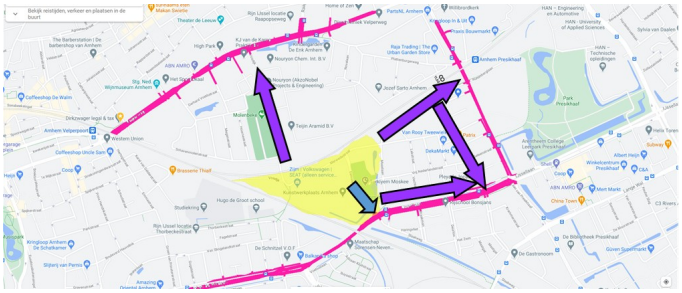
Geachte leden van de raad,

De visie op het Merwedeterrein is heel erg hoog-over Er mogen geen onomkeerbare besluiten worden genomen[1] en de visie kan niet concreet zijn[2]. Het gaat niet veel verder dan dat er misschien een keer gewoond gaat worden. Niettemin vallen er zaken op. Ik licht er drie uit.

1. Verkeer



Waar gewoond wordt, ontstaat verkeer dat naar uitvalswegen toe zal moeten. In paars heb ik de grotere wegen rondom het terrein aangeduid (Velpwerweg, Laan van Presikhaaf, IJssellaan).

Volgens de visie zullen auto's de blauwe pijl volgen, dus via de Vosdijk naar de IJssellaan.

Waarop die veronderstelling is gebaseerd is onduidelijk. Verkeer kiest in de regel toch de snelste en kortste routes. We kennen allemaal de term 'sluipverkeer'. Bovendien stelt de visie zelf dat er twee wegen als vluchtroute moeten zijn in de wijk.[3]

Waarschijnlijk zullen dus ook de paarse pijlen gevolgd gaan worden. Het wordt dus veel drukker, en daarmee onveiliger, in Presikhaaf I. Een gebied waar nu al regelmatig te hard worden gereden en waar de drempels die er liggen niet het gewenste effect hebben (erkend door de gemeente[4]).

2. Natuur



Op dit moment loopt er vanaf park Presikhaaf doorlopend een stuk groen parallel aan het spoor.

Het gros daarvan is ook formeel een ecozone, de rest is feitelijk net zo groen.

In de visie wordt deze groene ruimte opgegeven.[5] De spoorbuffer komt pal tegen de Merwedestraat aan te liggen en aan de andere zijde van die straat wordt gebouwd.

In feite zegt de gemeente met deze visie dus: we weten nog niet of en wanneer het spoor wordt uitgebreid, maar als het gebeurt geven we er natuur voor op. Terwijl uitbreiding van het spoor in deze regio met veel groei voor de hand ligt. ProRail heeft niet voor niets ook gereageerd op de visie.

De gemeente had er, in "*de groenste metropoolregio van het land*"[6], ook voor kunnen om naast de spoorbuffer de ecozone te leggen en zodoende die ecozone, met een kleine knik, door te trekken vanaf Park Presikhaaf.

3. Visie?

Dit brengt met bij het laatste punt en dat is in feite de combinatie van allerlei opvallende details in het rapport die samen de wenkbrauwen doen fronsen.

---

1 "*om nu geen besluiten te nemen die onomkeerbaar zijn*" (p. 13)
2 "*een visie voor een concrete invulling van het gebied (op korte termijn) niet realistisch is*" (p. 18).
3 "*Externe veiligheid rondom het spoor (…) minimaal twee ontsluitende wegen (…) als calamiteitenroute resp. vluchtroute*." (p. 28).
4 Vgl reactie op Fixi-melding 486851 d.d. 18 augustus 2020. Zie https://www.fixi.nl/#/issue/details+map/486851
5 "*De zones direct langs het spoor zijn van een te beperkte breedtemaat, zeker toelopend naar de 'hoekpunt' en gelet op een goede inpassing van programma, om een volwaardige afronding van de ecologische zones mogelijk te maken. Waar mogelijk zijn groene aders voorzien.*" (p. 19).
6 P. 12.

De visie is dat er moet worden gebouwd in een gebied waarvan de gemeente nu al weet dat het er te lawaaiig is[7], te warm is[8] en dat er vervuiling[9] is. De vervuiling zou op te lossen zijn, maar die conclusie is gebaseerd op een 11 jaar oud verkennend onderzoek naar ongeveer de helft van de grond. [10] Of de geluidsoverlast te verhelpen is moet nog onderzocht worden.[11]

De gemeente ziet bovendien uitbreiding van het spoor aankomen, sterker nog: heeft zich daar in het verleden hard voor gemaakt[12], maar doet hier in de visie kennelijk onvoldoende mee. ProRail waarschuwt er blijkens het reactiedocument immers voor dat onvoldoende rekening is gehouden met veiligheidseisen[13], met (actuele) geluidsnormen[14] en trillingshinder[15]. Ook wijst ProRail erop dat het waterpeil niet mag wijzigen[16], terwijl de visie juist signaleert dat bouw invloed op de waterberging heeft.[17]

Bovendien roept de visie veel vragen over verkeer op (zie hiervoor), terwijl de visie ook aangeeft dat er nader verkeersonderzoek vereist is.[18]

Is deze visie niet te prematuur? Zijn dit niet stuk voor stuk, althans in combinatie, zulke fundamentele vragen die beantwoord moeten worden voordat besloten wordt dat er gewoond gaat worden?

Wordt er hier niet te krampachtig naar woonruimte gezocht? En wie wil daar straks wonen? Welk type woningen en welk type bewoners gaat dit trekken? Het leidt vermoedelijk tot concentratie van sociaal-economisch kwetsbare mensen in een klein gebied. De sociale druk op de omliggende wijken neemt zodoende toe.

4. Resumé en hoe dan wel?

Ik rond af. Hoewel de visie weinig concreet is, wordt wel duidelijk dat het in de omgeving drukker, minder groen en minder leefbaar wordt.

Nu is mopperen makkelijk, dus laat ik er iets tegenover stellen. Ik zou menen dat, gegeven de huidige infrastructuur, het veel meer voor de hand ligt om dit “niemandsland” aan te wijzen voor natuur en recreatie/sport. Juist wanneer er in de nabije toekomst woningen gebouwd gaan worden op het Akzoterrein, zal de behoefte aan recreatieruimte in de omliggende wijk verder toenemen. Juist recreatieruimte is minder aan geluidsnormen en dergelijke gebonden. De locatie ligt bovendien op steenworp afstand van Tennispark Molenbeke en zou juist daar goed verbinding mee kunnen zoeken.

---

7 De sporen zorgen voor “*hoge geluidsbelasting op het gebied*”, terwijl een “*geluidsluwe buitenruimte*” cruciaal is bij de functie wonen (p. 27).

8 Juist vanwege het spoor waait het weinig in het gebied; “*moet worden voorkomen dat er een hitte-eiland ontstaat*” (p. 27).

9 “*In het gebied zijn verschillende bodemverontreinigingen aanwezig. De spoordijken, grofweg de gronden in de punt waar beide sporen samenkomen en een ruime strook langs de IJssellaan zijn verontreinigd. ”* (p. 27).

10 “*Voor de gronden die op dit moment in eigendom van de gemeente zijn, is in 2010 een verkennend bodemonderzoek uitgevoerd. De bodem van het Merwedeterrein is geschikt te maken voor (…) wonen.”*. Ongeveer de helft van de grond is in eigendom van de gemeente (par. 2.3).

11 “*Bij een ontwikkeling van het gebied naar een geluidsgevoelige functie zoals wonen (…) moet worden aangetoond welke maatregelen overwogen zijn om de geluidbelastingen terug te dringen. Hierbij moet onderbouwd worden of de volgende maatregelen (financieel) haalbaar zijn: (…) Het niet kunnen wegvluchten van geluid wat opgedrongen wordt door (verkeers)lawaai leidt tot ernstige gezondheidsschade.”* (p. 27).

12 Zie o.m. het “Postition Paper Betrouwbaar Spoor” van de Regio Arnhem Nijmegen uit 2019 (https://www.regioan.nl/media/Position-paper-Spoor-regio-AN.pdf) en een eerder raadsbreed aangenomen motie waarover de Gelderlander in 2017 bericht (https://www.gelderlander.nl/arnhem-e-o/spoorkruising-oostboog-arnhem-moet-er-komen~a7a944bc/).

13 “*4.2 ProRail verzoekt u voor het aspect Externe Veiligheid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Basisnet).”*. Basisnet verwijst hier naar de Wet basisnet uit 2015, zie https://www.rijkswaterstaat.nl/water/wetten-regels-en-vergunningen/scheepvaart/wet-vervoer-gevaarlijke-stoffen/vervoer-gevaarlijke-stoffen/externe-veiligheid.

14 “*4.3 ProRail verzoekt u voor het aspect Geluid in relatie tot Railverkeer gebruik te maken van de meest recente gegevens (Geluidproductieplafonds).”*. Er zijn kennelijk niet-actuele normen gebruikt.

15 “*4.4 (…) Indien de ontwerpstructuurvisie bebouwing dichtbij het spoor mogelijk maakt, kan trillinghinder voor de toekomstige bewoners/gebruikers ontstaan als gevolg van treinverkeer. (…) ProRail raadt u aan om het aspect trillinghinder af te wegen, zoals door Kenniscentrum InfoMil wordt aanbevolen. Zie https://www.infomil.nl/onderwerpen/ruimte/milieuthema/tril/.*”.

16 “*4.5 In verband met het borgen van de stabiliteit van de spoorbaan met bijbehorende voorzieningen mag het waterpeil niet wijzigen.”*

17 “*Het gebied is kwetsbaar voor wateroverlast. Een gedeelte van het gebied (de huidige parkeerplaats van het bedrijf Zijm) is een natuurlijke laagte c.q. wateroverloop. Waterberging is belangrijk gelet op de verdere (langzame) afstroom richting Presikhaaf. Dit vraagt extra aandacht wanneer verharde ruimte toeneemt ten kosten van onverharde ruimte.*” (p. 27).

18 “*Door de beperkte breedte en doorgangshoogte in de Vospoort (…) is het noodzakelijk anders met de vormgeving en inrichting van de Vosdijk om te gaan. Dit betekent dat op eenzelfde wijze de verbinding tussen Vosdijk en IJssellaan beschouwd moet worden. Eventuele toekomstige veranderingen zullen doormiddel van een verkeersonderzoek moeten worden onderzocht en onderbouwd.*” (p. 25/26)