe). Reclamant waardeert dat deze principes zijn terug te zien in het Omgevingsprogramma van	In de Arnhemse mobiliteitsvisie wordt ingezet op een autoluwe wijk, waarbij het STOMP-principe centraal staat. Wij waarderen uw positieve beoordeling van deze aanpak. Tegelijkertijd erkennen wij dat de uitwerking van mobiliteitshubs en de parkeercapaciteit nadere invulling behoeft. Dit zal in de verdere planvorming worden uitgewerkt. Wij nemen uw zorgen over de verkeersafwikkeling op de Westervoortsedijk en Pleijroute serieus en onderschrijven het belang van goede monitoring. Dit is dan ook een belangrijk onderdeel in het MER. De groei van het verkeer wordt afgestemd en

		Rijnpark, onder andere door het inzetten op mobiliteitshubs en een autoluwe wijk. Reclamant stelt echter dat nadere invulling nodig is over het aantal mobiliteitshubs en hun parkeercapaciteit. Daarnaast wijst reclamant op de negatieve effecten die volgens het MER worden verwacht voor de verkeersafwikkeling op met name de Westervoortsedijk en de Pleijroute. Reclamant deelt deze zorgen en vraagt om goede monitoring van de verkeersgroei tijdens de ontwikkeling van Rijnpark, en wil daarbij vroegtijdig betrokken worden. Tot slot stelt reclamant dat een verlaging van de snelheid op de Westervoortsedijk naar 30 km/u negatief kan uitpakken voor Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), dat gebruikmaakt van deze route. Een dergelijke maatregel zou volgens reclamant daarom zorgvuldig moeten worden afgewogen.	meegenomen in de provinciale ontwikkelplannen rondom de A325 en de N325-Pleijroute. Het is correct dat het verlagen van de snelheid lokaal negatief kan uitpakken op de rijtijd van het openbaar vervoer. Bij de keuze van routes en de invulling van de weg wordt rekening gehouden met de snelheid/rijtijd van het openbaar vervoer op trajectniveau. Door het gebruik van bijvoorbeeld busbanen, waarbij de snelheid 50km/h blijft, kan de gewenste kwaliteit gewaarborgd worden. De nadere invulling van het traject wordt eveneens in de verdere planvorming uitgewerkt.
Zienswijze 4. Buurtvereniging Leefbaar Reeth			
#4	4.1	Reclamant stelt dat de verplaatsing van het spoorwegemplacement van ProRail/NS essentieel is voor de realisatie van het woningbouwplan Rijnpark. Als mogelijke nieuwe locatie noemt reclamant het RTG-terrein bij Reeth/Valburg. Volgens reclamant is inzicht in de milieu hygiënische en verkeerstechnische gevolgen van deze verplaatsing noodzakelijk voor een goede beoordeling van het plan. Reclamant heeft op 24 september 2024 een Woo-verzoek ingediend bij de gemeente Arnhem om relevante documentatie te ontvangen. Een groot deel van de stukken is	Het Omgevingsprogramma Rijnpark fase 1 voorziet niet in de verplaatsing van het spoorwegemplacement Arnhem Goederen. Voor de uitplaatsing van het emplacement Arnhem Goederen, zowel ProRail als NS-deel, worden waar nodig eigen en separate (planologische) procedures doorlopen. In februari 2025 zijn de pré verkenningen naar de mogelijkheden voor de uitplaatsing van zowel ProRail als NS afgerond en vastgesteld door de betrokken overheden: ministeries van IenW en VRO, ProRail, NS, provincie Gelderland en de gemeente Arnhem. In de genoemde vaststellingsovereenkomst is de gemeente Arnhem geen partij. De locatie Reeth/Valburg is in de pré verkenning als alternatief meegenomen voor een (één op één) uitplaatsing van ProRail emplacement Arnhem Goederen. Er is geconcludeerd dat de voorkeur uitgaat naar het onderbrengen van de functies van ProRail op meerdere bestaande emplacementen, niet een één op één uitplaatsing, en

		volgens reclamant onleesbaar gemaakt. Na afwijzing is op 14 maart 2025 bezwaar ingediend. Tijdens de zitting op 27 juni 2025 is volgens reclamant belanghebbendheid bevestigd.	dus niet op Reeth/Valburg. De locatie Reeth/Valburg is aangemerkt als een van de terugvalopties, indien bestaande emplacementen onvoldoende soelaas bieden. Het vervolgonderzoek (regionale verkenning) is gestart, waarbij de locatie Reeth/Valburg op dit moment niet wordt bestudeerd.
	4.2	Reclamant heeft op 4 maart 2025 een zienswijze ingediend, inclusief een partijdeskundigenrapport, waarin hij stelt dat de voorgenomen verplaatsing van het spoorwegemplacement naar het RTG-terrein in Overbetuwe verkeersonveilig is. De huidige Reethsestraat is volgens hem ongeschikt als ontsluiting vanwege beperkte breedte en een geslotenverklaring voor zwaar verkeer. Een eerder geplande nieuwe toegangsweg is geschrapt en in de Woo-documenten ontbreekt volgens reclamant zowel een alternatief als een financiële onderbouwing. Reclamant stelt dat het onderzoek van Movares tekortschiet en dat het rapport van reclamant onterecht buiten beschouwing is gelaten door de gemeente Arnhem, ondanks dat het RTG-terrein nog steeds juridisch als mogelijke locatie geldt. Ook wijst hij op strijdigheid met het koersdocument Omgevingsvisie Overbetuwe 2040, waarin juist geen uitbreiding van logistieke functies is voorzien. Volgens reclamant is het MER Rijnpark daardoor onvolledig en dienen de effecten van verplaatsing eerst volledig onderzocht te worden.	De genoemde rapporten zijn bekend bij de gemeente Arnhem. De gemeente Arnhem wordt aangesproken op het rapport van Movares. Wij waren formeel geen opdrachtgever. Dat was de provincie Gelderland. Voor de inhoudelijk beantwoording zie het antwoord op zienswijze 4.1
	4.3	Reclamant beweert dat de verplaatsing van het spoorwegemplacement van ProRail/NS onlosmakelijk is verbonden met het plan Rijnpark. Volgens reclamant hadden de	Het Omgevingsprogramma Rijnpark Fase 1 maakt de ontwikkeling van Rijnpark mogelijk. Deze planologische procedures heeft geen directe relatie met de (afgeronde) planologische procedure voor het RTG-terrein.

		milieueffecten van deze verplaatsing, inclusief de alternatieve beoogde locaties in Gelderland of daarbuiten, in het MER inzichtelijk moeten worden gemaakt. Dat er nog geen definitieve locatie is gekozen, doet daar volgens reclamant niet aan af, aangezien de benodigde onderzoeksrapporten reeds beschikbaar zijn bij de gemeente Arnhem en betrokken partijen. Reclamant stelt dat het MER op dit punt moet worden aangevuld, omdat het thans strijdig zou zijn met hoofdstuk 11 van het Omgevingsbesluit en met Europese Richtlijn 2001/42/EG inzake milieubeoordeling van plannen en programma's. Hij wijst er in dit kader op dat ook ProRail en NS in hun reacties op het NRD hebben aangegeven dat uitplaatsing van het spoorwegemplacement eerst geregeld moet zijn, alvorens over te gaan tot herbestemming van het gebied. Reclamant deelt de mening van ProRail en NS dat het MER en de ruimtelijke procedures te vroeg zijn gestart, aangezien essentiële informatie voor besluitvorming ontbreekt.	Het Omgevingsprogramma en het MER voorzien niet in een verplaatsing van de spoorwegemplacements. Zoals in de beantwoording van vraag 4.1 al aangegeven zijn er pré verkenningen uitgevoerd naar mogelijke locaties voor uitplaatsing. Het vervolgonderzoek (regionale verkenning) is gestart. Uit de pré verkenningen blijkt dat de uitplaatsing plaats vindt buiten het gebied waar het Omgevingsprogramma betrekking op heeft. Om bovenstaande redenen kan er geen sprake zijn van een onlosmakelijke samenhang tussen de gebiedsontwikkeling Rijnpark en de voorgenomen verplaatsing van de spoorwegemplacements. Vaststaat wel dat op enig moment de spoorwegemplacements wegbestemd zullen worden en dat deze zullen verhuizen. Het is nog niet duidelijk naar welke locatie de spoorwegemplacements zullen verhuizen. Voor zover dat nodig is, zullen de benodigde planologische besluiten en eventuele bijbehorende MER onderzoeken voor de nieuwe locaties(s) voor de emplacements, hun eigen zelfstandige besluitvormingsproces doorlopen. Van onlosmakelijkheid tussen de planologische besluiten over Rijnpark en de planologische besluiten over nieuwe locatie(s) voor de emplacements is geen sprake. Ten aanzien van het de reacties van ProRail en NS op de NRD verwijzen wij naar de het antwoord op zienswijze 1.1
	4.4	Reclamant merkt op dat, hoewel deze zienswijze formeel na de termijn van 29 juli 2025 is ingediend, hij al eerder op 4 maart 2025 een inhoudelijke zienswijze heeft ingediend en op 27 juni 2025 heeft deelgenomen aan een hoorzitting. Gelet hierop acht reclamant zijn zienswijze alsnog ontvankelijk.	Dit onderdeel van de zienswijze van de reclamant is voor kennisgeving aangenomen.