Technische vragen bij Ontwikkelperspectief Kronenburg

Pagina 8 “Het delen van auto’s, fietsen en scooters is een vanzelfsprekend alternatief voor het bezit van een eigen vervoermiddel.”

1. Hoe wordt in het plan voorzien het gebruik van deelauto’s, -fietsen en -scooters te stimuleren? Uitsluitend met behulp van commerciële partijen of ook met behulp van gemeenschapsgeld? Zo ja, wat zijn de geraamde kosten en waaruit worden deze middelen ter beschikking gesteld?

   Uitgangspunt is dat ontwikkelende partijen hiervan de kosten op zich nemen.

2. Er komen 1100 nieuwe woningen bij en een verbouwing/uitbreiding van oppervlak detailhandel? Hoeveel extra parkeerplaatsen zullen er volgens de parkeernorm bij moeten komen? Hoe voorziet dit plan in deze parkeerbehoefte?

   Als uitgangspunt gelden de vastgestelde parkeernormen, te vinden op http://geo1.arnhem.nl/ruimtelijkeplannen/plannen/NL.IMRO.0202.849-/NL.IMRO.0202.849-0201/b_NL.IMRO.0202.849-0201_tb7.pdf. Het aantal te realiseren parkeerplaatsen hangt dus af van het exacte programma (zoals type en oppervlakte van woningen en winkels) en daarmee van de verdere uitwerking van de plannen. Het plan voorziet hierin door de eis te stellen dat al het parkeren dat nodig is voor een ontwikkeling op de locatie van die ontwikkeling wordt opgelost, dus nooit in de openbare ruimte.

Pagina 8 “Verharding maakt plaats voor groen.”

3. Wat is de impact voor de kosten van het onderhoud van de openbare ruimte door groen toe te passen in plaats van verharding? Graag een kostenberekening per jaar inclusief verwachte prijsstijgingen.

   Dit is zonder ontwerp niet zonder meer te bepalen en is afhankelijk van een aantal uitgangspunten die we bepalen, zoals:

   - *Tijdshorizon: over welke termijn moet er gekeken worden naar de kosten? Bij een tijdshorizon van minder dan ca. 25 jaar hoeft er geen verharding te worden vervangen, is dat langer dan komen toekomstige vervangingen van verharding bij de kosten.*
   - *Onderhoudsniveau: Welk onderhoudsniveau moet worden aangehouden a, b of c?*
   - *De mate waarin daadwerkelijk beheer en onderhoud wordt uitgevoerd. Uitstel van onderhoud en beheermaatregelen beïnvloed de werkelijk beheerkosten.*
   - *Binnen verhardingen en groen zijn er verschillende beheergroepen; welke verdeling kan worden aangehouden voor de verschillende beheergroepen? Gras is goedkoper in onderhoud dan verharding, heesters zijn duurder in onderhoud dan verharding..*
   - *Prijswijzigingen toekomst: hier is geen uitspraak over te doen.*
   - *Discontovoet: uitgaven in de toekomst zijn onzeker, hoe verder weg hoe onzekerder en in kostenland tellen ze dan minder hard mee, een discontovoet verrekend dit.*

Inschatting op dit moment is dat de beheer- en onderhoudskosten voor "grijs" (verharding) en "groen" over een langere periode ongeveer vergelijkbaar zijn.

Pagina 8 "Een deel van de bestaande en nieuwe woningen in Kronenburg worden aangesloten op een nieuw warmtenet ('Smart Polder')."

4. Wat kost de 'Smart Polder'? Hoe wordt deze gefinancierd?

   De financiering is voor een grootdeel tot stand gekomen door de ontvangen subsidie vanuit de Provincie van bijna 5 miljoen euro en de bijdrage klimaatfonds van 490.000 euro. Zie informerende raadsbrief van 1 december 2020

   Hiernaast zorgt de exploitatie van het warmtenet over 30 jaar voor inkomsten.

   De bijdrage aansluitkosten per appartement op het warmtenet van Smart Polder, te weten 389 appartementen (19 koop i n een VVE met, overige is huur) is 9.000 euro. Corporaties financieren dit door de inzet van 4.500 euro SAH subsidie (Stimuleringsregeling Aardgasvrije Huurwoningen) en 4.500 euro uit eigen middelen. Vivare en de gemeente werken op dit moment aan een passend aanbod voor de particulieren in de VVE. Hiervoor zal i.i.g. de ISDE subsidie (Investeringssubsidie duurzame energie) ingezet worden ad 3.325 euro per woning. De huurders betalen niets. Hierbij hoort een GigaJoule tarief die 10% onder het huidige gastarief ligt voor de huurders en woningeigenaren en zorgt voor een besparing.

Pagina 8 "Ontwikkelaars worden gestimuleerd aan te sluiten bij dit warmtenet."

5. Blijft de keuze om wel of niet aan te sluiten op het warmtenet vrijblijvend? Wordt er indirect bijvoorbeeld door het verhogen van prijzen van reguliere energiebronnen dwang of drang toegepast om ontwikkelaars ertoe te bewegen gebruik te maken van het warmtenet?

   De prijzen voor reguliere energiebronnen worden niet door de gemeente bepaald. Nieuwbouw mag wettelijk gezien niet meer op aardgas worden aangesloten. Conform de wijkgerichte energietransitie stimuleren we ontwikkelende partijen en leggen we afspraken hierover vast in anterieure overeenkomsten.

Pagina 8 "Waar mogelijk wordt het opwekken van duurzame energie door bewoners en bedrijven gestimuleerd."

6. Hoe wordt het opwekken van duurzame energie gestimuleerd? Worden hier budgetten voor opgesteld en hoe hoog zijn deze geraamd?

   Het betreft hier de opwek van energie door middel van het plaatsen van zonnepanelen. Stimulering vindt plaats door informatie, bewustwording en door collectieve inkoopacties. Deze acties worden betaald uit het structurele programmabudget onder de campagne van Arnhem Aan. Totale budget voor de campagne Arnhem Aan waar we breed werken aan energiebewustwording en besparen is 210.000 per jaar vermeerderd met incidentele subsidies vanuit de RRE en RREW (gemiddeld 600.000 euro per jaar de afgelopen 2 jaar). Voor woningeigenaren is een toekomstbestendigwonen lening beschikbaar tegen lage rente. Er is

10 miljoen beschikbaar om uit te lenen. De rentekosten die door de gemeente worden gedekt bedragen jaarlijks 80.000 euro.

Pagina 8 “Het afsluitbaar maken van de garage, ter verbetering van de sociale veiligheid.”

7. Om en onder winkelcentrum Kronenburg kan men nu nog gratis parkeren. Voor veel mensen, onder andere met lage inkomens, is dit een goede reden om daar te gaan winkelen. Hebben de verschillende belanghebbende partijen de intentie uitgesproken gratis parkeren in de nieuwe situatie te behouden?

   Jazeker, dat is uitgesproken. Voor klanten van het winkelcentrum blijft het parkeren hoe dan ook gratis. Wel is het denkbaar dat parkeren gratis is bijvoorbeeld op vertoon van een kassabon, om 'vreemd' parkeren te voorkomen.

8. Pagina 14 “Ook voor het full service center, inclusief de nieuwe woningen, geldt dat uitsluitend in de eigen garage geparkeerd mag worden. Hierbij kan sprake zijn van dubbelgebruik. De piektijden van de bewoners, winkelend publiek en bezoekers van andere functies zijn immers niet (geheel) gelijk, waardoor er sprake is van efficiëntie voordelen. Toch moeten er ook parkeerplaatsen aan de garage worden toegevoegd. Hoe en waar de parkeerplekken worden gerealiseerd, wordt nader onderzocht.”
   Hoe wordt onderzocht wat deze efficiëntievoordelen zijn en op welke tijden deze zich voordoen?

   Op basis van kengetallen en ervaringscijfers bepalen wij welke doelgroepen op welke momenten parkeren en ook wanneer die doelgroepen juist niet parkeren. Voor de verschillende maatgevende dagdelen in de week ontstaat er zo inzicht of een bepaalde doelgroep op dat moment gebruik maakt van parkeerfaciliteiten en in welke mate. Daaruit volgt een piekmoment met de maximale parkeervraag. Die piek zal lager zijn dan de som van alle losse parkeerbehoeften, doordat niet doelgroepen op dat moment de volle parkeerbehoefte nodig heeft. Als die doelgroep op een ander moment in de week wel de volledige parkeerbehoefte nodig heeft zullen er op dat moment andere weer andere doelgroepen zijn die een lagere parkeerbehoefte hebben. Voorbeeld als het piekmoment op zaterdagmiddag hoef je de parkeerbehoefte van kantoren niet (volledig mee te nemen). Die mensen werken immers niet op zaterdag. Op de andere dagen van de week kunnen die mensen dan parkeren op plekken die op zaterdag door winkelend bezoek worden gebruikt.

Coen Verheij – PVV Arnhem