GEMEENTE Arnhem

Visie Merwedeterrein

Definitief | November 2020

Visie Merwedeterrein

Definitief | November 2020



Inhoudsopgave

1 Inleiding 1
1.1 Aanleiding 1
1.2 Opdracht 1
1.3 Leeswijzer 1
2 Huidige situatie 3
2.1 Achtergrond 3
2.2 Ruimtelijke context 3
2.3 Eigendommen en vigerend bestemmingsplan 5
3 Proces 8
3.1 Betrokken partijen 8
3.2 Raakvlakken 8
3.3 Aanpak 8
4 Opgehaalde ideeën 10
4.1 Huidige eigenaren en gebruikers 10
4.2 Omwonenden 10
4.3 Overige partijen 11
5 Beleidsinventarisatie 12
5.1 Beleid en ambities 12
5.2 Financiële Jaarrapportage Projecten 12
6 Ruimtelijke analyse 13
6.1 Functies 13
6.2 Barrières 13
6.3 Ruimtelijke opgave 13
7 Visie 18
7.1 Opgave 18
7.2 Streefbeeld 18
8 Conclusie en vervolg 21
8.1 Conclusie 21
8.2 Vervolg 21
Bijlage A Beleidsinventarisatie 24
Wonen en Wijken 24
Economie en Cultuur 24
Mobiliteit 25
Openbare Ruimte, Ecologie en Klimaat 26
Milieu 27
Bijlage B Kaartbeelden 29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De locatie Merwedeterrein is gelegen tussen de spoorlijnen Arnhem - Zutphen (Merwedestraat), Arnhem-Zevenaar en de Maaslaan en is deels in eigendom van de gemeente Arnhem. Mede door de vastgoedcrisis van na 2008 is een gronduitgifte als bedrijfsterrein niet geslaagd. Daarnaast is in regionaal verband afgesproken om deze locatie niet meer als bedrijfsterrein te bestemmen. De gemeentelijke gronden van het Merwedeterrein kwamen daardoor weer beschikbaar voor ontwikkeling.

De kunstwerkplaats KW37 moest medio 2018 hun locatie in Schuytgraaf verlaten. De gemeenteraad heeft op 3 juli 2018 de motie "Kunstwerkplaats Arnhem" aangenomen waarin is uitgesproken dat het van groot belang is om KW37 voor Arnhem te behouden. Het college heeft toegezegd zich in te spannen voor een nieuwe locatie. Als tijdelijke oplossing is KW37 sinds september 2018 voor twee jaar gehuisvest op het gemeentelijk terrein aan de Merwedestraat.

Het faciliteren van KW37 bij hun zoektocht naar een permanente locatie hangt samen met een ontwikkeling van de locatie Merwedestraat. Om te komen tot een concrete invulling moet een visie op het terrein worden ontwikkeld.

1.2 Opdracht

Een invulling van het terrein Merwedestraat moet zorgen voor een ontwikkeling van een gebied dat reeds jarenlang braak ligt en een 'achterkantsituatie' oplevert voor Presikhaaf 1 en de stad. Een visie op een concrete invulling die breed gedragen is, kan dan een bijdrage leveren aan de gebiedsgerichte benadering en het daarbij betrekken van de omgeving, en daarnaast aan het programma Ruimte ("juiste functie op juiste plek").

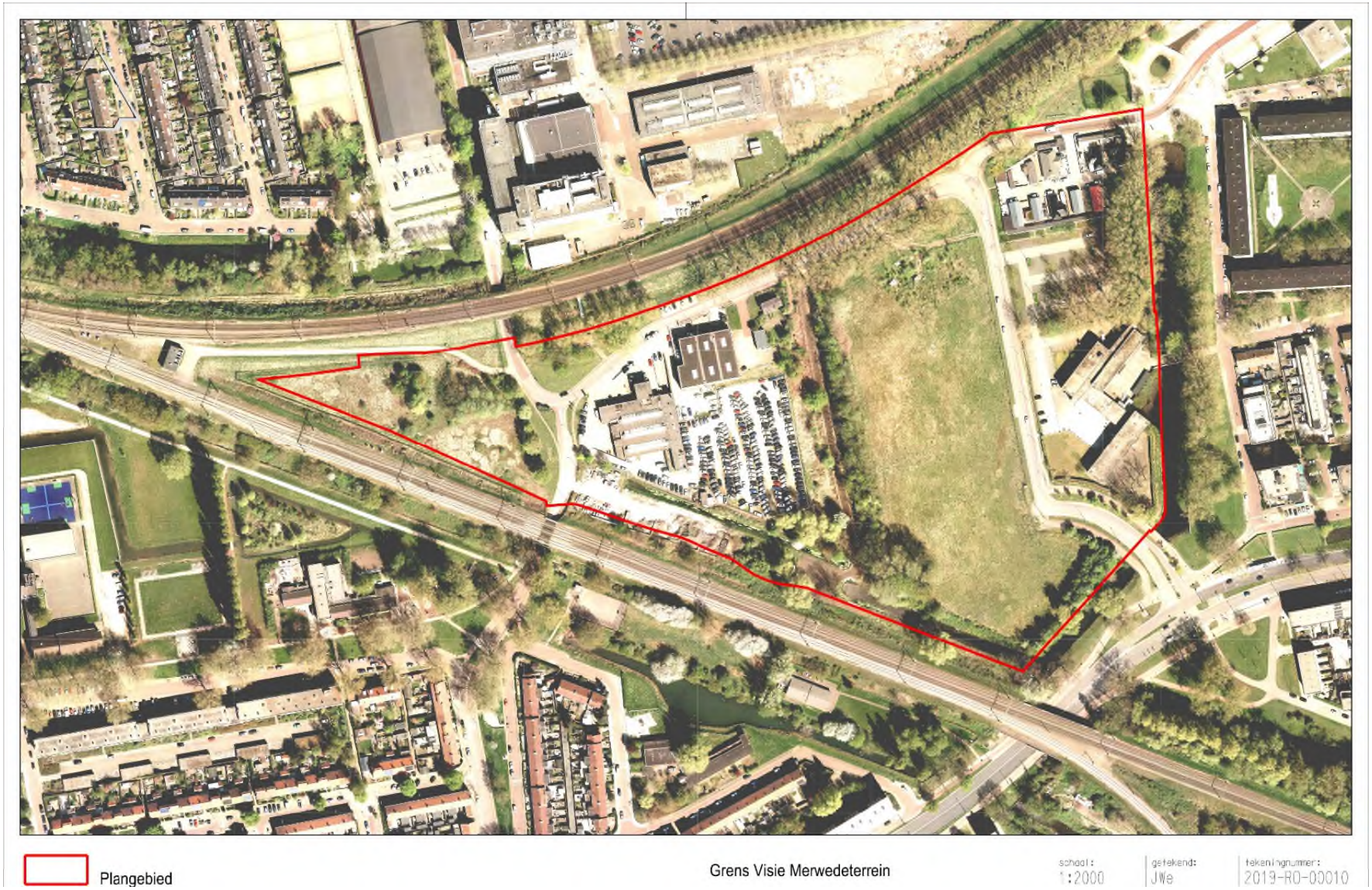
Het is van belang om deze visie te ontwikkelen in nauwe samenspraak met alle stakeholders, zodat er een breed gedragen visie voor het gebied kan worden vastgesteld. Het ligt voor de hand om dit in 2 stappen te doen. Eerst inventariseren van alle opties en daarna de politiek een afweging laten maken wat hier de doorslag gaat geven: opbrengsten voor de gemeente, het huisvesten van belangengroepen uit de stad, de mening van de omwonenden, et cetera.

Voor het gemeentelijk terrein aan de Merwedestraat is een grondexploitatie vastgesteld. Bij het ontwikkelen van de visie moet rekening worden gehouden met c.q. een weging plaatsvinden inzake de grondexploitatie Merwedestraat, zoals opgenomen in de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP).

Gezien de positie en initiatieven van (ontwikkelende) grondeigenaren, het woonwagenkamp en de moskee (met een nieuwbouwwens), is het plangebied voor de visie niet beperkt tot alleen het gemeentelijke eigendom. Voor de integrale samenhang van ideeën en initiatieven is het plangebied voor de visie de gehele 'driehoek' tussen de sporen en de Maaslaan, zie de kaart op pag. 2.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk (2) wordt de huidige situatie van het gebied beschreven. In hoofdstuk 3 wordt het gevoerde proces, om tot deze visie te komen, toegelicht. De opgehaalde ideeën en initiatieven zijn opgenomen in hoofdstuk 4. In hoofdstuk 5 is een inventarisatie opgenomen van vigerende beleidskaders die gebruikt om mogelijke ontwikkelrichting te beoordelen of te duiden, of die als uitgangspunt gelden voor een planuitwerking na de visie. De ruimtelijke kansen en belemmeringen van het gebied zijn in hoofdstuk 5 geanalyseerd. Dit leidt tot een voorstel voor de visie in hoofdstuk 7. Het document wordt in hoofdstuk 8 afgesloten aandachtspunten voor een vervolg.


Plangebied
Grens Visie Merwedeterrein
schaal:
1:2000
getekend:
JWe
tekeningnummer:
2019-RO-00010

2 Huidige situatie

2.1 Achtergrond

Jaren geleden leek het er op dat de gemeentelijke gronden in het Merwedeterrein, op basis van contractuele afspraken, verkocht zouden worden aan een ontwikkelaar. De ontwikkelaar wilde op de locatie bedrijfsruimte ontwikkelen. Daartoe is de bestemming van de gronden gewijzigd naar bedrijventerrein. Mede door de vastgoedcrisis heeft de ontwikkelaar de gronden destijds niet afgenomen. De gemeentelijke gronden van het Merwedeterrein zijn daardoor weer beschikbaar voor ontwikkeling c.q. uitgifte. Verder is er een tweetal kleinschalige bedrijven gevestigd, heeft een ontwikkelaar grondpositie ingenomen in de uiterste hoek tussen de sporen, is er een moskee gevestigd in een voormalige school en is er een woonwagenkamp met 9 standplaatsen.

Op het gemeentelijk terrein aan de Merwedestraat is inmiddels KW37 tijdelijk gehuisvest na hun vertrek uit Schuytgraaf. Voor KW37 is het de opgave om een locatie te vinden voor definitieve huisvesting, maar waarbij op voorhand niet is uitgesloten dat het Merwedeterrein daarvoor een mogelijke optie was.

2.2 Ruimtelijke context

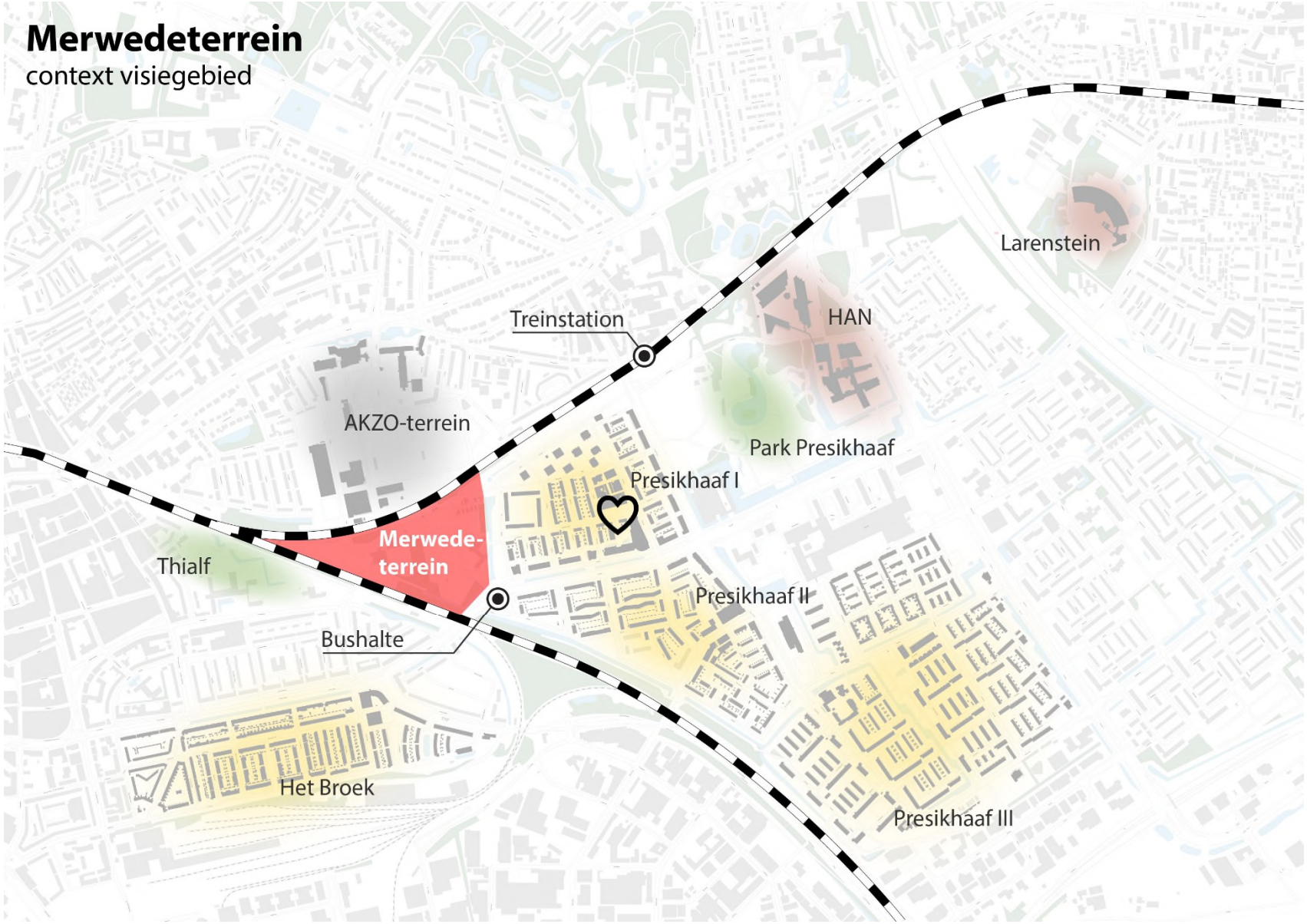
Het Merwedeterrein heeft, hoewel het als randgebied wordt ervaren, een centrale ligging in stad. In het omliggende stedelijk gebied zijn te onderscheiden:

- De woonbuurt Presikhaaf 1, waarvan het gebied rondom de Vrij Nederlandstraat als 'hart' van de buurt functioneert.
- De ruimtelijke ontwikkelingen aan de Velperweg en op het AKZO-terrein.
- Presikhaaf 2 en 3 zijn – naast Presikhaaf 1 – en samen met Het Broek genoemd als opgave in de Stadsvernieuwing 3.0 in de Woondeal die de regio Arnhem Nijmegen met het Rijk heeft gesloten.
- Winkelcentrum Presikhaaf.
- Het park Presikhaaf, dat via een drietal oversteekplaatsen over de Laan van Presikhaaf te bereiken is.
- De sport- en speelvoorzieningen van Thialf en overige voorzieningen in het Spijkerkwartier.
- Nabij gelegen bushalte en treinstation.
- Onderwijsinstellingen van Hogeschool Arnhem Nijmegen en Larenstein.
- Vanuit de bredere omgeving gezien, vormen station Velperpoort en het stadscentrum belangrijke functies.

Een ontwikkeling van het Merwedeterrein kan daarmee in bredere stadsoptiek gezien worden als een 'scharnierpunt' tussen verschillende 'werelden' in Arnhem-Oost.

De ruimtelijke context rondom het Merwedeterrein is weergegeven in het kaartbeeld op de volgende pagina.

Merwedeterrein
context visiegebied



2.3 Eigendommen en vigerend bestemmingsplan

De eigendommen en het vigerende bestemmingsplan zijn weergegeven in de kaartbeelden op de volgende pagina's.

De eigendommen in het plangebied betreffende de volgende betrokken partijen bij de visie:

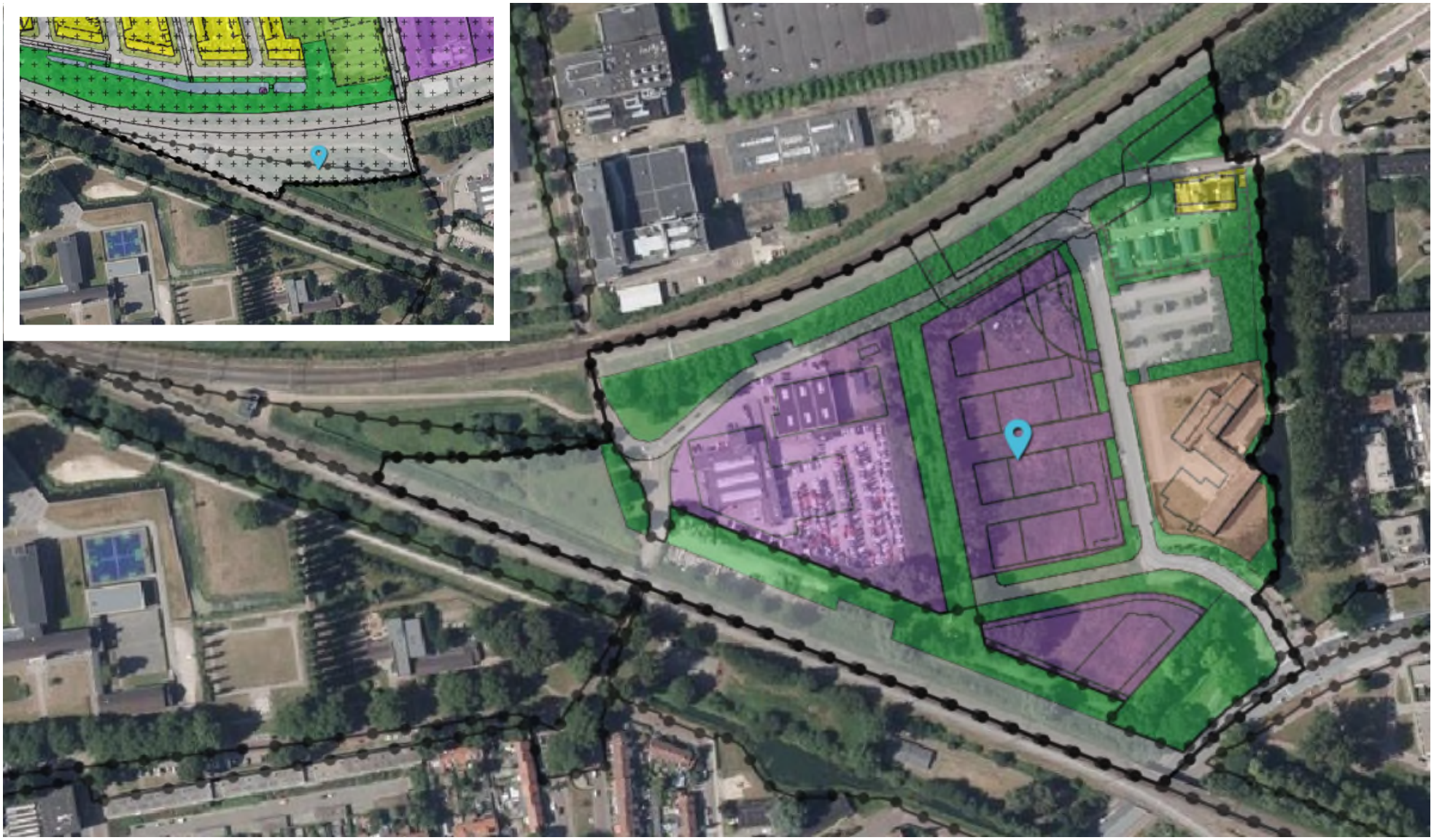
1. Vivare (verhuurder van woonwagenstandplaatsen)
2. Türkiyem Moskee
3. Handelsonderneming Arnhem
4. Henk Vos Vastgoed
5. Waterschap Rijn en IJssel
6. Liander
7. GaragePark
8. ProRail (Railinfratrust)
9. GaragePark

De eigendommen in blauw aangeduid, zijn van de gemeente Arnhem

Op de bestemmingsplankaarten is het volgende te zien:

- De percelen van Handelsonderneming Arnhem, Henk Vos Vastgoed en de gemeente (behoudens de openbare ruimte) hebben de bestemming Bedrijven.
- Het woonwagenkamp heeft de bestemming Wonen met aanduiding woonwagenstandplaatsen.
- De moskee kent de bestemming Maatschappelijk.
- Het uiterste 'hoekperceel' tussen de sporen en een strook langs het spoor naar Zevenaar hebben de bestemming Verkeer - Railverkeer.
- De overige gronden in de openbare ruimte hebben de bestemming Verkeer (- Wegverkeer) of Groen.


1
1
2
2
3
4
5
5
5
5
6
7
8
9
9



3 Proces

3.1 Betrokken partijen

De belangrijkste betrokken partijen bij de vorming van de visie zijn:

- Grondeigenaren; de huidige eigenaren in het gebied hebben de grond en/of de 'ontwikkelmacht' om een initiatief tot plan te laten uitwerken en realiseren. Ook de moskee valt hieronder.
- Woonwagenbewoners en Vivare; zij huren standplaatsen van de corporatie en hebben een behoefte aan extra standplaatsen.
- Omgeving; dit zijn individuele bewoners en organisatieverbanden uit Presikhaaf 1. Zij zijn gevraagd om ideeën in te brengen voor de visie.
- Overige geïnteresseerde partijen van buiten het visiegebied met initiatieven en plannen. Hun idee wordt meegenomen en -gewogen in de visievorming.
- Overheden (provincie, waterschap) voor afstemming over ruimtelijk beleid en waterbeleid.
- Overige initiatiefnemers van buiten het plangebied die een idee hebben voor concrete invulling.

3.2 Raakvlakken

Het Merwedeterrein kent een aantal raakvlakprojecten. Dit zijn beleidswensen, initiatieven, ontwikkelingen of plannen in uitvoering die het visiegebied 'raken'. Van belang is deze raakvlakken te kennen zodat de wederzijdse invloed bepaald en ermee rekening gehouden kan worden. Het gaat hierbij om:

- Ontwikkelingen op het AKZO-terrein, waaronder de functie en inrichting van de Vosdijk en een mogelijke doorgang voor langzaamverkeer door de spoordijk Arnhem - Zutphen.
- De spoorknoop Arnhem-Oost, waarbij op lange termijn een mogelijke inpassing van een ongelijkvloerse spoorkruising speelt.
- De realisatie van de snelfietsroute Arnhem-Dieren die over het Merwedeterrein gaat.
- De uitkomsten van het plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenstandplaatsen in Arnhem. De ruimtewens voor uitbreiding op de woonwagenlocatie Merwedeterrein wordt meengenomen in de visie.

3.3 Aanpak

Het gewenste resultaat is dat de visie een duidelijke uitspraak geeft over de concrete invulling c.q. ontwikkelrichting van het Merwedeterrein én dat deze breed gedragen is. Omdat de uitkomst hiervan en het garanderen van draagvlak onzeker is, is een proces ingericht.

In de eerste fase zijn ideeën en initiatieven bij betrokken partijen opgehaald en geïnventariseerd. Vervolgens is het vigerende beleidskader en uitgangspunten geïnventariseerd om de opgehaalde ideeën in samenhang te kunnen beoordelen op kansrijkheid. In de tweede fase zijn deze ideeën en beleidskaders 'getrechterd' in enkele mogelijke ontwikkelrichtingen die tevens financieel zijn verkend. Daarmee is het bestuur in staat gesteld om een afweging te maken over diverse belangen: plannen van grondeigenaren en derden, huisvesten van belangengroepen, ideeën uit de omgeving en geraamde grondopbrengsten.

De meest kansrijke ontwikkelrichting is uitgewerkt in een concept visie die met betrokken partijen is besproken. Daarna kan de visie ter vaststelling aan de gemeenteraad worden aangeboden.

Na vaststelling van de visie kunnen via de projectmatige stappen van gebiedsontwikkeling de voorbereidingen voor een invulling getroffen worden.

De gemeente heeft hierbij de regierol genomen door alle ideeën en wensen, bij interne en externe stakeholders, op te halen en daarover een belangenweging te maken.

De participatie van de omgeving sluit dan aan op het niveau van adviseren. Er is open ruimte voor inbreng van inhoud - door partijen van binnen en buiten het gebied te vragen naar ideeën - maar de gemeente bepaalt kaders en maakt keuzes.

Het ophalen van wensen en ideeën uit de omgeving en met name van bewoners, is gedaan in nauwe samenwerking met Team Leefomgeving. Hierbij is gericht de wijk ingegaan om vooral te luisteren. Daarvoor is aangesloten op natuurlijke samenkomsten van en in de buurt, zoals het maandelijkse wijkdiner dat georganiseerd wordt.

4 Opgehaalde ideeën

Voor het terrein Merwedestraat en het gebied eromheen is er geen gebrek aan ideeën. In het (recente) verleden hebben meerdere partijen, zowel van binnen als buiten het gebied, een idee of plan aangedragen.

4.1 Huidige eigenaren en gebruikers

Er spelen op dit moment meerdere (meer of minder) concrete ontwikkelingen:

- De grondeigenaar van de uiterste punt in het westen – in de hoek van de sporen – heeft plannen voor garageboxen. De initiatiefnemer is ermee bekend dat deze functie niet past binnen de vigerende bestemming Verkeer-Railverkeer en het gemeentelijk beleid om in het gebied geen nieuwe bedrijfsontwikkelingen toe te staan. Het voorstel van garageboxen is gewijzigd naar ideeën voor woningbouw en/of een maatschappelijke functie. Het perceel kent echter een railverkeer bestemming en is mogelijk benodigd voor de spoorknoop Arnhem-Oost.
- Henk Vos Vastgoed ziet als eigenaar in het middendeel een kwetsbaarheid naar de toekomst toe voor de verhuurbaarheid en kwaliteit van het aanwezige bedrijfsmatig vastgoed en van het gebied in geheel. Hij ziet kansen in het gebied voor toekomstige opwaardering waarbij meerwaarde kan ontstaan voor de huidige eigenaren in het gebied, beleidsdoelen van de gemeente en voor omwonenden in het beter bereikbaar en leefbaar maken van het gebied. Henk Vos Vastgoed wil graag met andere partijen in het gebied gaan samenwerken aan een integrale gebiedsontwikkeling waarbij woningbouw voor de hand lijkt te liggen.
- Door Handelsonderneming Arnhem is aangegeven dat men de huidige bedrijfsverhuur in principe wilt voortzetten.
- Nieuwbouwwens van Turkiyem moskee, met een voorkeur op hun eigen perceel.
- Uitbreidingswens woonwagenbewoners. Op de locatie zijn 9 standplaatsen in verhuur door Vivare. In het behoefteonderzoek van mei 2019 is een gewenste uitbreiding geïnventariseerd met 11 standplaatsen. In overleg met corporaties en vertegenwoordiging van woonwagenbewoners dient de behoefte nader bepaald en concreet onderbouwd te worden en (financieel) te passen op de mogelijkheden van het Merwedeterrein. Daarnaast is er de wens om de leefbaarheid op het woonwagenkamp te verbeteren. Voor een mogelijke uitbreiding wordt het vervolg in een (integraal) plan van aanpak voor uitbreiding woonwagenlocaties uitgewerkt.
- De kunstenaars van KW37 hebben hun visie kenbaar gemaakt, waarbij zij in eerste instantie een voorkeur hadden voor definitieve vestiging op het Merwedeterrein mits de beschikbaarheid zeker is en dat zij definitieve vestiging kunnen betalen.
  Gelet op de onzekerheden rondom mogelijke ontwikkelingen op het Merwedeterrein en de financiële kaders, heeft KW37 inmiddels de voorkeur gegeven aan een definitieve locatie elders. Hierover vindt separate besluitvorming plaats.

4.2 Omwonenden

Uit gesprekken in Presikhaaf 1 en met bewoners is het volgende beeld ontstaan:

- Wensen voor openbaar toegankelijk (sport)-groen.
- Verlengen/afmaken van de ecologische zone.
- Zorgen voor (betere) verbinding en openheid tussen Presikhaaf 1 en het Merwedeterrein.
- Het verbeteren en veiliger maken van de verkeersstructuur, met name voor fietsers en voetgangers op/langs de Merwedestraat.

- Een gemengde zienswijze op woningbouw op het Merwedeterrein - eens, niet eens of sceptisch t.a.v. spoorbelemmeringen - mits er niet zo dicht gebouwd wordt als in Presikhaaf 1.
- Er is vooral een pleidooi gehoord voor investeringen in het hart van de wijk, rondom de Vrij Nederlandstraat.

Bovenstaand beeld wordt ondersteund door Team Leefomgeving, die in aanvulling daarop de volgende belangen en behoeften van de wijk hebben gesignaleerd:

- Maatschappelijke functies toevoegen die in eerste instantie bijdragen aan de behoefte uit de omliggende buurt(en) en de sociaal maatschappelijke vraagstukken die daar spelen. Maatschappelijke functies gaan over gebruik van de openbare ruimte (bijv. ontmoeten en spelen) en een fysieke plek (bijv. een buurthuis).
- Dat het toevoegen van goedkoopste segment sociale huurwoningen niet automatisch goed is voor de buurt en de wijk – ook Presikhaaf 2, Presikhaaf 3 en in steeds meerdere mate Over 't Lange Water zijn zwakkere buurten van Arnhem – en daar dus ook zorgvuldig naar gekeken moet worden.
- Behoud van openbare ruimte en groen, waar bewoners laagdrempelig gebruik van kunnen maken.
- Bij het maken van plannen voor de openbare ruimte bewoners actief mee laten ontwerpen, zodat de inrichting ook in de dagelijkse praktijk aansluit bij hun behoeften.
- Aandacht voor verkeersstromen. Presikhaaf heeft veel ontsluitingswegen die de bereikbaarheid vergroten maar tevens obstakels vormen in de natuurlijke leefomgeving.
- Met het oog op vergrijzing lijkt de gedachte van zorgvriendelijke / generatiewoningen ook interessant om te bekijken. Volgens LTO zijn daar er relatief weinig van in Presikhaaf.
- Gezien de al slechte luchtkwaliteit in Presikhaaf zou dit aspect zeer zorgvuldig meegewogen moeten worden in de nieuwe ontwikkelingen.

4.3 Overige partijen

Door overige partijen buiten het visiegebied zijn de volgende ideeën en initiatieven aangebracht:

- Het bestuur van de Al Fath moskee heeft sinds enige tijd plannen gepresenteerd voor hun wens voor nieuwbouw van hun moskee op het gemeentelijk terrein aan de Merwedestraat. In een gesprek met het bestuur is aangegeven dat kansen beperkt zijn gelet op het ontbreken van grondeigendom en de (grond)positie van de Turkiyem moskee. Er is geen plan voor een samenwerking.
- Stichting SLAK heeft interesse in een vastgoedontwikkeling van werkateliers voor kunstenaars. Zij zien hiervoor voldoende marktbehoefte en kansen voor het Merwedeterrein. SLAK heeft aangegeven te willen samenwerken met grondeigenaren in het gebied.

5 Beleidsinventarisatie

In de beleidsinventarisatie zijn randvoorwaarden en uitgangspunten verkend op basis van bestaande beleidskaders, ambities en uitgangpunten.

5.1 Beleid en ambities

Het Merwedeterrein draagt bij aan de bredere gebiedsopgave 'Spoorknoop-Oost Arnhem' die als versnellingslocatie is opgenomen in de woondeal die de gemeente Arnhem met het Rijk in maart 2020 heeft gesloten.

De regio Arnhem Nijmegen groeit sterk; deze regio en vooral de steden Arnhem en Nijmegen zijn relatief sneller gegroeid dan andere steden in het land. Daarom hebben Rijk, provincie Gelderland en deze regio een woondeal gesloten. Met als primair doel het structureel verbeteren van de woningmarkt met oog voor circulariteit en duurzaamheid en de leefbaarheid te vergroten. Regio Arnhem Nijmegen en regio Foodvalley vormen samen de groenste metropoolregio van het land. Om naast de groei van deze regio ook het groene profiel te versterken zijn er met het Rijk en de provincie eveneens afspraken gemaakt om een verstedelijkingsstrategie op te stellen met als doel een integrale visie op de relatie tussen woningbouw, economische groei, ruimtelijke ontwikkeling, circulariteit, energietransitie, groene leefomgeving en mobiliteit.

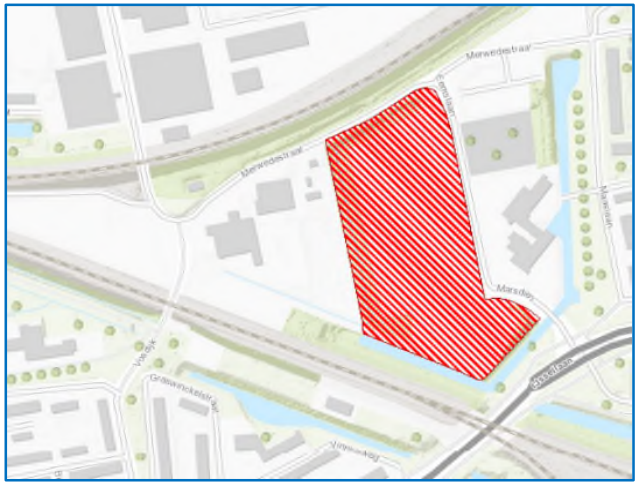
Algemene thema's op het gebied van buurtparticipatie, aantrekkelijk wonen, verstreken van economisch, creatief en cultureel klimaat, duurzaamheid, mobiliteit en verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit van de leefomgeving komen terug in de gemeentelijke Omgevingsvisie. Die zullen worden gebruikt bij de ambitienota's bij en uitwerking van ruimtelijke ontwikkelingen.

In aanvulling op bovenstaande, is voor het Merwedeterrein reeds een concrete beleidsinventarisatie uitgevoerd. Hieruit volgen gerichte uitspraken over wat toepassing van verschillende beleidsterreinen betekent voor het gebied. Deze beleidsinventarisatie is opgenomen als bijlage A. Diverse ondersteunende en toelichtende kaartbeelden zijn opgenomen in bijlage B.

5.2 Financiële Jaarrapportage Projecten

In de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) is het gemeentelijk eigendom aan de Merwedestraat – rode arcering in de tekening hieronder – opgenomen als een grondexploitatie met beoogde gronduitgifte en -opbrengsten. Samen met een reeds getroffen voorziening in het Grondbedrijf en nog te maken kosten sluit het financiële resultaat daarmee per saldo op ongeveer nul euro.

In het FJP is gemeld dat de gemeente een visie maakt voor de definitieve invulling van het terrein. Gelet op het RPW en de nieuwe visie, is de grondprijs in de grondexploitatie omgezet naar een uitgifte ten behoeve van een maatschappelijke functie. Vooralsnog heeft er geen aanpassing van het financiële kader plaatsgevonden in afwachting van de visie.



6 Ruimtelijke analyse

6.1 Functies

Het gebied kent in de huidige situatie een gemêleerde samenstelling aan functies, zie het kaartbeeld op pagina 15. Huidige functies in het plangebied zoals bedrijven, woonwagenstandplaatsen en de moskee hebben geen relatie met elkaar. Het totaal en de openbare ruimte heeft daarmee geen verblijfswaarde, behalve voor bezoekers die specifiek gericht zijn op de zelfstandige functies zoals bedrijven en de moskee.

De aanwezige infrastructuur in de vorm onder meer spoorlijnen, spoordijken, watergangen, primaire wegen (IJsellaan) en parkeerterreinen dragen niet bij aan een positieve beleving van het gebied. Voor omwonenden en bewoners van Presikhaaf 1 heeft het Merwedeterrein in de huidige situatie geen ruimtelijke meerwaarde.

6.2 Barrières

De spoor-, weg-, en waterwegen langs en door en het Merwedeterrein vormen barrières met aangrenzende woongebieden zoals de nieuwbouw op het AKZO-terrein , Presikhaaf 1 en Presikhaaf 2. Deze barrières zijn inzichtelijk gemaakt op het kaartbeeld op pagina 16.

Een mogelijke toekomstige uitbreiding van het spoor aan de noord of zuidkant van het gebied als gevolg van een ongelijkvloerse spoorkruising (spoorknoop Arnhem-Oost) is een onzekere factor voor de toekomstige planontwikkeling voor dit gebied.

Het plangebied is vrij geïsoleerd. De grootte van het plangebied is klein, de barrières zijn groot en de samenhang tussen het gebied en Presikhaaf 1 ontbreekt in de huidige structuur. De omvang en huidige vorm van het Merwedeterrein wordt als te klein gezien om als een volwaardige, zelfstandige woonbuurt te kunnen functioneren.

Als een transformatie naar een woon- of gemengd stedelijk gebied op middellange of lange termijn gewenst is, dan is het noodzakelijk om nu geen besluiten te nemen die onomkeerbaar zijn en die mogelijk (in de toekomst) de samenhang met het oostelijk gelegen woongebied Presikhaaf 1 frustreren.

In ruimtelijk opzicht is het daarmee de opgave om de barrièrewerking in de huidige verkaveling te doorbreken. Het plangebied wordt nu gevormd door telkens groter wordende percelen die noord-zuid gericht zijn en daarmee een directe relatie met Presikhaaf 1 belemmeren. Het is dan een streven om, samen met betrokken grondeigenaren en maatschappelijke partijen, een gebiedsontwikkeling te verkennen die ruimte geeft aan eigen initiatieven maar binnen een hoofdstructuur die oost-west georiënteerd is.

Van belang bij het opheffen van barrières en toewerken naar een streefbeeld is het zorgvuldig inrichten van een goede mobiliteitsstructuur voor het gebied. De mobiliteitsdoelen zijn weergegeven op het kaartbeeld op pagina 17.

6.3 Ruimtelijke opgave

Het Merwedeterrein heeft een ruimtelijk-programmatische potentie die een opgave kent ten aanzien van:

- Tegengaan van (ruimtelijke) versnippering
- Voorkomen van isolatie
- Verbeteren van verbindingen

Voor een kansrijke herontwikkeling naar een woon- of gemengd stedelijk gebied de verbindingen met het omliggende stedelijk weefsel – zoals

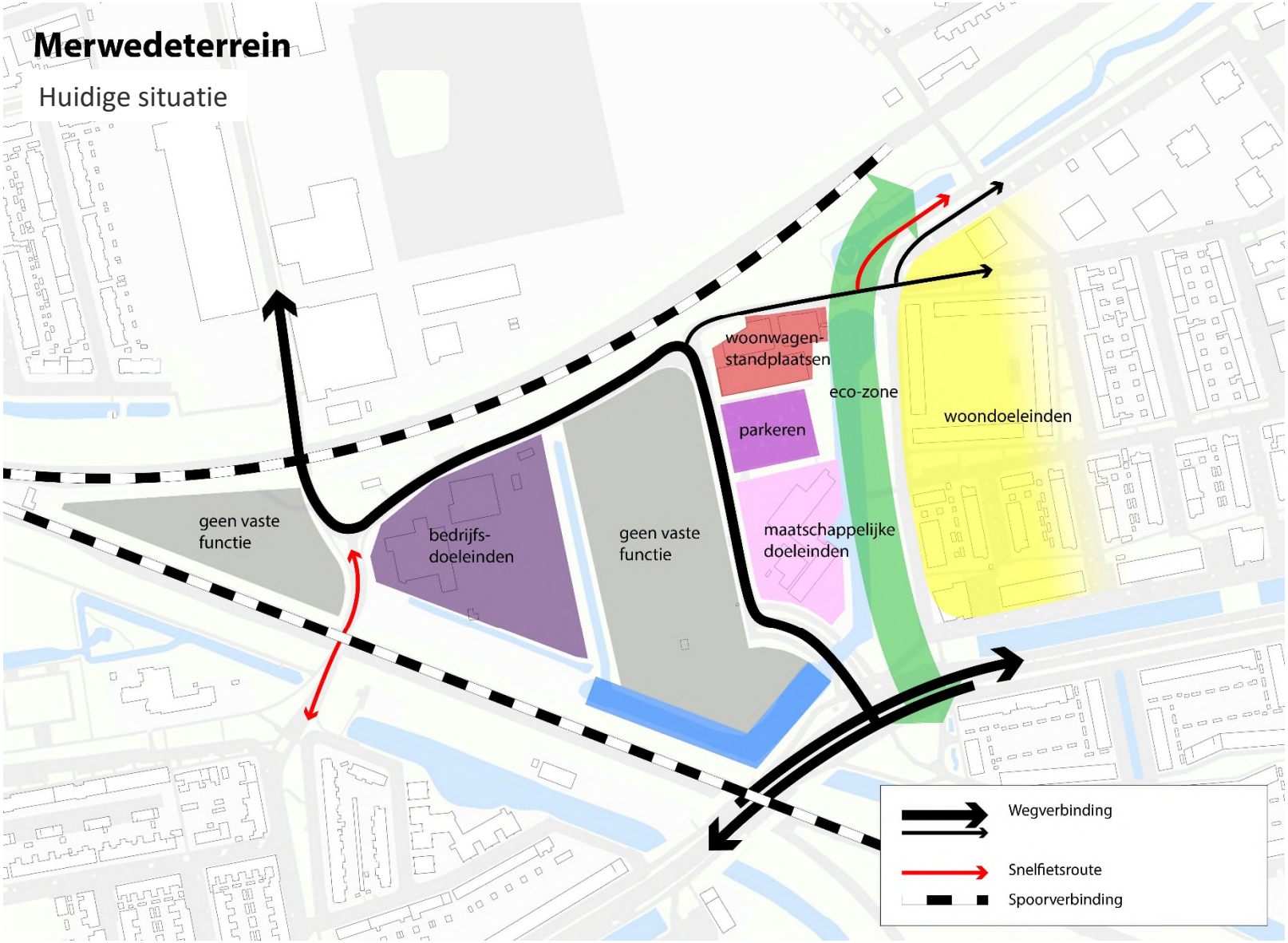
geschetst in paragraaf 2.2) van belang om het gebied aantrekkelijk te maken als vestigingslocatie.

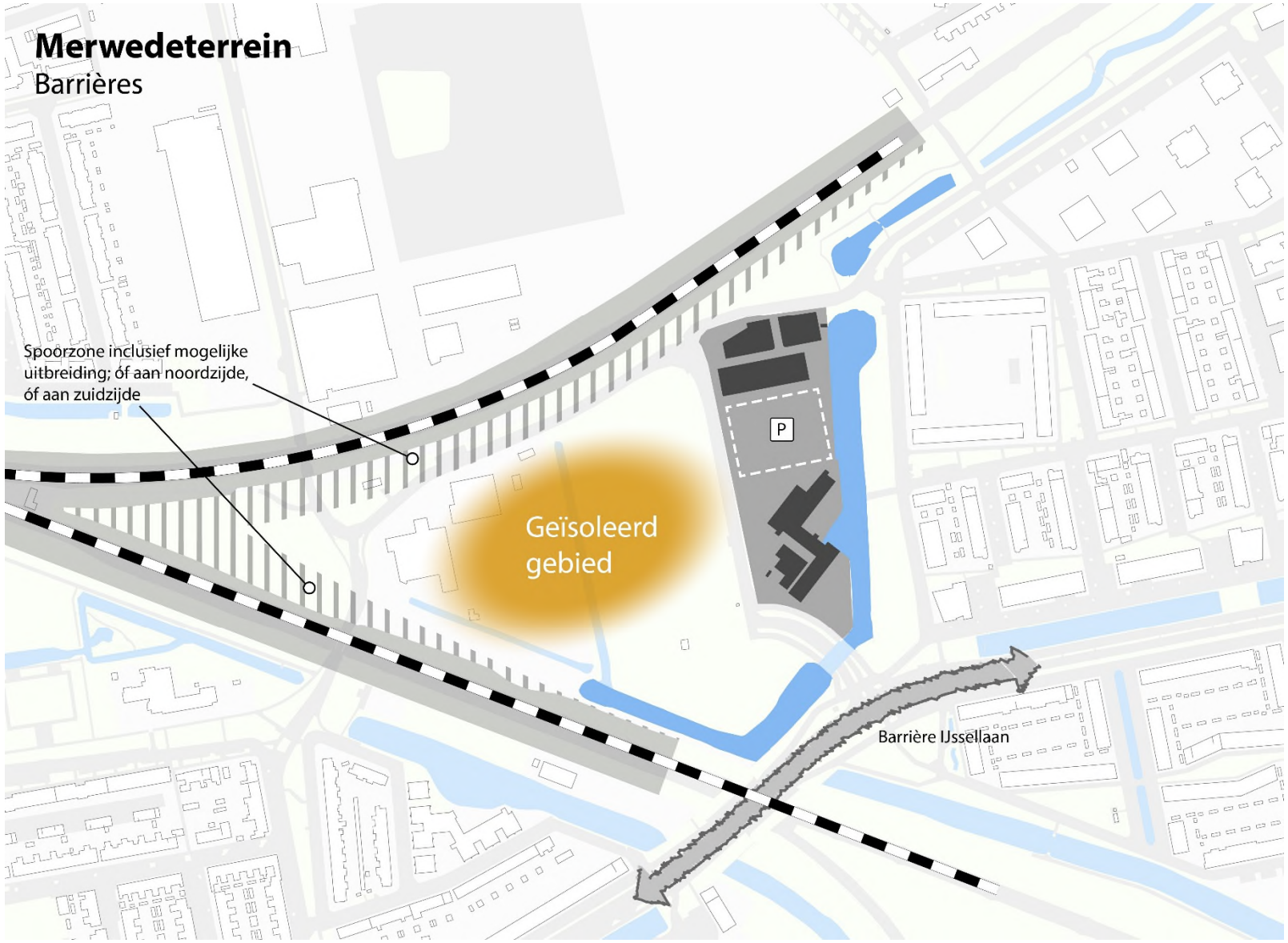
- Verbinding met Presikhaaf zorgt voor meer eenheid en betere bereikbaarheid naar de lokale voorzieningen en het stadspark.
- Verbinding met de binnenstad positioneert het gebied binnen de invloedssfeer van het Spijkerkwartier en geeft toegang tot voorzieningen zoals Thialf.
- Verbinding met de Velperweg en herontwikkelingen daaraan biedt toegang tot ROC-campus en voorzieningen aan Velperweg en het Modekwartier

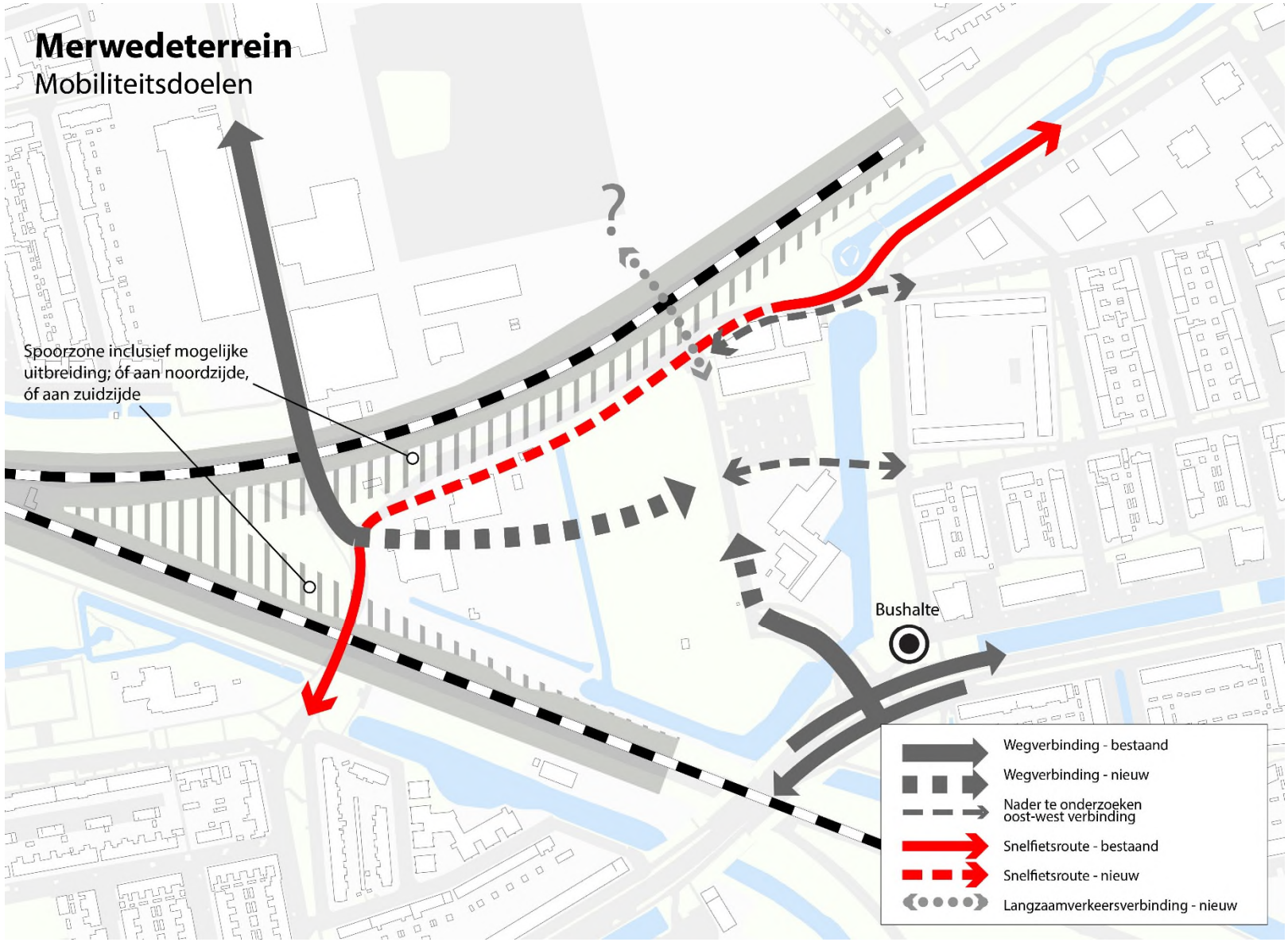
Dit betekent dat de doorwaadbaarheid van het Merwedeterrein een belangrijk aandachtspunt is en het aantal en de kwaliteit van de verbindingen van het gebied met haar omgeving versterkt moet worden. Bestaande onderdoorgangen moeten aantrekkelijker gemaakt worden, nieuwe verbindingen (naar Presikhaaf 1, AKZO-terrein en het Spijkerkwartier) erbij en in het gebied voldoende groen, openbare ruimte en rust om de woon- en leefkwaliteit te waarborgen.

Merwedeterrein

Huidige situatie




Merwedeterrein
Barrières
Spoorzone inclusief mogelijke uitbreiding; óf aan noordzijde, óf aan zuidzijde
Geïsoleerd gebied
P
Barrière IJssellaan


Merwedeterrein
Mobiliteitsdoelen
Spoorzone inclusief mogelijke uitbreiding; óf aan noordzijde, óf aan zuidzijde
Bushalte
Wegverbinding - bestaand
Wegverbinding - nieuw
Nader te onderzoeken oost-west verbinding
Snelfietsroute - bestaand
Snelfietsroute - nieuw
Langzaamverkeersverbinding - nieuw

7 Visie

7.1 Opgave

Uit de opgehaalde ideeën en de toetsing aan de grondexploitatie en overige beleidskaders komt een aantal ‘spanningsvelden’ naar voren. Kaders (eisen) en ideeën (wensen) zijn soms tegenstrijdig en kunnen daardoor leiden tot een minder draagvlak. Deze spanningsvelden bevinden zich op de kruising van korte termijn en lange termijn doelen en ambities en een financieel-programmatische invulling van het gebied:

- Een optimale programmering van wonen, werk en maatschappelijke en openbare functies die een meerwaarde leveren voor Presikhaaf 1 met ruimte voor ontmoeten.
- Een integraal (hoogstedelijk) woningbouwplan binnen huidige financiële kaders van het FJP.
- Een ruimtelijke reservering voor de infrastructurele maatregelen van een spoorknoop Arnhem-Oost (ongelijkvloerse spoorkruising).

Over deze spanningsvelden heen ligt het belangrijke aandachtspunt van ontwikkelbaarheid en faseerbaarheid. Dit is een kwalitatief argument om het gebied een zorgvuldige invulling te geven zodat functies passen bij de bijzondere 'randstedelijke' kenmerken van het gebied en Presikhaaf 1 én andersom.

Het is tevens belangrijk om te vermelden dat bovenstaande spanningsvelden niet eenvoudig oplosbaar zijn. Voor de visie op het Merwedeterrein moet beseft worden dat niet alle ambities, ideeën en beleidsdoelen realiseerbaar zijn. Een stapeling van eisen en wensen leidt tot een onhaalbaar en ongedragen plan. Dit betekent dat keuzes gemaakt moeten worden.

Een hoogstedelijke invulling van het gebied wordt als topzwaar voor het gebied gezien. De woningbouwdichtheid en schaalgrootte in een dergelijke ontwikkelrichting worden als zeer fors gezien voor het gebied dat resteert als de nieuwbouw moskee en de woonwagenlocatie ingepast worden.

Leidmotief is behoud van de huidige maatschappelijke functies (moskee) en woonwagenkamp en het zorgen voor verbinding met primair Presikhaaf 1 zodat het Merwedeterrein een onderdeel daarvan wordt met ruimte voor wonen, werken en ontmoeten.

Om de noodzakelijke kwaliteit te realiseren, zijn richtinggevende keuzes nodig. Het Merwedeterrein kan een schakelfunctie krijgen in Arnhem-Oost mits het ontwikkeld kan worden in samenhang met de omgeving met betere en/of nieuwe verbindingen naar de omgeving zodat een samenhangend gebied ontstaat waarin een programmatische mix ontwikkeld kan worden die de wijken versterken.

Uit de analyse is gebleken dat een visie voor een concrete invulling van het gebied (op korte termijn) niet realistisch is. Dit heeft te maken met belangen van partijen in het gebied die niet zonder meer eenvoudig te verenigen zijn en daarnaast de financiële kaders en mogelijke ontwikkelingen rondom de spoorknoop Arnhem-Oost die spelen. Daarom is de visie opgesteld als een streefbeeld die de gewenste structuur en functies in het gebied op lange termijn bevat.

7.2 Streefbeeld

Het streefbeeld geeft de stip op de horizon weer waar we naar toe willen . Het biedt de mogelijkheid om samen met betrokken partijen te kijken wat er op middellange termijn mogelijk is en hierover een dialoog te voeren nu er nog teveel onzekerheden zijn voor de korte termijn.

Het gebied is getransformeerd naar een woon(werk)gebied met maatschappelijk voorzieningen. Meerdere scenario's qua

woningbouwprogramma, typologieën en dichtheden, alsmede werk en maatschappelijke functies zijn nog denkbaar. Enerzijds zullen deze een positieve bijdrage moeten leveren aan het dan gewenste programma van de stad en anderzijds aan het planologische en sociaaleconomische gewenste programma van wijk Presikhaaf 1. Qua dichtheid is een hoogstedelijk milieu, gezien vanuit de geïnventariseerde behoeften vanuit Presikhaaf 1, niet gewenst.

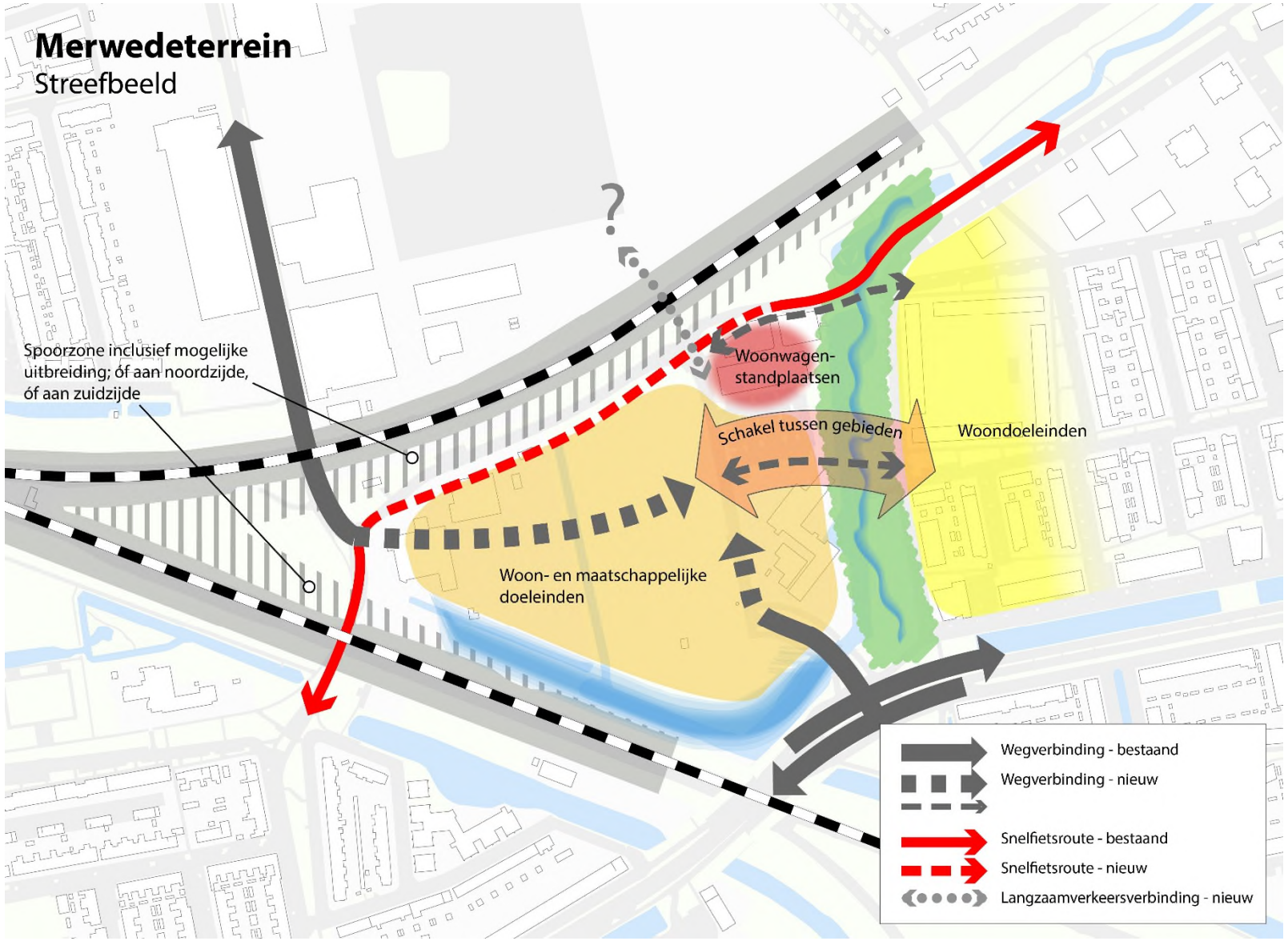
De zone tussen Presikhaaf 1 en het Merwedeterrein (120 meter lang) vormt de verbindingsfunctie als logistieke schakel met Presikhaaf 1. Deze zone heeft een zodanige maat dat hier woonbebouwing met andere functies (in de plint) de optimale verbinding vormen met Presikhaaf 1. Daarin kan gezocht worden naar een optimum van verstedelijking en leefbaarheid, met grote aandacht voor de publieke ruimte (en plinten). Op deze wijze ontstaat een hecht woongebied waarin het Merwedeterrein verbonden wordt met en onderdeel wordt van Presikhaaf 1. In een stedenbouwkundige uitwerking is aandacht nodig voor markante posities in het gebied die een entree of gezichtspunt vormen vanaf de IJssellaan of het spoor gezien.

Trefwoorden hierbij zijn ontmoeten, verbinden en sociale veiligheid. Dit kan bebouwd of in onbebouwde vorm gerealiseerd worden. Het groen en het water van de ecologische zone dragen bij aan een positieve beleving en bieden kansen voor ontmoeten op strategische punten. Ook de watersingel aan de zuidzijde levert een positieve bijdrage aan de beleving De watergang is verbreed en draagt bij aan het langer vasthouden van water in het gebied.

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.

De auto-ontsluiting van het gebied vindt aan de zuidzijde plaats. De Vosdijk en IJssellaan blijven met elkaar verbonden voor auto- en fietsverkeer. De bestaande snelfietsroute wordt in westelijke richting doorgetrokken. Een nieuwe woonstraat als wegverbinding in de centrale verbindende schakel draagt bij aan een fijnmazige verkeerstructuur op wijkniveau.

Aan de noordzijde moet de mogelijkheid open gehouden worden om een verbinding voor langzaam verkeer met het nieuwe woongebied op het voormalige AKZO-terrein te realiseren


Merwedeterrein
Streefbeeld
Spoorzone inclusief mogelijke uitbreiding; óf aan noordzijde, óf aan zuidzijde
Woonwagen-standplaatsen
Schakel tussen gebieden
Woondoeleinden
Woon- en maatschappelijke doeleinden
Wegverbinding - bestaand
Wegverbinding - nieuw
Snelfietsroute - bestaand
Snelfietsroute - nieuw
Langzaamverkeersverbinding - nieuw

8 Conclusie en vervolg

8.1 Conclusie

Het Merwedeterrein is een belangrijke locatie voor de stad met veel ontwikkelpotentie mits ruimtelijke barrières, verschillende eigendommen en het vraagstuk van de spoorknoop Arnhem-Oost opgelost worden. Alle randvoorwaarden en ambities voor het Merwedeterrein maken echter op de korte termijn een integrale, haalbare gebiedsontwikkeling niet realistisch. Daarom is onderscheid nodig tussen korte termijn ('no regret') maatregelen en de lange termijn wensen.

Gelet op het belang om via een integrale herontwikkeling en opheffen van barrières een meerwaarde te leveren voor Presikhaaf 1, is een streefbeeld voor de lange termijn opgesteld. Daarbij moet in een gemengd woon- en maatschappelijk milieu ruimte worden gegeven voor een positie en herontwikkeling van maatschappelijke functies waaronder nieuwbouw moskee, een leefbare inpassing van de woonwagenlocatie, inpassing snelfietsroute en openbaar spelen/groen dat verbonden is met Presikhaaf 1.

Een visie op het Merwedeterrein leidt dan niet tot een uitspraak over een concrete invulling op de korte termijn, maar tot een gewenst eindbeeld dat via een vervolgproces stap voor stap gewaarborgd moet blijven.

Het Merwedeterrein maakt deel uit van de opgaven voor Stadsvernieuwing 3.0 en Verstedelingsstrategie uit de Woondeal. Beide sporen zijn gericht op de strategische ontwikkeling en versterking van Arnhem-Oost zodat op termijn het Merwedeterrein tot een definitieve ontwikkeling kan komen. De verstedelijkingsopgave uit de Woondeal kan daarom een belangrijke impuls geven aan een vervolgontwikkeling op korte termijn. Dit maakt het noodzakelijk om een ontwikkelperspectief en een slimme, strategische fasering uit te werken in nauw overleg met betrokken grondeigenaren en initiatiefnemers. Het streefbeeld dient daarbij als belangrijk kader om de kwaliteiten van een toekomstige ontwikkeling naar het streefbeeld vast te houden.

Voor het gemeentelijk grondeigendom op het Merwedeterrein – waar thans KW37 tijdelijk is gehuisvest – is een grondexploitatie vastgesteld en opgenomen in het FJP. De uitgangspunten die onder de huidige grondexploitatie liggen, met name een gronduitgifte op korte termijn van het gemeentelijk eigendom, passen niet meer bij actuele inzichten in de wenselijkheid van een andere en integrale invulling van het Merwedeterrein. Op korte termijn is er geen realistische ontwikkeling mogelijk dat past binnen het financiële kader van de grondexploitatie.

8.2 Vervolg

Voor het vervolg zijn de volgende aandachtspunten mee te geven:

- Voor de geplande snelfietsroute geldt dat de gewenste realisatie op korte termijn niet mogelijk is in een lange termijn ontwikkeling naar het streefbeeld. Dit kan nog jaren duren zodat een nieuw tracé niet op korte termijn te bepalen is, zonder de ontwikkelbaarheid van het gebied te belemmeren. Het wordt daarbij een overweging om een fietsverbinding met tijdelijke maatregelen in te richten. Dit kan mogelijk gecombineerd worden met verbeteringen aan de inrichting en veiligheid van de huidige wegen.
- Voor de korte termijn kan de invulling met een tijdelijke functie, zoals flexwonen en/of maatschappelijk, verkend worden waarbij de leefbaarheid niet onder druk mag komen te staan en de kansen voor en kwaliteit van een integrale herontwikkeling niet belemmeren. Tegelijk moet onderzocht worden of en op welke wijze meer duidelijkheid kan komen over de onzekerheden op lange termijn.

Colofon

Uitgave	Gemeente Arnhem Afdeling Project- en Interimmanagement
Opgesteld door	J. van de Kamp N. Oliemans P. Hectors G. Blom R. den Boeft P. Elshof
In samenwerking met	Beleidsafdelingen gemeente Arnhem
Status	Definitief, versie 2.0
Datum	27 november 2020

Bijlagen

A. Beleidsinventarisatie

B. Kaartbeelden (bij beleidskaders en omgevingsaspecten)

Bijlage A Beleidsinventarisatie

Wonen en Wijken

Het Merwedeterrein grenst aan de buurt Presikhaaf I. Het gebied wordt fysiek gescheiden van de woonbuurt Presikhaaf I door het aanwezige woonwagenkamp, de Türkiyem Moskee en de ecozone Presikhaaf. Dit zorgt voor een fysieke barrière tussen Presikhaaf I en het Merwedeterrein.

Uitgangspunt in woonbeleid is 30% sociale huurwoningen over de te realiseren projecten, waarbij in een op te stellen plan van aanpak voor woningbouwontwikkeling aandacht is voor betaalbare koop en middenhuur.

De buurt rondom het Merwedeterrein is kwetsbaar. Bij ontwikkelingen van het gebied is differentiatie in het woningaanbod een aandachtspunt. In het oude gedeelte van Presikhaaf I is er sprake van veel één ouder gezinnen en alleenstaande huishoudens. In het nieuwe gedeelte van Presikhaaf I is de huishoudsamenstelling meer gemêleerd. 63% van de woningvoorraad bestaat uit appartementen (BAG/WOZ gemeente Arnhem 2019).

In maart 2020 is er een zogenaamde Woondeal gesloten tussen de Regio Arnhem Nijmegen en de Rijksoverheid. Een van de speerpunten uit de woondeal is Stadsvernieuwing 3.0. De wijk Presikhaaf-West is aangewezen als een van de wijken voor Stadsvernieuwing 3.0. Onderdeel van de Woondeal is dat partijen zich inzetten om de leefbaarheid te vergroten, door onder meer een gevarieerd woningaanbod in deze gebieden te realiseren.

De herontwikkeling van het Merwede-terrein draagt tevens bij aan de Verstedelijkingsstrategie Arnhem Oost uit de Woondeal. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten voor deze locaties opgenomen: Bijdragen aan de robuuste plancapaciteit van de stad, 30% betaalbaar, minimaal 25% circulair, energieneutraal of producerend, klimaat- en natuurinclusief en (H)OV-bereikbaar. Daarbij wordt onderzocht of de ontwikkeling van het Merwedeterrein in aanmerking komt voor woningimpuls gelden van de Rijksoverheid.

Belangrijk uitgangspunt bij de ontwikkeling van het gebied is het creëren van maatschappelijke waarde voor de buurt. Voor de buurt Presikhaaf I is men vanaf eind jaren negentig gestart met plannen van grootschalige woningbouw vernieuwing. In 2009 is een opgeknapte en eigentijdse buurt opgeleverd. Een van de gevolgen van deze vernieuwing is dat na de sloop en nieuwbouw er minder openbare ruimte over is dan daarvoor. De buurt is versteend en heeft weinig openbare ruimte die zich leent voor ontmoeting, vrij spelen en gebruik van groen. De grote delen van het groen wat aanwezig is in de wijk is eigen terrein van VvE's of de ecologische zone. Dit uitgangspunt resulteert in het feit dat er vanuit de buurt een behoefte is om in de wijk om een centraal gelegen ontmoetingsplek te creëren. Ook het creëren van een verbinding tussen de bestaande bouw in Presikhaaf I en de nieuw aan te leggen wijk is belangrijk zodat ook bestaande bewoners profiteren van de hernieuwde openbare ruimte.

Vanuit deze context is het belangrijk om voor de ontwikkeling van het Merwedeterrein een aantal uitgangspunten mee te geven. Denk hierbij aan het de inrichting van de openbare ruimte en groen. Voor openbaar groen is het belangrijk dat bewoners daar laagdrempelig gebruik van kunnen maken. Ook de toevoeging van maatschappelijke functies die in eerste instantie bijdragen aan de behoefte uit de omliggende buurt(en) en de sociaal maatschappelijke vraagstukken die daar spelen is belangrijk.

Economie en Cultuur

De stad Arnhem als geheel kent op het gebied van Economie en Cultuur bepaalde behoefte. Deze behoefte zouden mogelijk een plek kunnen krijgen in de ontwikkeling van het Merwedeterrein. Op dit moment is het Merwedeterrein bestemd voor bedrijfsdoeleinden. Vanuit economisch perspectief is het ontwikkelen van deze locatie tot bedrijventerrein niet meer aan de orde. In kader van het Regionaal Werkprogramma Arnhem Nijmegen

zijn de beschikbare kavels beschouwd als niet uitgeefbaar gezien de kwaliteit van de locatie.

In het Regionaal Programma Werklocaties (RPW) is geoordeeld dat het terrein aan de Merwedestraat niet meer in kwalitatieve en kwantitatieve zin geschikt wordt geacht als bedrijventerrein. In regionaal verband is in 2016 afgesproken dat op 1 januari 2021 de huidige bedrijfsbestemming op het terrein – met uitzondering van de twee bestaande bedrijven – geschrapt moet zijn. Gelet op het RPW is het uitgangspunt om het terrein niet als bedrijfslocatie uit te geven.

In 2020 wordt het RPW herzien op het onderdeel bedrijventerreinen. Dit omdat de uitgifte van kavels ten behoeve van bedrijventerreinen veel harder is verlopen dan in 2016 werd verwacht. Het overaanbod is fors teruggedrongen. Economisch gezien is het Merwedeterrein echter geen terrein dat zich kan ontpoppen tot een toekomstbestendige werklocatie onder andere vanwege de ligging in de stad en bereikbaarheid. Vanuit economisch perspectief kan een transformatie van dit bedrijventerrein dus voorgezet worden.

Voor de herontwikkeling van het Merwedeterrein en de mogelijkheid tot het ontwikkelen van economische en culture functies is een aantal uitgangspunten van belang.

Uit de Detailhandelsvisie Arnhem 2016 - 2021 blijkt dat binnen de bestaande detailhandelsstructuur van Presikhaaf er geen ruimte is voor het toevoegen van nieuwe detailhandel. Ditzelfde geldt vanuit regionale afspraken voor het toevoegen van solitaire kantoren. Ruimte is er eventueel wel voor functies in het kader van wijkeconomie. Denk hierbij aan wijkgebonden horeca, flexplekken, (zakelijke) dienstverlening, creatieve ondernemers (werkateliers e.d.) en/of maatschappelijke functies.

De gemeente Arnhem heeft onderzoek laten doen naar de huisvestingsituatie van de creatieve en culturele sector in Arnhem. Uit dit onderzoek (juni 2019) blijkt dat er de vraag naar huisvesting voor de creatieve en culturele sector in de nabije toekomst toe neemt. Dat komt doordat een deel van de huidige ondernemers te klein of ongewenst thuis is gehuisvest. Een andere factor die meespeelt is de sterke groei die de sector doormaakt. Dit zorgt naar verwachting ook in de toekomst voor meer vraag naar huisvesting. Vanuit economie en cultuur willen we daarom de huisvestiging van mensen werkzaam in de creatieve industrie en kunstenaars verbeteren, met name gericht op werkruimte. Mogelijk kan deze behoefte een plek krijgen in de herontwikkeling van het Merwedeterrein.

Mobiliteit

Mobiliteit is nodig om een gebied goed en functioneel in te kunnen richten en bereikbaar te maken. Het Merwedeterrein is omsloten door grote doorgaande verkeers- en mobiliteitsroutes. Het gebied wordt gekenmerkt door de aanwezigheid van twee spoorlijn: de lijn Arnhem - Zutphen aan de noordzijde en de lijn Arnhem - Zevenaar aan de zuidzijde. Aan de zuidzijde wordt het gebied gescheiden van Presikhaaf II door de IJssellaan, een belangrijke ontsluitingsweg voor de wijk Presikhaaf. Door het gebied loopt een verbindingsweg tussen de Vosdijk en de IJssellaan (Marsdiep, Eemslaan, Merwedestraat). Door de aanwezige onderdoorgang onder het spoor met de Vosdijk vormt dit een verbinding tussen de buurt Molenbeke en het AKZO terrein aan de ene kant en het Merwedeterrein en Presikhaaf aan de andere kant. Deze verbinding wordt met name gebruikt voor langzaam verkeer en vormt een daarmee een belangrijk schoolroute.

Noordelijk van het spoor Arnhem - Zutphen ligt het voormalige AKZO terrein. Dit terrein wordt de komende jaren ontwikkelt tot een woon- en werkgebied. Naast een gedeelte van de bestaande bedrijven gaat ROC Rijn IJssel zich vestigingen in voormalige kantoor- en bedrijfspanden en er wordt gewerkt aan het realiseren van een woongebied. Deze ontwikkelingen moet in samenhang met de ontwikkelingen op het Merwedeterrein beschouwd worden, zie hierna. Door de beperkte breedte en doorgangshoogte in de Vospoort (de spooronderdoorgang in de Vosdijk) 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.

De verbinding Vosdijk-Merwedestraat-Eemslaan is een gebiedsontsluitingweg type 2. Het vormt de verbinding tussen de belangrijke radialen Velperweg en IJssellaan (naast de Laan van Presikhaaf en de Van Remagenlaan). Het is van belang dat deze verbinders goed doorstromen. In het kader van de visie op het AKZO terrein wordt gedacht om de snelheid op de Vosdijk te verlagen naar 30 km/u en de weg ook conform dit regime in te richten. Het doorgaande verkeer wordt op de Vosdijk echter niet actief geweerd. Hierdoor ontstaat een 'afwijkende' vorm van de gebiedsontsluitingweg waarbij de snelheid laag is, er een gecombineerd verkeersbeeld is en ook de verbinding Velperweg - IJssellaan gehandhaafd blijft.

Het Merwedeterrein kent ook een langzaam verkeer verbinding via een fietsonderdoorgang onder het spoor Arnhem - Zevenaar tussen Presikhaaf en het Statenkwartier. Deze fietsonderdoorgang is onderdeel van de snelfietsroute Arnhem - Dieren. Deze route loopt door het Merwedeterrein. Vanuit de fietstunnel spoor Arnhem - Zevenaar zal er een verbinding moeten zijn via de bestaande Merwedestraat overgaand in de Amerstraat. De Merwedestraat is ter hoogte van het woonwagenkamp ingericht als fietsstraat waarvan ook autoverkeer gebruik maakt.

Bij een ontwikkeling van het gebied zijn er een aantal uitgangspunten. In de basis zijn de parkeernormen leidend voor het benodigde aantal parkeerplaatsen. Parkeren op eigen terrein vormt het startpunt en besef dat parkeervoorzieningen ruimte kost.

In de mobiliteitsambitie van het Rijk, zoals momenteel wordt verkend in het Toekomstbeeld OV2040, speelt de spoorknoop Arnhem-Oost een rol in de capaciteitsstudies naar onder andere (inter)nationale en regionale verbindingen. Realisatie van de spoorknoop Arnhem-Oost is op korte termijn niet aan de orde, maar door alle spoorse ontwikkelingen mogelijk wel op middellange of lange termijn. Een toekomstige ongelijkvloerse spoorkruising ('dive-under' of 'fly-over') betekent een ruimtebeslag op het Merwedeterrein. Het moment waarop landelijke en regionale overheden tot besluitvorming komen over het al dan niet en op welke termijn doorgaan van de spoorknoop Arnhem Oost, is momenteel niet bekend.

Openbare Ruimte, Ecologie en Klimaat

Bij de herontwikkeling van Presikhaaf I in de jaren '90 en '00 werd ook ruim aandacht besteed aan herinrichting van de openbare ruimte. Park Presikhaaf is opgeknapt. En in Presikhaaf I is een zogenoemde ecozone aangelegd, de groen-blauwe hoofdstructuur van de wijk (conform "Ecozones Presikhaaf" uit 2004). Deze zone van minimaal 40 meter breed vormt een ecologische en landschappelijke verbinding tussen park Angerenstein, park Presikhaaf en de IJsseluiterwaard. De ecozone langs de Maaslaan vormt een fysieke barrière tussen het Merwedeterrein en Presikhaaf I. Deze zone verbindt de ecozone langs het spoor Arnhem - Zutphen met de ecozone langs het spoor Arnhem - Zevenaar. Deze zone bestaat uit een droog gedeelte met bomen en uit een nat gedeelte met water en een open structuur. In deze ecologische verbinding zijn ecologisch passeerbare duikers nodig bij de kruisingen van de ecozone met de diverse wegen. Zo kunnen amfibieën en kleine zoogdieren de wegen veilig passeren.

De totale ecozone vormt een verbindingszone tussen Park Presikhaaf en de uiterwaarden van de IJssel. De IJssellaan vormt een belemmering in de noodzakelijke verbinding van de ecozone. Ter hoogte van het Merwedeterrein vormt een tunnel voor het water de noodzakelijk verbinding tussen het oostelijke en westelijke deel van de ecozone.

Voor vleermuizen vormt de bomenstructuur van de ecozone gelegen langs de Maaslaan een belangrijke verbindingsroute. Bij ontwikkeling van het gebied is vanzelfsprekend een onderzoek Flora en Fauna noodzakelijk. Voor de ontwikkeling van het Merwedeterrein moet belangrijke aandacht zijn voor natuurinclusief en klimaatadaptief ontwerpen en bouwen, volgens de Groenvisie 2019, het Bomenplan 2020 en de Woondeal.

Vanuit het aspect water is het Merwedeterrein een interessant gebied. Presikhaaf is van nature een nat gebied wat ook te zien is aan de

aanwezigheid van veel water in de ecozone. 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.

In het gebied liggen een paar hoofdriolen die kostbaar zijn bij een verplaatsing. Het gaat om een leiding van de Vosdijk naar de Hugo de Grootstraat en een leiding evenwijdig aan de spoorlijn Arnhem - Zutphen. Een hemelwaterafvoer van het AKZO terrein loopt via het Merwedeterrein richting de ecozone langs het spoor Arnhem - Zevenaar. Deze afwatering komt ter hoogte van de fietsonderdoorgang richting het Statenkwartier samen bij een riooloverstort welke loost op de ecozone. Daarnaast doorkruist een nog in gebruik zijnde proceswaterleiding vanaf het AKZO terrein de hoek in het Merwedeterrein.

Bij ontwikkeling van het gebied is het stadsklimaat een aandachtspunt. Het Merwedeterrein ligt ingeklemd tussen twee spoortaluds. Hierdoor kent het gebied weinig natuurlijk doorwaaien van de wind. Bij de ontwikkeling moet worden voorkomen dat er een hitte-eiland ontstaat.

Milieu

Bodem

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. 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 een bodem gevoelige functie zoals wonen.

Geluid

Het Merwedeterrein is qua geluid een bijzondere locatie in de stad Arnhem. Het gebied is ingeklemd tussen twee spoorlijnen wat zorgt voor een relatief hoge geluidsbelasting op het gebied. Bij een ontwikkeling van het gebied naar een geluidsgevoelige functie zoals wonen is een Hogere Waarde Procedure naar alle waarschijnlijkheid noodzakelijk. In deze procedure moet worden aangetoond welke maatregelen overwogen zijn om de geluidbelastingen terug te dringen. Hierbij moet onderbouwd worden of de volgende maatregelen (financieel) haalbaar zijn:

- bronmaatregelen (bijvoorbeeld raildempers, stillere bovenbouwconstructie of inzet stiller materieel);
- maatregelen in het overdrachtsgebied (bijvoorbeeld scherm, minscherm of wal);
- indien mogelijk de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe woning(en) vergroten;
- het stedenbouwkundig ontwerp dusdanig vorm geven waarbij zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat.

Een cruciaal aandachtspunt bij de functie wonen is het creëren van een geluidsluwe buitenruimte. Bij voorkeur aanpandig en bij uitzondering gezamenlijk. Het niet kunnen wegvluchten van geluid wat opgedrongen wordt door (verkeers)lawaai leidt tot ernstige gezondheidsschade. Daarom moet in de loop van het ontwikkelproces, bij een concrete invulling, continu de vraag worden gesteld of en op welke wijze het Merwedeterrein een gezonde leefomgeving te bieden heeft.

In het gebied is een woonwagenkamp aanwezig. Bij uitbreiding of nieuwbouw van het woonwagenkamp moet uiteraard wel worden voldaan aan de Wet Geluidhinder. Een woonwagen is over het algemeen minder geïsoleerd dan een normalere woning waardoor woonwagens extra beschermd zijn binnen de Wet Geluidhinder. In het kader van het plan van aanpak voor uitbreiding woonwagenlocaties is het aspect geluid al onderzocht. Daaruit bleek dat voor railverkeergeluid een procedure hogere waarde is vereist. Voor geluid van wegverkeer is een schermmaatregel of snelheidsverlaging nodig.

Bij ontwikkelingen binnen 100 meter van het spoor is in het kader van goede ruimtelijke ordening een onderzoek naar trillingen van het spoor noodzakelijk. Dit is nader te onderzoeken als er meer duidelijkheid komt over een programma en een verkaveling.

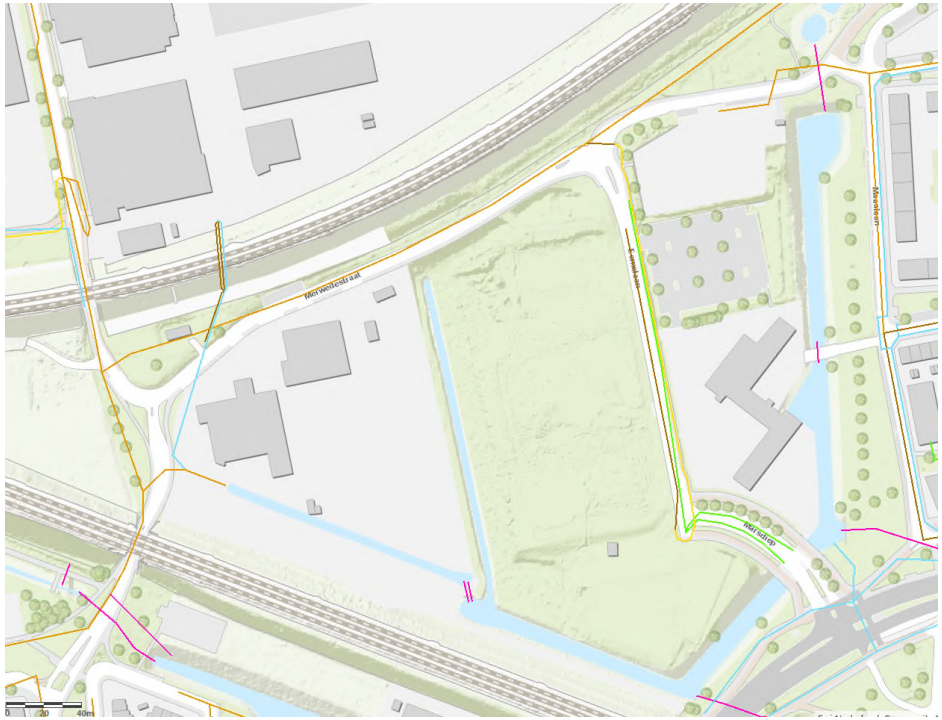
Externe veiligheid rondom het spoor is oplosbaar als in ieder geval sprake is van minimaal twee ontsluitende wegen die gebruikt kunnen worden als calamiteitenroute resp. vluchtroute. Daarnaast zijn geen functies mogelijk waarvan gebruikers slecht zelfredzaam zijn, zoals een ziekenhuis of verzorgingshuis.

Bijlage B Kaartbeelden

Ecozones Presikhaaf (2004)

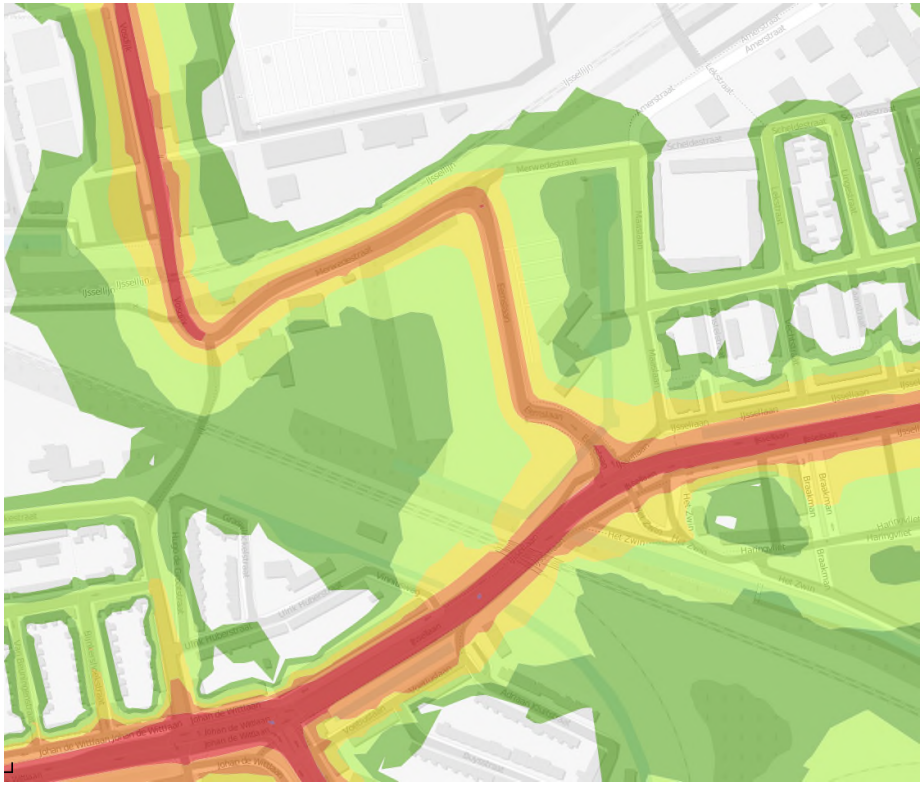


Hoofdriolering en wateroverstort



Geluid wegverkeer

De geluidbelasting door wegverkeer mag 48 dB bedragen met een maximum van 53 dB in het geval er een hogere grenswaarde procedure wordt gevolgd. Op onderstaande kaart is te zien dat de geluidbelasting maximaal 53 dB bedraagt in de groene gebieden (met hogere grenswaardeprocedure).



Geluid spoor

Voor verschillende bouwhoogtes zijn vrije veld contouren berekend, hieronder het voorbeeld van 7,5 meter boven maaiveld (derde bouwlaag, 2e verdieping). Op lagere hoogtes zijn de contouren kleine vanwege de ligging van het spoor op een dijk. Voor woningen en woonwagens geldt een voorkeursgrenswaarde van 55 dB en voor andere geluidsgevoelige gebouwen 55 dB. De hoogst toelaatbare geluidsbelasting is 68 dB voor woningen en 63 dB voor woonwagens.

