

Bundel van de Politieke Avond van 3 april 2019

Agenda bijlagen

Raadskamerindeling 3 april 2019

- 1.RS 18.45 uur - 19.45 uur: Ronde tafelgesprek "Camping Oostappen Arnhem"
Locatie: Rijnstroom
Behandeladvies 3 april 2019
Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem" van de fractie SP
Behandelresultaat 3 april 2019
- 2.RS 19.45 uur - 20.45 uur: Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem"
Locatie: Rijnstroom
Behandeladvies 3 april 2019
Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem" van de fractie SP
Behandelresultaat 3 april 2019
- 3.LF 18.45 uur - 19.45 uur: Agenderingsverzoek "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018"
Locatie: Landgoed/Festival
Behandeladvies 3 april 2019
Agenderingsverzoek "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018" van de fracties D66 en GroenLinks
Raadsbrief "Evaluatie cameratoezicht", d.d. 04-12-2018
Bijlage - Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018
Beantwoording schriftelijke vragen Cameratoezicht, d.d. 04-06-2018
Behandelresultaat 3 april 2019
- 4.LF 19.45 uur - 20.45 uur: DIFTAR - Aanpassen van de trommelgrootte van ondergrondse restafvalcontainers & besluiten tot een passende oplossing voor gft-inzameling hoogbouw
Fase: informatief/meningsvormend (1)
Locatie: Landgoed/Festival
Behandeladvies 3 april 2019, meningsvormende (1) behandeling
Getekend raadsbesluit d.d. 25 september 2017
Raadsvoorstel "Aanpassing trommelgrootte ondergrondse restafvalcontainers "
Raadsbrief "Voortgangsbericht DIFTAR november 2018", d.d. 20-11-2018
Raadsbrief "Voortgangsbericht DIFTAR februari 2019", d.d. 19-02-2019
Behandelresultaat 20 maart 2019, informatieve & meningsvormende (1) behandeling
Behandelresultaat 3 april 2019, 2e informatieve & meningsvormende (1) behandeling
- 5 20.45 uur - 21.00 uur: Pauze
- 6.RS 21.00 uur - 22.15 uur: Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24
Fase: informatief/meningsvormend (1)
Locatie: Rijnstroom
Behandeladvies 3 april 2019, informatieve & meningsvormende (1) behandeling
Raadsvoorstel "Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24"
Bijlage 1 - Zienswijzenrapport
Bijlage 2 - Vast te stellen bestemmingsplan Schuytgraaf
Bijlage 3 - Veegplan 2017
Bijlage 4 - Herziening velden 2a, 2b
Bijlage 5 - Herziening veld 24
Bijlage 6 - Vast te stellen 10 herziening exploitatieplan Schuytgraaf 2011
Bijlage 7 - Geconsolideerd exploitatieplan

Bijlage 8 - Ingediende zienswijzen en reacties op het verzoek om verschoonbare redenen (gebundeld)

Raadskameradvies "Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24" t.b.v. de besluitvormende behandeling op 17-04-2019

7.LF 21.00 uur - 22.15 uur: Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Fase: meningsvormend (1)

Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 3 april 2019, meningsvormende (1) behandeling

Raadsvoorstel "Kaders voor de besteding van het klimaatfonds"

Bijlage 1 - Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Bijlage 2 - Begrotingswijziging

Behandelresultaat 3 april 2019, meningsvormende (1) behandeling

8.RS 22.15 uur - 23.15 uur: Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer

Fase: meningsvormend (1)

Locatie: Rijnstroom

Behandeladvies 3 april 2019, informatieve & meningsvormende (1) behandeling

Raadsvoorstel "Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer"

Raadsbrief "De toekomst van het doelgroepenvervoer in Arnhem", d.d. 26-03-2019

Bijlage 1 - Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."

Bijlage 2 - Addendum Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."

Bijlage 3 - Evaluatierapport AVAN

Bijlage 4 - Knoppenplan

Bijlage 5 - Projectplan "Samen verder...."

Presentatie "Toekomst doelgroepenvervoer"

Behandelresultaat 3 april 2019, informatieve & meningsvormende (1) behandeling

9.LF 22.15 uur - 23.15 uur: De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie

Fase: meningsvormend (1)

Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 3 april 2019, 2e meningsvormende (1) behandeling

Raadsvoorstel "De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie"

Bijlage - De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie

Bijlage - Insprektekst dhr. H. Velvis namens Hoogkamp Energie

Behandelresultaat 13 maart 2019, informatieve behandeling

Behandelresultaat 20 maart 2019, meningsvormende (1) behandeling

Memo van wethouder Bouwkamp d.d. 01-04-2019 inzake gedane toezeggingen

Motie van de Tweede Kamer der Staten-Generaal van het lid Van der Lee inzake "Afsluiten van de gasaansluiting"

Behandelresultaat 3 april 2019, 2e meningsvormende (1) behandeling

Raadskamerindeling Politieke Avond

3 april 2019

Rijnstroom	Landgoed/Festival
18.45 uur - 19.45 uur (60) Ronde tafelgesprek "Camping Oostappen Arnhem"	18.45 uur - 19.45 uur (60) Agenderingsverzoek "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018"
19.45 uur - 20.45 uur (60) Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem"	19.45 uur - 20.45 uur (60) DIFTAR - Aanpassen van de trommelgrootte van ondergrondse restafvalcontainers & besluiten tot een passende oplossing voor gft-inzameling hoogbouw (vervolg m1)
Pauze (15 min)	
Rijnstroom	Landgoed/Festival
21.00 uur - 22.15 uur (60) Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24 (i-m1)	21.00 uur - 22.15 uur (60) Kaders voor de besteding van het klimaatfonds (m1)
22.15 uur - 23.15 uur (75) Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer (m1)	22.15 uur - 23.15 uur (75) De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie (vervolg m1)

Titel/onderwerp: **Agenderingsverzoek Camping Oostappen Arnhem**

Raadsadviseur: B. Kranenborg

Telefoonnr: 3775956 bas.kranenborg@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Freek van der Laan
Portefeuillehouder:	R. Paping	Telefoonnr:	3774239
		E-mailadres:	Freek.van.der.laan@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het onderwerp stelt de raadskamer in staat om het door het college gevoerde beleid te controleren.		
Toelichting	Aanleiding De fractie van de SP heeft een agenderingsverzoek ingediend m.b.t. de situatie op de camping Oostappen in Arnhem. Volgens het verzoek is er op de camping sprake van permanente bewoning onder slechte omstandigheden, huisvesting van groepen arbeidsmigranten en overlast. Inhoud Het agenderingsverzoek is als bijlage bij dit advies gevoegd, samen met andere relevant geachte stukken. Proces De situatie op de camping gaat verschillende betrokkenen/belanghebbenden aan. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat deze betrokkenen met de leden van de raadskamer in gesprek zullen/willen gaan tijdens een ronde tafelgesprek over de situatie op de camping en de door de indieners van het agenderingsverzoek geschetste situatie. Voor de behandeling van het agenderingsverzoek is dan ook uitgegaan van een separaat ronde tafelgesprek, gevolgd door een reguliere (politieke) behandeling van het agenderingsverzoek. Belangstellenden zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn en desgewenst in te spreken.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Er is geen vervolgbehandeling voorzien. Een eventueel vervolg hangt af van het initiatief dat een of meerdere fracties neemt.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	Na afronding van het ronde tafelgesprek wordt overgegaan tot behandeling van het agenderingsverzoek. De woordvoerder van de indienende fractie (SP) krijgt hiertoe de gelegenheid het agenderingsverzoek toe te lichten. Aansluitend wordt het college in de gelegenheid gesteld te reageren. Daarna worden de leden van de raadskamer uitgenodigd aan de bespreking deel te nemen. De behandeling vindt plaats in één termijn, hierbij is een afwisseling van het stellen van informatieve vragen en het uitwisselen van gedachten toegestaan. Interrupties zijn toegestaan.		
Bijlagen			
Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem" van de fractie SP			

22 februari 2019

Geachte griffie en raadsleden,

De fractie van de SP verzoekt u conform artikel 40 b van het reglement van orde het onderwerp Camping Oostappen Arnhem op de agenda te plaatsen.

Op 22 februari kopte de Gelderlander: 'Camping is dumpplaats voor probleemgevallen'. Dit artikel verscheen naar aanleiding van een bewoner van de camping die een zaak heeft aangespannen bij de Raad van State om op te treden tegen de permanente bewoning en overlast.

Gelderlander: 'De bewoner van Oostappen die de zaak aanspande, heeft het vertrouwen in de gemeente opgegeven. Hij schetste dat op het recreatiepark onlangs vier zware jongens met knuppels op het terrein rondliepen op zoek naar iemand. Daarnaast zijn er steekpartijen. En in dat decor spelen kinderen van de probleemgezinnen. „Het is er een grote bende. Het is de penoze die er de dienst uitmaakt. En de gemeente doet net of er niets aan de hand is.”'

Ook vertelde de bewoner dat er ongeveer 150 mensen permanent wonen op de camping, dat er 'alleen maar meer probleemgezinnen op Oostappen worden gedumpt' en dat de gemeente niets doet tegen overlast, geweld en bedreigingen op camping Oostappen.

De SP is de afgelopen maanden meerdere malen op camping Oostappen geweest, en heeft daar gesproken met bewoners, arbeidsmigranten die daar wonen, omwonenden, toeristen die daar verbleven, en de wijkagent. De situatie die zich voordoet laat zich alleen beschrijven als treurig en bijna onmenselijk. Er wonen gezinnen met kleine kinderen in vakantiehuisjes die er oud en krakkemikkig uitzien. De SP heeft een aantal huisjes bekeken, die klein zijn, vochtig, koud, waar we op meerdere plekken schimmel hebben gezien en ons niet geschikt lijken voor permanente bewoning - en absoluut niet geschikt voor permanente bewoning van gezinnen met kinderen. De schatting van bewoners op de camping zelf zijn dat er ruim 30 gezinnen wonen. En dat een aantal van deze gezinnen daar door de gemeente zijn geplaatst, ook daar ondersteuning lijken te ontvangen van de gemeente, maar dat er niet actief wordt gezocht naar een andere, meer geschikte plek voor deze gezinnen om te wonen. Waarbij de overheersende stemming inmiddels lijkt dat de camping beter is dan niets omdat deze mensen nergens anders terecht zouden kunnen.

Ook hebben we tijdens onze bezoeken geconstateerd dat er tussen de 300 en 400 Oost Europese arbeidsmigranten wonen op camping Oostappen. Zij werken overwegend in de regio Utrecht. Met 4 volwassenen wonen zij in een huisje/camper, soms delen zij een kamertje van ongeveer 2 bij 2 meter met twee mensen. Zij betalen daar naar eigen zeggen ongeveer 400 euro per persoon per maand voor, wat lijkt op een lucratief verdienmodel voor de camping en het uitzendbureau waar deze arbeidsmigranten werken. Geen van de arbeidsmigranten die wij spraken sprak Nederlands.

Tijdens onze gesprekken met zowel de Nederlandse bewoners, de arbeidsmigranten als de toeristen die daar tijdelijk verbleven kwamen verhalen naar boven van steekpartijen,

prostitutie en overlast. Een toerist was in een week al twee keer van huisje verhuisd vanwege de vechtpartijen en de overlast die hij had ervaren, en brak zijn vakantie op Oostappen vroegtijdig af.

De SP vindt dat iedereen recht heeft op een fatsoenlijk huis om te wonen, dat het zeer onwenselijk is om een camping te gebruiken of te gedogen als dumpplaats of afvoerputje voor mensen in een complexe situatie, en dat het zeer onwenselijk is om een grote groep van honderden arbeidsmigranten samen te huisvesten op een plek. Ook hebben wij grote twijfels aan het bestaansrecht van een recreatiepark dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor permanente bewoning in plaats van recreëren, en waar al jarenlang overlast is.

Daarom wille wij het met u hebben over de volgende vragen:

1. Is het college het met ons eens dat een camping geen geschikte plek is om te wonen, of dat nu om Nederlandse gezinnen of arbeidsmigranten gaat?
2. In het artikel van de Gelderlander staat: *'Rechter Steenwijk verbaasde zich over het gemeentebestuur van Arnhem. Dat stelt al zes jaar bezig te zijn met het opzetten van een handhavingsbeleid tegen de permanente bewoners. In de praktijk is er nog niets veranderd, erkent de gemeentewoordvoerder. „Het is een complexe situatie en het gemeentebestuur is volop bezig naar oplossingen te zoeken.”'* Welke oplossingen heeft het gemeentebestuur onderzocht? Wat was daar het resultaat van? Waarom heeft dat nog niet geleid tot een oplossing?
3. Is het college bereid om erop toe te zien dat er geen nieuwe mensen of gezinnen zich gaan huisvesten op de camping?
4. Is het college bereid om voor de mensen en gezinnen die nu op de camping wonen een oplossing te zoeken, en hen actief te helpen zodat zij voor hen geschikte woonruimte krijgen? Zo ja, hoe dan?
5. Is het college het met ons eens dat het onwenselijk is om honderden arbeidsmigranten te huisvesten op een plek, omdat dat de kans op overlast vergroot, en het leren van de taal bemoeilijkt? Is het college bereid om zich in te zetten om de huisvesting van arbeidsmigranten op camping Oostappen te stoppen?
6. Bent u het met ons eens dat camping Oostappen weinig bestaansrecht meer kent omdat het in hoofdzaak wordt gebruikt voor andere dingen dan recreëren? En bent u bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om dit gebied om te zetten in hetgeen waarvoor ook daar duidelijk behoefte is, namelijk het bouwen van nieuwe woningen zodat mensen daar wel fatsoenlijk permanent kunnen wonen?

Hoogachtend,

Namens de SP fractie, Sarah Dobbe

BEHANDELRESULTAAT

AGENDERINGSVERZOEK 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Agenderingsverzoek: 'Camping Oostappen Arnhem'

Documentnummer:

Zaaknummer:

Portefeuillehouder:

R. Paping

Resultaat van bespreking:

Aanwezig: de raadsleden/fractievoorgangers Kraaijenbrink (AC), Pape (VVD), van Dillen (CDA), Andeweg (D66), van Viegen (PvdD), Navis (GL), de Vries (PvdA), Aydemir (DENK-Verenigd Arnhem), van Plateringen (Arnhemse Ouderenpartij), Verheij (PVV), Becker (CU) en Dobbe (SP).

Agenderingsverzoek

Ingesproken is door mw. Riek van Holland, hr. Remko Timmerman, beiden op persoonlijke titel en hr. Marcel Senders namens hr. Peter Gilles, de eigenaar van camping Oostappen. Allen zijn in gesprek gegaan met de leden van de raadskamer en hebben vragen beantwoord.

Tijdens de behandeling van het agenderingsverzoek zijn er vanuit de raadskamer veel vragen gesteld over de manier van inschrijven op de camping en de registratie van gasten en/of bewoners. Ook is uitgebreid gediscussieerd over de vraag of er door of namens de gemeente woningzoekenden worden doorverwezen naar Oostappen.

In de discussie heeft de wethouder een aantal zaken verduidelijkt:

- Bij schrijvende situaties wordt nu al op individuele basis gekeken naar de problematiek en de mogelijke oplossing die daarbij kan horen. De wethouder geeft aan dit als een inspanningsverplichting te zien, garanties op succes zijn er niet.
- In het vastgestelde beleid (de 'Arnhemse Woonprincipes') is geen visie opgenomen op de huisvesting van arbeidsmigranten.

Toezeggingen

De wethouder heeft een aantal toezeggingen gedaan:

- De wethouder gaat op zoek naar voorbeelden (bij andere gemeenten) op het gebied van flexwonen
- De wethouder gaat in gesprek met de campingeigenaar over de condities waaronder mensen op de camping verblijven en mogelijke verbeteringen daarin. Ook zal hij bij met de eigenaar (voor)overleg voeren als er sprake is van mogelijke verwijdering van mensen van de camping om dakloosheid te kunnen voorkomen.
- Op verzoek van de raadskamer zal de wethouder bovenstaande acties opnemen in een plan van aanpak, dat parallel aan de uitvoering van de acties zal worden opgesteld.
- De wethouder zal de raad voor de zomer een voortgangsrapportage sturen.
- De wethouder gaat in gesprek met de woningbouwcorporaties over hun rol bij de huisvesting van mensen die geen andere huisvestingsmogelijkheden (meer) hebben.

Conclusie

Namens de indienende fractie van de SP geeft mw. Dobbe aan dat het agenderingsverzoek voor nu voldoende behandeld is. Zij overweegt één of meerdere moties vreemd over het onderwerp. Ook andere fracties overwegen moties.

De voorzitter concludeert dat hiermee dat de beraadslaging is afgerond en er geen vervolg behandeling nodig is.

BEHANDELRESULTAAT

AGENDERINGSVERZOEK 3 april 2019

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

B. van Es

Titel/onderwerp: **Agenderingsverzoek Camping Oostappen Arnhem**

Raadsadviseur: B. Kranenborg

Telefoonnr: 3775956 bas.kranenborg@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Freek van der Laan
Portefeuillehouder:	R. Paping	Telefoonnr:	3774239
		E-mailadres:	Freek.van.der.laan@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het onderwerp stelt de raadskamer in staat om het door het college gevoerde beleid te controleren.		
Toelichting	Aanleiding De fractie van de SP heeft een agenderingsverzoek ingediend m.b.t. de situatie op de camping Oostappen in Arnhem. Volgens het verzoek is er op de camping sprake van permanente bewoning onder slechte omstandigheden, huisvesting van groepen arbeidsmigranten en overlast. Inhoud Het agenderingsverzoek is als bijlage bij dit advies gevoegd, samen met andere relevant geachte stukken. Proces De situatie op de camping gaat verschillende betrokkenen/belanghebbenden aan. Het ligt voor de hand te veronderstellen dat deze betrokkenen met de leden van de raadskamer in gesprek zullen/willen gaan tijdens een ronde tafelgesprek over de situatie op de camping en de door de indieners van het agenderingsverzoek geschetste situatie. Voor de behandeling van het agenderingsverzoek is dan ook uitgegaan van een separaat ronde tafelgesprek, gevolgd door een reguliere (politieke) behandeling van het agenderingsverzoek. Belangstellenden zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn en desgewenst in te spreken.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Er is geen vervolgbehandeling voorzien. Een eventueel vervolg hangt af van het initiatief dat een of meerdere fracties neemt.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	Na afronding van het ronde tafelgesprek wordt overgegaan tot behandeling van het agenderingsverzoek. De woordvoerder van de indienende fractie (SP) krijgt hiertoe de gelegenheid het agenderingsverzoek toe te lichten. Aansluitend wordt het college in de gelegenheid gesteld te reageren. Daarna worden de leden van de raadskamer uitgenodigd aan de bespreking deel te nemen. De behandeling vindt plaats in één termijn, hierbij is een afwisseling van het stellen van informatieve vragen en het uitwisselen van gedachten toegestaan. Interrupties zijn toegestaan.		
Bijlagen			
Agenderingsverzoek "Camping Oostappen Arnhem" van de fractie SP			

22 februari 2019

Geachte griffie en raadsleden,

De fractie van de SP verzoekt u conform artikel 40 b van het reglement van orde het onderwerp Camping Oostappen Arnhem op de agenda te plaatsen.

Op 22 februari kopte de Gelderlander: 'Camping is dumpplaats voor probleemgevallen'. Dit artikel verscheen naar aanleiding van een bewoner van de camping die een zaak heeft aangespannen bij de Raad van State om op te treden tegen de permanente bewoning en overlast.

Gelderlander: 'De bewoner van Oostappen die de zaak aanspande, heeft het vertrouwen in de gemeente opgegeven. Hij schetste dat op het recreatiepark onlangs vier zware jongens met knuppels op het terrein rondliepen op zoek naar iemand. Daarnaast zijn er steekpartijen. En in dat decor spelen kinderen van de probleemgezinnen. „Het is er een grote bende. Het is de penoze die er de dienst uitmaakt. En de gemeente doet net of er niets aan de hand is.”

Ook vertelde de bewoner dat er ongeveer 150 mensen permanent wonen op de camping, dat er 'alleen maar meer probleemgezinnen op Oostappen worden gedumpt' en dat de gemeente niets doet tegen overlast, geweld en bedreigingen op camping Oostappen.

De SP is de afgelopen maanden meerdere malen op camping Oostappen geweest, en heeft daar gesproken met bewoners, arbeidsmigranten die daar wonen, omwonenden, toeristen die daar verbleven, en de wijkagent. De situatie die zich voordoet laat zich alleen beschrijven als treurig en bijna onmenselijk. Er wonen gezinnen met kleine kinderen in vakantiehuisjes die er oud en krakkemikkig uitzien. De SP heeft een aantal huisjes bekeken, die klein zijn, vochtig, koud, waar we op meerdere plekken schimmel hebben gezien en ons niet geschikt lijken voor permanente bewoning - en absoluut niet geschikt voor permanente bewoning van gezinnen met kinderen. De schatting van bewoners op de camping zelf zijn dat er ruim 30 gezinnen wonen. En dat een aantal van deze gezinnen daar door de gemeente zijn geplaatst, ook daar ondersteuning lijken te ontvangen van de gemeente, maar dat er niet actief wordt gezocht naar een andere, meer geschikte plek voor deze gezinnen om te wonen. Waarbij de overheersende stemming inmiddels lijkt dat de camping beter is dan niets omdat deze mensen nergens anders terecht zouden kunnen.

Ook hebben we tijdens onze bezoeken geconstateerd dat er tussen de 300 en 400 Oost Europese arbeidsmigranten wonen op camping Oostappen. Zij werken overwegend in de regio Utrecht. Met 4 volwassenen wonen zij in een huisje/camper, soms delen zij een kamertje van ongeveer 2 bij 2 meter met twee mensen. Zij betalen daar naar eigen zeggen ongeveer 400 euro per persoon per maand voor, wat lijkt op een lucratief verdienmodel voor de camping en het uitzendbureau waar deze arbeidsmigranten werken. Geen van de arbeidsmigranten die wij spraken sprak Nederlands.

Tijdens onze gesprekken met zowel de Nederlandse bewoners, de arbeidsmigranten als de toeristen die daar tijdelijk verbleven kwamen verhalen naar boven van steekpartijen,

prostitutie en overlast. Een toerist was in een week al twee keer van huisje verhuisd vanwege de vechtpartijen en de overlast die hij had ervaren, en brak zijn vakantie op Oostappen vroegtijdig af.

De SP vindt dat iedereen recht heeft op een fatsoenlijk huis om te wonen, dat het zeer onwenselijk is om een camping te gebruiken of te gedogen als dumpplaats of afvoerputje voor mensen in een complexe situatie, en dat het zeer onwenselijk is om een grote groep van honderden arbeidsmigranten samen te huisvesten op een plek. Ook hebben wij grote twijfels aan het bestaansrecht van een recreatiepark dat in hoofdzaak wordt gebruikt voor permanente bewoning in plaats van recreëren, en waar al jarenlang overlast is.

Daarom wille wij het met u hebben over de volgende vragen:

1. Is het college het met ons eens dat een camping geen geschikte plek is om te wonen, of dat nu om Nederlandse gezinnen of arbeidsmigranten gaat?
2. In het artikel van de Gelderlander staat: *‘Rechter Steenwijk verbaasde zich over het gemeentebestuur van Arnhem. Dat stelt al zes jaar bezig te zijn met het opzetten van een handhavingsbeleid tegen de permanente bewoners. In de praktijk is er nog niets veranderd, erkent de gemeentewoordvoerder. „Het is een complexe situatie en het gemeentebestuur is volop bezig naar oplossingen te zoeken.”* Welke oplossingen heeft het gemeentebestuur onderzocht? Wat was daar het resultaat van? Waarom heeft dat nog niet geleid tot een oplossing?
3. Is het college bereid om erop toe te zien dat er geen nieuwe mensen of gezinnen zich gaan huisvesten op de camping?
4. Is het college bereid om voor de mensen en gezinnen die nu op de camping wonen een oplossing te zoeken, en hen actief te helpen zodat zij voor hen geschikte woonruimte krijgen? Zo ja, hoe dan?
5. Is het college het met ons eens dat het onwenselijk is om honderden arbeidsmigranten te huisvesten op een plek, omdat dat de kans op overlast vergroot, en het leren van de taal bemoeilijkt? Is het college bereid om zich in te zetten om de huisvesting van arbeidsmigranten op camping Oostappen te stoppen?
6. Bent u het met ons eens dat camping Oostappen weinig bestaansrecht meer kent omdat het in hoofdzaak wordt gebruikt voor andere dingen dan recreëren? En bent u bereid om te onderzoeken of het mogelijk is om dit gebied om te zetten in hetgeen waarvoor ook daar duidelijk behoefte is, namelijk het bouwen van nieuwe woningen zodat mensen daar wel fatsoenlijk permanent kunnen wonen?

Hoogachtend,

Namens de SP fractie, Sarah Dobbe

BEHANDELRESULTAAT

AGENDERINGSVERZOEK 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Agenderingsverzoek: 'Camping Oostappen Arnhem'

Documentnummer:

Zaaknummer:

Portefeuillehouder:

R. Paping

Resultaat van bespreking:

Aanwezig: de raadsleden/fractievoorgangers Kraaijenbrink (AC), Pape (VVD), van Dillen (CDA), Andeweg (D66), van Viegen (PvdD), Navis (GL), de Vries (PvdA), Aydemir (DENK-Verenigd Arnhem), van Plateringen (Arnhemse Ouderenpartij), Verheij (PVV), Becker (CU) en Dobbe (SP).

Agenderingsverzoek

Ingesproken is door mw. Riek van Holland, hr. Remko Timmerman, beiden op persoonlijke titel en hr. Marcel Senders namens hr. Peter Gilles, de eigenaar van camping Oostappen. Allen zijn in gesprek gegaan met de leden van de raadskamer en hebben vragen beantwoord.

Tijdens de behandeling van het agenderingsverzoek zijn er vanuit de raadskamer veel vragen gesteld over de manier van inschrijven op de camping en de registratie van gasten en/of bewoners. Ook is uitgebreid gediscussieerd over de vraag of er door of namens de gemeente woningzoekenden worden doorverwezen naar Oostappen.

In de discussie heeft de wethouder een aantal zaken verduidelijkt:

- Bij schrijvende situaties wordt nu al op individuele basis gekeken naar de problematiek en de mogelijke oplossing die daarbij kan horen. De wethouder geeft aan dit als een inspanningsverplichting te zien, garanties op succes zijn er niet.
- In het vastgestelde beleid (de 'Arnhemse Woonprincipes') is geen visie opgenomen op de huisvesting van arbeidsmigranten.

Toezeggingen

De wethouder heeft een aantal toezeggingen gedaan:

- De wethouder gaat op zoek naar voorbeelden (bij andere gemeenten) op het gebied van flexwonen
- De wethouder gaat in gesprek met de campingeigenaar over de condities waaronder mensen op de camping verblijven en mogelijke verbeteringen daarin. Ook zal hij bij met de eigenaar (voor)overleg voeren als er sprake is van mogelijke verwijdering van mensen van de camping om dakloosheid te kunnen voorkomen.
- Op verzoek van de raadskamer zal de wethouder bovenstaande acties opnemen in een plan van aanpak, dat parallel aan de uitvoering van de acties zal worden opgesteld.
- De wethouder zal de raad voor de zomer een voortgangsrapportage sturen.
- De wethouder gaat in gesprek met de woningbouwcorporaties over hun rol bij de huisvesting van mensen die geen andere huisvestingsmogelijkheden (meer) hebben.

Conclusie

Namens de indienende fractie van de SP geeft mw. Dobbe aan dat het agenderingsverzoek voor nu voldoende behandeld is. Zij overweegt één of meerdere moties vreemd over het onderwerp. Ook andere fracties overwegen moties.

De voorzitter concludeert dat hiermee dat de beraadslaging is afgerond en er geen vervolg behandeling nodig is.

BEHANDELRESULTAAT

AGENDERINGSVERZOEK 3 april 2019

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

B. van Es

Titel/onderwerp: **Agenderingsverzoek "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018"**

Raadsadviseur: P. Wielaard

Telefoonnr: 3774836 petra.wielaard@arnhem.nl

Van:	D66 en GroenLinks	Ambtenaar:	Viola Mistrate Haarhuis
Portefeuillehouder:	A. Marcouch	Telefoonnr:	026-3772533
		E-mailadres:	Viola.Mistrate.Haarhuis@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het onderwerp stelt de raadskamer in staat om het door het college gevoerde beleid te controleren.		
Toelichting	De fracties van D66 en GroenLinks hebben verzocht om agendering van de "Evaluatie Cameratoezicht 2018". De fracties willen met de portefeuillehouder en de raadskamer van gedachten wisselen over een drietal punten: 1. het gehanteerde beleid- en toetsingskader voor het inzetten van cameratoezicht, 2. de effectiviteit van cameratoezicht, 3. onderbouwing van de voorliggende evaluatie. Bestuurlijke behandelingen 1. <u>Schriftelijke vragen</u>: in juni 2018 stelde de fractie van D66 schriftelijke vragen over cameratoezicht. Deze vragen zijn op 3 juli 2018 beantwoord. 2. <u>Agenderingsverzoek</u>: in september van 2018 heeft de VVD verzocht om agendering van het 'inzetten van cameratoezicht op Arnhemse bedrijventerreinen'. Tijdens de behandeling van het agenderingsverzoek heeft de portefeuillehouder het volgende <u>toegezegd</u>: <i>Naar aanleiding van de bijdrage van de insprekers zegt de portefeuillehouder toe dat hij met de heer Heller en de heer Slont (en wellicht met andere partijen) in gesprek gaat over gevoelens van onmacht en onveiligheid.</i> 3. <u>Raadsbrief</u>: in december van 2018 heeft de portefeuillehouder de raadsbrief "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018" aan de raad gestuurd. In de raadsbrief maakt de portefeuillehouder zijn voornemen kenbaar om in het eerste kwartaal van dit jaar een voorstel aan de raad toe te sturen over het inzetten van mobiel cameratoezicht. Om gebruik te maken van mobiele camera's is een wijziging van de APV nodig. Sinds 1 juli 2016 is de Gemeentewet met betrekking tot cameratoezicht aangepast. 'Vast' cameratoezicht is vervangen door 'cameratoezicht'. Met de term 'cameratoezicht' wordt dan zowel vast als mobiel (ook wel flexibel of tijdelijk genoemd) cameratoezicht bedoeld. Eveneens maakt de portefeuillehouder in de brief melding van het verlengen van het aanwijzingsbesluit tot 1 januari 2020. Belangstellenden zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn en desgewenst in te spreken.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Er is geen vervolgbehandeling voorzien. Een eventueel vervolg hangt af van het initiatief dat een of meerdere fracties neemt.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	- U bent in de gelegenheid vragen te stellen aan eventuele insprekers. - Vervolgens krijgt de fractie van D66 de gelegenheid het agenderingsverzoek toe te lichten.		

	- Aansluitend wordt de portefeuillehouder in de gelegenheid gesteld te reageren. - Daarna worden de leden van de raadskamer uitgenodigd aan de bespreking deel te nemen. - De behandeling vindt plaats in één termijn, hierbij is een afwisseling van het stellen van informatieve vragen en het uitwisselen van gedachten toegestaan. - Interrupties zijn toegestaan.
Bijlagen	
Agenderingsverzoek "Cameratoezicht" van 5 februari 2019	
Raadsbrief "Evaluatie cameratoezicht" van 4 december 2018	
Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018 van november 2018	

AGENDERINGSVERZOEK

Voorzitter van de agendacommissie
Koningstraat 38
6811 DG Arnhem

Datum
05 februari 2019

Contact
Maarten Venhoek

Betreft

Agenderingsverzoek Cameratoezicht

Geachte Voorzitter,

Namens de fracties van D66 en GroenLinks doe ik een agenderingsverzoek voor de "Evaluatie Cameratoezicht 2018" welke het college in december naar de raad heeft gestuurd.

In juni 2018 heeft de fractie van D66 schriftelijke vragen gesteld over het cameratoezicht binnen de gemeente Arnhem. Deze zijn in juli 2018 door het college summier beantwoord met daarbij een verwijzing naar de evaluatie van het cameratoezicht die volgens het college op dat moment liep en direct na de zomer gepubliceerd zou worden. Na enkele malen herinneren en aandringen is deze evaluatie uiteindelijk pas in december 2018 naar de raad gestuurd.

In de schriftelijke vragen heeft D66 onder andere geïnformeerd naar het beleid dat het college hanteert om te beoordelen waar camera's worden geplaatst en wanneer deze weer worden verwijderd. Noch in de beantwoording van de schriftelijke vragen, noch in de in december toegestuurde evaluatie is daarover iets terug te vinden.

De toegestuurde evaluatie van het cameratoezicht is hoofdzakelijk een weergave van niet onderbouwde gevoelens en wensdenken van OM, Politie en ondernemers. Een duidelijk beleids- en toetsingskader ontbreekt.

Het college geeft in de evaluatie aan mobiele camera's te willen inzetten "op tijdelijke overlastplekken die net zo snel oppoppen als verdwijnen." Er wordt ook gesproken over het steeds intelligenter worden van camera's en dat hiervoor visie en beleid ontwikkeld moet worden. Op beide onderwerpen wordt verder geen beleids- of toetsingskader gegeven wanneer een mobiele en/of intelligente camera ingezet kan worden.

Tijdens het agenderingsverzoek willen wij graag met het college en de raadsfracties in gesprek over het beleids- en toetsingskader dat het college hanteert voor het inzetten van cameratoezicht. Ook willen wij graag met het college in gesprek over de verhouding tussen de effectiviteit van het cameratoezicht in relatie tot de negatieve aspecten van cameratoezicht. Tot slot zouden wij graag willen praten over een goede onderbouwing van de evaluatie van het cameratoezicht zodat de raad gefundeerd kan oordelen of het huidige aantal camera's adequaat is of niet.

Met vriendelijke groet,

Maarten Venhoek (D66)
Joël van der Loo (GroenLinks)

Aan de gemeenteraad

Datum : 4 december 2018
Zaaknummer : 312434
Contactpersoon : Viola Mistrate Haarhuis
Telefoonnummer : 026 3772533

Onderwerp: Evaluatie cameratoezicht

Geachte voorzitter en leden,

Hierbij bied ik u de evaluatie van het cameratoezicht in Arnhem aan.

Art. 2.9.1 van onze APV regelt dat ik overeenkomstig art. 151c Gemeentewet vaste camera's kan plaatsen ten behoeve van toezicht op openbare plaatsen. Sinds 2000 is een systeem van cameratoezicht in Arnhem operationeel. Op 1 januari 2019 loopt de termijn af van het aanwijzingsbesluit voor cameratoezicht. Dit betekent dat ik voor 1 januari 2019 een nieuw besluit moet nemen over de voortzetting van het cameratoezicht. Dat gebeurt in overleg met het Openbaar Ministerie en de Politie (samen de lokale driehoek).

Het gebied met cameratoezicht in Arnhem strekt zich uit van de Korenmarkt/Jansplaats met omliggende straten tot de aanlooproutes naar de binnenstad en de schil daaromheen (Airborneplein, Arnhem Centraal en de passages naar Arnhem-Zuid, de Nelson Mandelabrug en de John Frostbrug). Er zijn ook nog gemeentelijke camera's buiten dit gebied. In totaal hangen er 88 camera's in Arnhem.

Het doel van cameratoezicht is o.a. het voorkomen en terugdringen van geweldsdelicten en verstoringen van de openbare orde in het uitgaansgebied. Cameratoezicht moet evenredig zijn in relatie tot het doel (proportionaliteit) en er moet worden gezien of het doel niet op een minder ingrijpende wijze kan worden geëffectueerd (subsidiariteit). In Arnhem worden de camerabeelden alleen tijdens de risico-uren op de uitgaansavonden in het uitgaansgebied permanent uitgekeken door operators, die rechtstreeks contact hebben met het Openbare Orde Team van de politie. De politie kan hierdoor vroegtijdig ingrijpen vóórdat openbare ordeverstoringen en vechtpartijen zich ontwikkelen en uit de hand lopen. Geregeld worden onregelmatigheden hierdoor in de kiem gesmoord. De beelden worden twee weken bewaard. Indien strafbare feiten hebben plaats gevonden kunnen deze beelden achteraf uitgelezen worden en dragen ze zo bij aan de opsporing en vervolging. Dit gebeurt na een toets van het OM.

In 2010 is de werking van dit systeem geëvalueerd en hierbij ontvangt u een geactualiseerde evaluatie voor 2018 die is opgesteld in samenwerking met de veiligheidspartners. Daarbij is gekeken naar de



Datum : 4 december 2018
Zaaknummer : 312434
Pagina : 2

veiligheidssituatie en de meerwaarde van het cameratoezicht. Deze bijdrage is echter moeilijk kwantificeerbaar te maken aangezien camera's bijdragen aan het bestrijden van openbare orde problemen en opsporing en vervolging, maar hierin nooit het enige instrument zijn. De conclusie en gevoelens uit de evaluatie is dan ook dat het camerasysteem een wezenlijke bijdrage levert aan, en bijkans onmisbaar is voor, de handhaving van de openbare orde en de opsporing van strafbare feiten.

De inzet van cameratoezicht en de wetgeving daaromtrent is aan ontwikkeling onderhevig. Enkele vaste camera's worden momenteel niet meer noodzakelijk geacht en de beelden daarvan worden niet meer uitgelezen. Want de onveilige situatie of het gevoel van onveiligheid bleek vaak van tijdelijke aard. Nu de wetgeving mogelijkheden biedt voor mobiel cameratoezicht, valt de inzet van deze camera's in dergelijke situaties, te overwegen. Ik kom daarvoor in het eerste kwartaal van 2019 met een voorstel richting uw raad. Om gebruik te maken van mobiele camera's is namelijk een wijziging van de APV nodig. Verder is het vaste camerasysteem als geheel conform de norm afgeschreven in 2020 en aan vervanging toe. Het benodigde budget voor reguliere vervanging is opgenomen in de investeringsplanning van de Connectie.

Aangezien het huidige aanwijzingsbesluit geldig is tot 1 januari 2019, ben ik van plan dit aanwijzingsbesluit te verlengen van 1 januari 2019 tot 1 januari 2020, in afstemming met het OM. Een beslissing over een volgende termijn volgt nadat de omvang en vorm van het nieuwe camerasysteem bekend is.

Uiteraard blijf ik u op de hoogte houden van de relevante ontwikkelingen.

Hoogachtend,

A. Marcouch
Burgemeester

Bijlage(n)

- Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018

Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018



November 2018

Colofon:

Gemeente Arnhem

Afdeling Onderzoek en Statistiek

Daniëlle van Haard en Peter Bisseling

Telefoonnummer: (026) 377 4784

E-mailadres: onderzoek@arnhem.nl

www.arnhem.nl/onderzoekencijfers

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	1
Samenvatting, conclusie en aanbevelingen	2
1 Inleiding	4
1.1 Achtergrond	4
1.2 Doelstelling onderzoek	4
1.3 Onderzoek 2018 in relatie tot onderzoek 2016	5
2 Cameratoezicht in Arnhem.....	6
2.1 Beschrijving cameratoezicht.....	6
2.2 Taken en rollen van verschillende partijen in cameratoezicht	8
3 Veiligheid in Arnhem en in het cameragebied	9
3.1 Objectieve veiligheid: geregistreeerde geweldsmisdrijven.....	9
3.2 Incidenten in het cameragebied	10
3.3 Subjectieve veiligheid	13
4 Cameratoezicht volgens de politie	15
4.1 Meerwaarde cameratoezicht	15
4.2 Succesfactoren.....	16
4.3 Kanttekeningen.....	16
4.4 Camera's buiten het uitgaansgebied	17
4.5 Samenwerking	18
4.6 Wat zou het betekenen als er geen cameratoezicht zou zijn?.....	18
4.7 Verbeterpunten.....	18
5 Meerwaarde volgens het Openbaar Ministerie	19
5.1 Meerwaarde cameratoezicht	19
5.2 Randvoorwaarden	20
5.3 Camera's buiten het uitgaansgebied	20
5.4 Samenwerking	20
5.5 Verbeterpunten.....	21
6 Meerwaarde volgens ondernemers	22
6.1 Meerwaarde cameratoezicht	22
6.2 Geen nadelige effecten	22
6.3 Samenwerking	23
6.4 Wat zou het betekenen als er geen cameratoezicht zou zijn?.....	23
6.5 Verbeterpunten volgens de ondernemers.....	23
7 Bijlagen.....	24
7.1 Bijlage 1 Camera's in Arnhem	24
7.2 Bijlage 2 WBS-codes.....	25

Samenvatting, conclusie en aanbevelingen

Aanleiding

In Arnhem loopt op 1 januari 2019 de termijn af van het aanwijzingsbesluit voor cameratoezicht. Dit betekent dat de burgemeester voor 1 januari 2019 een nieuw besluit moet nemen over de voortzetting van het cameratoezicht. Dat gebeurt in overleg met het Openbaar Ministerie en de Politie (samen de lokale driehoek).

Het doel van cameratoezicht is o.a. het voorkomen en terugdringen van geweldsdelicten en verstoringen van de openbare orde in het uitgaansgebied. Cameratoezicht moet evenredig zijn in relatie tot het doel (proportionaliteit) en er moet worden gezien of het doel niet op een minder ingrijpende wijze kan worden geëffectueerd (subsidiariteit).

Voor een goede besluitvorming is een evaluatie van het cameratoezicht gewenst waarbij vooral gekeken wordt naar de veiligheidssituatie en de meerwaarde van cameratoezicht.

Afbakening

Het gebied met cameratoezicht in Arnhem strekt zich uit van de Korenmarkt/Jansplaats met omliggende straten tot de aanlooproutes naar de binnenstad en de schil daaromheen (Airborneplein, Arnhem Centraal en de passages naar Arnhem-Zuid, de Nelson Mandelabrug en de John Frostbrug). Er zijn ook nog gemeentelijke camera's buiten dit gebied. In totaal hangen er 88 camera's in Arnhem.

In Arnhem worden de camerabeelden tijdens de risico-uren op de uitgaansavonden in het uitgaansgebied permanent uitgekeken door operators, die rechtstreeks contact hebben met het Openbare Orde Team van de politie. De beelden worden twee weken bewaard.

Objectieve veiligheid

Het aantal geregistreerde geweldsmisdrijven is in Arnhem gedaald van 2.025 in 2005 naar 1.230 in 2017, per 1.000 inwoners zijn dat er 8. De daling is sterker dan in Nederland. Ondanks die daling is dit aantal nog altijd hoger dan in vergelijkbare steden.

Incidenten in het cameragebied

Het aantal geselecteerde incidenten nam in Arnhem in 5 jaar af van 5.200 naar 4.400. De daling is te zien in elk deel van het uitgaansgebied, maar ook in elk deel van de avond/nacht. Opvallend is dat nu ook sinds twee jaar een daling te zien is tussen 5.00-7.00u want op die tijd was tot 2015 nog sprake van een flinke stijging. Wat de oorzaak is van die algehele daling is niet 1 op 1 vast te stellen maar het past wel in het beeld dat volgens de politie in het hele land te zien is. Ook de sluiting van een aantal horecagelegenheden in 2014/2015, die veel overlast bezorgden, zou "meegeholpen" kunnen hebben. Cameratoezicht zal ongetwijfeld ook meespelen, maar een causaal verband is lastig aan te tonen. Dan zou je de camera's enige tijd moeten uitschakelen om het effect te meten, maar dat lijkt ook niet wenselijk.

Subjectieve veiligheid

Het rapportcijfer voor veiligheid is voor alle Arnhemmers gelijk gebleven (6,6), maar in het Centrum afgenomen van 6,4 naar 6,2.

Van de Centruminwoners voelt 45% zich wel eens onveilig in Arnhem. In 2015 was dat nog 35%. Voor alle Arnhemmers is dat 36%.

Als we kijken naar (on-)veiligheid in de eigen buurt zien we hetzelfde beeld. Het aantal inwoners dat zich wel eens onveilig voelt in de eigen woonbuurt is 41% in het Centrum en 28% in Arnhem. Het gevoel van onveiligheid in de eigen buurt is in het Centrum meer toegenomen dan in Arnhem. Cameratoezicht draagt bij aan een gevoel van veiligheid voor 41% van de Arnhemmers.

De mening over cameratoezicht volgens Politie, Openbaar Ministerie en ondernemers

Als **meerwaarde** worden vooral genoemd:

- Heterdaad arrestaties
- Bewijsmiddel in een rechtszaak (objectief)
- Door snel ingrijpen wordt escalatie voorkomen
- Preventieve werking, vooral bij autodelinquenten en zakkenrollen (geldt niet voor geweldsdelicten, die vaak een impulsief karakter hebben)
- Veiligheid van publiek, agenten en horecapersoneel
- Crowdcontrol

Als **kanttekeningen** worden vooral genoemd:

- Verplaatsingseffecten
- Camera's registreren niet alles (geen geluid)
- Kan schijnveiligheid scheppen: (een deel van) het publiek denkt dat alle camera's 24/7 live worden uitgekeken
- Inbreuk op privacy
- Hoge kosten (het live-uitkijken van beelden is arbeidsintensief)

Enkele **verbeterpunten/wensen**:

- Meer camera's net buiten horecagebied
- Meer operators (minder kwetsbaar)
- Incidenten per camera meten (betere onderbouwing noodzaak van een bepaalde camera)
- Meer tijdelijke en mobiele camera's

Conclusie en aanbevelingen

Alle partijen in de driehoek zijn het er over eens: camera's zijn onmisbaar geworden als het gaat om veiligheid, niet alleen voor het uitgaanspubliek, maar ook voor de agent op straat en het horecapersoneel. Dat er kanttekeningen (o.a. privacy) geplaatst kunnen worden en dat het systeem zijn beperkingen kent, doet daar niets aan af.

Een direct verband aantonen tussen dalend aantal geselecteerde incidenten en het gebruik van camera's is lastig. Bij "heterdaadjes" is dat wel vaak aantoonbaar, vooral als de operator actief optreedt en de politie stuurt naar de plek waar een incident dreigt. Feit is wel dat het aantal geweldsdelicten in de periode dat er cameratoezicht is ingesteld, is gedaald.

De algehele conclusie is dat cameratoezicht een significante bijdrage levert aan het handhaven van de openbare orde en veiligheid in het bewakingsgebied en het opsporen van strafbare feiten. Aanbeveling is wel om gebruik te gaan maken van mobiele camera's in aanvulling op het vaste systeem om zo nog proportioneler gebruik te maken van camera-inzet.

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

Op 1 maart 1999 heeft de gemeenteraad besloten om in de binnenstad van Arnhem, vooral in het uitgaansgebied en de aanlooproutes daar naartoe, alsmede rondom Gelredome, cameratoezicht in te stellen. Sinds mei 2000 is het systeem operationeel.

Het hoofddoel van het cameratoezicht in Arnhem is het voorkomen van en terugdringen van geweldsdelicten en verstoringen van de openbare orde in het uitgaansgebied. Daarnaast moet het een bijdrage leveren aan het opsporen en vervolgen van strafbare feiten in het cameragebied. Het uiteindelijke doel van het cameratoezicht is het vergroten van de objectieve en subjectieve veiligheid in het uitgaansgebied.

In Arnhem loopt op 1 januari 2019 de termijn af van het aanwijzingsbesluit voor cameratoezicht. Dit betekent dat de burgemeester een nieuw aanwijzingsbesluit moet nemen, in overleg met de Lokale Driehoek, over de voortzetting van het cameratoezicht (artikel 2.9.1 APV) na 1 januari 2019.

Artikel 151c van de gemeentewet stelt dat het cameratoezicht evenredig moet zijn in relatie tot het doel (proportionaliteit) en er moet worden bezien of dit doel, i.c. de handhaving van de openbare orde, niet op een minder ingrijpende wijze kan worden geëffectueerd (subsidiariteit).

De eisen van proportionaliteit en subsidiariteit verlangen dat periodiek moet worden beoordeeld of de doelstelling(en) die aan het plaatsen van de camera's ten grondslag hebben gelegen, zijn gerealiseerd en of er nog langer een noodzaak bestaat voor cameratoezicht. Daarom geldt plaatsing van camera's voor bepaalde duur.

De vorige evaluatie die is aangeboden aan de Raad is van 2010. Dit voorliggende rapport borduurt voort op het rapport uit december 2016 "Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht". Mede gezien het feit dat de huidige regeling op 1 januari 2019 afloopt willen we met dit rapport de Raad informeren over de stand van zaken.

1.2 Doelstelling onderzoek

Om te kunnen vaststellen of er nog langer een noodzaak is voor continuering van cameratoezicht in het uitgaansgebied van Arnhem worden de volgende vragen onderzocht:

- Hoe werkt cameratoezicht in Arnhem?
- Hoe is het gesteld met de veiligheidssituatie in de binnenstad/het uitgaansgebied?
- Wat is de meerwaarde van cameratoezicht volgens betrokken professionals?

Het onderzoek moet inzicht geven in:

1. de stand van zaken op het gebied van veiligheid in het cameragebied en waar mogelijk ontwikkelingen daarin aangeven.
2. de meerwaarde van cameratoezicht voor de professionals als politie, openbaar ministerie en ondernemers in het uitgaansgebied.

Het onderzoek richt zich vooral op de meerwaarde van cameratoezicht op de pro-actie (ondersteuning van optreden van politie op straat en efficiëntie en effectiviteit van inzet politie op straat) en repressie van de politie. Er is ook aandacht voor de privacy.

De evaluatie gaat in op het totaal van camera's in het kader van de openbare orde in de binnenstad en andere gebieden, niet op alle individuele camera's. Het betreft de binnenstad, de aanlooproutes, de schil eromheen: Airborneplein, Arnhem Centraal, de passages (bruggen) naar Arnhem Zuid, bij Station Zuid en fietstunnels bij de Laar en Gelredome en de Witte School.

1.3 Onderzoek 2018 in relatie tot onderzoek 2016

Bij de opstelling van dit rapport is dankbaar gebruik gemaakt van het door collega's opgestelde rapport uit 2016. Vormgeving en hoofdstukindeling zijn nagenoeg gelijk gebleven.

Tijdens de interviews die we in september 2018 hebben afgenomen bleek al snel dat de mening over cameratoezicht onveranderd positief is. We hebben gesproken met drie medewerkers van de politie (dezelfde als in 2016), twee vertegenwoordigers van de ondernemers/horeca (andere dan in 2016) en er is contact geweest met het Openbaar Ministerie. In 2016 is een schriftelijk interview afgenomen met het OM. Uit het recente contact met het OM is ons bevestigd dat wat het OM betreft niets aan wat toen gezegd is hoeft te worden bijgesteld. We hebben daarom de tekst aangaande het OM nagenoeg ongewijzigd overgenomen uit het vorige rapport.

Naast de interviews is in deze evaluatie gebruik gemaakt van de volgende cijfers:

- objectieve veiligheid: politiecijfers over 2016 en 2017 zijn ontvangen in september 2018
- actuele cijfers over veiligheid van www.waarstaatjegemeente.nl
- subjectieve veiligheid: cijfers en conclusies afkomstig uit het rapport "Leefbaarheid & Veiligheid in de buurt 2017" van extern bureau I&O Research. Het rapport cameratoezicht 2016 was gebaseerd op het rapport "Leefbaarheid en Veiligheid in Arnhem en de wijken 2015" opgesteld door afdeling Onderzoek & Statistiek, gemeente Arnhem.

2 Cameratoezicht in Arnhem

2.1 Beschrijving cameratoezicht

Het begin

Op 1 maart 1999 heeft de gemeenteraad besloten om in de binnenstad van Arnhem, vooral in het uitgaansgebied en de aanlooproutes daar naar toe, cameratoezicht in te stellen om de openbare orde te handhaven. Sinds mei 2000 is het systeem operationeel.

Nieuw aanwijzingsbesluit voor cameratoezicht voor bepaalde duur

Cameratoezicht vindt altijd plaats voor bepaalde duur. Dit is geregeld in artikel 151c lid 1 van de gemeentewet. In Arnhem loopt - zoals besloten door de burgemeester - op 1 januari 2019 de termijn van het aanwijzingsbesluit voor cameratoezicht af. Dit betekent dat de burgemeester een nieuw aanwijzingsbesluit moet nemen over de voortzetting van het cameratoezicht (artikel 2.9.1 APV).

Doel gemeentelijk cameratoezicht

Het hoofddoel van het cameratoezicht in Arnhem is het voorkomen van en terugdringen van geweldsdelicten en verstoringen van de openbare orde, vooral in het uitgaansgebied. Daarnaast moet het een bijdrage leveren aan het opsporen en vervolgen van strafbare feiten in het cameragebied. Het uiteindelijke doel van het cameratoezicht is het vergroten van de veiligheid.

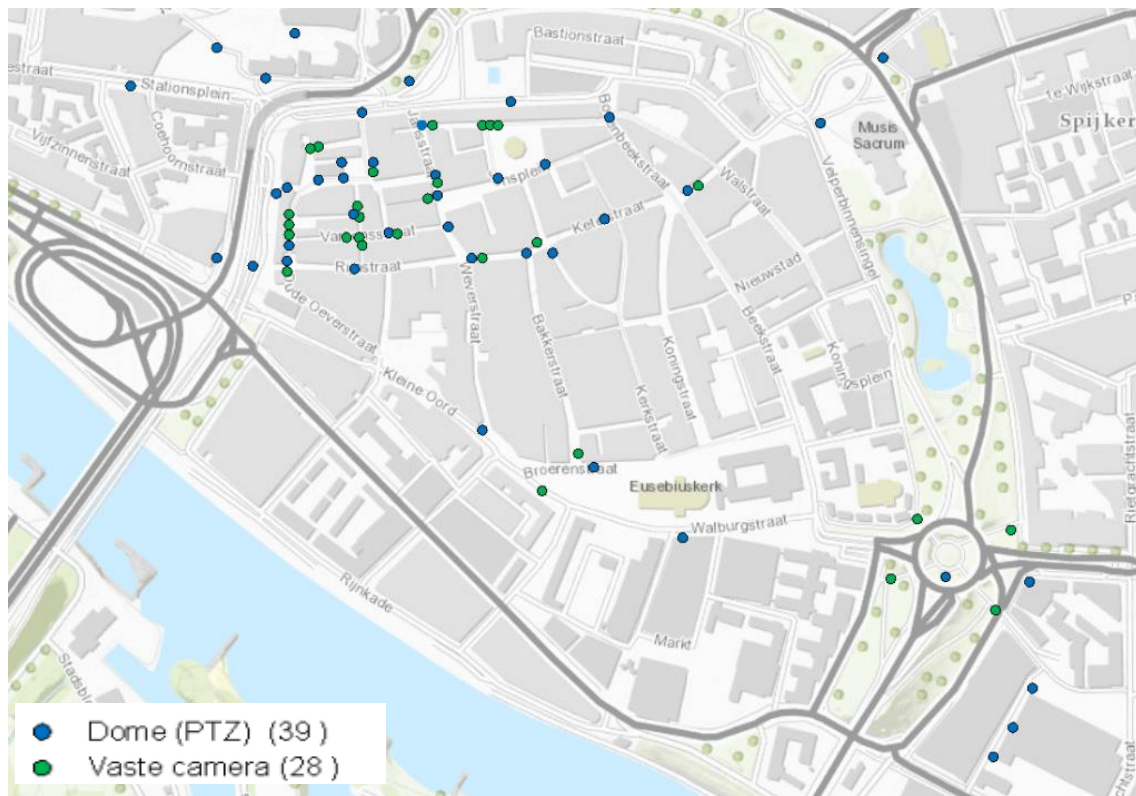
Noodzaak cameratoezicht voor handhaving openbare orde

Artikel 151c van de gemeentewet stelt dat uitvoeren van cameratoezicht op openbare plaatsen noodzakelijk moet zijn voor de handhaving van de openbare orde. Het cameratoezicht moet evenredig zijn in relatie tot het doel (proportionaliteit) en er moet worden gezien of dit doel, i.c. de handhaving van de openbare orde, niet op een minder ingrijpende wijze kan worden geëffectueerd (subsidiariteit).

De eisen van proportionaliteit en subsidiariteit verlangen dat periodiek moet worden beoordeeld of de doelstellingen die aan het plaatsen van de camera's ten grondslag hebben gelegen, zijn gerealiseerd en of er nog langer een noodzaak bestaat voor cameratoezicht. Daarom is een actuele evaluatie gewenst.

Cameragebied

Het gebied met cameratoezicht in Arnhem strekt zich uit van de Korenmarkt/Jansplaats met omliggende straten tot de aanlooproutes naar de binnenstad en de schil daaromheen (Airborneplein, Arnhem Centraal en de passages naar Arnhem-Zuid, de Nelson Mandelabrug en de John Frostbrug). Op het kaartje zijn de cameralocaties in de binnenstad aangegeven. Er zijn ook nog gemeentelijke camera's buiten dit gebied. Zo hangen er camera's in de fietstunnels bij Gelredome (in gebruik bij evenementen), bij Station Zuid en bij een fietstunneltje in De Laar. In totaal hangen er 88 camera's in Arnhem. In de bijlage is een overzicht van de locaties te zien.



Figuur 1: gemeentelijke camera's in binnenstad 2018 Bron: Politie

Soorten camera's

Er zijn twee soorten camera's binnen de gemeente:

1. vaste camera's: deze zijn op een vaste positie gericht.
2. pan-tilt-zoom (PTZ-) camera's. Deze kunnen op afstand bediend worden. Ze kunnen draaien, kantelen en inzoomen.

Uitkijken van camerabeelden

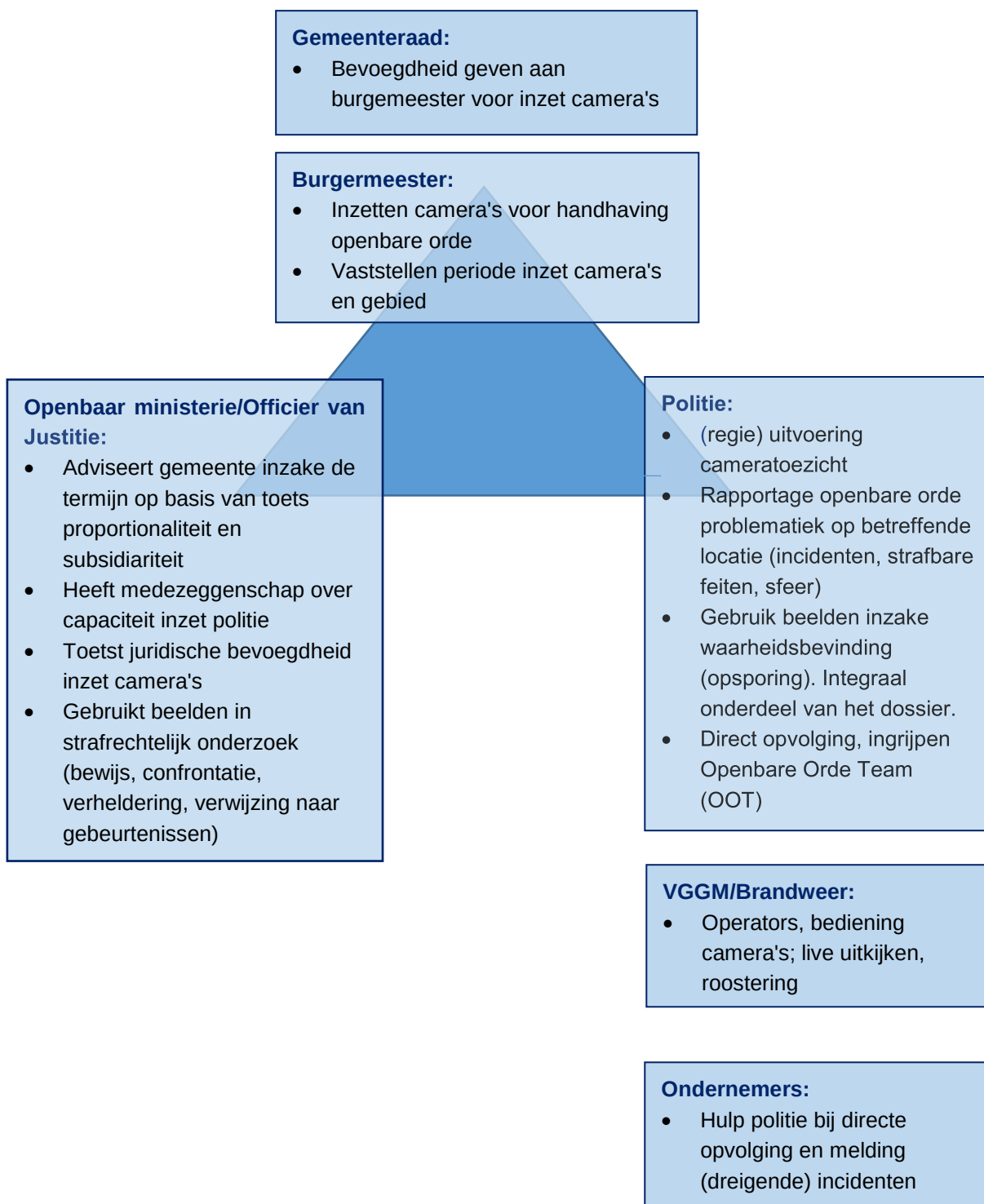
In Arnhem worden de camerabeelden tijdens risico-uren op de uitgaansavonden (vrijdag en zaterdag) in het uitgaansgebied permanent uitgekeken door camerabediener van de brandweer en de politie. Deze camerabediener observeert en staat daarbij in (wederzijds) contact met het Openbare Orde Team van de Politie. Het permanent uitkijken van de beelden is noodzakelijk om preventief en proactief te kunnen optreden: het voorkomen of in de kiem smoren van incidenten en het helpt bij het op heterdaad arresteren van daders.

Opvragen van opgenomen beelden

De camerabeelden worden allemaal opgenomen en voor een periode van twee weken bewaard op de servers van de gemeente Arnhem. De politie kan deze camerabeelden in opdracht van het Openbaar Ministerie opvragen als sprake is van een ernstig strafbaar feit. Dit is vooral van belang om daders achteraf op te sporen of te kunnen veroordelen.

2.2 Taken en rollen van verschillende partijen in cameratoezicht

In onderstaande figuur staan de verschillende taken en rollen van partijen bij cameratoezicht. Burgemeester, Officier van justitie en politie vormen samen de lokale driehoek.

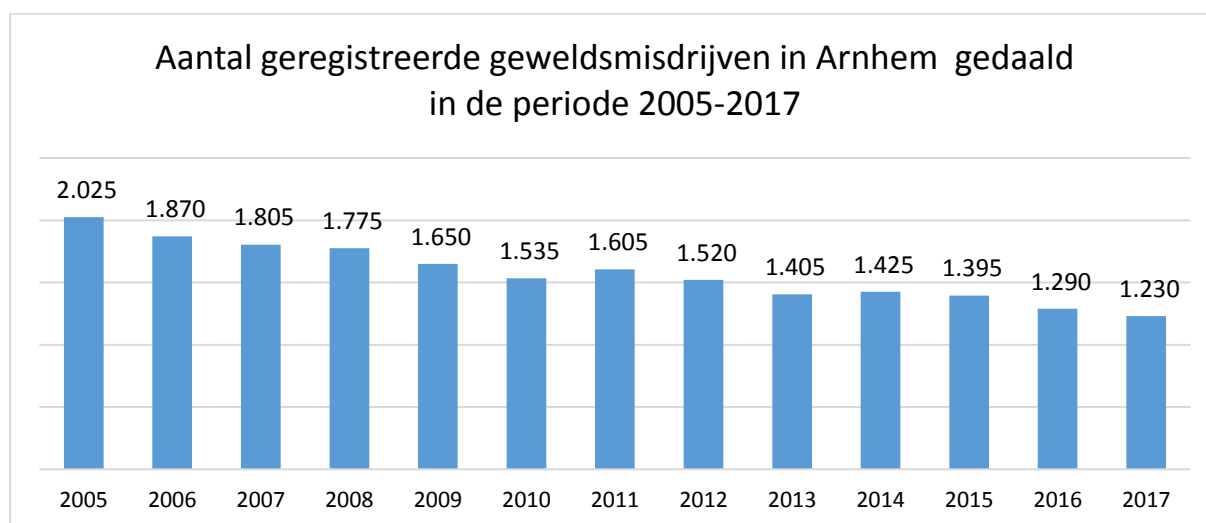


3 Veiligheid in Arnhem en in het cameragebied

Cameratoezicht is een middel dat ingezet kan worden voor de veiligheid. In dit hoofdstuk staat daarom de objectieve en subjectieve veiligheid centraal. In Arnhem als geheel en in het cameragebied in het bijzonder. Daarnaast gaat dit hoofdstuk in op de vraag wat het effect van cameratoezicht is op de veiligheidsbeleving van inwoners.

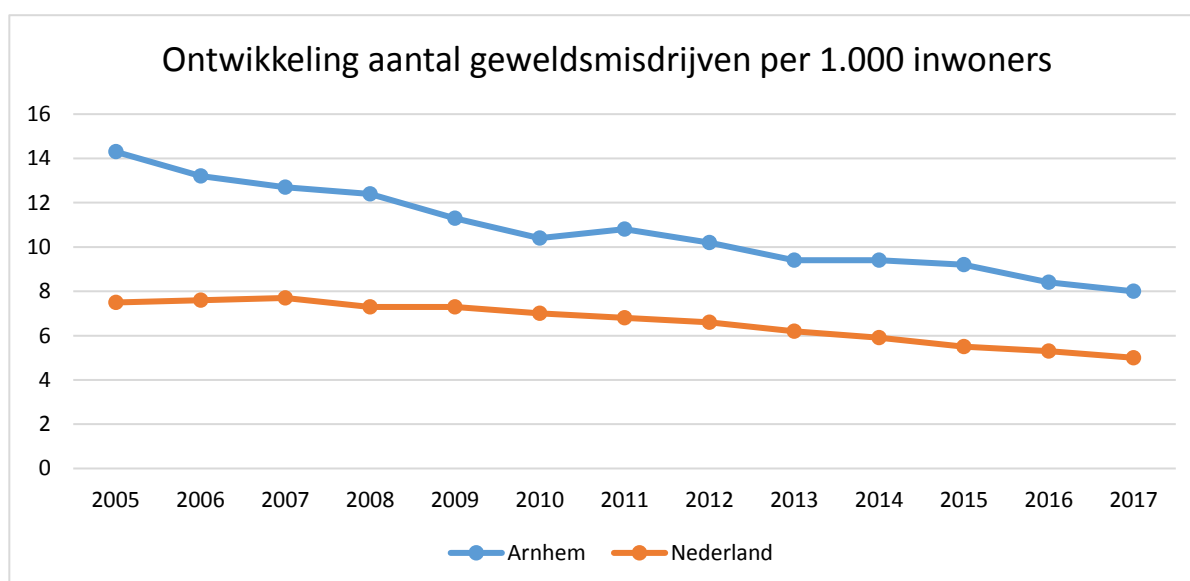
3.1 Objectieve veiligheid: geregistreerde geweldsmisdrijven

Aantal geregistreerde geweldsmisdrijven daalt, maar is nog steeds hoog in Arnhem



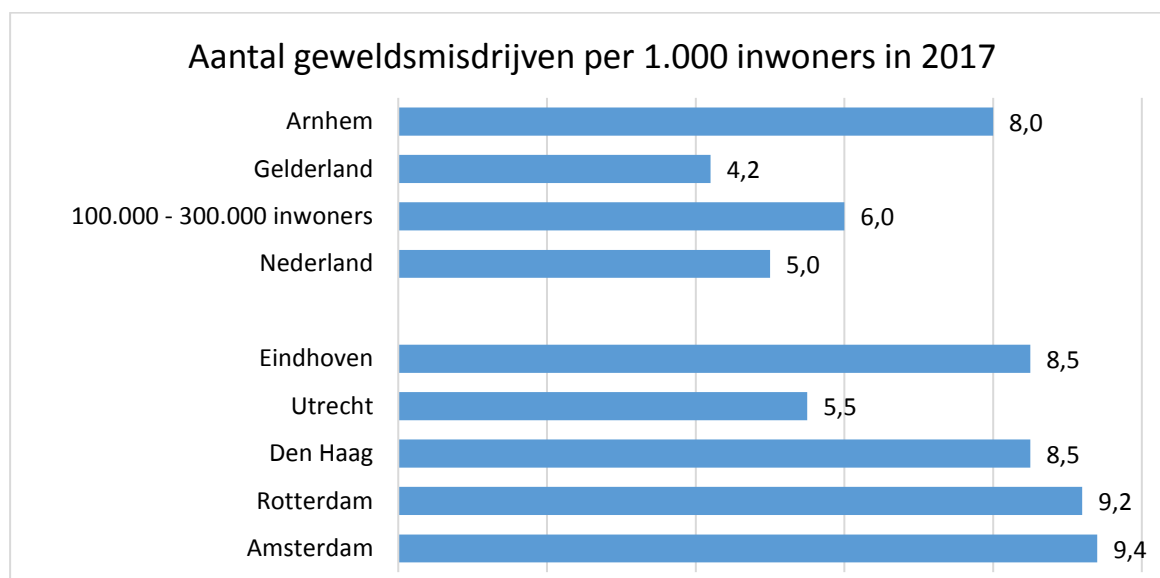
Figuur 2: Bron CBS

Het aantal geregistreerde geweldsmisdrijven in Arnhem is gedaald van 2.025 in 2005 naar 1.230 in 2017. Voorbeelden van geweldsmisdrijven zijn seksuele misdrijven, levensdelicten zoals moord en doodslag en dood en lichamelijk letsel door schuld (bedreiging, mishandeling etc.)



Figuur 3: Bron CBS

In Arnhem is het aantal geweldsmisdrijven per 1.000 inwoners sterker gedaald dan in Nederland.

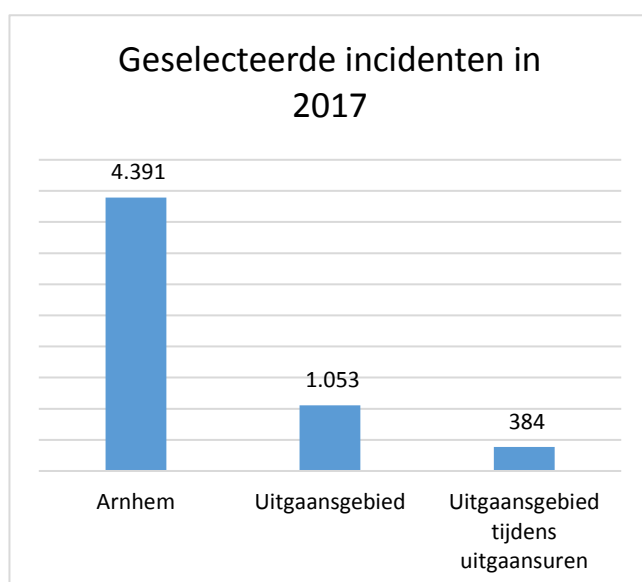


Figuur 4: Bron CBS

Ondanks de daling is het aantal geregistreerde geweldsmisdrijven in Arnhem nog altijd hoger dan in steden van vergelijkbare omvang (100.000-300.000). Arnhem is vergelijkbaar met de top-5 grote steden, met uitzondering van Utrecht.

3.2 Incidenten¹ in het cameragebied

Ruim 4.000 geselecteerde incidenten in 2017 in Arnhem



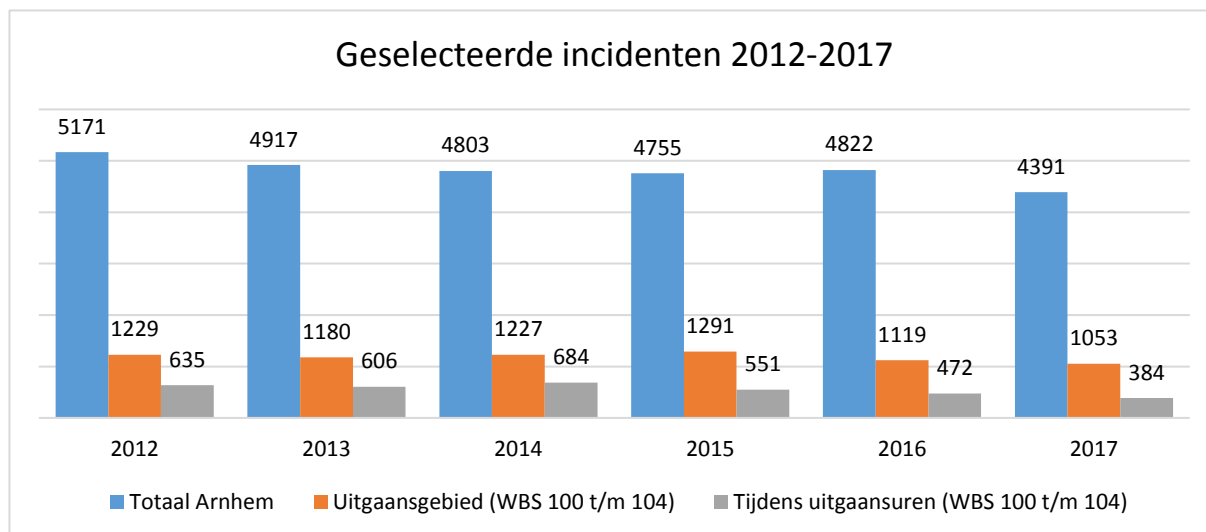
Figuur 5 Bron: Politie

Incidenten vinden voor een groot deel plaats in het uitgaansgebied. Dit blijkt uit de uitgaansmonitor van de politie. Hiervoor is een aantal incidenten geselecteerd. Bij geselecteerde incidenten moet men vooral denken aan bedreiging, belediging, eenvoudige mishandeling, openlijke geweldpleging (tegen personen), vechtpartij en vernieling. In 2017 vonden in geheel Arnhem 4.391 van die incidenten plaats

¹ Het aantal gestarte processen binnen het bronsysteem van de politie geeft het aantal incidenten weer. Dit kan bijvoorbeeld gaan om meldingen van burgers, een aangifte of strafbare gedragingen die de politie zelf constateert en registreert

waarvan 1.053 in het uitgaansgebied en 384 in het uitgaansgebied tijdens uitgaansuren (donderdag t/m zaterdag tussen 22.00 uur en 07.00 uur).

Het aantal geselecteerde incidenten in Arnhem nam in 5 jaar af met 15%



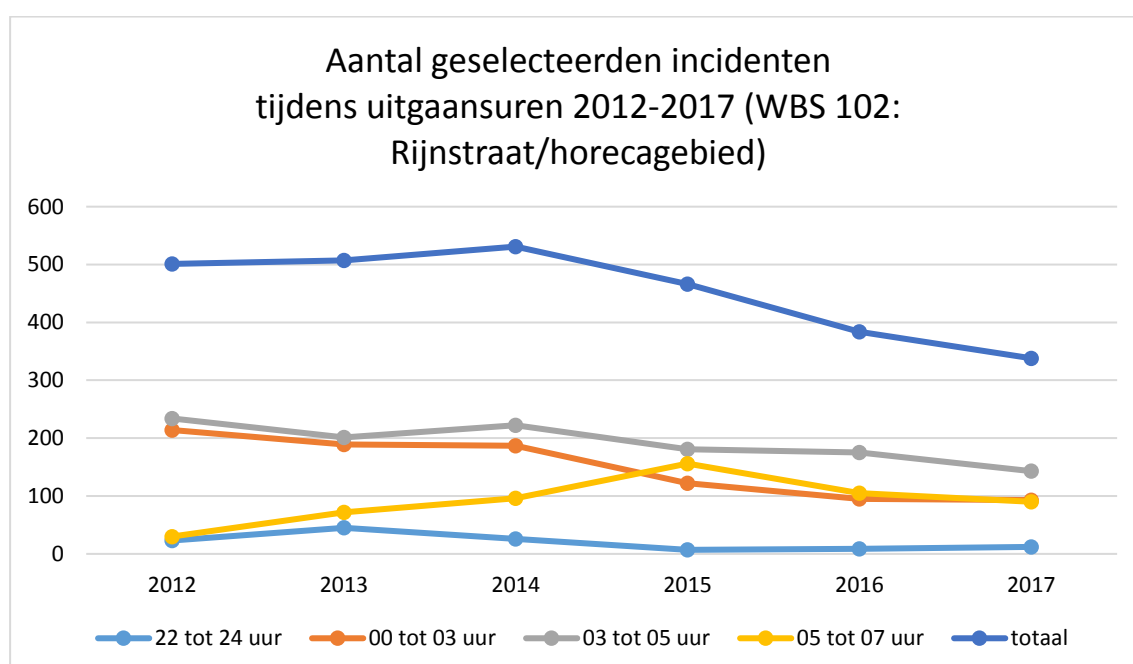
Figuur 6. Bron: Politie

Het aantal geselecteerde incidenten in geheel Arnhem is sinds 2012 afgenomen van 5.171 naar 4.391 in 2017. In 2016 was een kleine stijging te zien t.o.v. het jaar daarvoor maar de trend is dalend. In 5 jaar een daling van 15%.

Die daling wordt uiteraard grotendeels bepaald door de daling in het uitgaansgebied omdat daar nu eenmaal de meeste mensen samenkomen en de meeste camera's staan. De daling in het uitgaansgebied is 14% in 5 jaar. In bijlage 2 is een overzicht te zien van WBS 100 t/m 104; WBS is Wijk Buurt Subbuurt).

Beperken we ons tot de uitgaansuren (donderdag t/m zaterdag van 22.00 uur tot de volgende ochtend 7.00 uur) dan zien we zelfs een daling van 40%.

Sinds 2 jaar is er ook een daling van het aantal incidenten tussen 05.00-07.00 uur



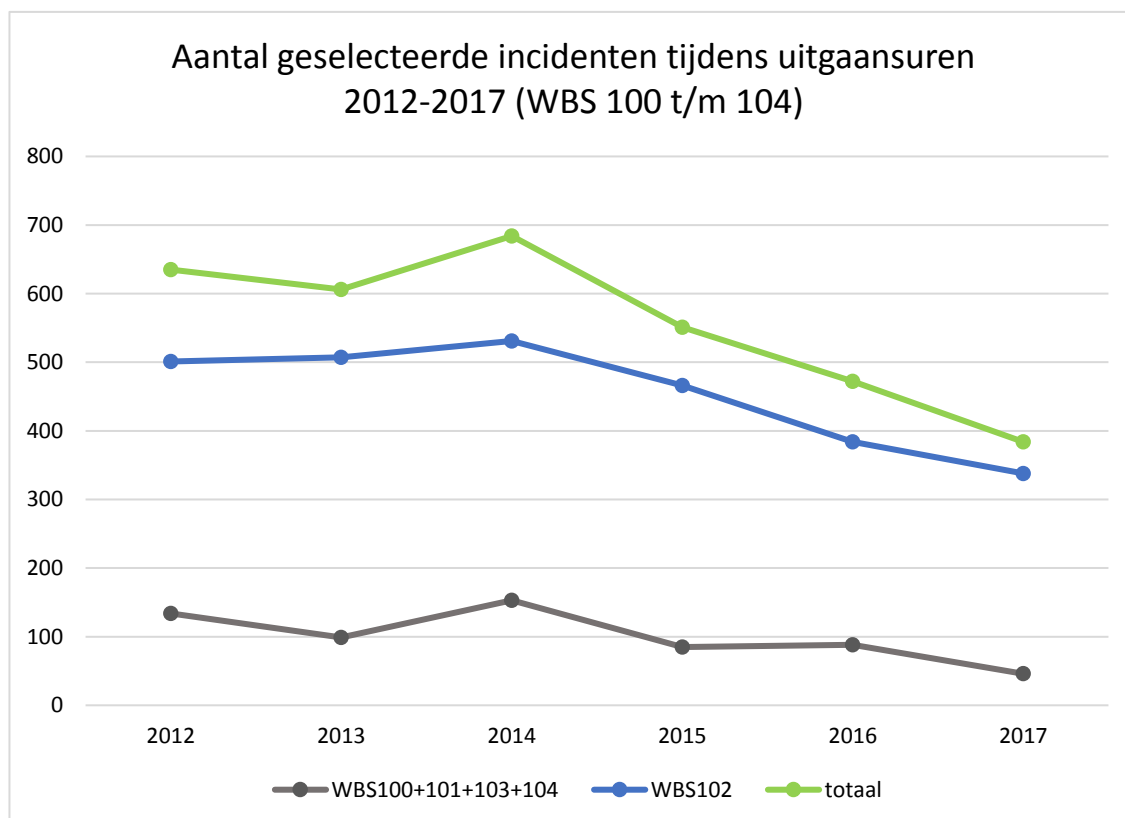
Figuur 7. Bron: Politie

Als we de uitgaansnacht opdelen in 4 tijdsvakken dan zien we over een periode van 5 jaar het volgende beeld:

- 22.00-24.00uur
12 incidenten in 2017, bijna een halvering sinds 2012 (23) met een piek in 2013 van 45. De "vooravond" is het rustigste deel van de nacht, wat wel past in de trend dat het uitgaan steeds later begint.
- 0.00-03.00uur
Het aantal incidenten vertoont een gestaag dalende lijn, ruim een halvering sinds 2012.
- 03.00-05.00uur
Dit is het tijdvak met de meeste incidenten. Wellicht is dit mede verklaarbaar uit het feit dat jongeren uit omliggende gemeenten met vaste sluitingstijden hun plezier na die tijd in Arnhem gaan zoeken. We zien een gestage daling van het aantal incidenten sinds 2012 met een kleine opleving in 2014.
- 05.00-07.00uur
Tot 2015 was in dit tijdvak sprake van een forse toename van 30 in 2012 naar 156 in 2015. In 2016 en 2017 is die trend doorbroken en daalt het aantal incidenten fors (90 in 2017).

In zijn totaliteit is over een periode van vijf jaar sprake van een daling van het aantal incidenten die zichtbaar is in alle periodes van de avond/nacht.

Daling vooral in WBS102 (horecagebied)



Figuur 8 Bron: Politie

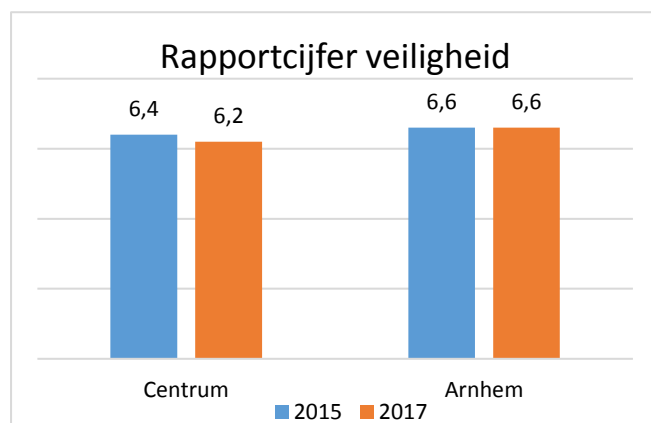
Van de 384 incidenten in het uitgaansgebied tijdens uitgaansuren in 2017 komt 88% voor rekening van WBS 102, namelijk 338. Dit "gebied" heeft daarmee de grootste invloed op de totale daling die we in Arnhem zien. De aantallen in de overige gebieden zijn naar verhouding klein, maar ook daar is een duidelijke afname zichtbaar.

Algehele conclusie: het aantal geselecteerde incidenten daalt over een periode van 5 jaar. Wat daarvan de oorzaak is, is op basis van dit onderzoek niet vast te stellen. Uit de interviews kwam wel het volgende beeld naar voren:

- Volgens de politie is in heel Nederland sprake van een dalende trend.
- In 2014/2015 is in Arnhem een aantal horecazaken gesloten dat aantoonbaar verantwoordelijk was voor openbare ordeverstoringen.
- Cameratoezicht werkt.

3.3 Subjectieve veiligheid

Rapportcijfer veiligheid in Centrum lager dan in Arnhem



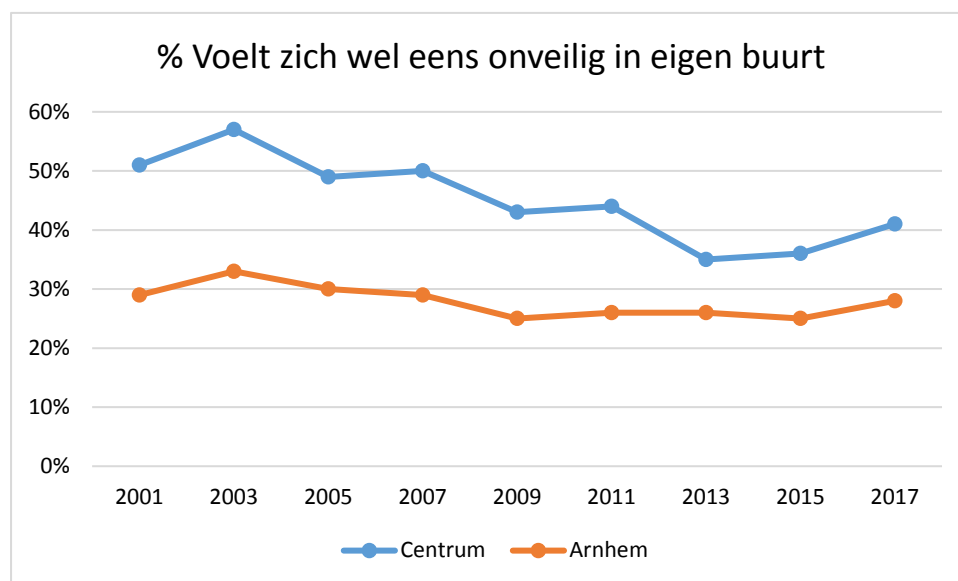
Figuur 9 Bron: L&V 2017

In het Centrum geven inwoners een lager rapportcijfer voor veiligheid dan in Arnhem. Dit blijkt uit het rapport Leefbaarheid en Veiligheid in de buurt 2017 van I&O Research. T.o.v. van 2015 blijft Arnhem gelijk en daalt het Centrum met 0,2.

Gevoel van onveiligheid in Centrum meer toegenomen dan in Arnhem

45% van de inwoners van het Centrum voelt zich wel eens onveilig in Arnhem. In 2015 was dat nog 35%. Van alle Arnhemmers voelt 36% zich wel eens onveilig in Arnhem (2015: 34%). Daarmee is het gevoel van onveiligheid (en ook de groei t.o.v. 2015) voor Centrubewoners groter dan voor alle Arnhemmers.

Ook gevoel van onveiligheid in eigen buurt in Centrum meer toegenomen dan in Arnhem in de afgelopen 2 jaren



Figuur 10 Bron: L&V 2017

Het aantal inwoners dat zich wel eens onveilig voelt in de eigen woonbuurt is in het Centrum toegenomen van 36% in 2015 naar 41% in 2017. De stijging van Arnhem totaal is van 26% in 2015 naar 28% in 2017.

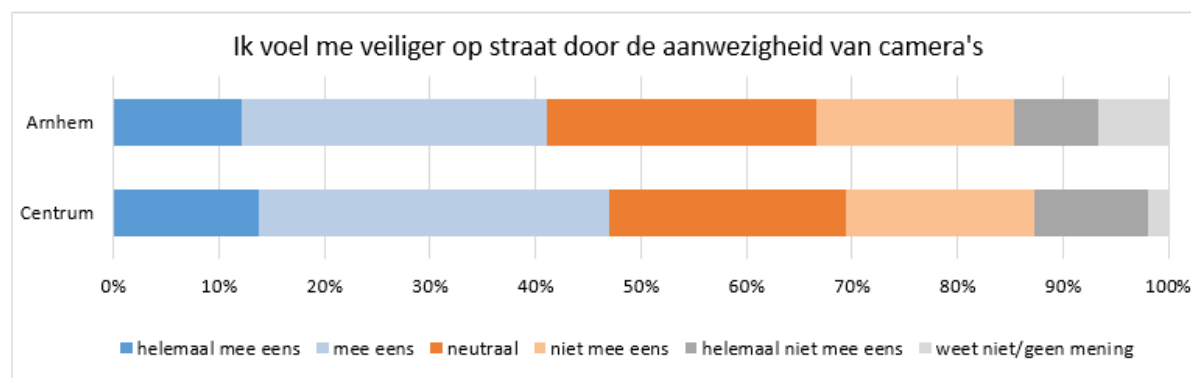
Over een langere periode zien we dat onveiligheid in eigen buurt in Arnhem gelijk is gebleven en in het Centrum is afgenomen, maar het wisselt wel.

Gevoel van onveiligheid leidt tot vermijdingsgedrag

Arnhemmers voelen zich meest onveilig op plekken waar groepen jongeren rondhangen, gevolgd door rondom uitgaansgelegenheden en in het Centrum. Dit leidt tot vermijdingsgedrag zoals 's avonds deur niet open doen of niet op straat lopen, omlopen, kinderen thuis houden.

Aanwezigheid toezichthouders en camera's draagt bij aan gevoel veiligheid

Drie op de vijf inwoners voelen zich veiliger op straat door de aanwezigheid van toezichthouders/handhavers op straat. Cameratoezicht draagt wat minder bij aan het veiligheidsgevoel (41%). Voor beide vormen van toezicht is het veiligheidsgevoel licht afgenomen ten opzichte van 2015. Het is een wisselend beeld want in 2015 was dat nog 44% en in 2013 39%. In het Centrum voelt 47% zich veiliger door cameratoezicht. In 2015 was dat nog 49%.



Figuur 11. Bron: L&V 2017

4 Cameratoezicht volgens de politie

Om inzicht te krijgen in de meerwaarde van cameratoezicht volgens de politie is gesproken met twee operationeel specialisten en de wijkagent van het Centrum. Eén operationeel specialist en de wijkagent zijn actief binnen het Openbare Orde Team (OOT) van de politie dat zorgt voor het handhaven van de openbare orde en veiligheid tijdens uitgaansavonden en evenementen.

De algehele conclusie van de politie is dat cameratoezicht onmisbaar is voor een stad als Arnhem vanwege het grote aantal geweldsdelicten: de stad kan niet zonder, de politie kan niet zonder en bezoekers kunnen niet zonder.

4.1 Meerwaarde cameratoezicht

Volgens de politie is cameratoezicht in Arnhem onmisbaar bij het handhaven van de openbare orde en veiligheid. Arnhem heeft een beroemd en berucht uitgaansgebied, stelt de politie. Wat betreft geweldsdelicten staat het uitgaanscentrum van Arnhem van alle steden van Oost-Nederland bovenaan volgens de geïnterviewden.

Cameratoezicht van belang voor heterdaad arrestaties

De belangrijkste meerwaarde van cameratoezicht is de mogelijkheid die het geeft voor "op heterdaad arrestaties". Door cameratoezicht zijn er veel meer op heterdaad arrestaties. Het belang van op heterdaad arrestaties is dat het heel efficiënt en effectief is bij het boeven vangen. Als op heterdaad niet lukt, is de pakkans veel kleiner en er is veel meer politiecapaciteit nodig om een verdachte alsnog aan te houden of te achterhalen.

Cameratoezicht van belang voor opsporing en bewijslast

Camerabeelden worden veelvuldig gebruikt voor de opsporing en bij de aangifte op het bureau. Camerabeelden leveren objectief bewijs, een politieverslag is subjectiever. Bovendien zijn de beelden verhelderend: wie sloeg wie, en wie sloeg het eerst.

Het aantal opgevraagde beelden in de periode 2010-2015 lag tussen 250 en 325 per jaar. Daarna zijn die aantallen niet meer bijgehouden.

Cameratoezicht van belang voor proactief optreden: incidenten voorkomen

Cameratoezicht zorgt ervoor dat de politie snel kan ingrijpen als er een incident dreigt of een incident aan de gang is. Op deze manier worden ergere incidenten voorkomen. De operators hebben rechtstreeks contact met de politie op straat. De politie kan daardoor snel ter plaatse zijn. De politie geeft aan dat het van belang is dat operators goed getraind zijn en met politieogen kijken. Door cameratoezicht met goed getrainde operators ziet de politie veel meer dan wanneer zij alleen op straat aanwezig zouden zijn. De huidige operators kijken met politieogen maar vallen formeel onder de brandweer.

Preventieve werking wisselend

De preventieve werking van camera's is afhankelijk van het soort delict volgens de politie. Voor zakkenrollen en autodelicten werkt cameratoezicht veelal preventief. Ook dealers doen niet graag zaken onder het oog van de camera, al zijn er ook wel aanhoudingen gedaan van drugsdealers dankzij cameratoezicht. Op geweldsdelicten heeft cameratoezicht volgens de politie geen preventieve werking. Die delicten worden vaak impulsief gepleegd, vaak onder invloed van middelen. Maar ook hier zijn er voorbeelden dat vrienden elkaar tegenhouden, omdat ze weten dat er cameratoezicht is. Mensen die bekend zijn in Arnhem weten vaak wel dat er cameratoezicht is.

Veiligheid politie

De camera's zijn van groot belang voor de veiligheid van de politie. Als een politieman een verdacht iemand aanspreekt vraagt hij/zij de operator mee te kijken. De camera wordt dan op de politieman gericht. Op het moment dat er dan iets gebeurt, zijn de hulptroepen direct ter plaatse. De camerabediener blijft ook meekijken als de politie al bij een incident is.

Veiligheid publiek tijdens uitgaansavonden en evenementen

De camera's zorgen voor de veiligheid van bezoekers. De politie stelt dat het imago van het uitgaansgebied slecht is. Zonder cameratoezicht zou het publiek niet meer komen is hun inschatting, omdat het niet veilig is. Tegen slachtoffers wordt gezegd dat alles op beeld staat. De bezoekers weten dat er camera's staan en merken vaak dat de pakkans daardoor groter is.

Bij evenementen hebben de camera's nog een extra functie. Ze worden dan ingezet voor crowd-management, bijvoorbeeld op Koningsdag. Als sommige plaatsen te druk worden, wordt het publiek via lichtborden geïnformeerd waar ze wel heen kunnen.

4.2 Succesfactoren

Een combinatie van factoren maakt cameratoezicht een heel effectief middel in Arnhem

- Live uitkijken van de camerabeelden. Het live uitkijken van de beelden gebeurt tijdens uitgaansavonden en tijdens evenementen. Dat zijn ook de tijden waarop het meest gebeurt. 24/7 uitkijken is in Arnhem niet nodig.
- De bedieners van de camera's staan in direct contact met het OOT. Die samenwerking verloopt uitstekend. Het OOT bestaat op zaterdag uit acht agenten (vrijdag zes) en twee ruiters.
- Het OOT is een groot deel van de nacht ter plaatse en kan daardoor direct ingrijpen. Het contact met derden over ondersteuning loopt via de operators want de politieagent op straat kan dit vaak niet omdat die (letterlijk) zijn handen al vol heeft aan bijvoorbeeld een arrestatie.
- Direct opvolgen van incidenten.
- Goed getrainde mensen achter de camera's.
- Het uitgaansgebied is een afgebakend gebied met een goede camera-infrastructuur, waardoor nagenoeg het hele gebied gedekt is. De politie zou uitbreiding naar de Blauwe Golven wenselijk vinden.
- De kwaliteit van de beelden is goed. Veel camera's zijn van HD-kwaliteit. Ook in het donker zijn mensen nog goed te onderscheiden. Camera's worden ook steeds slimmer, de technische ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Het zou mooi zijn als ook het aantal incidenten per camera geregistreerd zou kunnen worden in de toekomst. Dit zou nog meer kunnen bijdragen aan een goede monitoring/evaluatie.

4.3 Kanttekeningen

Camera's zijn hulpmiddel, ze registreren niet alles

Politieambtenaren denken soms niets te kunnen zonder camerabeelden. Surveilleren en Rechercheren blijft nodig. Camera's zijn een hulpmiddel. Ze registreren ook niet alles: emoties, licht en geluid worden niet opgenomen en die kunnen zeer essentieel zijn. Om het operatorswerk effectief uit te kunnen voeren is extra scholing en kennis van het camerasysteem nodig. In geval van ziekte/afwezigheid van operators is adequate vervanging nog wel eens lastig. Je kunt niet zomaar iemand van de straat plukken om dit werk te doen. Optimaal gebruik van het systeem tijdens het live uitkijken is dus afhankelijk van een goede personele inzet.

Verplaatsingseffecten

Er is soms wel sprake van verplaatsingseffecten. Dat delicten juist daar plaatsvinden waar geen cameratoezicht is, bijvoorbeeld bij drugsgerelateerde criminaliteit. Ook bij geweldsdelicten is soms een verplaatsingseffect te zien. Een gevecht wordt dan gehouden net buiten de ogen van het cameratoezicht, richting Blauwe Golven bijvoorbeeld.

Cameratoezicht schept verwachtingen, risico op schijnveiligheid.

Cameratoezicht schept verwachtingen bij het publiek. Inwoners denken vaak dat camera's 24/7 bekeken worden en dat is niet het geval. Op die manier bestaat een risico op schijnveiligheid.

Privacy waarborgen

De politie is erop gericht de privacy te waarborgen. Bezoekers weten dat er cameratoezicht is. Uitsluitend geselecteerde mensen hebben toegang tot de beelden. De politie is alleen geïnteresseerd in crimineel gedrag. De beelden zijn bijvoorbeeld niet bedoeld om verkeersovertredingen te constateren of om als bewijs te dienen dat iemand om wat voor reden dan ook in een bepaald gebied geweest is. Opgeslagen beelden kunnen dan ook alleen met toestemming van het OM worden opgevraagd en gebruikt in strafzaken.

4.4 Camera's buiten het uitgaansgebied

Nut en noodzaak van camera's buiten uitgaansgebied kritisch bekijken

De meeste camera's hangen in het uitgaansgebied. De camera's aan de randen van dit gebied zijn van belang als iemand er vandoor gaat. Er zijn ook camera's buiten het uitgaansgebied, bijvoorbeeld bij een fietstunneltje in De Laar of bij het Station in Schuytgraaf. Mensen denken vaak dat die beelden live worden uitgekeken, maar dat is niet zo waardoor ook hier weer een vorm van schijnveiligheid ontstaat. In Schuytgraaf was de behoefte er vanwege de aanwezigheid van kleine criminaliteit (fietsendiefstal e.d.). Camera's werken preventief en kunnen ook buiten het uitgaansgebied van meerwaarde zijn. Kritische beoordeling van de meerwaarde van die camera's is wel wenselijk.

Gebruik van mobiele camera's

De politie zet momenteel in op het bevorderen van het gebruik van mobiel cameratoezicht. Denk daarbij aan het dragen van bodycams, dashcams en heterdaadtechniek. De middelen daarvoor zijn een verantwoordelijkheid van de politie zelf. De gemeente zou kunnen bijdragen door het aanschaffen van een opvallende camera die makkelijk te verplaatsen is. De politie Arnhem-Noord heeft tijdelijk een dergelijke camera geleend van de gemeente Barneveld. Deze is gemonteerd op een kleine aanhangwagen in een hufterproof-uitvoering. Beelden kunnen live uitgekeken worden.

Het doel van deze camera ligt vooral op preventief vlak. Vanwege de opvallende verschijning kan deze camera ingezet worden op tijdelijke overlastplekken die net zo snel oppoppen als verdwijnen. Daarnaast kan de camera ingezet worden naar aanleiding van een incident waarbij de gemoedstoestand van de buurt tot bedaren kan worden gebracht. Het zou namelijk zonde zijn om in dergelijke gevallen een dure vaste camera te plaatsen.

4.5 Samenwerking

Samenwerking met partijen binnen cameratoezicht is goed

De samenwerking binnen de lokale driehoek is goed.

Met het OM is er nauw contact over bewijslast en de verheldering/opheldering van situaties.

Met de ondernemers (vooral horeca) in het uitgaansgebied verlopen de contacten vaak via de portiers.

Ze hebben een duidelijke taakverdeling. De portiers kennen de camera's en de werking. Portiers en ondernemers hebben korte lijnen met de politie door een apart telefoonnummer en een appgroep.

De samenwerking met de operators is perfect. Het blijft een uitdaging om voldoende operators te behouden.

4.6 Wat zou het betekenen als er geen cameratoezicht zou zijn?

Slecht voor de veiligheid

Het zou veel betekenen als er geen cameratoezicht zou zijn, meent de politie. Ze benoemen de volgende punten:

- Zonder cameratoezicht zou Arnhem een stap terug doen in het handhaven van de openbare orde en veiligheid. Het OOT zou minder goed functioneren. Het zou een enorme omschakeling zijn. Er zou meer politie nodig zijn voor hetzelfde werk. Cameratoezicht is een onlosmakelijk onderdeel in de handhaving van de openbare orde en veiligheid.
- Het zou ten koste gaan van de veiligheid van iedereen. Er zouden meer incidenten zijn en meer escalaties van incidenten doordat de politie minder snel ter plaatse is. Risico op onveilige situaties neemt toe voor bezoekers, medewerkers in de horeca en politie. Preventieve werking zou weg zijn. Proactieve werking zou weg zijn doordat de politie minder snel aanwezig is en kan optreden. De politie zou minder boeven vangen.
- Arnhem zou achterop raken op technologisch gebied. Mocht dan ooit besloten worden opnieuw camera's in te zetten dan ben je alle kennis en ervaring kwijt.
- Camera is een objectief hulpmiddel. De politie noemt als voorbeeld de "klapgetuigen". Mensen horen een klap en trekken vervolgens een conclusie wat er gebeurd is terwijl ze dat feitelijk niet hebben gezien. De camera registreert dan objectief wat er gebeurd is en de beelden kunnen als bewijslast dienen tijdens een rechtszaak.

4.7 Verbeterpunten

Verbeterpunten voor cameratoezicht

- De politie geeft aan graag een uitbreiding van cameratoezicht te zien op specifieke plaatsen, zoals bijvoorbeeld richting de Blauwe Golven.
- Veel meer laten zien aan politici, burgers en slachtoffers wat de effecten zijn van cameratoezicht.
- Meer operators om de kwetsbaarheid te verkleinen en effectiviteit te vergroten.
- Om goed te kunnen monitoren, moet je het aantal incidenten per camera meten.
- Meer gebruik maken van mobiel en kortdurend cameratoezicht.
- Camera's worden in de toekomst steeds intelligenter. Dat is een ontwikkeling die niet te stoppen is. Volgens de politie moeten beleid, visie en moraliteit daarop aangepast worden.

5 Meerwaarde volgens het Openbaar Ministerie

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft de vragen van de onderzoekers over de meerwaarde van cameratoezicht in Arnhem schriftelijk beantwoord. De Officier van Justitie (OvJ) in de lokale driehoek is regelmatig betrokken bij verzoeken tot plaatsing van camera's in Arnhem op grond van 151c Gw of artikel 3 Pw². De zaaksofficieren gebruiken regelmatig beelden van de camera's in hun strafrechtelijke onderzoeken.

5.1 Meerwaarde cameratoezicht

Situatie in Arnhem rechtvaardigt het toepassen van cameratoezicht

Het OM is van oordeel dat de huidige problematiek in en rond het uitgaansgebied in Arnhem, gelet op het aantal geweldsincidenten, gemeentelijk cameratoezicht zeker rechtvaardigt. Daarnaast rechtvaardigt het aantal grote evenementen, voornamelijk Koningsdag, ook het gebruik van de camera's in de binnenstad. Dit laatste voor crowdcontrol (veiligheid) en de beheersing van de openbare orde in de binnenstad. Hetzelfde geldt voor het gebied in en rond het Centraal Station van Arnhem.

Camerabeelden in het uitgaansgebied hebben een grote meerwaarde bij de opsporing

Vooraf de camera's in het Arnhemse uitgaansgebied worden door het OM regelmatig gebruikt bij opsporing van strafbare feiten en daders. Volgens het OM hebben de camerabeelden hiertoe een enorme meerwaarde. In het uitgaansgebied constateert de politie via de camera's regelmatig overtredingen zoals wildplassen en in beginsel een diversiteit aan strafbare feiten. In de praktijk echter betreft het merendeel uitgaansgeweld in al zijn varianten zoals mishandeling en openlijk geweld. De beelden zijn volgens het OM de afgelopen jaren echter ook gebruikt bij zwaardere strafbare feiten zoals wapenbezit, poging tot doodslag, schietincidenten, drugshandel en zelfs moord.

De beelden worden gebruikt als bewijslast, confronterend materiaal bij de potentiële dader(s), als middel om te verwijzen naar gebeurtenissen en als verheldering van wat zich in situatie werkelijk heeft afgespeeld. De officier legt uit dat de beelden een objectiever beeld geven van wat zich ter plaatse heeft afgespeeld. Dat heeft een zeer grote meerwaarde ten aanzien van getuigenverklaringen. De ervaring leert dat, vooral bij vechtpartijen, iedere getuige iets anders waarneemt waardoor het lastig is om te reconstrueren wie en hoe het geweld werd toegepast. Verder zijn de verdachten en de getuigen daarbij regelmatig ook onder invloed, wat hun verklaring minder betrouwbaar maakt. De beelden vormen een integraal onderdeel van het dossier en zijn belangrijk bewijs. De beelden worden getoond aan de verdachte en regelmatig nogmaals op de terechtzitting bij de rechter.

² De aard van het toezicht is hier handhaving van de openbare orde in het publieke domein en de juridische grondslag: artikel 151c van de Gemeentewet. Aangezien cameratoezicht een grote invloed kan hebben op de samenleving en de persoonlijke levenssfeer van burgers kan het gemeentebestuur uitsluitend op de wijze zoals in artikel 151c Gw beschreven besluiten tot plaatsing van camera's.

5.2 Randvoorwaarden

Een camera kan pas worden ingezet als daartoe een wettelijke grondslag is. Deze grondslag moet per inzet duidelijk worden vastgelegd. De OvJ toetst op grond van welke juridische bevoegdheid de camera's worden geplaatst.

Onderbouw de inzet van individuele camera's nog beter op basis van gegevens over de objectieve en subjectieve veiligheid ter plaatse

Bij plaatsing van camera's op grond van artikel 151c mag het OM alleen adviseren over de termijn van plaatsing. De burgemeester bepaalt. De officier legt uit dat het voor haar advies hierover belangrijk is dat politie en gemeente inzicht geven in de openbare orde problematiek op de betreffende locatie, cijfers over incidenten en strafbare feiten (objectief) en een sfeerrapportage over de sociale veiligheid daar (subjectief). Op basis hiervan kan het OM proportionaliteit en subsidiariteit vaststellen. "Proportionaliteit" betekent dat de camera niet te lang wordt geplaatst in relatie tot de zaak waarvoor je hem plaatst. Dus niet langer dan het evenement of bij jeugdoverlast, gerelateerd aan de ernst van de overlast en problematiek. "Subsidiariteit" betekent dat het probleem niet kan worden opgelost met andere middelen, zoals een tijdelijke mobiele camera. Daarnaast moet er altijd oog zijn voor inzet van andere methodes om een probleem op te lossen, zoals preventie, inzet jeugdwerk en afspraken maken met organisatie van het evenement. Het OM is van oordeel dat de huidige problematiek in en rond het uitgaansgebied in Arnhem, gelet op het aantal geweldsincidenten, een gemeentelijk cameratoezicht zeker rechtvaardigt.

Privacy is gewaarborgd

De privacy bij de openbare orde camera's is gewaarborgd omdat er een toetsing aan de wet en de daar uit voortvloeiende criteria plaatsvindt voordat een camera in de openbare ruimte geplaatst wordt. Daarnaast wordt de termijn zo kort mogelijk gehouden. Verder is het uitkijken van de camera's via de toezichtcentrale voorbehouden aan een beperkte groep daartoe opgeleide medewerkers onder toezicht van de politie.

5.3 Camera's buiten het uitgaansgebied

De inzet van camera's op grond van artikel 151c Gw bij het Gelredome zijn noodzakelijk

De Officier van Justitie beschrijft dat de evenementen in het Gelredome vaak een sterk openbare orde risico met zich meebrengen. Denk aan concerten, de dancefeesten, het Piratenfeest en de risicowedstrijden van Vitesse. Volgens het OM rechtvaardigen deze evenementen zonder twijfel de inzet van camera's omdat zich daar regelmatig verstoringen van de openbare orde en strafbare feiten voordoen. De camera's staan in het stadion en op het terrein van het stadion. Deze vallen onder de civielrechtelijke bevoegdheid van het Gelredome. De camera's op grond van artikel 151c Gw zijn volgens het OM de noodzakelijke aanvulling hierop. De argumentatie is dat geweld, strafbare feiten of verstoringen van de openbare orde (dit kan ook een plotseling verkeersinfarct zijn) zich kunnen verplaatsen van binnen naar buiten het stadion en de openbare weg of vice versa. Het gaat daarbij dan ook om de aanrijroutes van en naar het Gelredome.

5.4 Samenwerking

Positief over de samenwerking in de driehoek

De voor het OM betrokken partijen zijn de gemeente en de politie. De samenwerking is positief.

5.5 Verbeterpunten

Investeer in het gebruik van mobiele camera's; het maakt de inzet proportioneler

De officier geeft aan dat er altijd een dilemma ontstaat rondom plaatsing als mensen zich op een bepaalde locatie onveilig voelen terwijl objectieve gegevens dit niet eenduidig staven. Denk aan parkeerplaatsen, tunneltjes of kleinere stations. De beste oplossing volgens haar is om een camera dan tijdelijk te plaatsen en het effect te meten. Maar gelet op de aanbestedingsprocedures m.b.t. de aanschaf van de camera's en het feit dat ze vast moeten hangen, is dat soms lastig te realiseren. Als een camera eenmaal hangt, dan gaat deze niet meer zo snel weg. Desondanks is het advies van het OM is om bij Station Zuid en het fietstunneltje in de Laar de subjectieve en objectieve veiligheid opnieuw te onderzoeken en dan te toetsen of voortzetting van het cameratoezicht daar gerechtvaardigd is.

De plaatsing van een mobiele camera voor een korte termijn is te realiseren op grond van artikel 151c Gw. Met de mobiele camera is het mogelijk om het cameratoezicht snel bij een (potentieel) openbare ordeprobleem in te zetten. Dat maakt de inzet veel proportioneler.

Onderzoek of de gemeente Arnhem ook ANPR-camera's wil inzetten

Het OM adviseert om te onderzoeken of de gemeente Arnhem ook ANPR-camera's wil inzetten.

ANPR staat voor automatische nummerplaat herkenning. Bekend is de toepassing van ANPR bij het meten van verkeersactiviteit en vaststellen van verkeersovertredingen.

Daarnaast kunnen kentekens die met behulp van ANPR zijn gelezen worden vergeleken met zogenaamde referentiebestanden. In die bestanden staan kentekens waarop bijvoorbeeld openstaande boetes/belastingsschulden zijn geregistreerd of kentekens die toebehoren aan verdachten die worden gezocht in het kader van opsporingsonderzoeken. Voorts kan dit ingezet worden voor het opsporen van onverzekerde of gestolen voertuigen.

6 Meerwaarde volgens ondernemers

Om inzicht te krijgen in de meerwaarde van cameratoezicht volgens ondernemers is gesproken met twee ondernemers die beiden een horecagelegenheid hebben op de Korenmarkt. Een van de ondernemers is daarnaast vertegenwoordiger van het bestuur Korenmarkt en de ondernemersvereniging.

6.1 Meerwaarde cameratoezicht

Preventieve werking

Cameratoezicht is volgens de ondernemers heel belangrijk voor de veiligheid in het horecaconcentratiegebied. Ze hebben zelf ook cameratoezicht in hun zaken. Bezoekers en ook portiers weten dat en het werkt preventief. De preventieve werking is er niet als er drank en drugs in het spel zijn: "dan denkt niemand meer na."

Op heterdaad arrestaties en sneller oplossen van misdrijven

Door cameratoezicht kunnen er meer op heterdaad arrestaties verricht worden. Bijvoorbeeld zakkenrollers of lastige klanten.

Veiligheid en gevoel van veiligheid voor ondernemers, personeel en klanten

De ondernemers noemen het een veilig idee dat er cameratoezicht is. Er zijn incidenten (gooien met kaarsen) en geweldsdelicten. Personeel, klanten en ook portiers voelen zich volgens hen veiliger met cameratoezicht. Veel incidenten vinden plaats voor de deur van horecagelegenheden, omdat mensen er niet in mogen.

Waarheidsvinding/bewijslast

Camera's zijn volgens de ondernemer ook heel nuttig bij de waarheidsvinding: wat is er precies gebeurd? Ondernemers geven aan dat het voor hen vaak niet duidelijk is wat er wel of niet op beeld staat. Kort geleden was er een geval van diefstal van koper en zink. Hier is geen aangifte van gedaan.

Beelden worden bewaard en kunnen worden teruggekeken. Bij de ondernemers bestaat de behoefte om eens een keer een kijkje te nemen bij de operators zodat zij ook eens "in het echt" kunnen zien wat de operators wel/niet zien.

Sneller ingrijpen van politie mogelijk door cameratoezicht

De politie houdt in de gaten wat er gebeurt tijdens uitgaansavonden. Ze zien daardoor veel. De politie is er daardoor snel bij als er iets aan de hand is. Cameratoezicht is ook echt van toegevoegde waarde bij drukke evenementen zoals Koningsdag voor crowdcontrol. Door cameratoezicht kan ingegrepen worden als het ergens te druk wordt in het horecaconcentratiegebied.

6.2 Geen nadelige effecten

De ondernemers zien geen nadelige effecten van cameratoezicht. Alleen vinden ze het vreemd dat er geen parasols uitgekapt mogen worden op Koningsdag vanwege de camera's en geen versieringen opgehangen met feestdagen.

Navraag bij de adviseur veiligheid gemeente Arnhem leert ons dat parasols eigenlijk nooit wenselijk zijn i.v.m. belemmering van het zicht op de ingang. Maar uit coulance-overwegingen

wordt het toch toegestaan. Koningsdag is extreem druk met speciale veiligheidsmaatregelen en daarin past het dat parasols dan weg moeten.

6.3 Samenwerking

Goede samenwerking met politie

De ondernemers zijn zeer te spreken over de samenwerking met de politie. Zeker met de wijkagent is er een kort lijntje. Ze zijn heel blij met haar. Als er iets is kunnen ze altijd bij haar terecht en worden zaken goed afgehandeld. De wijkagent heeft ook veel contact met de portiers. Door de Korenmarkttelefoon hebben ondernemers heel snel contact met het Openbare Orde Team tijdens uitgaansavonden

Goede samenwerking met de gemeente

De samenwerking met de gemeente is goed, maar hangt wel af van met wie je te maken hebt. Met de ene persoon hebben ze betere ervaring dan met de andere.

Er is ook goed contact met Bureau Discriminatie vanwege toelatingsbeleid horecagelegenheden. Als bezoekers het niet eens zijn met een weigering krijgen ze meteen het telefoonnummer van Bureau Discriminatie. Dit werkt goed.

6.4 Wat zou het betekenen als er geen cameratoezicht zou zijn?

Slecht voor de veiligheid in het gebied

Alle al eerder genoemde voordelen op het gebied van veiligheid en preventie vallen dan weg.

6.5 Verbeterpunten volgens de ondernemers

Over het algemeen zijn de ondernemers erg tevreden over het cameratoezicht. Verbeterpunten zouden kunnen zijn:

- uitleg waarom versieringen en parasols niet mogen vanwege de camera's.
- cameratoezicht uitbreiden naar de Blauwe Golven.

7 Bijlagen

7.1 Bijlage 1 Camera's in Arnhem

Video Observatie Systeem Gemeente Arnhem			
Aantal	Straat	Aantal	Straat
	Airborneplein	44	Kleine Oord
1	Eusebiusveste	45	Bakkerstraat
2	Fietstunnel Boulevard Heuvelink		Korenmarkt
3	Fietstunnel Stads Kantoor	46	Molenstraat
4	Fietstunnel Walburgstraat	47	Korenstraat
5	Fietstunnel Rechtbank	48	Korenstraat
	Blikkenbioscoop/Roermondsplein	49	Korenmarkt
6	Nieuweplein	50	Korte Hoogstraat
7	Rijnstraat onder	51	Luthersestraat
8	Rijnstraat /Blikkenbios	52	Hoogstraat / Duizelsteeg
9	Rijnstraat Midden	53	Pauwstraat
10	Roermondsplein	54	Hoogstraat Boven
	Bruggen	55	Willemsplein-Korenstraat
11	John Frostbrug rechts	56	Korenmarkt
12	John Frostbrug links	57	Korenmarkt
13	Nelson Mandelabrug	58	Korenmarkt
14	Nelson Mandelabrug	59	Nieuwe-plein oost
15	John Frost-Waardmanspad		Station AC
16	John Frost-Malburgse Bandijk/Graslaan	60	Bus Terminal
17	John Frost-Malburgse Bandijk	61	Stationsplein
18	John Frost Graslaan	62	Stationsplein
	De Laar	63	Station Mac
19	Spoortunnel fietspad		Station Zuid Parkeerplaats
	Gelredome	64	Metamorfosenallee 1
20	Nijmeegseplein Gelredome	65	Metamorfosenallee 2
21	Nijmeegseplein Tunnel N		Varkensstraat
22	Nijmeegseplein Tunnel O	66	Tulkensteeg
23	Nijmeegseplein Tunnel Z	67	Munttenstraat
24	Nijmeegseplein Tunnel W	68	Luthersestraat
	Iriszorg	69	Hoogstraat onder
25	Remisestraat DOD - Bankjes	70	Hoogstraat
26	Remisestraat DOD - Voor	71	Luthersestraat
27	Remisestraat DOD - Parkeerplaats	72	Varkensstraat
	Jansplein/Jansplaats	73	Varkensstraat
28	Rozemarijnsteeg	74	Varkensstraat Grote Oord
29	Jansstraat	75	Luthersestraat
30	Janslangstraat		Winkelstraat
31	Janspoort	76	Vijzelstraat
32	Janspoort	77	Rijnstraat/ Mac Donalds
33	Janspoort	78	Vijzelstraat/Hendriksen
34	Jansplein - Ruitersstraat	79	Vijzelstraat/Bakkerstraat
35	Jansplein - La Paranda	80	Marienburgstraat
36	Janspoort Gele Rijders Plein	81	Ketelstraat
37	Jansstraat	82	Land van de Markt
38	Jansplaats	83	Roggestraat
39	Gele Rijders plein	84	Johnny van Doorn plein
40	Willemsplein	85	Musis Sacrum/Velperplein
	Kerkplein/Markt	86	Witte school
41	Bussluis Turfstraat	87	Witte school
42	Kerkplein	88	Witte school
43	Markt		

7.2 Bijlage 2 WBS-codes

WBS staat voor Wijk, Buurt, Subbuurt. Hieronder staan de officiële benamingen. Feitelijk gaat het om straat plus directe omgeving. Voorbeeld: Rijnstraat is het hele horecagebied.

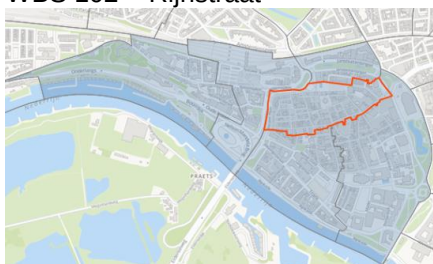
WBS 100 = Markt



WBS 101 = Weverstraat



WBS 102 = Rijnstraat



WBS 103 = Janssingel



WBS 104 = Stationsplein



Aan de leden van de raad

Datum : 3 juli 2018
Zaaknummer : 265662
Contactpersoon : Arndt Stroink
Telefoonnummer : 026 3773246

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo inzake cameratoezicht

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid Venhoek van de fractie D66 heeft ons bij brief, ingekomen 18 juni 2018, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over cameratoezicht.

Onderstaand vindt u de integrale tekst van de vragen.

Cameratoezicht

Al vele jaren wordt er in Arnhem binnen een groot gebied in en rond de binnenstad gebruik gemaakt van cameratoezicht. Daarnaast staan er ook camera's opgesteld op plekken die niet in een gepubliceerd aanwijzingsbesluit zijn opgenomen, zoals de John Frostbrug, Nelson Mandelabrug, Station Zuid en de Laar. Dit is echter niet in openbare stukken terug te vinden.

Op de website van de Gemeente Arnhem is geen overzicht beschikbaar waar er cameratoezicht mogelijk is.

De inwoners van Arnhem hebben het recht om zich anoniem en onbespied in de openbare ruimte te bewegen. Cameratoezicht in de openbare ruimte kan zijn waarde hebben naast andere maatregelen voor het bevorderen van de openbare orde, maar moet wat D66 betreft met terughoudendheid worden toegepast vanwege de inbreuk op de privacy.

Dit uitgangspunt is sinds 1 juli 2016 ook in de Gemeentewet verankerd. Artikel 151c lid 5 stelt dat de Burgemeester het besluit tot cameratoezicht intrekt "zodra de inzet van camera's niet langer noodzakelijk is in het belang van de handhaving van de openbare orde". Dit artikel impliceert dat een doorlopende evaluatie van het cameratoezicht nodig is.

De laatste evaluatie van het cameratoezicht dateert van 2010. Op basis van die evaluatie is door de Burgemeester eind 2011 het besluit cameratoezicht verlengd tot 1 januari 2017. Er vindt op dit



Datum : 3 juli 2018
Zaaknummer : 265662
Pagina : 2

moment nog steeds cameratoezicht plaats hetgeen impliceert dat eind 2016 wederom een besluit door de Burgemeester genomen is.

De fractie D66 heeft de volgende vragen aan het College c.q. de Burgemeester:

1. De fractie van D66 wil graag van de Burgemeester/het College weten wanneer op de website van de Gemeente Arnhem een sluitend overzicht wordt geplaatst waar in Arnhem cameratoezicht mogelijk is.
2. Op dit moment is alleen het besluit uit 2007 op de site overheid.nl gepubliceerd. Wanneer worden de andere besluiten daar gepubliceerd, en heeft het niet publiceren van deze besluiten mogelijk nog gevolgen voor de rechtmatigheid van het cameratoezicht?
3. Op basis van welke criteria wordt beoordeel of cameratoezicht wordt ingezet dan wel gecontinueerd? Anders geformuleerd: welke criteria hanteert u op basis waarvan het cameratoezicht (conform Gemeentewet art 151c lid 5) wordt beëindigd?
4. Wanneer kan de raad de evaluatie van de effecten en bijdragen aan de openbare orde en veiligheid van het cameratoezicht verwachten?

Met vriendelijke groet,

Maarten Venhoek
D66

Ter beantwoording van deze vragen delen wij u het volgende mee.

Naar aanleiding van uw vraag over de informatie op de website van de gemeente Arnhem is geconcludeerd dat dit onderdeel van de website zo snel mogelijk zal worden aangepast, waarbij aangegeven zal worden waar cameratoezicht is toegestaan en daadwerkelijk plaatsvindt, voor zover het de camera's betreft die in beheer zijn bij de gemeente.

Kort na het zomerreces van de gemeenteraad zal u een evaluatie worden toegezonden van het totale cameratoezicht, waarbij tevens aangegeven zal worden wat de data zijn van de besluiten en de publicatie.

Het voortzetten of beëindigen van cameratoezicht is afhankelijk van de ervaringen van de politie en van het aantal en de aard van de gepleegde strafbare feiten verstoringen van de openbare orde. Indien een camera wordt geplaatst dient hiervoor instemming te worden verkregen van de officier van justitie. Daarbij moet altijd een zorgvuldige afweging worden gemaakt of plaatsing van een camera noodzakelijk is en of andere maatregelen niet meer doeltreffend kunnen zijn. Dit in het besef dat cameratoezicht een inbreuk kan maken op de privacy van burgers in de openbare ruimte.

In de evaluatie die u wordt toegezonden na het zomerreces, wordt aangegeven welke camera's op dit moment al dan niet doelmatig blijken in de praktijk.

Op dit moment is de politie bezig met een inventarisatie van de effectiviteit van alle afzonderlijke camera's. Dat overzicht wordt in de zomer verwacht en zal onderdeel uitmaken van de evaluatie.



Datum : 3 juli 2018
Zaaknummer : 265662
Pagina : 3

Hoogachtend,
het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

Bijlagen:

- Brief met artikel 44 vragen

cc: Raadsleden en fractievolgers

BEHANDELRESULTAAT

AGENDERINGSVERZOEK 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Agenderingsverzoek: 'Evaluatie gemeentelijk cameratoezicht 2018'

Zaaknummer:

Portefeuillehouder:

A. Marcouch

Resultaat van bespreking:

Aanwezig: de raadsleden/fractievoorgangers de heer Van der Laak (Arnhem Centraal), de heer Sanders (PVV), de heer Maref (VVD), mevrouw Van Burgsteden (CDA), de heer Venhoek (D66), de heer De Groot (Partij voor de Dieren), mevrouw Nede (ChristenUnie), de heer Van der Loo (GroenLinks), de heer Bouma (PvdA), de heer Van Plateringen (Arnhemse Ouderenpartij), de heer Usta (DENK-Verenigd Arnhem). De fractie van de SP was niet vertegenwoordigd.

Raadskamerbespreking

Namens de indieners (D66 en GroenLinks) is het agenderingsverzoek toegelicht en wordt er met burgemeester Marcouch van gedachten gewisseld over het camerabeleid aan de hand van de in het agenderingsverzoek vermelde vragen.

De fractie van het CDA geeft de portefeuillehouder de suggestie mee om ten aanzien van het veiligheidsgevoel ook de inrichting van de openbare ruimte te betrekken.

Toezeggingen

Burgemeester Marcouch zegt toe dat er direct na het zomerreces 2019 een beleids- en toetsingskader ter besluitvorming voorligt.

Burgemeester Marcouch zegt toe nog eens kritisch te zullen kijken naar de inzet van camera's bij stations.

Burgemeester Marcouch zegt toe voor de raadskamer een bezoek te organiseren naar de controlekamer van de Politie.

Conclusie

De voorzitter concludeert dat het agenderingsverzoek voldoende is behandeld.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

L.R. Manders

Titel/onderwerp: **DIFTAR**

Aanpassen van de trommelgrootte van ondergrondse restafvalcontainers & besluiten tot een passende oplossing voor gft-inzameling hoogbouw

Raadsadviseur: J. Kersten

Telefoonnr: 3773236 Jozef.kersten@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	C. Berntsen
Portefeuillehouder:	Mw. C. Bouwkamp	Telefoonnr:	3775020
		E-mailadres:	Clemens.Berntsen@arnhem.nl
Doel activiteit	meningsvormend (1)		
Toelichting	Op 25 september 2017 verbond de raad een aantal voorwaarden aan de invoering van DIFTAR. Het college stelt de raad nu voor om een tweetal door de raad aan de invoering van Diftar verbonden voorwaarden in te vullen. Het betreft de voorwaarden: • Aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden afval (voor 30-literzakken) te realiseren; • Passende oplossingen voor het aanbieden van GFT-afval van inwoners van hoogbouw in de praktijk te brengen. In de door het college naar de raad gestuurde voortgangsberichten werd aangekondigd dat het college in februari/maart 2019 deze voorstellen aan de raad zou aanbieden.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Beslissen of de voorstellen kunnen worden doorgeleid naar de besluitvormende fase of dat een bespreking van amendementen of moties nodig is. Indien de voorstellen worden doorgeleid naar besluitvorming dan worden deze naar verwachting op de agenda van de gemeenteraad van 17 april geplaatst. Indien de raadskamer oordeelt dat er een bespreking van overwogen amendementen of moties dient plaats te vinden, dan zal er een meningsvorming 2 bespreking van de voorstellen worden geagendeerd; naar verwachting op 8 mei. Besluitvorming vindt dan naar verwachting plaats op de Politieke Avond van 15 mei 2019.		
Spreekrecht publiek	Nee, op de Politieke Avond van 20 maart werd gebruik gemaakt van het insprekrecht		
Behandeladvies	Gezien de samenhang van beide voorstellen worden ze gecombineerd behandeld. Technische vragen dienen voorafgaand aan de bespreking te worden gesteld. Het is een meningsvorming 1. De bedoeling van meningsvorming 1 is dat u uw voorlopige standpunt over het voorstel uitspreekt. Slechts die vragen waarvan de antwoorden nog van invloed zijn op uw standpunt worden gesteld. Op deze manier komen we te weten wat iedereen van het voorstel vindt.		

	Naar aanleiding van de M1-fase kunnen partijen concluderen of zij moties willen indien of dat amendementen nodig zijn om met het voorstel te kunnen instemmen. De portefeuillehouder speelt een grote rol in deze fase. Zij verdedigt de politieke keuzes die gemaakt zijn en geeft een antwoord op de vragen. De uitkomst van de behandeling kan zijn dat het voorstel direct naar de besluitvormende fase wordt doorgeleid of dat men eerst nog een bespreking van amendementen of moties in de raadskamer wil voeren.			
Bijlagen				
Raadsvoorstel "Aanpassing trommelgrootte ondergrondse restafvalcontainers "				
Raadsvoorstel "Passende oplossing voor gft- inzameling hoogbouw"				
Raadsbesluit d.d. 25 september 2017				
Voortgangsbericht Diftar d.d. 20 november 2018				
Voortgangsbericht Diftar d.d. 19 februari 2019				
Behandeladvies 3 april 2019				
Behandelresultaat 20 maart 2019				

Besluit van

25 september 2017

Zaaknummer

110880

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 6 juni 2017, Cluster Openbare Ruimte;

gelet op artikel 147 en 192 van de Gemeentewet;

gezien het amendement "Diftar een jaar uitstellen" (17A24) en sub-amendement "Afval scheiden lonend voor minima" (17A29g)

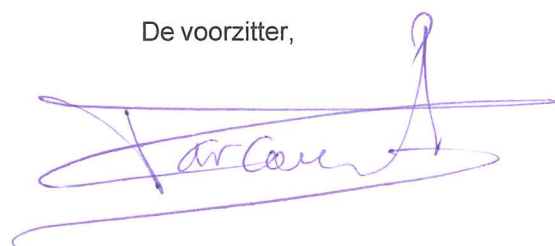
besluit:

1. In te stemmen met de invoering van diftar per 1 januari 2019;
2. Het jaar 2018 te gebruiken om:
 - a Passende oplossingen voor het aanbieden van GFT-afval van inwoners van hoogbouw in de praktijk te brengen;
 - b Het systeem voor aanvraag vrijstelling van het variabele tarief in verband met medisch afval gereed te hebben, en Arnhemmers de tijd te geven deze vrijstelling aan te vragen;
 - c Aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden afval (voor 30-literzakken) te realiseren;
 - d Bewoners inzicht te geven in de financiële consequenties van hun afvalaanbod onder het nieuwe tariefsysteem;
 - e Uitgangspunt is dat minima er niet op achteruit gaan ten opzichte van het huidige systeem van kwijschelding. Het college werkt daarvoor scenario's uit, waarbij afval scheiden ook voor minima lonend is. De gemeenteraad wordt hier voor de presentatie van de MJPB 2019-2022 over geïnformeerd.
3. Voor invoering per 1 januari 2019 voorwaardelijk is dat alle aanpassingen ten behoeve van bovenstaande punten op dat moment volledig zijn geëffectueerd;
4. De kwijschelding voor afvalstoffenheffing in 2018 volledig te handhaven, en dit nadeel (van €761.000,-) eenmalig ten laste te brengen van de Bestemmingsreserve Afval;
5. De tarifiering voor het aanbieden van grof huishoudelijk afval op het afvalbrengstation bij invoering van diftar per 2019 in lijn te brengen met het principe van 'de vervuiler betaalt';
6. Een investeringsbedrag van € 2.250.000 te reserveren voor het realiseren van diftar;
7. De frictiekosten diftar voor 2018 (i.v.m. de voorbereiding), 2019 en 2020 te dekken uit de Bestemmingsreserve Afval;
8. Een eventueel daardoor optredend tekort in de BR Afval te dekken door de structurele opbrengsten van diftar minder snel ten gunste van inwoners te brengen.

De griffier,



De voorzitter,





Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

331678

Onderwerp: **Aanpassing trommelgrootte ondergrondse restafvalcontainers**

Voorstel

1. Alle ondergrondse restafvalcontainers om te bouwen, waarbij de huidige trommel wordt verkleind waardoor er uitsluitend afvalzakken van 30 liter in passen.

Inleiding

Op 25 september 2017 heeft uw raad ingestemd met het invoeren van DIFTAR. Eén van de voorwaarden die uw raad daarbij heeft gesteld is het realiseren van aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden afval (30-liter zakken). In dit voorstel gaan we in op de wijze waarop wij tegemoet willen komen aan uw vraag.

In Arnhem is inmiddels Omgekeerd Inzamelen ingevoerd. Dat houdt o.a. in dat inwoners hun restafval in ondergrondse containers moeten deponeren. Inmiddels staan er ruim 1.300 ondergrondse containers voor restafval in de stad. Deze containers zijn voorzien van een inworptrommel die het standaard formaat vuilniszak (met een inhoud van 60 liter) kan verwerken. Wij stellen voor om alle containers aan te passen. De trommels worden daarbij verkleind door het plaatsen van een inzetstuk.

Beoogd effect

Te voldoen aan de door uw raad gestelde voorwaarde om aanbiedmogelijkheden te realiseren voor kleinere hoeveelheden afval (30-liter zakken).

Argumenten

1.1 Serviceverhoging

Door het ombouwen van alle restafvalcontainers is het mogelijk voor alle Arnhemmers om binnen een loopafstand van maximaal 200 meter een aanbiedmogelijkheid voor kleinere afvalzakken te bereiken. Hierdoor hoeft niemand meer (uit financieel oogpunt) het restafval lang in huis te bewaren en hoeft er ook niet meer ongemakkelijk met grote en zware vuilniszakken gesjouwd te worden



1.2 Duidelijke en eenduidige communicatie

Na het ombouwen van alle containers is het duidelijk dat er alleen nog kleine zakken in de containers passen. Verwarring over waar grote of kleine zakken kunnen worden aangeboden, wordt hiermee voorkomen.

1.3 Ondersteuning van de boodschap dat restafval steeds minder wordt

Door het invoeren van DIFTAR zal blijken dat inwoners steeds minder restafval overhouden. Door het ombouwen van alle restafvalcontainers onderstrepen we dat afvalreductie de nieuwe norm is.

1.4 Vereenvoudiging heffingsgrondslag

Het ombouwen van alle restafvalcontainers zorgt voor een eenvoudiger verwerking van stortgegevens en vermindert de kans op onjuiste aanslagen.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Vaker storten door groot-aanbieders

Als alle containers voorzien zijn van een kleinere trommel betekent dit voor huishoudens die relatief veel restafval (blijven) produceren dat zij vaker naar een container moeten lopen.

1.2 Risico op bijplaatsingen groter

Doordat er slechts kleinere hoeveelheden passen in de verkleinde trommel wordt de kwetsbaarheid voor bijplaatsingen groter. Kleinere trommels vragen om een goede aanbieddiscipline, risico's op het niet passen van iets te grote zakken wordt hiermee naar verwachting groter.

Financiën

Bij het besluit tot invoering van DIFTAR op 27 maart 2017 heeft uw raad dit onderwerp al benoemd als een belangrijke voorwaarde voor uitwerking. Bij het besluit van 25 september 2017: "Uitwerking kaders voor invoering DIFTAR", is voor deze systeemaanpassingen een bedrag van € 300.000 gereserveerd.

De uitvoering van deze maatregel tot aanpassing van de trommels past binnen deze reservering.

Uitvoering

Na instemming van uw raad bereiden we de ombouwoperatie voor en voeren die wijkgericht in. Daarbij zoeken we zoveel mogelijk aansluiting met andere veranderingen op afvalscheiding en DIFTAR, zodat inwoners over alle wijzigingen in het inzamelsysteem geïnformeerd worden. Dat maakt de context duidelijker en versterkt de algemene boodschap over afvalscheiding en reductie van restafval.



Communicatie

Communicatie over deze ombouwoperatie wordt ingebed in een veelomvattender campagne rondom de introductie van DIFTAR. Deze communicatie zullen wij wijkgericht vormgeven.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

—

Ter inzage stukken voor gemeenteraad

—



Besluit van

Zaaknummer

331678

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 februari 2019, Cluster Openbare Ruimte
nummer: 331678;

besluit:

1. Alle ondergrondse restafvalcontainers om te bouwen, waarbij de huidige trommel wordt verkleind
waardoor er uitsluitend afvalzakken van 30 liter in passen.

De griffier,

De voorzitter,

Aan de gemeenteraad

Datum : 20 november 2018
Zaaknummer : 309835
Contactpersoon : Clemens Berntsen
Telefoonnummer : 026 3775020

Onderwerp: Voortgangsbericht DIFTAR november 2018

Geachte voorzitter en leden,

In juli 2018 heeft u besloten om de invoering van DIFTAR voorlopig uit te stellen en meer tijd te nemen voor de voorbereiding om te komen tot een succesvolle invoering. We hebben daarbij de toezegging gedaan om u periodiek te informeren over de voortgang op de onderwerpen die kritisch zijn in het voorbereidingstraject. Ieder kwartaal presenteren we in het vervolg op hoofdlijnen de ontwikkelingen en voortgang in het traject dat dient te leiden tot de invoering van DIFTAR.

In september 2017 zijn door u een aantal voorwaarden gesteld voor invoering van DIFTAR. In juli 2018 hebben we tevens aangegeven dat de omstandigheden in de stad verder verbeterd dienen te worden. Achtereenvolgens gaan we in op:

- GFT-voorzieningen op hoogbouwlocaties
- aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden creëren
- vrijstelling op medische indicatie
- bewoners inzicht geven in financiële consequenties
- effecten van DIFTAR voor minima
- situatie rond het opnieuw afsluiten van de containers
- vervuiling van de PMD-fractie
- kwaliteit openbare ruimte
- omgekeerd Inzamelen in de binnenstad

1. GFT hoogbouwlocaties

Opdracht: passende oplossingen voor het aanbieden van GFT-afval van inwoners van hoogbouw in praktijk brengen.

Te bereiken resultaat	• Inzicht krijgen in een GFT-inzamelmethode voor inwoners op hoogbouwlocaties die voldoende milieurendement oplevert. • Kostenconsequenties in beeld van diverse plaatsingsvarianten.
Stand van zaken	• Project gestart om voor 500 huishoudens in 12 hoogbouwcomplexen GFT-voorzieningen te realiseren. • Testen van de wijze van informeren en inventariseren van de vraag van bewoners.



	• Beproeven van diverse keukenzamelmiddelen. • In januari 2019 worden GFT-containers geplaatst bij deze hoogbouwcomplexen. • Het aanbestedingstraject voor de aanschaf van GFT-voorzieningen is in voorbereiding.
Vervolgstappen	• December 2018-februari 2019: Invoeringsplan voor realisatie in de hele stad opstellen. • Februari 2019: Invoeringsplan en financiële consequenties voorleggen aan de raad. • Maart - december 2019: GFT-voorzieningen naar behoefte realiseren.

2. Trommelgrootte restafvalvoorzieningen

Opdracht: aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden afval (voor 30-liter zakken) realiseren.

Te bereiken resultaat	• Een infrastructuur voor restafval die recht doet aan de wens van (groepen) inwoners om sneller afval weg te kunnen brengen uit het oogpunt van stank en gewicht zonder financiële gevolgen voor hun variabele heffing.
Stand van zaken	• Drie varianten worden uitgewerkt: ○ alle containers ombouwen tot 30 liter; ○ de basis blijft 60-liter, binnen beperkte loopafstanden worden 30-liter voorzieningen gerealiseerd. ○ alle containers technisch aanpassen zodat per keer de instelling gekozen kan worden voor 30- of 60-liter zakken (dynamisch systeem). • Criteria waarop deze varianten worden beoordeeld zijn: ○ Kosten systeemaanpassing; ○ Serviceniveau: consequenties op gemiddelde loopafstanden; ○ Benodigde communicatie-inspanningen; ○ Risico's.
Vervolgstappen	• Februari 2019: voorstel naar de raad waarin de drie varianten zijn uitgewerkt op basis van service naar de inwoners en financiële consequenties. • Maart-september 2019: inkoop/aanpassing trommels voorbereiden • September-december 2019: aanpassen voorzieningen. • September-december 2019: informeren inwoners over nieuwe aanbiedmogelijkheid.



3. *Vrijstelling op medische indicatie*

Opdracht: het systeem voor aanvraag vrijstelling van het variabele tarief in verband met medisch afval gereed hebben en inwoners de tijd geven deze vrijstelling aan te vragen.

Te bereiken resultaat	• Een laagdrempelige aanvraagprocedure realiseren voor vermindering van de afvalstoffenheffing voor inwoners die om gezondheidsredenen meer afval hebben dan normaal.
Stand van zaken	• We hebben u in juli 2018 geïnformeerd over de uitgangspunten die we hanteren bij de uitwerking: ☐ een laagdrempelig aanvraagprocedure; ☐ respecteren van de privacy-gevoeligheid die gepaard gaat met deze aanvragen; ☐ in voldoende mate toetsbaar op misbruik; ☐ eenvoudig en proportioneel uitvoerbaar. • De uitwerking van de gekozen methode is gereed en vormt de basis voor de te ontwikkelen aanvraagprocedure.
Vervolgstappen	• De implementatie van de regeling wordt opgepakt na definitieve keuze invoeringsdatum DIFTAR. Bij keuze invoering in 2020: ○ Mei 2019: voorstel aanvraag- en beoordelingsprocedure ○ Mei 2019: voorstel kwijtscheldingsquotum. ○ mei 2019 - juni: tariefberekeningen maken voor DIFTAR 2020. ○ Vanaf september 2019: informeren inwoners over wijze van aanvragen. ○ Vanaf september 2019: organisatie is operationeel en aanvragen worden getoetst en verwerkt.

4. *Ontwikkelen afval-app*

Opdracht: inwoners optimaal inzicht bieden in de financiële effecten van hun aanbiedgedrag.

Te bereiken resultaat	• Inzicht in de financiële status geeft inwoners een directe en efficiënte prikkel om het afvalaanbiedgedrag aan te passen. • Combinatie van financiële informatie met het leveren van andere informatie op afvalgebied in een laagdrempelige app.
Stand van zaken	• Oriëntatie op marktmogelijkheden.
Vervolgstappen	• Februari -mei 2019: keuze app • Juni 2019 - december 2019: informeren en implementeren van gebruik app door inwoners.



5. Effecten voor de minima in beeld brengen

Opdracht: minima gaan er in een systeem van DIFTAR niet op achteruit ten opzichte van de huidige situatie van volledige kwijschelding.

Te bereiken resultaat	• Scenario's die inzicht in de uitwerking van DIFTAR op deze doelgroep, afhankelijk van aanbiedgedrag en vrijstellingskeuzes.
Stand van zaken	• Uitgangspunten voor het inregelen van de tariefstelling voor minima zijn bij de besluitvorming in september 2017 gepresenteerd; • De korting op het beschikbare budget voor kwijschelding van de afvalstoffenheffing is vervallen. • Tarief- en vrijstellingsscenario's worden medio 2019 uitgewerkt nadat definitieve systeemkeuzes zijn gemaakt en te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. • Uitgangspunt hierbij is dat er ook een prikkel tot afvalscheiding voor minima wordt ingebouwd op een zodanige wijze dat zij bij goede afvalscheiding geen afvalstoffenheffing betalen.
Vervolgstappen	• Mei 2019: voorstel kwijscheldingsvoorstel voor de minima naar de raad.

6. Opnieuw afsluiten ondergrondse containers

Te bereiken resultaat	• Ondergrondse containers opnieuw afsluiten en voor inwoners toegankelijk maken via de afvalpas.
Stand van zaken	• Verzoek tot opheffing last ingediend bij de Autoriteit Persoonsgegevens (nog niet erkend). We hebben uiteraard geregeld contact met de Autoriteit over de voortgang. • Technische en financiële consequenties om de paslezers en batterijen in ondergrondse containers opnieuw operationeel te krijgen in beeld gebracht.
Vervolgstappen	• Voorwaarde opheffen last, uiterlijk december 2018 • December 2018: plan van aanpak (technisch en communicatief) voor opnieuw afsluiten containers. • Januari 2019 - mei 2019: gefaseerd per wijk opnieuw afsluiten containers

7. Aanpak vervuiling PMD

Te bereiken resultaat	• De kwaliteit van de afvalstroom Plastic-, Metalen- en Drankverpakkingen (PMD) verbeteren. • Vanaf januari 2019 kan minimaal 75% van de ingezamelde PMD-fractie worden doorgezet voor sortering en vermarkting.
Stand van zaken	• Interventiemaatregelen beproefd in pilot in Klarendal om de kwaliteit van PMD te verbeteren. • Controle en informatie op mini-containerinzameling ingericht. • In november 2018 is een huis-aan-huis een flyer met begeleidende brief verspreid met informatie over PMD. Ook andere communicatiemiddelen ingezet zoals de gemeentepagina en social media.



Vervolgstappen	• Onderhandelingen over bewerking- en acceptatietraject vanaf 2019. • November 2018 - maart 2019: intensieve controle op minicontainer-routes in samenwerking met SUEZ, afvalcoaches • November 2018 - maart 2019: onderzoeken succesvolle vervolgaanpak ondergrondse PMD-containers (routing op kwaliteit, afsluitbaar maken met pas, kleurstelling en herkenbaarheid, ambassadeurs • Januari 2019: invoeren bewerking en nieuw acceptatieprotocol op overslag. • Januari 2019 - juni 2019: uitrollen gerichte PMD-communicatie op basis van ervaringen uit pilots en handhavingsacties.
----------------	---

8. Kwaliteit openbare ruimte/aanbiedgedrag grofvuil

Te bereiken resultaat	• De kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren door terugdringen van vervuiling van bijplaatsing bij ondergrondse containers en dumpingen van grofvuil. • Herstellen kwaliteitsbeeld rond containers naar het niveau van 2016, voor het opzetten containers.
Stand van zaken	• Verbetering monitoring van bijplaatsingen en dumpingen. Dit leidt tot een beter inzicht in huidige probleemlocaties. Op basis hiervan kunnen maatregelen en resultaten worden getoetst. • Alternatieve inzamelsystemen voor grofvuil ontwikkelen in samenwerking met teams Leefomgeving • In het kader van de voorbereiding op DIFTAR: aanscherpen acceptatiebeleid Afvalbrengstations in overleg met SUEZ en gemeenten Westervoort en Rheden (gebruikers ABS-Noord). • In oktober 2018 pilot gedraaid in Presikhaaf, waarbij wijkbewoners eenmalig 'gratis' grofvuil konden aanbieden.
Vervolgstappen	• Januari 2019: in overleg met Teams Leefomgeving andere pilots op wijkniveau starten om te kijken hoe we vervuiling door dumping van grofvuil tegen kunnen gaan.

9. Ol in Binnenstad

Te bereiken resultaat	• Omgekeerd Inzamelen voor huishoudens invoeren in het centrum. • Inzamelsysteem voor bedrijfsafval, vergelijkbaar met huishoudelijk afval, in de ondergrondse containers realiseren.
Stand van zaken	• 35 locaties in de binnenstad voor ondergrondse containers zijn gekozen en in voorbereiding.



	• Omwonenden zijn voor de zomer 2018 hiervan in kennis gesteld, besluit is gepubliceerd. Binnengekomen bezwaren worden op dit moment behandeld. • Nieuwe aanpak voor organisatie contractafspraken met bedrijven die willen deelnemen wordt uitgewerkt. • Extra inzet van toezicht en handhaving op huidige situatie van (gecombineerd) aanbieden van huishoudelijk afval en bedrijfsafval.
Vervolgstappen	• December 2018 - februari 2019: overleg met huidige afvalinzamelaars van bedrijfsafval in het centrum. • December 2018 - maart 2019: overleg met bedrijven om wensen te inventariseren. • Maart - mei 2019: plaatsen ondergrondse containers in binnenstad. • Maart - juli 2019: voorbereiden en inregelen nieuwe contractvormen met bedrijven.

Proces en planning

In de volgende voortgangsrapportage die in februari 2019 aan u wordt aangeboden, informeren we u over de keuzes die op dat moment voorliggen en vervolgens het uitgangspunt zullen vormen voor het traject naar invoering van DIFTAR in 2020. Cruciaal daarin zijn de toestemming van de Autoriteit Persoonsgegevens om de containers opnieuw te kunnen afsluiten en de technische infrastructuur voor DIFTAR het komend jaar in te regelen. Inwoners krijgen vervolgens in 2019 ruim de tijd om opnieuw te wennen aan pas- en containergebruik. Een intensief communicatietraject zal deze stappen begeleiden en zal als opmaat naar de invoering van DIFTAR in 2020 gebruikt worden. Onderdeel hiervan is het organiseren van wijkgesprekken om Omgekeerd Inzamelen te evalueren en te kijken hoe we zo goed mogelijk de stad mee kunnen nemen in de voorbereidingen naar DIFTAR.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

de secretaris,

de burgemeester,

Bijlage(n)

- Geen

Aan de gemeenteraad

Datum : 19 februari 2019
Zaaknummer : 309835
Contactpersoon : Clemens Berntsen
Telefoonnummer : 026 3775020

Onderwerp: Voortgangsbericht DIFTAR februari 2019

Geachte voorzitter en leden,

Ieder kwartaal presenteren we u op hoofdlijnen de ontwikkelingen en voortgang in het traject ter voorbereiding van de invoering van DIFTAR. In dit tweede voortgangsbericht informeren we u over de huidige stand van zaken op de belangrijke onderwerpen. Daar waar de raad nadere besluitvorming heeft gevraagd over de invulling van randvoorwaarden presenteren we u deze als separate voorstellen. Het gaat hierbij om de keuzes op de onderwerpen (1) hoe de GFT-inzameling bij hoogbouw in te richten en (2) op welke wijze we voorstellen om met de volumevraag van de ondergrondse containers om te gaan.

In de opbouw hanteren we de onderverdeling zoals eerder in het Voortgangsbericht van november 2018 is gehanteerd. Achtereenvolgens gaan we in op:

- GFT-voorzieningen op hoogbouwlocaties
- aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden creëren
- vrijstelling op basis van medische indicatie
- bewoners inzicht kunnen geven in financiële consequenties
- effecten van DIFTAR voor minima
- situatie rond het opnieuw afsluiten van de containers
- vervuiling van de PBD-fractie
- kwaliteit openbare ruimte
- omgekeerd Inzamelen in de binnenstad

1. GFT hoogbouwlocaties

Opdracht: passende oplossingen voor het aanbieden van GFT-afval van inwoners van hoogbouw in praktijk brengen.

Te bereiken resultaat	• Passende oplossingen creëren voor het aanbieden van GFT-afval door inwoners van de hoogbouw.
Stand van zaken	• Januari 2019: startproject in wijk Presikhaaf. Testen van communicatie voor vergroten deelname bewoners en gebruiksgemak van kleine afvalbakjes. Bereik: 500 huishoudens in 12 hoogbouwcomplexen n.a.v. raadsbesluit van maart 2017 waarin besloten is tot het gebruik van verzamelcontainers voor inzameling van GFT bij hoogbouw.



	• Het Europees aanbestedingstraject voor de aanschaf van GFT-voorzieningen loopt. Gunning is voorzien in mei 2019. • Raadsvoorstel 'Realisatie GFT-voorzieningen hoogbouw' wordt in februari/maart aan de raad voorgelegd.
Vervolgstappen	• Monitoren huidige pilotwijken: deelname/gebruik bewoners, kwaliteit en hoeveelheid GFT. • Na raadsbesluit fasegewijs implementeren GFT-voorzieningen hoogbouw: ◦ Maart-april: uitvoeren behoeftepeiling fase bij 3 vervolgwijken ◦ Juli: realisatie 3 vervolgwijken ◦ Juli -sep: monitoring deelname en gebruik ◦ Vanaf september 2019: GFT-voorzieningen realiseren.

2. Trommelgrootte restafvalvoorzieningen

Opdracht: aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden afval (voor 30-liter zakken) realiseren.

Te bereiken resultaat	• Te voldoen aan de door de raad gestelde voorwaarde om aanbiedmogelijkheden te realiseren voor kleinere hoeveelheden afval (30-literzakken).
Stand van zaken	• Het raadsvoorstel over trommelgroottes restafvalvoorzieningen wordt in februari/maart aan de raad voorgelegd.
Vervolgstappen	• Februari/maart: keuze over wijze van aanpassing trommels. • Maart-april 2019: trommels aanpassen in de 3 startwijken • April-augustus: monitoring effecten • September-december 2019: aanpassen trommels in de rest van de stad.

3. Vrijstelling op medische indicatie

Opdracht: het systeem voor aanvraag van gedeeltelijke vrijstelling van het variabele bestanddeel in de afvalstoffenheffing in verband met medisch afval gereed hebben en inwoners de tijd geven deze vrijstelling aan te vragen. Onderstaande informatie is conform planning van de kwartaalrapportage van november 2018.

Te bereiken resultaat	• Een laagdrempelige aanvraagprocedure realiseren voor vermindering van de afvalstoffenheffing voor inwoners die om gezondheidsredenen meer afval hebben dan normaal.
Stand van zaken	• We hebben u in juli 2018 geïnformeerd over de uitgangspunten die we hanteren bij de uitwerking: ☐ een laagdrempelige aanvraagprocedure; ☐ respecteren van de privacy-gevoeligheid die gepaard gaat met deze aanvragen; ☐ in voldoende mate toetsbaar op rechtmatigheid en eventueel misbruik;



	☐ eenvoudig en proportioneel uitvoerbaar. De uitwerking van de gekozen methode is gereed en vormt de basis voor de te ontwikkelen aanvraagprocedure, incl. behandelende ambtenaren.
Vervolgstappen	- De implementatie van de regeling wordt voorbereid: - Mei 2019: voorstel aanvraag- en beoordelingsprocedure - Mei 2019: voorstel kwijtscheldingsquotum. - mei 2019 - juni: tariefberekeningen maken voor DIFTAR 2020. - Vanaf september 2019: informeren inwoners over wijze van aanvragen. - Vanaf september 2019: organisatie is operationeel en aanvragen worden getoetst en verwerkt.

4. Ontwikkelen afval-app

Opdracht: inwoners optimaal inzicht bieden in de financiële effecten van hun aanbiedgedrag.

Onderstaande informatie is conform planning van de kwartaalrapportage van november 2018.

Te bereiken resultaat	- Inzicht in de financiële status geeft inwoners een directe en efficiënte prikkel om het afvalaanbiedgedrag aan te passen. - Combinatie van financiële informatie met het leveren van andere informatie op afvalgebied in een laagdrempelige app.
Stand van zaken	Inzicht in marktmogelijkheden.
Vervolgstappen	- Februari -mei 2019: keuze app - Juni 2019 - december 2019: informeren en implementeren van gebruik app door inwoners.

5. Effecten voor minima in beeld brengen

Opdracht: minima gaan er in een systeem van DIFTAR niet op achteruit ten opzichte van de huidige situatie van volledige kwijtschelding. Onderstaande informatie is conform planning van de kwartaalrapportage van november 2018.

Te bereiken resultaat	Scenario's die inzicht in de uitwerking van DIFTAR op deze doelgroep, afhankelijk van aanbiedgedrag en vrijstellingskeuzes.
Stand van zaken	- Uitgangspunten voor het inregelen van de tariefstelling voor minima zijn bij de besluitvorming in september 2017 gepresenteerd; - De korting op het beschikbare budget voor kwijtschelding van de afvalstoffenheffing is vervallen. - Tarief- en vrijstellingsscenario's worden medio 2019 uitgewerkt nadat definitieve systeemkeuzes zijn gemaakt en te verwachten kosten inzichtelijk worden gemaakt. - Basismethodiek: volledige kwijtschelding voor minima op vaste deel tarief en gedeeltelijke kwijtschelding op het variabel tarief, bijvoorbeeld met een maximum aan zakken dat per jaar 'gratis' aan te bieden is. Dit gratis



	quotum wordt gebaseerd op de gemiddelde hoeveelheid restafval die te verwachten is bij gemiddelde afvalscheiding. • Uitgangspunt hierbij is dat er ook een prikkel tot afvalscheiding voor minima wordt ingebouwd op een zodanige wijze dat zij bij goede afvalscheiding geen afvalstoffenheffing betalen.
Vervolgstappen	• Mei 2019: voorstel kwijtscheldingsvoorstel voor de minima naar de raad.

6. *Opnieuw afsluiten ondergrondse containers*

Te bereiken resultaat	• Ondergrondse containers opnieuw afsluiten en voor inwoners toegankelijk maken via de afvalpas.
Stand van zaken	• Verzoek tot opheffing last onder dwangsom wacht nog op een definitieve uitspraak van de Autoriteit Persoonsgegevens. Het voorgenomen besluit: instemmen met opheffen van de last onder dwangsom, wordt nog definitief bevestigd. • Financiële en operationele aanpassingen om de afsluiting te realiseren zijn in beeld en passen binnen de gereserveerde budgetten.
Vervolgstappen	• Voorwaarde: opheffen last onder dwangsom definitief • Februari 2019: plan van aanpak (technisch en communicatief) voor opnieuw afsluiten containers. • Maart - juni: containers technisch gereed maken. • Vanaf april: gefaseerde invoering afsluiten containers.

7. *Aanpak vervuiling PBD*

De naamgeving voor deze afvalfractie is in januari gewijzigd van PMD naar PBD: Plastic verpakkingen, Blik en Drinkpakken. Hiermee volgen we de landelijke beleidslijn en wordt deze afvalstroom in alle gemeenten hetzelfde benoemd.

Te bereiken resultaat	• De kwaliteit van de afvalstroom Plastic verpakkingen, Blik en Drinkpakken (PBD) verbeteren. • In 2019 kan minimaal 75% van de ingezamelde PBD-fractie worden doorgezet voor sortering en vermarkting.
Stand van zaken	• Interventiemaatregelen vanaf december 2018 doorgevoerd: inzet schone buurtcoaches (voorheen afvalcoaches), controle bij inzameling, nieuw acceptatieprotocol bij overslag. • Eerste resultaten december en januari : een sterke verbetering van het percentage geaccepteerd PBD ten opzichte van de laatste maanden van 2018. Op basis hiervan lijkt het beoogde percentage van 75% voor 2019 haalbaar.
Vervolgstappen	• Continueren interventies • Intensieve communicatie • Intensieve monitoring van resultaten.



	• Pilot met opt-in-systeem voor toegang tot collectieve (ondergrondse) PBD-containers. Een opt-in-systeem is een systeem voor inzameling waarvoor mensen zich actief moeten aanmelden.
--	--

8. Kwaliteit openbare ruimte/aanbiedgedrag grofvuil

Te bereiken resultaat	• De kwaliteit van de openbare ruimte verbeteren door terugdringen van vervuiling van bijplaatsing bij ondergrondse containers en dumpingen van grofvuil. • Herstellen kwaliteitsbeeld rond containers naar het niveau van 2016, voor het openzetten containers.
Stand van zaken	• Huidige monitoringsystematiek uitbreiden. • In overleg met Teams Leefomgeving pilots op wijkniveau uitwerken.
Vervolgstappen	• Maart- september: pilots grofvuil in de eerste wijken uitvoeren.

9. Omgekeerd Inzamelen in Binnenstad

Te bereiken resultaat	• Omgekeerd Inzamelen voor huishoudens invoeren in het centrum. • Inzamelsysteem voor bedrijfsafval, dat qua aard en hoeveelheid vergelijkbaar met huishoudelijk afval, in de ondergrondse containers realiseren.
Stand van zaken	• 35 locaties in de binnenstad voor ondergrondse containers zijn gekozen en in voorbereiding. • Omwonenden zijn voor de zomer 2018 hiervan in kennis gesteld, besluit is gepubliceerd. Binnengekomen bezwaren worden op dit moment behandeld. • Nieuwe aanpak voor organisatie contractafspraken met bedrijven die willen deelnemen wordt uitgewerkt. Eerste prioriteit ligt op de aanpak van bedrijfsafval aangeboden in zakken. Daarnaast wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de (rol)container inzameling in de binnenstad te verbeteren en zo de verkeersbewegingen en de milieubelasting te verminderen. Verschillende gemeenten experimenteren momenteel met de inzet van 'witte wagens' waarbij er nog maar 1 neutrale inzamelwagen rijdt door het centrum. • Extra inzet van toezicht en handhaving op huidige situatie van (gecombineerd) aanbieden van huishoudelijk afval en bedrijfsafval.
Vervolgstappen	• Februari - juni: voorbereiden en inregelen nieuwe contractvormen met bedrijven. • Februari - juni: afronden voorbereidingen plaatsing ondergrondse containers in binnenstad. • September 2019; plaatsen containers.



Proces en planning

Zoals hierboven is beschreven, is de toestemming van de Autoriteit Persoonsgegevens een cruciale voorwaarde voor het traject van uitvoeren. Wij hebben geen zicht op de termijn waarop het definitieve besluit door hen kenbaar wordt gemaakt, maar zijn in bovengenoemde planningen uitgegaan dat deze beslissing in februari 2019 genomen wordt.

Omdat we verwachten dat het opnieuw afsluiten van de ondergrondse containers en toegankelijk maken met de afvalpas een behoorlijke impact gaat hebben, vraagt dit om een zorgvuldige invoering waarbij we tijdig kunnen ingrijpen en bijsturen op de mogelijke effecten. Om deze reden gaan we hierbij fasegewijs te werk en starten met afsluiten in drie wijken. Naast het afsluiten van de restafvalcontainers willen we hier tegelijkertijd een aantal andere maatregelen in de voorbereiding voor DIFTAR beproeven:

- Het afsluiten van de verzamelcontainers voor PBD en deze uitsluitend toegankelijk maken voor aangemelde gebruikers;
- Het doorvoeren van maatregelen naar aanleiding van het raadsvoorstel met betrekking tot aanbiedmogelijkheden voor kleinere hoeveelheden restafval;
- Het inrichten van alternatieve grofvuil-pilots;
- Het uitrollen van een intensieve communicatiestrategie;
- Het focussen van de inzet van de schonebuurtcoaches in deze wijken;
- Het inrichten van de operationele achtervang: helpdesk, pasvervanging, acteren op storingen, het ingrijpen op bijplaatsingen.

We willen minimaal drie maanden testen in de drie startwijken en de ervaringen en resultaten vervolgens gebruiken voor het verder doorvoeren in de rest van de stad richting DIFTAR.

Financiën

Zoals toegezegd bij de raadsbehandeling in januari 2019 van de eerste voortgangsbief, informeren wij u in deze brief over de financiële stand van zaken in het kader van de voorbereiding van DIFTAR.

In onderstaande tabel worden de begrote en tot nu toe gemaakte kosten binnen het DIFTAR-project samengevat. Er wordt een onderscheid gemaakt naar eenmalige voorbereidingskosten en naar investeringen.



Tabel 1: financiële kaders DIFTAR

	Begroot	Besteed	Nog te besteden	
Enmalige voorbereidingskosten	Raadsbesluit maart 2017	2017 - 2018	2019	
- projectleiding en ondersteuning	€ 150.000	€ 120.000	€ 150.000	
- communicatie dftar	€ 150.000		€ 150.000	
- ontwikkelen beloningssysteem	€ 75.000	€ 30.000		
- uitvoeren pilots	€ 175.000	€ 30.000	€ 70.000	
totaal eenmalig	€ 550.000	€ 180.000	€ 370.000	
Investerings	Begroot/raming		Te besteden	
	raadsbesluit september 2017	MJPB 2019-2021	in 2019	2020-2021
- cardreaders/batterijen		€ 500.000	€ 500.000	
- GFT-hoogbouw voorzieningen	€ 300.000		€ 300.000	
- verkleinen trommels	€ 300.000		€ 300.000	
- afsluiten PMD-OC's	€ 100.000		€ 100.000	
- software aanpassingen Belastingen	€ 50.000		€ 50.000	
- ABS-aanpassingen	€ 1.500.000			€ 1.500.000

Geconcludeerd kan worden dat de tot nu gemaakte kosten als voorbereidingskosten zijn te bestempelen. De geraamde investeringen in systemen en techniek staan voor 2019 begroot. De investeringen op de afvalbrengstations staan geprogrammeerd na 2020, wanneer we duidelijkheid hebben over het aanbestedingstraject voor de afvalinzameling. Op dit moment is het terrein van het Afvalbrengstation in Arnhem-Noord in eigendom van de huidige inzamelcontractpartner Suez. Deze situatie wordt na de aanbesteding opnieuw beoordeeld op wenselijkheid en haalbaarheid van infrastructurele aanpassing op deze locatie, na overdracht eigendom, of op een nieuwe locatie.

Overige ontwikkelingen op afvalgebied

Kosten afvalinzameling en -verwerking

Er zijn twee grote afvalcontracten die in 2020 opnieuw worden aanbesteed: de inzameling van huishoudelijk afval en de verwerking van restafval. Op beide onderdelen zijn belangrijke kostenstijgingen te verwachten.

De afvalinzamelkosten betreffen onder meer de kosten voor het ledigen van minicontainers van huishoudens en ondergrondse afvalcontainers in de wijken. Deze werkzaamheden zijn uitbesteed en dat contract loopt af in 2020. De voorbereidingen voor de aanbesteding van de inzameling per 2020 zijn gestart. Gezien de huidige marktsituatie is de verwachting dat dit zal leiden tot stijgende kosten.

Verwerkingskosten zijn met name de kosten voor het verwerken van het ingezamelde restafval dat we aanleveren bij afvalverwerkers. De door de Rijksoverheid opgelegde verbrandingsbelasting heeft vanaf 2020 voor ons consequenties. In 2019 is deze belasting bijna verdubbeld naar € 32,00/ton. We hebben tot op heden geprofiteerd van de uitzonderingspositie die gold voor afval dat werd verwerkt in het buitenland, waardoor deze belastingmaatregel niet geëffectueerd kon worden. Vanaf 2020 zal dit wel het geval zijn en zullen de kosten voor het verwerken van afval dus stijgen door deze belastingmaatregel. Daarnaast verwachten we bij het afsluiten van een nieuw contract, te maken krijgen met een forse kostenstijging ten gevolge van de beperkte capaciteit op de verwerkingsmarkt.

Het geeft ons een extra reden om inwoners te stimuleren afval goed te scheiden en de hoeveelheid restafval naar beneden te brengen om deze toekomstige kostenstijging te kunnen beperken.

Datum: 19 februari 2019
Zaaknummer: 309835
Pagina: 8



Volgende voortgangsbericht

In de volgende voortgangsrapportage die in mei 2019 aan u wordt aangeboden, informeren we u over de keuzes die op dat moment voorliggen en vervolgens het uitgangspunt vormen voor het traject naar invoering van DIFTAR in 2020. De opbouw van de tarieven, de inrichting van de vrijstelling op medische indicatie en de te verwachten effecten voor de minima kunnen op dat moment inzichtelijk worden gemaakt. Ook de aanpak van de gecombineerde inzameling in de binnenstad wordt dan aan u voorgelegd.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,

de secretaris,

de burgemeester,

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, meningsvormende (1) bijeenkomst 20 maart 2019

GEMEENTE
Arnhem



Aanpassen van de trommelgrootte van ondergrondse restafvalcontainers & besluiten tot een passende oplossing voor gft-inzameling hoogbouw

Zaaknummer:	322931
Portefeuillehouder:	Mw. C. Bouwkamp
Resultaat van bespreking:	

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Manders (AC), Hegge (PvdD), Becker (CU), Bouma (PvdA), Maref (VVD), van der Loo (GL), Venhoek (D66), van den Broek (CDA), Elfrink (SP), Van Plateringen (AOP) en

De fracties van PVV en DENK/Verenigd Arnhem waren niet bij de beraadslagingen aanwezig.

Inspreker(s)

De heer Cochius maakt als voorzitter van het Arnhems Platform Chronisch Zieken en Gehandicapten gebruik van het recht om de raadskamer toe te spreken over de beide raadsvoorstellen.

Bespreking

De raadskamer is gestart met de meningsvormende (1) behandeling. Deze behandeling kon nog niet worden afgerond.

Conclusie

De voorzitter stelt met instemming van de raadskamer vast dat de m1-behandeling niet is afgerond.

De griffier,

J. Kersten

De voorzitter,

K.Kalthoff

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, voortzetting meningsvormende (1) bijeenkomst 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Aanpassen van de trommelgrootte van ondergrondse restafvalcontainers & besluiten tot een passende oplossing voor gft-inzameling hoogbouw

Zaaknummer:	322931
Portefeuillehouder:	Mw. C. Bouwkamp
Resultaat van bespreking:	

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Manders (AC), De Groot (PvdD), Nede (CU), Bouma (PvdA), Maref (VVD), Simonis (GL), Venhoek (D66), Van Dillen (CDA), Elfrink (SP), Van Plateringen (AOP), Usta (DENK/Verenigd Arnhem)

De fractie van de PVV was niet bij de bespreking aanwezig.

Bespreking

De raadskamer heeft de meningsvormende (1) bespreking afgerond.

Conclusie

De voorstellen worden doorgeleid naar een meningsvorming (2) bespreking.

De griffier,

J. Kersten

De voorzitter,

K. Kalthoff

Titel/onderwerp: **Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24**

Raadsadviseur: B. Kranenburg

Telefoonnr: 3775956 bas.kranenburg@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Michel Rijke/Anton Meijers
Portefeuillehouder:	R. Paping	Telefoonnr:	3774079 / 3773697
		E-mailadres:	Michel.rijke@arnhem.nl Anton.meijers@arnhem.nl
Doel activiteit	Informatief en meningsvormend (1)		
Toelichting	Het college stelt de raad voor om d.m.v. dit raadsvoorstel het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24 vast te stellen. Voorstel Het voorliggende bestemmingsplan voorziet in het mogelijk maken van woningbouw in de velden 2a, 2b en 24 van Schuytgraaf. In het huidige bestemmingsplan hebben deze velden een uit te werken woonbestemming. Zienswijzen Naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan zijn in totaal 13 zienswijzen ingediend. Hiervan zijn 2 zienswijzen buiten de daarvoor geldende termijn ingediend zonder legitieme reden en daarom buiten beschouwing gelaten. De overige zienswijzen richten zich in hoofdzaak op de bouwhoogte van 18 m in veld 2b. Indieners pleiten voor een maximale bouwhoogte van 12 m. Het college heeft geen aanleiding gezien het plan hierop aan te passen, de bouwhoogte van 18 m. was ook al opgenomen in het huidige bestemmingsplan. Voor de zienswijzen en de beantwoording ervan verwijs ik u naar het zienswijzenrapport. Kanttekeningen en risico's - Er is niet tegemoet gekomen aan de indieners van de zienswijzen. - Er is een ontheffing voor hogere waarde geluid nodig. - Er bestaat een geringe kans tot planschade; in het geldende bestemmingsplan was de voorgestelde ontwikkeling, na uitwerking, ook al mogelijk.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Beslissen of het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende fase in het besluitvormingsproces.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	Technische vragen dienen voorafgaand aan de bespreking te worden gesteld. De raadskamerbehandeling betreft een informatief deel, waarin gelegenheid wordt geboden aan insprekers om hun mening onder de aandacht van de raad te brengen. In de raadskamer kunnen de woordvoerders het gesprek aangaan met de insprekers. Aansluitend wordt overgegaan naar de meningsvormende(1) fase. Bedoeling van deze fase is om partijen te laten verkennen welke essentiële politieke informatie en/of toezeggingen van het college de fracties missen om hun definitieve standpunt te bepalen. Ook het toestaan van insprekers past in deze opzet. Daartoe kunnen woordvoerders ook vragen stellen aan het college en aan elkaar. Uitkomst van de meningsvormende (I) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase, of 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase meningsvorming II, waar deze besproken zullen worden. N.B. Mochten zich insprekers aanmelden, krijgen deze bij het begin van de vergadering het woord en kunnen deze door de raadskamer bevestigd worden. Daarna start de meningsvormende behandeling.		
Bijlagen			

Raadsvoorstel "Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24"			
8 bijlagen			



Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 331160

Onderwerp: Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24

Voorstel

1. De naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ingediende zienswijzen #12 en #13 vanwege niet verschoonbare termijnoverschrijding buiten behandeling te laten.
2. In de naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ingediende zienswijzen #1 tot en met #11 geen redenen te vinden die leiden tot vaststelling van dit bestemmingsplan in gewijzigde vorm ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dit op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter inzage heeft gelegen
3. Het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24', zoals vervat in verbeelding NL.IMRO.0202.941-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting, ongewijzigd vast te stellen.
4. De 10^e herziening van het exploitatieplan Schuytgraaf 2011, zoals vervat in verbeelding NL.IMRO.0202.EPP946-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting, ongewijzigd vast te stellen

Inleiding

Deze eerste herziening van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 heeft betrekking op de velden 2a, 2b en 24. Het voornemen bestaat deze vlekken te ontwikkelen ten behoeve van woningbouw. In het huidige bestemmingsplan hebben deze velden een uit te werken woonbestemming. De ontwikkelingen passen grotendeels in de (uitwerkings)regels van het bestemmingsplan. De herziening van het bestemmingsplan komt voornamelijk voort uit de noodzakelijke herziening van het exploitatieplan Schuytgraaf. Alleen de velden 2 en 24 wijzigen, dus wijzigt het bestemmingsplan voor de andere velden niet.

De velden 2 (in het noorden) en 24 (in het zuiden) maken 300, respectievelijk 180 woningen in de vorm van dorpjes in het groen mogelijk.

Het op deze wijze mogelijk maken van voorgenomen plannen is in lijn met de overige ontwikkelingen van de verschillende velden binnen de wijk Schuytgraaf.

Het ontwerpbestemmingsplan en -exploitatieplan hebben gedurende zes weken ter inzage gelegen. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 13 zienswijzen ingediend, waarvan twee (#12 en #13) buiten de termijn. Vanwege niet verschoonbare termijnoverschrijding verzoeken wij u de gemeenteraad voor te stellen deze 2 zienswijzen buiten behandeling te laten. De overige zienswijzen



zijn grotendeels gelijklopend en hebben betrekking op de bouwhoogte van veld 2b. In de zienswijzen wordt verzocht de maximumhoogte voor gestapelde woningbouw terug te brengen naar 12 meter (in plaats van de huidige 18 meter). Voorgesteld wordt om in de zienswijzen geen aanleiding te zien om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen. Sinds 2000 voorzien de bestemmingsplannen voor Schuytgraaf namelijk in deze mogelijkheid.

Beoogd effect

Het planologisch mogelijk maken van de beoogde woningbouw in de velden 2a, 2b en 24

Argumenten

1.1 *Te laat ingediende zienswijzen buiten behandeling te laten*

Zienswijze #12 is gedateerd op 21 januari 2019 (datum poststempel), zienswijze #13 is een pro-forma zienswijze en gedateerd op 4 februari 2019. Beide zienswijzen zijn buiten de indieningstermijn (de periode van 7 december 2018 tot en met 16 januari 2019) ingediend. Indieners hebben geen legitieme verschoonbare reden aan kunnen geven voor overschrijding van de indieningstermijn. In het zienswijzenrapport (bijlage 1 bij het raadsvoorstel) is hierop gemotiveerd ingegaan. Wij stellen u derhalve voor om, conform de verplichting op grond van standaard jurisprudentie, beide zienswijzen wegens niet verschoonbare termijnoverschrijding buiten behandeling te laten.

2.1 *De ingediende zienswijzen geven geen aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen*

Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan zijn dertien zienswijzen ingediend. Deze zijn grotendeels gelijklopend. Deze zienswijzen hebben betrekking op de maximale bouwhoogte voor de twee bouwmassa's van veld 2b. Het verzoek van de indieners van de zienswijzen is om uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter (in plaats van de huidige 18 meter).

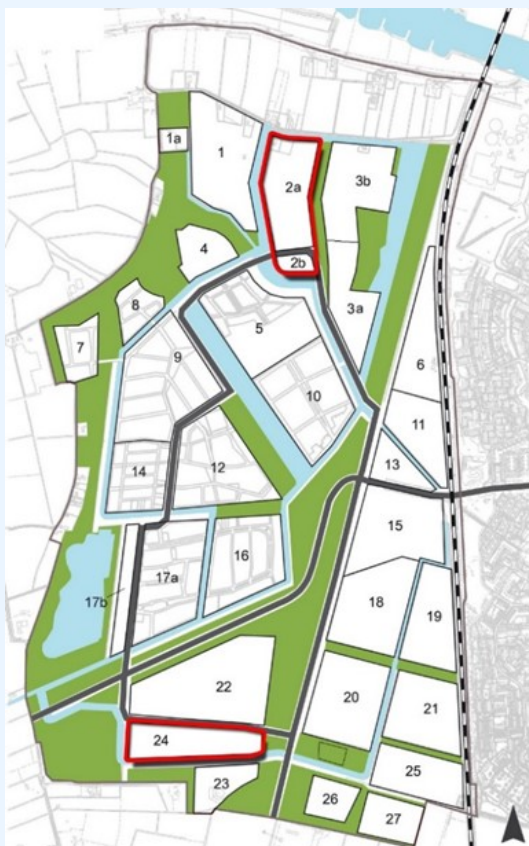
Wij hebben deze zienswijzen beoordeeld en zijn van mening dat de zienswijzen geen aanleiding geven om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.

In het zienswijzerapport (bijgevoegd bij dit raadsvoorstel) zijn de zienswijzen samengevat en is een gemotiveerde reactie gegeven waarom er geen aanleiding is die noopt tot aanpassing van het plan.

3.1 *Het realiseren van woningbouw in de velden 2a, 2b en 24 draagt bij aan verdere ontwikkeling van de wijk Schuytgraaf*

Het stedenbouwkundig concept van Schuytgraaf gaat uit van het principe van dorpjes in de Betuwe die ingebed zijn in het bestaande landschap. In totaal gaat het om 27 velden met circa 6.300 woningen. Al die buurtjes samen vormen de wijk Schuytgraaf. Per veld wordt er gedifferentieerd in dichtheden. De velden in het centrum van de wijk, rondom het winkelcentrum, kennen de hoogste dichtheid terwijl de velden aan de rand lagere dichtheden kennen.

Ook wordt gedifferentieerd door verschillende soorten architectuur en woningtypologieën toe te passen per veld. Daardoor hebben de velden een eigen karakter en wordt het concept 'Dorpjes in het groen' versterkt. Dit alles zorgt voor een afwisselend woningaanbod in Schuytgraaf en daardoor een afwisselende en aantrekkelijke wijk. De kaders zoals aan de voorkant door de raad gesteld blijven bij de planvorming van de velden te allen tijde overeind.



Ligging velden 2a, 2b en 24 in Schuytgraaf

Ten slotte vindt er ook differentiatie plaats in het aandeel sociale woningbouw per veld. In heel Schuytgraaf is vanaf het begin van de planontwikkeling het uitgangspunt geweest dat er tussen de 28% en 32% sociale woningbouw (huur en koop) wordt ontwikkeld, waarvan minimaal 15,5% sociale huurwoningen (onder de tweede aftoppingsgrens). Er zijn daarbij velden met een aandeel sociale woningbouw boven de 50%, maar er zijn ook velden zonder sociale woningbouw. Bovenstaande is ook het uitgangspunt geweest bij de planvorming voor de nieuwe velden 2a, 2b en 24.

Velden 2a en 2b

Velden 2a en 2b, respectievelijk het noordelijk en zuidelijk deel van veld 2, zijn gelegen in het noorden van Schuytgraaf.

Veld 2a

Veld 2a wordt ontwikkeld als een dorpje in het groen ingebed in het bestaande landschap van de uiterwaarden van de Rijn. Er zijn uitsluitend grondgebonden woningen voorzien in een mix van rijwoningen, twee-kappers en vrije kavels.

Veld 2a raakt aan alle kanten de hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf. Aan de west- en zuidzijde is een brede watergang gesitueerd, aan de noordzijde het uiterwaardenlandschap en aan de oostkant een robuuste groenzone. Deze relatie met de landschappelijke omgeving bepaalt de woonkwaliteit van het veld. Door een noord-zuid georiënteerde groene zone in het veld wordt de groenstructuur en de relatie met de uiterwaarden verder versterkt.

Centraal in veld 2a is een bestaande waterloop gelegen die wordt behouden als groenstructuur. Om het mogelijk te maken om deze waterloop als landschappelijk element te behouden is de veldgrens in



beperkte mate verplaatst richting het oosten. Hier wordt de bestaande brede groenzone iets versmald zonder verlies van het landschappelijke karakter van deze zone. Het oppervlakte aan groen waarmee deze zone wordt verminderd wordt binnen het veld gecompenseerd.

In de noordwesthoek is een bestaande hoeve gelegen. De gronden die hierbij horen worden ontwikkeld door een zelfrealisator in relatie met de hoeve. Deze woningen krijgen de uitstraling en opzet van een boerenerf.

In veld 2a zijn 231 woningen gepland, waarvan circa 40 sociale huurwoningen. Daarnaast is er gestuurd op het versterken van het segment middenhuur in dit veld. In veld 2 ontwikkelt Syntrus Achmea circa 25 grondgebonden (markt)huurwoningen.

Veld 2b

Dit veld wordt van het noordelijke deel 2a gescheiden door de Minervasingel. Veld 2b voorziet in de ontwikkeling van twee woongebouwen in het groen. De wijk Schuytgraaf bestaat voor een belangrijk deel uit grondgebonden woningen. Appartementen zijn in veel mindere mate aanwezig. Daarbij bevinden de al gebouwde appartementen zich vaak bij het centrum van Schuytgraaf. Appartementen in een groene setting zijn minder aanwezig in Schuytgraaf, terwijl ook vanuit de woningmarkt blijkt dat hier behoefte aan is. Daarom is ervoor gekozen dit type te ontwikkelen in veld 2b.

De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied. Twee langgerekte bouwmassa's volgen de diagonale hoofdrichting van de grienden. Door de positionering, afstand en vorm van de gebouwen is het beeld vanuit verschillende zichtpunten steeds weer anders. Door de afstanden ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen (Veld 3 en Veld 5) en door de afschermende werking van het brede water en groen tussen deze woningen en Veld 2b zal van aantasting van privacy geen sprake zijn. Genoemde afstanden en het feit dat de aangrenzende woningen zicht ten oosten en zuiden van Veld 2b bevinden maken dat de bezonning hier geen problemen gaat opleveren. De aantasting van privacy en zonlicht is minimaal en passend bij een nieuwbouwwijk als Schuytgraaf.

In de twee woongebouwen worden 60 appartementen gerealiseerd, waarvan 30 middenhuur appartementen, waarbij met de ontwikkelende partij gestreefd wordt naar afspraken over maximale huurprijs en maximale huurverhoging.

Veld 24

Veld 24 is gelegen in de overgangszone tussen het woongebied van Schuytgraaf en het landschap van Park Lingezegen. Hier wordt een kwalitatief hoogwaardige overgangszone gerealiseerd waar wijk en park op een optimale manier samen komen.

Daar waarin andere delen van Schuytgraaf wordt gekozen voor tamelijk compacte woonvelden met het groen geconcentreerd in de omliggende hoofdgroenstructuur, geldt voor veld 24 (samen met de andere zuidelijke velden) dat deze worden ontwikkeld tot woonlandschappen.

In veld 24 is groen altijd om de hoek. Zo gaat het veld in het oosten over in de grote ecozone, de lange weide, die centraal door heel Schuytgraaf loopt.

Bij het ontwerp voor veld 24 wordt ingezet op het creëren van een aantrekkelijk woonlandschap. Dit betekent een ruimtelijk concept waar rood en groen in samenhang ontwikkeld wordt. Gezien het beoogde programma voor veld 24 zit deze samenhang voor een groot deel in oriëntatie van het veld op het aangrenzend groen en de keuze hoe hiermee wordt omgegaan.



Het veld krijgt een groene omzoming, wat zorgt voor een landschappelijke uitstraling en groene beleving. Door het veld lopen zicht-assen die georiënteerd zijn op De Park en de zuidelijk gelegen watergang. In het veld worden 2 groene assen gerealiseerd die zowel zorgen voor groen in het veld als een aanhaking met de omgeving. In totaal worden er 180 woningen gerealiseerd in veld 24, waarvan 30% sociale woningen. Van deze woningen wordt de helft in de sociale huur onder de tweede aftoppingsgrens toegevoegd, waarover met de corporaties gesproken zal worden. Daarnaast gaat voor de andere helft van de sociale woningen met ontwikkelaars gesproken worden over huurwoningen tussen de 2e aftoppingsgrens en onder de liberalisatiegrens.

4.1 *Aanpassing van het exploitatieplan is nodig*

Bij deze gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan hoort de 10e herziening van het exploitatieplan.

De 10e herziening heeft inhoudelijk betrekking op de velden 2a, 2b en 24, deze zijn verwerkt in het exploitatieplan op basis van de ruimtelijke raamwerken. Voor veld 2a is een koppelingsregel toegevoegd, het prijspeil herzien, de parameters naar de huidige marktsituatie geactualiseerd, de kosten voor bouw- en woonrijp maken geactualiseerd en het programma en de grondprijzen zijn aangepast naar 1-1-2018

Gezien de wijzigingen betreft de 10e herziening van het exploitatieplan een structurele herziening.

4.2 *Geen zienswijzen ingediend tegen het exploitatieplan*

Er zijn geen zienswijzen ingediend naar aanleiding van het ontwerp-exploitatieplan. Voorgesteld wordt om het exploitatieplan ongewijzigd vast te stellen.

Kanttekeningen en risico's

3.1 *Er is een ontheffing voor hogere waarde geluid nodig*

De geluidsbelasting van de aan de ringweg door Schuytgraaf grenzende delen van de velden 2a, 2b en 24 overstijgt de voorkeurswaarden van 48 dB(A) voor geluidsbelasting vanwege verkeerslawaai en voor veld 2a en 2b ook voor railverkeerslawaai van 55 dB(A). Om woningbouw in die delen mogelijk te maken, moet daarom een hogere waarde in verband met geluidhinder worden vastgesteld. Deze procedure is afgerond ten tijde van de vaststelling van het bestemmingsplan.

3.2 *Planschade*

Het risico op planschade is gering aangezien het geldende bestemmingsplan, na uitwerking, ook al woningbouwontwikkeling toelaat voor beide velden.

Financiën

Voor de ontwikkeling van Schuytgraaf is een grondexploitatie vastgesteld. De huidige ontwikkeling van de velden 2a, 2b en 24 zijn opgenomen in de grondexploitatie. Dit bestemmingsplan heeft geen wijzigingen in de grondexploitatie tot gevolg.

Daarnaast is voor Schuytgraaf een exploitatieplan vastgesteld. Met dit bestemmingsplan wordt tevens een herziening van het exploitatieplan behorende bij deze ontwikkeling vastgesteld (10e herziening exploitatieplan Schuytgraaf 2011).



Uitvoering

Na vaststelling worden het vastgestelde bestemmingsplan en het vastgestelde exploitatieplan) 6 weken ter inzage gelegd. Eventuele belanghebbenden kunnen gedurende die termijn een beroepschrift tegen de vaststelling van het bestemmingsplan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State indienen.

Communicatie

Het concept-bestemmingsplan is in het kader van het vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening naar het Waterschap Rivierenland gezonden. Het waterschap heeft te kennen gegeven geen opmerkingen op het plan te hebben.

Voorts is in dit kader ook overleg over de ontwikkeling van veld 24 gevoerd met de gemeente Overbetuwe. Naar aanleiding hiervan is het ruimtelijk raamwerk ten behoeve van de ontwikkeling van veld 24 op enkele onderdelen aangepast. Aangezien er met deze partiële herziening geen provinciale belangen zijn gemoeid hoeft het plan niet naar de provinciale diensten te worden gestuurd.

De indieners van een zienswijze worden door middel van een brief op de hoogte gesteld van het voornemen tot vaststelling. De griffie zal de indieners van de zienswijzen informeren over de behandeling van het bestemmingsplan in de raadscommissie en uitnodigen deze behandeling bij te wonen. Na de vaststelling zullen de indieners van een zienswijze wederom een brief krijgen om ze hierover te informeren.

De overige belanghebbenden worden na vaststelling geïnformeerd door een publicatie in de Staatscourant en in het digitale gemeenteblad.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel en -besluit
- Zienswijzenrapport
- Vast te stellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24 (+bijlagen)
- Vast te stellen 10 herziening exploitatieplan Schuytgraaf 2011 (+ bijlagen + geconsolideerd exploitatieplan)
- Ingediende zienswijzen en reacties op het verzoek om verschoonbare reden (gebundeld)

Ter inzage stukken voor gemeenteraad

- Overzicht naam en adressen van de indieners zienswijzen **VERTROUWELIJK**



Besluit van

Zaaknummer

331160

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 12 maart 2019, Cluster gebiedsrealisatie en vastgoed nummer: 331160

gelet op artikel 3.8 en 6.12, lid 2 van de Wet ruimtelijke ordening;

besluit:

1. de naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ingediende zienswijzen #12 en #13 vanwege niet verschoonbare termijnoverschrijding buiten behandeling te laten;
2. in de naar aanleiding van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ingediende zienswijzen #1 tot en met #11 geen redenen te vinden die leiden tot vaststelling van dit bestemmingsplan in gewijzigde vorm ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zoals dit op grond van artikel 3.8 Wet ruimtelijke ordening ter inzage heeft gelegen;
3. het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' zoals vervat in verbeelding NL.IMRO.0202941-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting ongewijzigd vast te stellen;
4. de 10e herziening van het exploitatieplan Schuytgraaf 2011 zoals vervat in verbeelding NL.IMRO.0202.EPP946-0301.gml met bijbehorende regels en toelichting ongewijzigd vast te stellen.

De griffier,

De voorzitter,

Zienswijzennota behorende bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan "Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24"

1. Inleiding

Het bestemmingsplan voor de velden 2a, 2b en 24 in Schuytgraaf heeft in ontwerp ter inzage gelegen van 7 december 2018 tot en met 17 januari 2019.

Naar aanleiding van de terinzageligging zijn 13 zienswijzen tegen het bestemmingsplan ingediend. Twee van de zienswijzen zijn buiten de indieningstermijn ingediend. Op ons verzoek om de reden van deze termijnoverschrijding aan te geven, hebben indieners geen legitieme verschoonbare reden aan kunnen geven. Wij stellen daarom voor om deze zienswijze buiten behandeling te laten. In paragraaf 3 van deze nota gaan wij gemotiveerd in op de door de indieners van de zienswijzen aangedragen redenen van termijnoverschrijding.

In paragraaf 2 zijn de overige zienswijzen samengevat en van een gemeentelijke reactie voorzien. Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van dit bestemmingsplan.

2. Samenvatting zienswijzen

De zienswijzen zijn grotendeels gelijklopend en zijn hieronder samengevat en samengevoegd. Per onderdeel wordt de samenvatting gevolgd door beantwoording en oordeel cq. voorstel hierover van ons college aan de raad. Tot slot volgt een conclusie ten aanzien van de gegrondheid.

Bezwaren

1. Bezwaar tegen de maximale bouwhoogte van 18 meter voor veld 2b. Verzoek om voor het hele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter, met daarbij als argumenten:

- a. Wijziging van bestaande plannen;

Het huidige bestemmingsplan is een wijziging van een bestaande situatie.

Het kavel van veld 2b was ingepland als locatie voor een school (of andere openbare voorziening), met een maximale bouwhoogte van 12 meter. Dat is ook zo gecommuniceerd door de gemeente en de makelaar.

Gestapelde bouw hoger dan 12 meter was bij de aankoop van het kavel niet te voorzien.

Reactie gemeente: *In het geldende bestemmingsplan (Schuytgraaf, veegplan 2017, vastgesteld 05-03-2018) is voor het zuidelijke deel van veld 2 een uit te werken woonbestemming opgenomen.*

Dit is een brede woonbestemming waar naast wonen ook maatschappelijke voorzieningen zijn toegestaan. Op deze locatie kan volgens het geldende bestemmingsplan dus inderdaad een school (of andere publieke voorziening) gerealiseerd worden, maar zij biedt ook de mogelijkheden voor het realiseren van woningen. Het bestemmingsplan voorziet er in dat in veld 2 voor gestapelde woningen de bouwhoogte maximaal 18 meter mag zijn (voor niet gestapelde woningen is de maximum bouwhoogte in het nu geldende plan 15 meter, hetgeen is in de herziening voor velden 2a, 2b en 24 is teruggebracht naar 12).

Het eerste bestemmingsplan voor de ontwikkeling van Schuytgraaf (Schuytgraaf, vastgesteld: 28-06-1999. Goedgekeurd: 08-02-2000) voorzag voor veld 2 al in de realisatie van zowel woningen als maatschappelijke voorzieningen. Ook de gedifferentieerde bouwhoogte bij gestapelde woningbouw (maximaal 18 meter) was voor veld 2 opgenomen in dit eerste bestemmingsplan.

De wijk Schuytgraaf bestaat voor een belangrijkdeel uit grondgebonden woningen. Appartementen zijn in veel mindere mate aanwezig. Daarbij bevinden de al gebouwde appartementen zich vaak bij het centrum van Schuytgraaf. Appartementen in een groene setting zijn minder aanwezig in Schuytgraaf, terwijl makelaars en beleidsadviseurs aangeven dat hier behoefte aan is. Daarom is ervoor gekozen om dit type te ontwikkelen in veld 2b.

De verbeelding (gebiedskaart) waarnaar verwezen is in de zienswijzen -waar voor veld 2b een school is geprojecteerd- is een mogelijke invulling van de ruimte die het bestemmingsplan biedt. Zoals aangegeven kent Schuytgraaf een ruime woonbestemming (waar naast wonen ook maatschappelijke voorzieningen passen). Zowel het idee dat op de locatie van veld 2b een school kan worden gerealiseerd als de huidige plannen waarbij woningbouw wordt gerealiseerd passen binnen de vastgestelde planologische en ruimtelijke kaders van Schuytgraaf.

b. Geen onderbouwing / planverantwoording;

In de regels bij het bestemmingsplan staat een bouwhoogte van 12 meter, de uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Reactie gemeente: *De maximale bouwhoogte voor gestapelde woningen van 18 meter is een bestaande regeling die overgenomen is in het nieuwe ontwerp-bestemmingsplan. Om die reden is hiervoor niet nogmaals een onderbouwing opgenomen.*

In het eerste bestemmingsplan voor Schuytgraaf (Schuytgraaf. Goedgekeurd: 08-02-2000) is voor de oranje velden, velden met een gemiddelde dichtheid waaronder ook veld 2, onderbouwd dat

"de gestapelde bebouwing in de oranje velden kan worden gebruikt voor het realiseren van bebouwingsaccenten op beeldbepalende locaties [...]; ook is het goed denkbaar om gestapelde bebouwing te gebruiken voor het realiseren van specifieke ontwerp-oplossingen, zoals poortwoningen, die bijdragen aan een efficiënt grondgebruik en/of om bijzondere verkavelingen te kunnen realiseren." Zie ook de beantwoording bij C voor de keuze voor appartementen op deze locatie.

c. Bouwhoogte in conflict met ruimtelijke context;

In de toelichting van het bestemmingsplan staat dat de bebouwing op veld 2b subtiel wordt gepositioneerd in het landschap. De landschappelijke context wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Deze bouwhoogte is in conflict met de landschappelijk context.

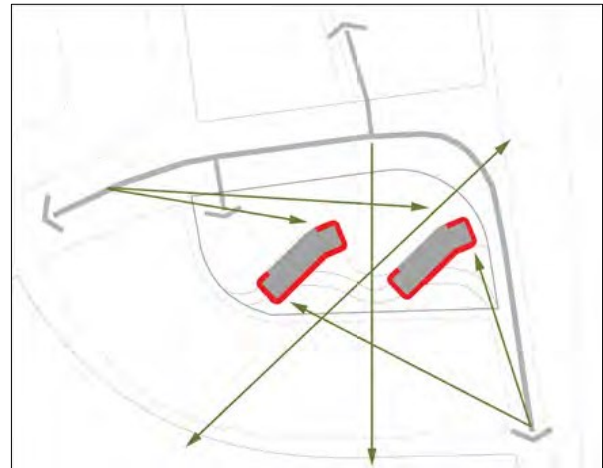
Reactie gemeente: *Zoals ook omschreven in het ruimtelijk raamwerk voor Veld 2 (bijgevoegd als bijlage 3 bij het ontwerp-bestemmingsplan), heeft Veld 2b een bijzondere positie in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Door de doorsnijding van Veld 2 door de Minervasingel heeft Veld 2b een opzichzelfstaand karakter omringd door landschap en de hoofdontsluitingsweg van Schuytgraaf. De positie van Veld 2b ten opzichte van het*

landschappelijk raamwerk en een belangrijke ontsluitingsroute is leidend voor de landschappelijk en stedenbouwkundige invulling van het gebied. Dit heeft geleid tot de keuze voor opzichzelfstaande woongebouwen in een groene setting. De beleving van deze gebouwen vanuit wisselende perspectieven is gebaat bij het verdelen van het woonprogramma in twee ongeveer gelijkwaardige, langgerekte bouwvolumes. Hierdoor kunnen er wisselende zichtlijnen op de koppen en brede vlakken en de ruimte tussen de gebouwen door worden gecreëerd. Daarnaast is het op deze manier mogelijk om alle woningen een oriëntatie op het groen te geven en de parkeerplaatsen (zoveel mogelijk) uit het zicht te houden.

Om het opzichzelfstaand karakter van Veld 2b ten opzichte van Veld 2 te versterken wordt ingezet op een afwijkende verkavelingsrichting. De relatie met het landschappelijke raamwerk van Schuytgraaf wordt versterkt door de oriëntatie van de gebouwen te richten naar de Minvervasingel die vanuit de zuidoostzijde Veld 2b benadert. De verkavelingsrichting van de gebouwen correspondeert daarbij met de hoofdrichting van het griendenlandschap dat in de groenzone aan de oostzijde van de singel wordt gerealiseerd. In de volgende afbeeldingen uit het ruimtelijk raamwerk wordt dit verbeeld.



Figuur 1: Landschappelijk raamwerk rondom veld 2b



Figuur 2: Zichtlijnen veld 2b

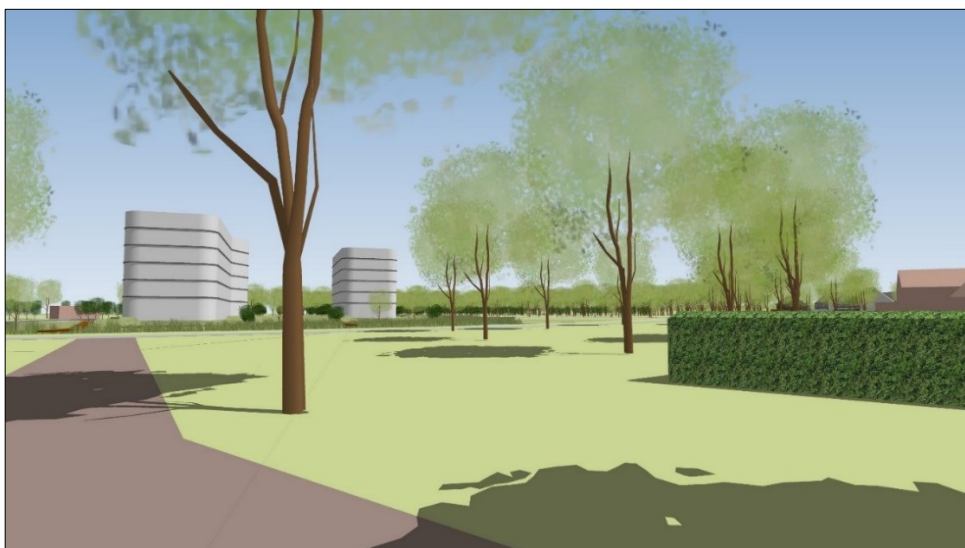


Figuur 3: 2b Groenstructuur en oriëntatie in veld 2b

De bebouwing wordt gepositioneerd in het landschap en ten opzichte van de belevingslijnen vanuit het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Twee langgerekte bouwmassa's volgen de diagonale hoofdrichting van de grienden.



Figuur 4: 3D impressie veld 2b vanuit veld 5 (noordoostelijke richting)



Figuur 5: 3D impressie veld 2b vanuit veld 5 (noordoostelijke richting)



Figuur 6: 3D impressie veld 2b vanuit veld 3 (westelijke richting)



Figuur 6: 3D impressie veld 2b vanuit veld 3 (westelijke richting)

d. Aantasting van het uitzicht;

De hoge woontorens vlak achter de percelen zullen het uitzicht verstoren.

Reactie gemeente: Voor de landschappelijke en stedenbouwkundige invulling van veld 2b is het zicht op Veld 2b een belangrijk uitgangspunt. De beleving van opzichzelfstaande gebouwen in een groene setting met aandacht voor doorzichten tussen de gebouwen door naar het achterliggende landschap is hierbij bepalend. Daarnaast fungeert de bebouwing van Veld 2b als markant oriëntatiepunt binnen Schuytgraaf zoals dit op meerdere plekken plaatsvindt. Het zicht op de bebouwing van Veld 2b vanuit de aangrenzende buurten, Veld 3 en Veld 5, is door de grote afstanden (vanaf de kavelgrens tot Veld 3 minimaal 60 meter en tot Veld 5 minimaal 100 meter) stedenbouwkundig verantwoord en passend bij een nieuwbouwwijk als Schuytgraaf.

In Schuytgraaf zijn diverse (qua bouwhoogte) soortgelijke bouwvolumes gerealiseerd. Om een beeld te geven van de uitstraling en het ruimtelijke effect van een dergelijk bouwvolume op een afstand van 100 meter zijn twee foto's bijgevoegd van dergelijke bouwvolumes in Bongeren en De Waarden.:



Figuur 6: Zicht vanaf de Minervasingel naar Bongeren (afstand circa 100 meter)



Figuur 6: Zicht vanaf de Minervasingel naar De Waarden (afstand circa 100 meter)

e. Aantasting van privacy en zonlicht;

Door de genoemde bouwhoogte wordt de inval van zonlicht beperkt en de privacy aangetast (zicht in de tuin en in de kamers)

Reactie gemeente: Door de grote afstanden ten opzichte van de dichtstbijzijnde woningen (Veld 3 en Veld 5) van minimaal 60 meter en 100 meter tot aan de kavelgrens en door de afschermende werking van het brede water en groen tussen deze woningen en Veld 2b zal van aantasting van privacy geen sprake zijn. Genoemde afstanden en het feit dat de

aangrenzende woningen zicht ten oosten en zuiden van Veld 2b bevinden maken dat de bezonning hier geen problemen gaat opleveren. De aantasting van privacy en zonlicht is minimaal en passend bij een nieuwbouwwijk als Schuytgraaf.

Het huidige en ook de voorgaande planologische regimes voorzagen al in de realisatie van een dergelijk bouwvolume.

Overigens bestaat er vanuit planologisch oogpunt geen blijvend recht op vrij uitzicht, zeker niet in het geval van een stadswijk waarvan hier sprake is.

f. Waardedaling;

De voorziene woontorens van 18 meter hoog hebben vermoedelijk een negatief effect op de waarde van onze woning.

Reactie gemeente: *Het plan blijft binnen de planologische kaders van het eerder vastgesteld bestemmingsplan, daardoor is er geen sprake van planschade.*

Voor zover de indieners van zienswijzen van mening zijn dat waardedaling van de woning zal optreden, biedt de Wet ruimtelijke ordening in artikel 6.1 de mogelijkheid een planschadeverzoek in te dienen bij het college van burgemeester en wethouders. Dit is een afzonderlijke procedure die los staat van de bestemmingsplanprocedure en die kan worden gestart nadat het bestemmingsplan onherroepelijk is geworden.

2. Als direct betrokkene is men niet proactief geïnformeerd bij wijzigingen in de plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving.

a. Algemeen: onvoldoende actieve communicatie;

Ondanks dat wellicht aan de minimale vereisten voor de bekendmaking van wijzigingen in bestemmingsplan wordt voldaan, is men van mening dat direct aanwonenden van ingrijpende wijzigingen actief (per brief) op de hoogte moeten worden gesteld.

Reactie gemeente: *De gemeente Arnhem informeert de bewoners van Schuytgraaf actief over wijzigingen in Schuytgraaf en de plannen waaraan gewerkt wordt. Er is een website met de meest recente informatie, er zijn twee keer per jaar informatieavonden en ook in de wijkkrant Vierkrant wordt periodiek iets geschreven. Tijdens de informatieavonden in juni 2018 en oktober 2018 zijn de plannen voor de appartementen twee maal toegelicht. In de uitnodigingsbrief voor de informatieavond van oktober 2018, die naar ieder adres in Schuytgraaf is gestuurd, is expliciet benoemd dat het tweede deel van de informatieavond in het teken zou staan van veld 2 en 24 en dat bewoners in gesprek konden gaan met leden van het projectteam.*

b. Informatie verstrekking wijzingen Veld2b niet volgens afspraak;

Op de algemene bewonersavond Schuytgraaf (11 juni 2018) zag men voor het eerst de gewijzigde plannen voor veld 2b. Toen is toegezegd dat omwonenden uitgenodigd zouden worden voor een gesprek. Dat is nooit gebeurd. Op 25 oktober tijdens een algemene bewonersavond werden ook de plannen voor veld 2b gepresenteerd. Inspraak/betrokkenheid van de omwonenden werd door de gemeente afgehouden. Men werd alleen gewezen op de bestemmingsplanwijziging waartegen men bezwaren kenbaar kon maken.

Reactie gemeente: *De gemeente heeft aangegeven dat bewoners uitgenodigd zouden worden voor een gesprek. Daarbij streven we er naar de informatieverstrekking zo breed*

mogelijk te laten zijn in de wijk. Wanneer met enkele bewoners in gesprek wordt gegaan, worden anderen niet gehoord, dit willen we voorkomen. Op de bewonersavond in oktober 2018 is daarom de gelegenheid geboden aan alle aanwezigen om, na het plenaire deel, in gesprek te gaan met de gemeenteambtenaren over de plannen. Dit is ook per mail gemeld aan de bewoners die per mail aangegeven hebben bezwaren te hebben tegen de plannen. Daar is ook de procedure uitgelegd om bezwaar te maken tegen de plannen.

c. Tekortkoming in betrokkenheid en inspraak;

De gemeente moet bewoners voldoende mogelijkheid bieden om op de hoogte te zijn van bouwplannen in de wijk en de daarbij horende betrokkenheid en inspraak.

Reactie gemeente: [zie het antwoord onder 2a.]

3. Zienswijzen buiten termijn

De zienswijzen #12 en #13 zijn na afloop van de wettelijke termijn voor het indienen van een zienswijze binnengekomen.

Volgens standaardjurisprudentie moet voor het bepalen van de datum van indiening van een zienswijze de datum van het poststempel worden aangehouden.

Zienswijze #12

De datum van het poststempel van zienswijze #12 is 21 januari 2019, dus 4 dagen na afloop van de zienswijzetermijn. In de reactie op ons verzoek om reden van de termijnoverschrijding aan te geven, stelt indiener #12 dat de reden van de te late ontvangst is gelegen bij het feit dat hij te laat op de hoogte is gebracht van de procedures en wijzigingen van de plannen in Schuytgraaf en tevens dat de posterijen te laat zijn bij het leveren van stukken. De ingediende zienswijze heeft, zoals aangegeven een datumstempel 21 januari en is binnengekomen bij de gemeente op 22 januari, dus van te late levering door de posterijen kan geen sprake zijn. Zoals in paragraaf 2 onder 2. al aangegeven is er voldoende gecommuniceerd voorafgaand aan de formele procedure, die ook op de juiste wijze heeft plaatsgevonden. Indiener kon dus op de hoogte zijn van de procedure om tijdig een zienswijze in te dienen. Wij zijn derhalve van mening dat er geen sprake is van een verschoonbare reden tot termijnoverschrijding.

Zienswijze #13

Deze zienswijze is per email en per fax binnen gekomen op 4 februari 2019.

De indiener van deze zienswijze stelt in reactie op ons verzoek om een verschoonbare reden van termijnoverschrijding aan te geven dat de gemeente een onjuiste wijze van bekendmaking hanteert door uitsluitend digitale bekendmaking van het ontwerpbestemmingsplan in Staatscourant en elektronisch gemeenteblad. Er had wettelijk gezien minstens ook een analoge bekendmaking in regionale krant of huis-aan-huisblad moeten plaatsvinden. Daardoor zou indiener niet in staat zijn geweest om tijdig zijn zienswijze kenbaar te maken. Indiener verwijst in dit verband naar de Verordening elektronische publicatie gemeente Arnhem, waarin de mogelijkheid is geboden om op digitale wijze ontwerpbesluiten bekend te maken. Indiener stelt dat die verordening onvoldoende grondslag hiervoor biedt.

Wij willen voorop stellen dat de Verordening elektronische publicatie gemeente Arnhem wel degelijk een toereikende wettelijke grondslag biedt voor het uitsluitend op elektronische wijze kennisgeven. In

het betreffend artikel in die verordening staat weliswaar niet dat de kennisgeving uitsluitend in het elektronische gemeenteblad plaatst vindt, maar op 6 februari 2019 (AWB 18/4562) heeft de Rechtbank Gelderland ten aanzien van deze Arnhemse verordening geoordeeld dat deze toevoeging ook niet noodzakelijk is. De rechtbank baseert zich in haar uitspraak op jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtsspraak van de Raad van State (AbRvS) (ECLI:NL:RVS:2016:2421), waarin zij oordeelde dat een bepaling in een verordening waarin de mogelijkheid van elektronische publicatie wordt geboden, voldoende is als wettelijk voorschrift waarin is bepaald dat van besluiten langs elektronische weg kennis kan worden gegeven. Voorts verwijzen wij naar een vergelijkbare uitspraak van de AbRvS van 8 februari 2017 (201605410/1/R3, waarin eenzelfde conclusie wordt getrokken. Wij zijn daarom van mening dat de bekendmaking op correcte wijze heeft plaatsgevonden en er geen sprake is van een verschoonbare reden tot termijnoverschrijding.

Voorstel college:

1. De zienswijzen geven geen aanleiding om het bestemmingsplan gewijzigd vast te stellen.
2. Ten aanzien van de buiten de termijn ingediende zienswijzen zijn er geen redenen om de termijnoverschrijding verschoonbaar te achten.

Cluster
Strategie, Beleid en Regie, Gemeente Arnhem

Bestemmingsplan

Vast te stellen
Plan

Colofon

Plan: Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Gemeente: Arnhem

Plannummer: 941

IMRO-identificatie:

NL.IMRO.0202.941-0201 Huidige status:

vast te stellen

Plantype: bestemmingsplan

Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Hoofdstuk 1 Inleiding	7
1.1 Aanleiding en doel	7
1.2 Situering en begrenzing plangebied	7
1.3 Opzet bestemmingsplan	9
1.4 Geldende plannen	9
Hoofdstuk 2 Wettelijk- en beleidskader	11
2.1 Inleiding	11
2.2 Ruimtelijk beleid	11
2.2.1 Rijksbeleid	11
2.2.2 Provinciaal beleid	11
2.2.3 Gemeentelijk beleid	13
2.2.4 Toetsing van het bestemmingsplan aan het ruimtelijk beleid	13
2.3 Woonbeleid	14
2.3.1 De Arnhemse Woonprincipes 2025	14
2.4 Welstandsbeleid	15
2.4.1 Welstandsnota Arnhem 2015	15
2.4.2 Toetsing van het bestemmingsplan aan de Welstandsnota 2015	17
2.5 Verkeersbeleid	17
2.5.1 Rijksbeleid	17
2.5.2 Provinciaal beleid	17
2.5.3 Gemeentelijk beleid	18
2.5.4 Toetsing van het bestemmingsplan aan het verkeersbeleid	18
2.6 Milieu- en omgevingsbeleid	18
2.6.1 Geluid	19
2.6.2 Luchtkwaliteit	19
2.6.3 Hinder	20
2.6.4 Externe veiligheid	20
2.6.5 Groen en ecologie	21
2.6.6 Water	23
2.6.7 Bodem	24
2.6.8 Cultuurhistorie en archeologie	24
2.6.9 Energie en duurzaam bouwen	26
2.6.10 Stadsklimaat	26
2.6.11 Besluit milieueffectrapportage	27
2.7 Economisch beleid	28
2.8 Sport-, recreatie- en spelen beleid	28
2.8.1 De Sportvisie (2011-2021)	28
2.8.2 Nota Ruimte voor de Jeugd (Spellennota) (2010 – 2020)	29
2.8.3 Toetsing van het bestemmingsplan aan het Sport-, Recreatie- en Spelen beleid	29
2.9 Overige beleidsuitgangspunten	29

2.9.1	Coffeeshopbeleid	29
2.9.2	Prostitutiebeleid	29
Hoofdstuk 3 Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen		31
3.1	Inleiding	31
3.2	Ruimtelijke opzet en structuur	31
3.2.1	Algemeen	31
3.2.2	Veld 2	31
3.2.3	Veld 24	34
3.3	Woonprogramma	35
3.4	Toetsing van de ontwikkeling aan de ladder voor duurzame verstedelijking	35
3.4.1	Algemeen	35
3.4.2	Stedelijke ontwikkeling	35
3.4.3	Conclusie	36
Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten		37
4.1	Inleiding	37
4.2	Geluid	37
4.2.1	Inleiding	37
4.2.2	Veld 2	37
4.2.3	Veld 24	38
4.2.4	Hogere waarden	38
4.3	Luchtkwaliteit	39
4.4	Hinder	39
4.5	Externe veiligheid	40
4.6	Groen en ecologie	41
4.6.1	Inleiding	41
4.6.2	Veld 2	44
4.6.3	Veld 24	45
4.7	Water	45
4.7.1	Velden 2a en 2b	45
4.7.2	Veld 24	47
4.8	Bodem	48
4.9	Cultuurhistorie	48
4.10	Archeologie	49
4.11	Stadsklimaat	51
4.12	M.e.r. - beoordeling	52
4.13	Niet Gesprongen Explosieven (NGE)	55
4.14	Kabels, leidingen en straalpaden	55
Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en -verantwoording		57
5.1	Inleiding	57
5.2	Opzet van de regels	57
5.2.1	Inleidende regels	57
5.2.2	Bestemmingsregels	57
5.2.3	Algemene regels	58

5.2.4	Overgangs- en slotbepalingen	58
5.3	Verantwoording van de regels	58
5.3.1	Algemeen	58
5.3.2	Groen - Landschap en park	59
5.3.3	Water	59
5.3.4	Wonen	59
5.3.5	Wonen - Uit te werken	59
5.4	Handhaving	60
5.5	Exploitatie	60

Hoofdstuk 6 Procedure **61**

6.1	Vooroverleg	61
6.2	Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan	61

Hoofdstuk 1 Inleidende regels **63**

Artikel 1	Begrippen	63
Artikel 2	Wijze van meten	70

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels **71**

Artikel 3	Agrarisch met waarden	71
Artikel 4	Bedrijf - Verkoop punt motorbrandstoffen zonder lpg	71
Artikel 5	Bedrijf - Nutsvoorziening	71
Artikel 6	Bos	71
Artikel 7	Centrum	71
Artikel 8	Gemengd - 1	71
Artikel 9	Gemengd - 2	71
Artikel 10	Gemengd - 3	71
Artikel 11	Groen	71
Artikel 12	Groen - Landschap en park (artikel 14)	72
Artikel 13	Maatschappelijk	73
Artikel 14	Natuur	73
Artikel 15	Recreatie	73
Artikel 16	Sport	73
Artikel 17	Verkeer - Railverkeer	73
Artikel 18	Verkeer - Verblijfsgebied	73
Artikel 19	Verkeer - Wegverkeer	73
Artikel 20	Water	73
Artikel 21	Water - 1	74
Artikel 22	Wonen	74
Artikel 23	Centrum - Uit te werken	76
Artikel 24	Wonen - Uit te werken	76
Artikel 25	Leiding - Gas	77
Artikel 26	Leiding - Hoogspanning	77
Artikel 27	Leiding - Hoogspanningsverbinding	77

Artikel 28	Leiding - Riool	77
Artikel 29	Leiding - Water	77
Artikel 30	Waarde - Archeologie (archeologisch waardevol gebied)	77
Artikel 31	Waarde - Archeologie (hoge verwachting)	78
Artikel 32	Waarde - Archeologie (middelhoge verwachting)	78
Artikel 33	Waarde - Archeologie (lage verwachting)	78
Artikel 34	Waarde - Landschap	78
Artikel 35	Waterstaat - Waterkering	78

Hoofdstuk 3 Algemene regels 79

Artikel 36	Anti-dubbeltelregel	79
Artikel 37	Algemene bouwregels	79
Artikel 38	Algemene gebruiksregels	79
Artikel 39	Algemene aanduidingsregels	79
Artikel 40	Algemene afwijkingsregels	81
Artikel 41	Algemene wijzigingsregels	81
Artikel 42	Overige regels	81

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels 83

Artikel 43	Overgangsrecht	83
Artikel 44	Slotregel	83

Bijlage 1 Akoestisch onderzoek veld 2

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek veld 24

Bijlage 3 Ruimtelijk raamwerk veld 2

Bijlage 4 Ruimtelijk raamwerk veld 24

Bijlage 5 Watertoets velden 2a, 2b en 24

Toelichting

bij het bestemmingsplan

'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

(plannummer: NL.IMRO.0202.941-0201)

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Deze herziening van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 heeft betrekking op de velden 2a, 2b en veld 24 in Schuytgraaf.

Het voornemen bestaat om deze te ontwikkelen ten behoeve van woningbouw. Voor alle velden geldt dat de plannen voor woningbouw op onderdelen niet passen in de (uitwerkings)regels van het geldende bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

In lijn met de eerdere ontwikkelingen van de velden binnen Schuytgraaf is gekozen om de voorgenomen ontwikkelingen mogelijk te maken via een herziening van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

1.2 Situering en begrenzing plangebied

Veld 2

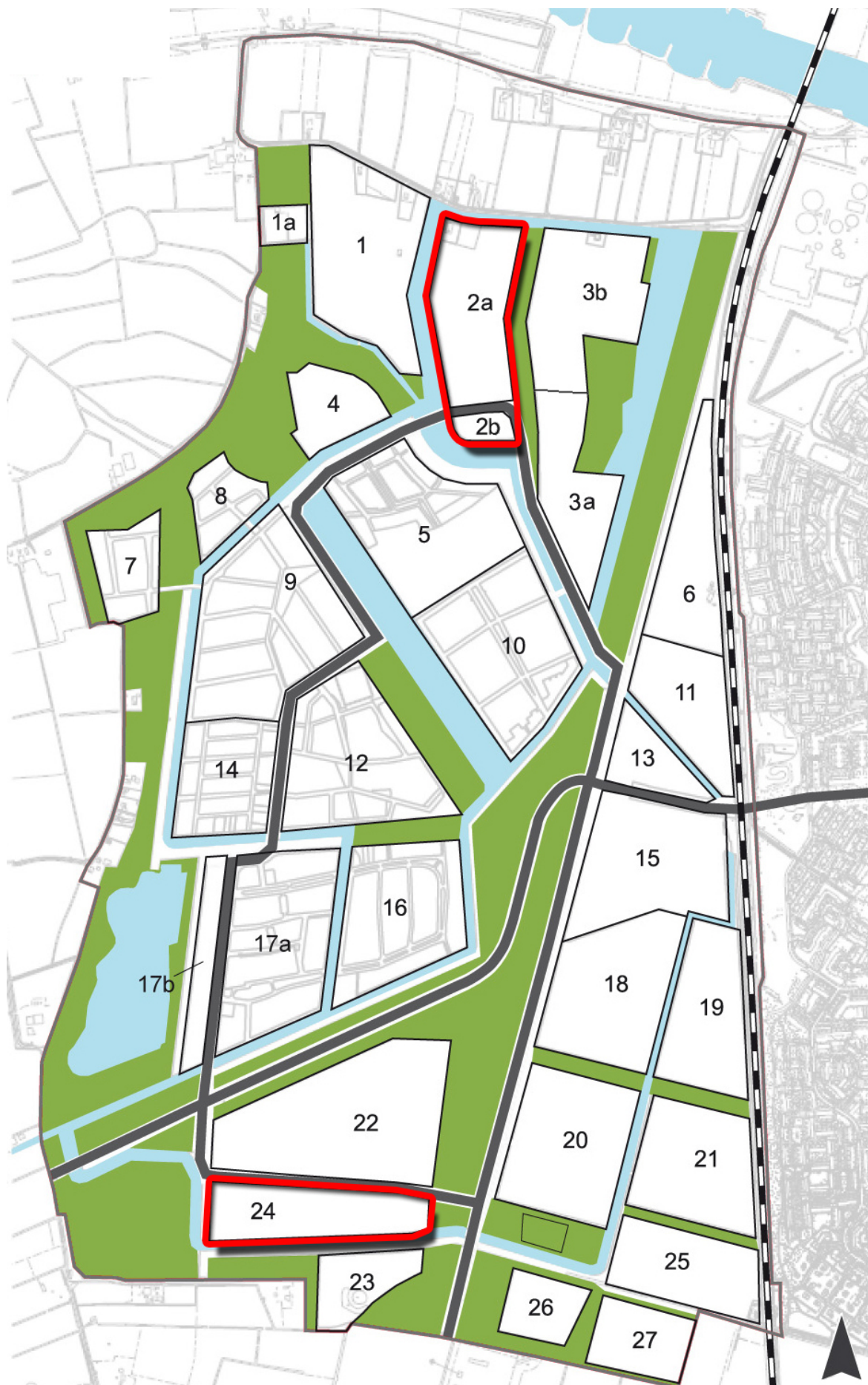
Veld 2 ligt in de noordrand van Schuytgraaf in het landschap van de uiterwaarden en rivier. Samen met de velden 1 en 3 vormt veld 2 de overgang tussen het stedelijke gebied van Schuytgraaf en het oude landschap met polderlinten. De Achterstraat, waar groene erven, fruitboomgaarden en weilanden te vinden zijn, vormt de fysieke grens tussen de velden en het omliggende landschap.

Veld 2 wordt in het zuiden en westen begrensd door stedelijk water. Aan de noordzijde grenst het veld aan de Achterstraat. Het veld wordt oostelijk door een groene zone ingekaderd.

Het zuidelijk deel wordt fysiek doorsneden door de Minervasingel.

Veld 24

Veld 24 is één van de zuidelijke velden van Schuytgraaf. Aan de noordzijde wordt het begrensd door de Marasingel. Oostelijk wordt het begrensd door de droge ecozone. In het zuiden en westen vormt een watergang de begrenzing.



1.3 Opzet bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (plankaart) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. Deze bestemmingsplanonderdelen vormen tezamen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De toelichting bevat met name de aan het plan ten grondslag liggende gedachten.

Dit plan is conform de Wro vormgegeven volgens de Standaard voor vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) 2012. Het SVBP geeft voorschriften over inrichting van de kaart (kleuren en tekens) en de opbouw van de regels.

1.4 Geldende plannen

Het bestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' is een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017'.

Hoofdstuk 2 Wettelijk- en beleidskader

2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal-, regionaal- en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven.

2.2 Ruimtelijk beleid

2.2.1 Rijksbeleid

2.2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De SVIR schetst het ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van het rijk in het perspectief van 2028 en 2040. De SVIR markeert een trendbreuk waarbij sterk wordt ingezet op decentralisatie van het ruimtelijk beleid naar provincies en gemeenten. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur maakt Arnhem deel uit van één van de negen 'stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'; expliciet wordt 'Health Valley' in en rond Arnhem-Nijmegen genoemd en 'mode en design' in Arnhem als onderdeel van de aanwezige topsector 'Creatieve industrie'. Een 'aantrekkelijk vestigingsklimaat in en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren' wordt in de SVIR gemarkeerd als een nationaal belang.

2.2.1.2 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk gesignaleerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

2.2.1.3 *Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)*

Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) geeft richtlijnen voor de inhoud van bestemmingsplannen voor zover het gaat om ruimtelijke ontwikkelingen van nationaal belang. Deze vorm van normstelling sluit aan op de vroegere pkb's met concrete beleidsbeslissingen en beslissingen van wezenlijk belang die ook van betekenis waren voor de lagere overheden. Het besluit is op 30 december 2011 in werking getreden.

In de SVIR wordt een totaalbeeld van het ruimtelijk- en mobiliteitsbeleid op rijksniveau gegeven. In het SVIR wordt bepaald welke kaderstellende uitspraken zodanig zijn geformuleerd dat deze bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Barro bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken.

2.2.2 Provinciaal beleid

2.2.2.1 *Omgevingsvisie Gelderland*

Algemeen

De provincie Gelderland heeft een nieuwe integraal provinciaal beleidsplan, de Omgevingsvisie Gelderland. Provinciale Staten van Gelderland heeft de Omgevingsvisie op 9 juli 2014 vastgesteld en nadien meerdere malen geactualiseerd.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken. De doelen zijn:

- een duurzame economische structuurversterking,
- het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

Regio Arnhem Nijmegen

Regio Arnhem Nijmegen wordt gekenmerkt door:

- het grootste stedelijke netwerk van Oost-Nederland;
- hoge kwaliteit van het voorzieningenniveau;
- kennisinstellingen: universiteit en hogescholen;
- de strategische ligging halverwege de Randstad en het Ruhrgebied;
- economische kracht: brede basis en topsectoren;
- goede bereikbaarheid over weg, water en spoor;
- de combinatie van stedelijke kwaliteiten en een mooie natuurlijke omgeving.

De kwaliteiten van de regio bepalen in belangrijke mate de ontwikkelingsmogelijkheden en daarmee ook de concurrentiepositie van Gelderland in internationaal en nationaal verband. De innovatieve kwaliteiten bepalen de potenties van de regio.

De inzet van gemeenten, maatschappelijke organisaties, ondernemers en provincie is nodig om in te kunnen spelen op de opgaven in de regio. De gezamenlijke inspanningen richten zich op vier speerpunten:

<u>Innovatie en economische structuurversterking</u> - Topsector Health, Energie- en Milieutechnologie; - creatieve industrie, logistiek, agro, toerisme; - innovatie en samenwerking; overheid, ondernemingen, kennisinstellingen.	<u>Bereikbaar en verbonden</u> - een goed bereikbare regio; - verbeteringen bestaande infrastructuur weg, water, spoor; - voorkomen, benutten, bouwen.
<u>Sociaal economische vitaliteit en verstedelijking</u> - het belang van de bestaande woningvoorraad; - het voorzieningenniveau van de kernen staat onder druk; - voorkomen van overaanbod van bedrijventerreinen, detailhandel, kantoren.	<u>Gebiedskwaliteiten benutten</u> - kwaliteiten van het buitengebied (natuur en cultuurhistorie) verbinden met ontwikkelingsmogelijkheden

Ten aanzien van de in dit bestemmingsplan besloten ontwikkeling is met name het thema *Sociaal economische vitaliteit en verstedelijking* van belang.

Sociaal economische vitaliteit en verstedelijking

Er zijn nog veel nieuwe woningen nodig in de regio. In relatie tot versterking van de stedelijke structuur is het echter van groot belang welke bouwplannen als eerste gerealiseerd worden. Concentratie op de as Nijmegen-Arnhem (het stedelijk kerngebied), in relatie tot de OV-knooppunten, heeft hierbij voor de provincie prioriteit boven ontwikkeling op de flanken, omdat dat het beste bijdraagt aan versterking van de stedelijke structuur (met name afronding van Vinex-locaties in het middengebied).

Op het schaalniveau van wijken en kernen speelt het belang van voorzieningen, zowel commerciële als maatschappelijke voorzieningen. Voor de vitaliteit en leefbaarheid zijn goede en bereikbare voorzieningen van groot belang.

2.2.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

De provincie beschikt over een palet van instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De verordening wordt ingezet voor die onderwerpen waarvoor de provincie eraan hecht dat de doorwerking van het beleid van de Omgevingsvisie juridisch gewaarborgd is. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

Het plangebied is gedeeltelijk gelegen in een intrekgebied (grondwaterwinning). Daarnaast maakt een deel van de groenstructuren onderdeel uit van de Groene Ontwikkelingszone (GO). Hierdoor zijn met name artikel 2.6.3.1 en 2.7.2 van belang. Hierna wordt op beide artikelen nader ingegaan.

Artikel 2.6.3.1 Intrekgebied

In een bestemmingsplan krijgen intrekgebieden geen bestemming die de winning van fossiele energie, zoals aardgas, aardolie, schaliegas en steenkoolgas, mogelijk maakt.

Artikel 2.7.2.1 Beschermingsregime GO

1. In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen de Groene Ontwikkelingszone (GO) worden geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen mogelijk gemaakt die leiden tot een significante aantasting van de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, tenzij:
 - a. geen reële alternatieven aanwezig zijn;
 - b. sprake is van redenen van groot openbaar belang;
 - c. de negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang zoveel mogelijk worden beperkt; en
 - d. de overblijvende negatieve effecten op de kernkwaliteiten, de oppervlakte en de samenhang gelijkwaardig worden gecompenseerd overeenkomstig het bepaalde in de artikelen 2.7.1.1, derde tot en met zesde lid, en 2.7.1.3.
2. In een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden gelegen binnen de GO kunnen nieuwe kleinschalige ontwikkelingen mogelijk worden gemaakt, mits:
 - a. in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt aangetoond dat de kernkwaliteiten van het betreffende gebied, in hun onderlinge samenhang bezien, per saldo substantieel worden versterkt; en
 - b. deze versterking planologisch is verankerd in hetzelfde dan wel een ander, gelijktijdig vast te stellen bestemmingsplan.

2.2.3 Gemeentelijk beleid

2.2.3.1 Structuurvisie Arnhem 2020 - 2040 (vastgesteld door raad, december 2012)

Het gebruik van de ruimte in een stad verandert voortdurend. De gemeentelijke structuurvisie is een belangrijk kader voor het beoordelen en entameren van ruimtelijke initiatieven en plannen in de stad. In december 2012 is de Structuurvisie Arnhem 2020 met doorkijk 2040 vastgesteld door de gemeenteraad.

De structuurvisie benoemt de belangrijkste principes voor het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief van de stad en geeft een uitwerking van dit perspectief zowel naar een aantal thema's als naar gebieden in de stad, de zogenaamde 'koersgebieden'.

In deze nieuwe structuurvisie wordt op de eerste plaats de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur van de stad gekarakteriseerd, aansluitend wordt het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief aan de hand van een aantal principes benoemd. Het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief is uitgewerkt in een aantal thema's die van belang zijn voor de ruimtelijke koers van de stad en in bestaande ruimtelijke milieus en koersgebieden (ontwikkelingen). Het plangebied valt voor wat betreft ruimtelijk milieu binnen de 'Stad van Vinex', waarbij een meer stedelijke opzet wordt nagestreefd.

Schuytgraaf is in de structuurvisie opgenomen als een locatie voor woningbouw in de periode tot 2020 en na 2020. De essentie van het woningbouwbeleid van de structuurvisie is als volgt samengevat:

- de bewoner centraal; zijn woonwensen en zijn mogelijkheden om daarin te kunnen kiezen op verschillende locaties in de stad zijn dominant bij het maken van woningbouwprogramma's;
- wijken met een gedifferentieerde woningvoorraad;
- Arnhem wordt nog aantrekkelijker als woon- en werkstad.

2.2.4 Toetsing van het bestemmingsplan aan het ruimtelijk beleid

Ten aanzien van het voornoemde ruimtelijk beleid wordt opgemerkt dat voorliggend bestemmingsplan overwegend conserverend is en geen nieuwe grootschalige ontwikkelingen mogelijk maakt, enkel de huidige (planologische) situatie wordt opnieuw vastgelegd. Hierna wordt nader ingegaan op de Ladder voor duurzame verstedelijking en wordt er getoetst aan het provinciaal- en gemeentelijk beleid.

Ladder voor duurzame verstedelijking

In de toelichting op artikel 3.1.6 lid 2 van het Besluit ruimtelijke ordening wordt aangegeven dat in de toelichting van een ruimtelijk besluit het bieden van ruimte voor een nieuwe stedelijke ontwikkeling standaard gemotiveerd dient te worden.

Uit meerdere recente uitspraken van de Raad van State volgt dat niet getoetst hoeft te worden aan de Ladder, indien door de gemeenteraad een conserverend bestemmingsplan wordt vastgesteld dat enkel voorziet in een continuering van de bestaande planologische mogelijkheden, zonder aanvullende bebouwing.

Dit actualiserende bestemmingsplan is conserverend van aard en legt de huidige (planologische) situatie opnieuw vast. Hierbij worden ook de onbenutte bouw- en gebruiksmogelijkheden, zoals vastgelegd in de geldende bestemmings- en uitwerkingsplannen, opnieuw vastgelegd. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen die nog niet vervat zijn in een onherroepelijk ruimtelijk plan of waarvoor anderszins een planologische procedure is doorlopen worden niet mogelijk gemaakt met dit bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan voorziet dan ook niet in een nieuwe stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6, lid 2 Bro. De Ladder voor duurzame verstedelijking is in dit geval niet van toepassing.

Artikel 2.6.3.1 Grondwaterbescherming-intrekgebied

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de planologische kaders om binnen het plangebied fossiele energie te winnen. Voldaan wordt aan het bepaalde in artikel 2.6.3.1, Omgevingsverordening Gelderland

Artikel 2.7.2.1 Beschermingsregime GO

Dit bestemmingsplan voorziet niet in planologische kaders voor nieuwe (grootschalige) ontwikkelingen ter plaatse van gronden aangemerkt als Groene Ontwikkelingszone. De betreffende gronden zijn voorzien van bestemmingen primair gericht op behoud, herstel en versterking van natuur- en landschapswaarden. Hiermee wordt voldaan aan het bepaalde in artikel 2.7.2.1. Omgevingsverordening Gelderland

Structuurvisie Arnhem 2020 -2040

Realisatie van Schuytgraaf is een belangrijk speerpunt van het gemeentelijk beleid. Het voorliggend bestemmingsplan vormt het nieuwe juridisch-planologisch kader voor de woonwijk. Hierbij wordt planologisch gezien niet voorzien in geheel nieuwe ontwikkelingen, maar wordt de huidige (planologische) situatie opnieuw vastgelegd teneinde over een één eenduidig, helder en actueel planologisch kader te beschikken. Gezien het vorenstaande wordt geconcludeerd dat het voorliggend bestemmingsplan in overeenstemming is met het gemeentelijk beleid.

Het nationaal-, provinciaal en gemeentelijk ruimtelijk beleid vormen geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

2.3 Woonbeleid

2.3.1 De Arnhemse Woonprincipes 2025

Algemeen

De Arnhemse Woonprincipes 2025 (de Arnhemse woonvisie) is met een brede participatie uit de stad tot stand gekomen. Deze Woonprincipes vormen tezamen de actualisering van de Woonvisie 2015 en de strategische koers die er voor moet zorgen dat Arnhem ook in de toekomst een woonstad blijft waar het voor iedereen aantrekkelijk is om te wonen, te leren, te werken en te leven. Bij het opstellen van de Woonprincipes is rekening gehouden met wet- en regelgeving en beleidskaders van andere overheden.

Met instrumenten als het Volkshuisvestelijk kader, de Uitvoeringsagenda en het Procesplan (langer) Zelfstandig wonen, stuurt de gemeente in het woonprogramma op een kwalitatieve en gedifferentieerde woningvoorraad dat nu en in de toekomst kan voldoen aan de vraag en behoefte van alle woningzoekenden. Het fundament voor het Wonen in Arnhem ligt in de bestaande woningvoorraad, de transformatiemogelijkheden van gebouwen, en een aanvullende nieuwbouwopgave. Hiermee kan meer aanbod gecreëerd worden aan levensloopgeschikte woningen en woonvormen in verschillende prijsklassen, in koop en huur. Daarbij streven we met een gezonde mix aan diverse bevolkings- en inkomensgroepen naar prettige, veilige en toegankelijke woon- en leefomgevingen in wijken en buurten.

De nieuwe Arnhemse Woonprincipes 2025, zijn door de gemeenteraad vastgesteld op 14 december

2015 en vervangen de Arnhemse Woonvisie 2015 en bijbehorende Arnhemse Woonagenda 2011-2015.

De vier pijlers van de Woonprincipes zijn:

1. Duurzaam betaalbaar; hierbij zorgen we dat er voor elk inkomen voldoende passende sociale en betaalbare woningen beschikbaar zijn. Daarbij sturen we niet alleen op aantallen, maar streven we ook naar een goede prijskwaliteit en op de duurzaamheid van woningen in de nieuwbouw en in de bestaande woningvoorraad.
2. Levensloopgeschikt wonen; door meer levensloopgeschikte woningen aan de voorraad toe te voegen én bestaande woningen aan te passen of op te plussen, kunnen we mensen, gezond of beperkt, in verschillende levensfasen van hun leven, een passende woonplek blijven bieden in Arnhem.
3. Aantrekkelijke woonstad; Arnhem heeft door zijn centrale ligging een bijzondere ruimtelijke en groene kwaliteit. Met de binnenstad, de Rijn en stadsparken in combinatie met wonen, leren, werken en verblijven maakt het de stad vitaler. Arnhem wil een aantrekkelijke woonstad zijn en blijven voor haar huidige inwoners, maar ook meer studenten en midden en hoge inkomens aan zich binden door het bieden van aantrekkelijke, levendige of bijzondere woonmilieus.
4. Wijken met identiteit; Elke wijk heeft zijn eigen herkenbare identiteit die recht doet aan de beleving van haar inwoners. Met deze variëteit wil de stad inzetten op een duurzame woon- en leefomgeving waar bewoners trots zijn op hun wijk, waar ze zich thuis en ook zelf verantwoordelijk voor voelen. Dat palet van eigen identiteit en karakters van wijken draagt bij aan de aantrekkingskracht van Arnhem als woonstad.

Deze vier pijlers van de woonprincipes zijn onlosmakelijk verbonden aan het overkoepelde thema Duurzaamheid. Tezamen vormen ze de ruggengraat van de Arnhemse Woonprincipes 2025.

Wonen, Welzijn en Zorg versus Langer Zelfstandig Wonen

Er ligt op het gebied van Wonen, Welzijn en Zorg een stevige fysieke huisvestingsopgave. Door meer levensloopgeschikte woningen aan de voorraad toe te voegen én bestaande woningen preventief aan te passen of op te plussen, kunnen we mensen, gezond of beperkt, in verschillende levensfasen van hun leven, een passende woonplek blijven bieden. Daarnaast ligt er de opgave om voor bijzondere doelgroepen en m.n. voor mensen in kwetsbare posities meer geschikt en passend kleinschalig aanbod aan woonvormen of (beschutte, beschermde) woonconcepten te realiseren. We faciliteren het (langer) zelfstandig wonen, door in de directe of nabije woonomgeving mogelijkheden te scheppen dat arrangementen van (thuis)zorg, begeleiding, ondersteuning of andere vormen van dienstverlening en welzijnsvoorzieningen kunnen worden geboden.

2.4 Welstandsbeleid

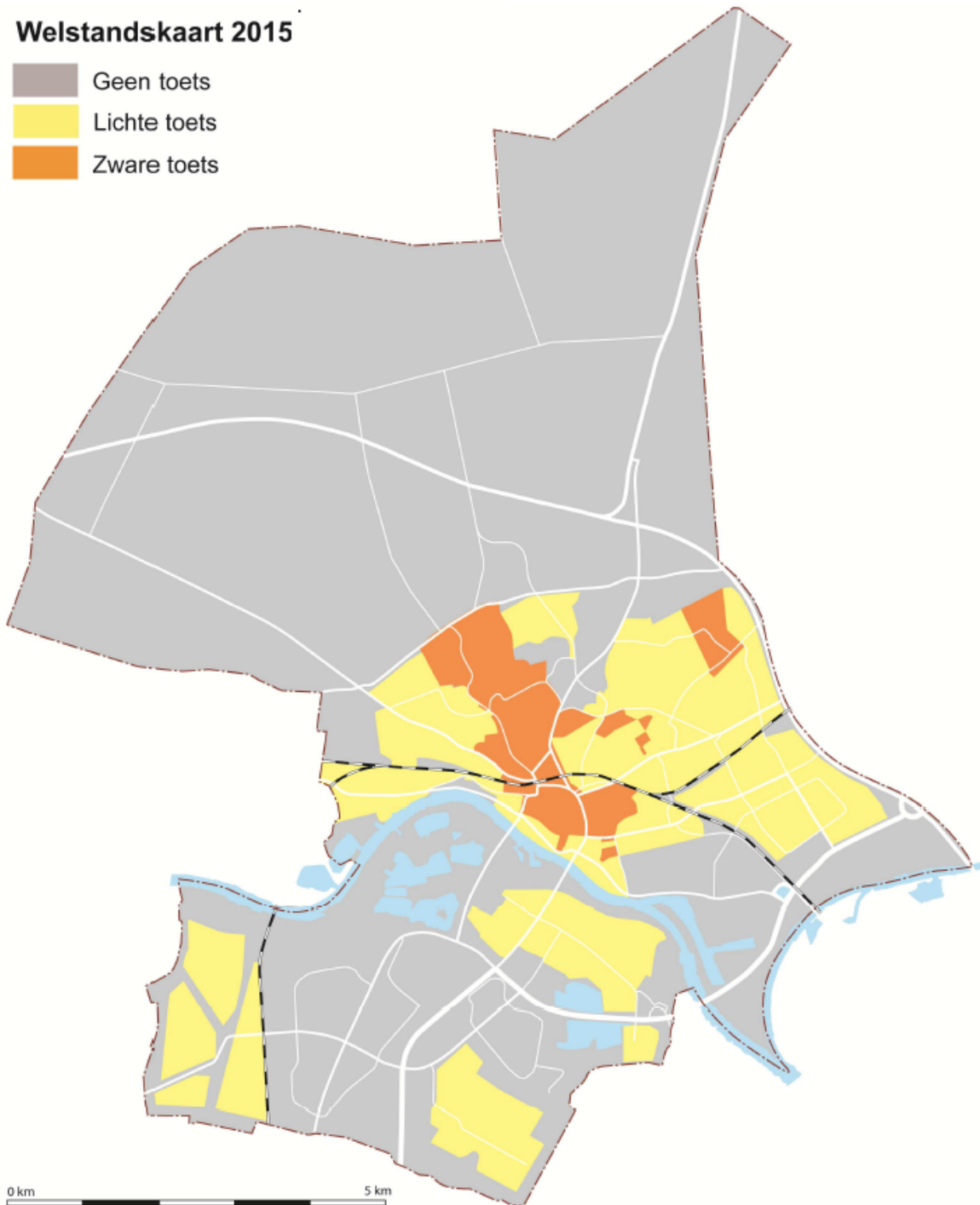
2.4.1 Welstandsnota Arnhem 2015

Op 13 juli 2015 heeft de gemeenteraad van Arnhem de nieuwe welstandsnota vastgesteld. Arnhem is een aantrekkelijke stad om te wonen en te verblijven. Het uiterlijk van de stad draagt daaraan bij. De gemeente wil dat zo houden.

De gemeente wil dat nieuwe bouwwerken in zijn algemeenheid passen in hun omgeving. De bestaande stad is dus het referentie- en inspiratiekader. Voor de meest voorkomende bouwwerken zijn verder in deze nota gebiedsgerichte criteria opgenomen. Deze criteria zijn per gebied ('géén toets', 'lichte toets' en 'zware toets') anders. Hierna is een kaart met de onderverdeling van de gebieden opgenomen en vervolgens worden de gebieden nader toegelicht.

Welstandskaart 2015

-  Geen toets
-  Lichte toets
-  Zware toets



Afbeelding 3.1 Uitsnede welstandskaart 2015
Gebied met lichte welstandstoets

In gebieden die zich kenmerken door samenhang in het straatbeeld – bijvoorbeeld door een eenheid in dakvormen, architectuur of materiaalgebruik – blijven we erop toezien dat dit eigen karakter bewaard blijft. Welstandsregels voor dit niveau zijn beperkt en gaan alleen over het gevelbeeld en de daken die vanaf de straat zichtbaar zijn. Voor de achterkanten van gebouwen gelden geen regels, die zijn dus welstandsvrij. De regels zijn bedoeld om de kenmerken van het gevelbeeld in relatie tot het openbaar gebied op hoofdlijnen in stand te houden.

Gebieden zonder welstandstoets

In wijken met veel variatie in bouwstijl, in type woningen, oriëntatie van gebouwen op de openbare ruimte en dergelijke, worden bouwaanvragen niet meer vooraf getoetst. Als de wetgeving zegt dat een

vergunning nodig is voor (ver)bouw dan blijven altijd de regels gelden die in het bestemmingsplan staan, zoals regels over grootte, bouwhoogte e.d. Maar de keuze voor materiaal, vorm en kleur is in deze gebieden vrij. De verantwoordelijkheid voor de invulling ligt bij de bewoners en eigenaren.

Voor grootschalige (her)ontwikkelingen is een aparte werkwijze voor de totstandkoming van plannen opgenomen. Voor Schuytgraaf geldt dat vanwege de langdurige ontwikkeling het noodzakelijk is om de kwaliteit te blijven bewaken. Kwaliteitsteams zijn daarvoor een gewaardeerd middel.

2.4.2 Toetsing van het bestemmingsplan aan de Welstandsnota 2015

Voor de wijk Schuytgraaf zijn diverse beeldkwaliteitsplannen vastgesteld door de gemeenteraad. Na realisatie van een veld gelden de criteria uit de welstandsnota. In voorliggend geval is het plangebied gelegen in een gebied waar een lichte welstandstoets geldt. Deze toets vindt plaats bij beoordeling van vergunningaanvragen voor bouwactiviteiten.

2.5 Verkeersbeleid

2.5.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau geeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig' (SVIR, 2012) de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Het Rijk streeft naar een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange (2040) termijn op te vangen. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De regio Arnhem Nijmegen is aangeduid als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren.

2.5.2 Provinciaal beleid

Een van de kerntaken van de provincie Gelderland is zorgen voor een goede regionale bereikbaarheid en een goed regionaal openbaar vervoer. Ondanks de bezuinigingen heeft de provincie extra financiële middelen ter beschikking gesteld voor mobiliteitsmaatregelen. Dit, omdat zij een goede bereikbaarheid belangrijk vindt, maar ook om de economische ontwikkeling in Gelderland te ondersteunen. De provincie geeft veel aandacht aan mobiliteitsbehoefte van inwoners en bedrijven in Gelderland en kijkt daarbij naar toekomstige ontwikkelingen als het digitale werken. Maar er is ook veel oog voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Doelen bereikbaarheid

De provincie wil een goede bereikbaarheid voor wonen, werken en recreëren en de mobiliteit daarbij afstemmen op de economische ontwikkelingen. Daarom zet Gelderland in op het beter gebruik van (internationale) corridors. Daarnaast wordt samen met de andere wegbeheerders in de stedelijke gebieden aan een beter gebruik van de infrastructuur gewerkt om files te voorkomen en de doorstroming te bevorderen. De toegang tot bedrijventerreinen is ook een speerpunt van het provinciale beleid. Een andere ontwikkeling is de verschuiving van mobiliteitsvragen in het landelijk gebied door krimp en vergrijzing. Hier moet de aansluiting met de stedelijke gebieden gewaarborgd blijven.

Omgevingsvisie

De provincie heeft in juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld (geconsolideerde versie, juli 2015). Deze visie integreert en vervangt zeven beleidsplannen, waaronder het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 uit 2004. De omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende tien jaar om wil gaan met de ontwikkelingen en initiatieven rond economische structuurversterking, duurzaamheid, innovatie

en bereikbaarheid, maar ook met natuur, landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is een andere wijze van werken; minder vastleggen wat wel of niet mag. De omgevingsvisie stelt kaders voor toekomstige activiteiten.

2.5.3 Gemeentelijk beleid

De gemeente Arnhem heeft haar verkeersbeleid op hoofdlijnen verwoord in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld 2012). Voor mobiliteit biedt het structuurplan een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Arnhem streeft naar een duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad. Vooral in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst de bestaande verkeersruimte beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van de (auto)verkeersruimte. De inzet van slim ruimtegebruik, voor versterking van fiets en openbaar vervoer, aangevuld met spitsmijdende maatregelen moet Arnhem de komende jaren bereikbaar houden.

In mei 2013 is een beleidsnota fietsverkeer 'Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers' vastgesteld. Deze nota is een uitwerking van de inzet voor versterking van het fietsgebruik. Inzet is de bestaande fietser beter faciliteren maar vooral automobilisten verleiden meer te fietsen. Uitgangspunten voor deze beleidsnota zijn:

1. nadruk op utilitair fietsgebruik (de ritten naar werk, school en voorzieningen);
2. inzetten op de nieuwe fietser, dat is de fietser die nu nog in de auto zit;
3. aanleggen van kortsluitende verbindingen;
4. aanleggen van hoogwaardige doorgaande verbindingen (snelfietsroutes);
5. hoogwaardige stallingsvoorzieningen (belangrijk bij ketenverplaatsingen).

De bestaande fietser heeft vooral behoefte aan een samenhangend fietsnetwerk, veiligheid, comfort, snelheid en stallingsvoorzieningen. Om de nieuwe fietser te verleiden zullen we vooral moeten inzetten op de aanleg van nieuwe verbindingen. De opkomst van de elektrische fiets helpt hierbij.

In juni 2013 is de beleidsnota openbaar vervoer 'De reiziger centraal' vastgesteld. Deze nota heeft als doel het in stand houden van betaalbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer en het doorgroeien naar emissieloos openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt toekomstvast door een kwaliteitsslag met als maatregelen:

- een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- de reiziger centraal stellen;
- een mobiliteit bieden voor iedereen;
- een emissieloos openbaar vervoer.

Voor het onderdeel parkeren gelden de voor Schuytgraaf vastgestelde parkeernormen, zoals die zijn opgenomen in bijlage 2 van de regels van het bestemmingsplan Schuytgraaf Veegplan 2017

2.5.4 Toetsing van het bestemmingsplan aan het verkeersbeleid

Dit bestemmingsplan voorziet vanuit planologisch oogpunt niet in nieuwe fysieke ontwikkelingen die mogelijk gevolgen kunnen hebben voor de verkeerskundige situatie.

2.6 Milieu- en omgevingsbeleid

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. In de volgende subparagrafen wordt nader ingegaan op de van belangzijnde thema's, waaronder geluid, hinder, bodem, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

In hoofdstuk Milieu- en omgevingsaspecten worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Hier wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk milieu- en omgevingsbeleid en er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

2.6.1 Geluid

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel de mens te beschermen tegen geluidhinder. Dit is in de wet uitgewerkt in een normenstelsel voor de toelaatbare geluidbelasting in een woonomgeving. Alleen planologisch nieuwe situaties worden getoetst aan de wet. Naast woningen zijn er nog een aantal geluidgevoelige objecten aangewezen zoals scholen en zorginstellingen.

In de Wet geluidhinder staan regels voor weg- en railverkeerslawaaï en voor gezondeerde industrietereinen. De wet werkt met zones: dit zijn aandachtsgebieden rond geluidbronnen waarbinnen regels en normen gelden om de negatieve gevolgen van geluidhinder te beperken. Bij (planologische) wijzigingen moet er akoestisch onderzoek plaatsvinden naar de gevolgen.

De Wet geluidhinder kent een normenstelsel met een voorkeurswaarde en grenswaarden. Als de geluidbelasting beneden de voorkeurswaarde blijft dan zijn er vanuit de wet geen belemmeringen voor nieuwe geluidgevoelige situaties. Bij een geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de grenswaarde moet er een gemotiveerd besluit genomen worden om nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen mogelijk te maken (hogere waarde).

Voor het verlenen van een hogere waarde is de nota 'uitvoeringsbeleid hogere grenswaarde' van de gemeente Arnhem van toepassing.

Beleidsplan Geluid

In augustus 2008 is het beleidsplan Geluid door de raad vastgesteld. Het beleidsplan Geluid heeft tot doel geluidsnormen voor nieuwe situaties af te stemmen op de aard en de functie van een gebied. Hierdoor kan beter rekening gehouden worden met ontwikkelingen en verwachting van de gebruikers van een gebied. In het centrum en dichtbij goed openbaar vervoer wil de gemeente Arnhem veel functies mogelijk maken. De beleidslijnen hiervoor zijn opgenomen in het Structuurplan Arnhem 2010. Als gebieden intensiever gebruikt worden neemt de kans op geluidhinder ook toe. Andere gebieden zoals de parken worden juist gewaardeerd om hun relatieve rust. Deze uitgangspunten hebben geleid tot een gebiedsgerichte invulling van geluidskwaliteiten binnen Arnhem. Naarmate de geluidbelasting hoger is neemt het belang van een zorgvuldige invulling van de totale leefomgevingskwaliteit toe.

2.6.2 Luchtkwaliteit

Wet Luchtkwaliteit 2007

De Europese richtlijnen zijn geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet Milieubeheer. Het doel van deze wetgeving is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De wet is primair gericht op het voorkomen van negatieve effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofoxiden ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.

Voor het toetsen van ruimtelijke plannen zijn de volgende grenswaarden het meest relevant:

- PM10 (fijnstof)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet worden overschreden;
 2. de 24 uursgemiddelde concentratie van 50 $\mu\text{g PM}_{10}/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden;
- NO₂ (stikstofdioxide)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet worden overschreden;
 2. de uurgemiddelde concentratie van 200 $\mu\text{g NO}_2/\text{m}^3$ mag met ingang van 1 januari 2010 niet vaker dan 18 keer per jaar worden overschreden.

Voor de overige stoffen worden in Nederland geen overschrijdingen gerapporteerd.

In de wet zijn de grenswaarden ten opzichte van eerdere regelgeving zijn ongewijzigd gebleven, maar de wet geeft net als het voorgaande BLK2005 (Besluit Luchtkwaliteit) meer armslag om ruimtelijke plannen

die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren. Hierbij wordt tevens de term 'in betekenende mate (IBM)' geïntroduceerd. Dit wil zeggen dat projecten met een bepaalde mate van verslechtering toch doorgang kunnen vinden. De grens ligt bij een toename van maximaal 3%. Deze 3% is gekoppeld aan de IBM projecten opgenomen in het Nationale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). De NSL is in 2009 van kracht geworden.

Beleidsnota Lucht en Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit

Het Arnhemse beleid op gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in de Beleidsnota Lucht uit 2005. Deze nota is erop gericht nieuwe overschrijdingen van de normen uit de Wet Milieubeheer te voorkomen en bestaande of dreigende overschrijdingen op te lossen. Daarnaast richt de Beleidsnota Lucht zich op het beperken van overlast door geurhinder. Voor wat betreft het halen van de normen uit het BLK2005 en de Wet Milieubeheer is de beleidsnota vertaald naar maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2010 - 2014.

2.6.3 Hinder

In het kader van bedrijven en milieuzonering dienen de effecten van inrichtingen op hun omgeving (gevoelige bestemmingen, waaronder eventueel nieuw te ontwikkelen woningen) in beeld gebracht te worden. Voorbeelden van hinder zijn geluid, geur, stof of gevaar. In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering 2009' is een lijst van inrichtingen opgenomen waarbij de inrichtingen op grond van de hinder die zij veroorzaken, zijn opgedeeld in 6 categorieën. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een inrichting uit categorie 1 relatief weinig hinder veroorzaakt en een inrichting uit categorie 6 bijzonder veel hinder veroorzaakt.

Geurhinder van industriële bedrijven

In 2010 is het beleidsplan geur voor industriële bedrijven vastgesteld. Door het vaststellen van een toetsingskader voor geurrelevante industriële bedrijven kan voor de burgers van de gemeente Arnhem een acceptabel geurhinderniveau worden gegarandeerd.

Trillingen van wege railverkeer

Bij ruimtelijke ontwikkelingen binnen 100 meter van het spoor, wordt voor de beoordeling van trillingen op het aspect trillinghinder de SBR-richtlijn "Meet-en beoordelingsrichtlijnen voor trillingen, deel B Hinder voor personen in gebouwen" aangehouden. Deze richtlijn heeft geen wettelijke status, maar heeft mede door jurisprudentie een ruim draagvlak opgebouwd en wordt geïnterpreteerd als de meest recente stand der inzichten.

De richtlijn hanteert afhankelijk van de functie streefwaarden voor trillingen ter voorkoming van hinder.

2.6.4 Externe veiligheid

Met externe veiligheid wordt bedoeld de kans op overlijden van mensen buiten de grenzen van een bedrijf of transportmedium, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen binnen de grenzen van het bedrijf dan wel het transportmedium. In de externe veiligheid worden twee risicobegrippen gehanteerd het PR (Plaatsgebonden Risico) en het GR (Groepsrisico).

Het PR (Plaatsgebonden Risico) is het risico op een bepaalde plaats. Het PR is de kans dat een persoon, die zich permanent en onbeschermd op die plaats zou bevinden, overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen. De norm voor het PR is de 10^{-6} /jr PR contour.

Het GR (GroepsRisico) is de kans dat in een keer een groep mensen van tenminste een bepaalde grootte komt te overlijden als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen. De norm voor het GR is een oriënterende waarde.

Landelijk beleid

Voor bedrijven is op 28 oktober 2004 het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. In het Bevi worden milieukwaliteitseisen vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken. In het Bevi wordt een onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. De 10^{-6} PR contour geldt ten opzichte van kwetsbare objecten als grenswaarde en ten opzichte van

beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Het beoordelingskader voor het groepsrisico is een oriënterende waarde.

Voor ondergrondse (aardgas)leidingen is er het Besluit externe veiligheid buisleidingen en voor de transportroutes (weg, water, spoor) het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In het Btev zijn de milieukwaliteitseisen vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken.

Basisnet spoor

Op 1 april 2015 is de regeling 'Basisnet vervoer gevaarlijke stoffen' in werking getreden. Het Basisnet geldt voor het transport van gevaarlijke stoffen via de weg, spoor en het water. Per traject geeft Basisnet een risicoplaafond voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het risicoplaafond wordt enerzijds bepaald door het aantal transporten dat Arnhem per jaar passeert en anderzijds door het aantal aanwezige personen (volgens het bestemmingsplan) in de omgeving van het spoor. Met het Basisnet ligt de gebruikruimte voor het vervoer van gevaarlijke stoffen en de veiligheidszone voor de ruimtelijke ordening vast.

Gemeentelijk beleid

Op 21 november 2005 is het beleidsplan Externe Veiligheid vastgesteld dat op 9 maart 2015 wederom met 4 jaar is verlengd. Dit beleidsplan beschrijft de mate van gewenste externe veiligheid in Arnhem. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In een groot gedeelte van de stad streven we naar het niet doen toenemen van de risico's. Op sommige plekken in de stad, op bedrijventerreinen voor zware industrie en de volgens het structuurplan stedelijke zone accepteren we een hoger risico dan op andere plaatsen. Wel moet daar extra aandacht zijn voor de beschikbare mogelijkheden voor rampenbestrijding, de zelfredzaamheid van mensen en de hulpverlening.

2.6.5 Groen en ecologie

Regels ter bescherming van de natuur (Wet natuurbescherming)

De Wet natuurbescherming vervangt het huidige wettelijke stelsel voor de natuurbescherming, als neergelegd in de Natuurbeschermingswet 1998, de Flora- en faunawet en de Boswet, door één integraal en vereenvoudigd kader. De wet neemt de Europese regelgeving als uitgangspunt. Waar dat noodzakelijk is voor een adequate bescherming van natuurwaarden waarvoor geen specifieke bescherming is voorzien in Europese regelgeving worden aanvullende nationale beschermingsvoorschriften verankerd.

De wet gaat over de bescherming van de kernnatuurwaarden en de houtopstanden, als onderdeel van een groter maatregelenpakket gericht op de bescherming van natuurwaarden en het tegengaan van biodiversiteitsverlies.

De taken en verantwoordelijkheden worden zoveel mogelijk bij de provincies neergelegd.

Bescherming van gebieden

De wet stelt specifieke kaders voor de instandhouding van gebieden die zijn aangewezen ter uitvoering van de Vogelrichtlijn en de Habitat-richtlijn (Natura 2000-gebieden). Voor de Natura 2000-gebieden gelden de instandhoudingsdoelstellingen die voortvloeien uit de Vogelrichtlijn en de Habitatrichtlijn. De Natura 2000-gebieden in Arnhem zijn: Veluwe, Gelderse Poort en IJssel.

De vergunningplicht voor projecten is aan de orde als het project significante gevolgen kan hebben voor een Natura 2000-gebied. Voor activiteiten zonder mogelijke significante gevolgen is er geen vergunningplicht.

Bescherming van soorten

De wet sluiten aan bij het specifieke beschermingsregime uit de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de natuurbeschermings-verdragen, zoals het Verdrag van Bern en het Verdrag van Bonn. Er wordt voorzien in concrete verboden ten aanzien van onder meer het vangen en doden van in die bronnen genoemde diersoorten, de verstoring van deze soorten en aantasting van hun rust- en voortplantingsplaatsen, alsmede in een verbod op het plukken en vernielen van bepaalde planten. Voorts wordt voorzien in limitatief opgesomde gronden voor ontheffing van deze verboden. Anders dan in de oude Flora- en

faunawet 2002 zijn enkel opzettelijk verrichte handelingen strafbaar. Bij vogels zijn bovendien verstoringen niet strafbaar als de staat van instandhouding van die vogelsoorten niet in gevaar komt. Gedeputeerde staten kunnen ontheffing verlenen van verboden als voldaan is aan de voorwaarden in artikel 3.3 lid 4 en artikel 3.8 lid 5.

Daarnaast geldt als beschermingsregime voor (nationale) soorten:

1. een zorgplicht die van toepassing is op alle natuurwaarden in Nederland;
2. een verbod op het opzettelijk doden van de in de bijlage van de wet genoemde dieren, met een ontheffingsregime dat ruimer is dan dat voor internationaal en europees beschermde soorten (zoogdieren, reptielen, amfibieën en thans op een rode lijst staande vissen, dagvlinders, libellen en kevers) (82 soorten);
3. een verbod op het vangen van dieren genoemd in de bijlage en het opzettelijk beschadigen van hun vaste voortplantings-plaatsen of rustplaatsen (zoals de dassenburcht); en
4. een verbod op het plukken of opzettelijk vernielen van in de bijlage genoemde vaatplanten (63 soorten, waaronder orchideeën).

Er wordt voorzien in ruimere ontheffingsmogelijkheden, dan voor de strikt beschermde soorten gelden (artikel 3.10 lid 2).

Voorts wordt het aantal bejaagbare soorten uitgebreid, worden door gedeputeerde staten goedgekeurde faunabeheerplannen sturend bij de schadebestrijding, populatiebeheer en jacht en komt de verantwoordelijkheid voor de uitvoering van het stelsel van soortenbescherming, met inbegrip van de taken van het (op te heffen) Faunafonds, bij de provincies te liggen.

Structuurvisie Arnhem 2020 - 2040

In paragraaf 2.2.3 wordt ingegaan op de ruimtelijke aspecten van de Structuurvisie Arnhem 2020 - 2040 maar in de Structuurvisie wordt ook expliciet ingegaan op groen en ecologie. Hierin wordt het groen-blauwe raamwerk beschreven. Het landschappelijk belang, de specifieke ecologische waarden en de aandachts- en knelpunten van de verschillende landschappelijke zones die de stad kent worden toegelicht, alsook van de Ecologische hoofdstructuur en de bomenstructuur.

Groenplan Arnhem 2004 – 2007 / 2015

De Groenvisie gaat over het Groen-blauw raamwerk, de stedelijke hoofdgroenstructuur, vertaald in doelen, ambities en ontwikkelopgaven. Dit Groen-blauw raamwerk van de stad bepaalt het gezicht van de stad en de aantrekkelijkheid van uiteenlopende woon- en recreatiemilieus. Het gaat daarbij om de waarden vanuit landschap, cultuurhistorie, ecologie, water en recreatief gebruik op gemeente en op particuliere terreinen.

Aan groen wordt de laatste jaren steeds meer waarden en kwaliteiten toegekend. Zo ook aan het Arnhemse groen. Dit zijn gezondheid, klimaat (verminderen van hitte en van wateroverlast), milieu (verbeteren luchtkwaliteit), stadslandbouw, dierenwelzijn, toerisme en sport en bewegen. Het groen biedt ruimte voor een gezonde, leefbare, aantrekkelijke en daarmee ook toekomstbestendige woon- en werkomgeving. De Groenvisie is daarvoor verdeeld in 5 thema's met bijbehorende doelen:

- de herkenbare stad: zichtbaarheid en beleefbaarheid van landschap en cultuurhistorie
- de natuurvriendelijke stad: biodiversiteit in en om de stad en de natuurinclusieve stad
- de groene gezonde stad: leefbaarheid, klimaat en gezondheid
- de duurzaam beheerde stad: beheer afgestemd op eindbeeld en gebruik
- de samenwerkende stad: maatschappelijke betrokkenheid en promotie van groen

De Groenvisie legt niet alleen het Groen-blauw raamwerk vast, dus de stedelijke hoofdgroenstructuur. De Groenvisie geeft ook richting aan het belang van groen in de wijken, zodat initiatieven de waarden van het groen (landschap, biodiversiteit, gezondheid, waterbuffering, koelte) niet aantasten maar versterken.

De Groenvisie is daarmee een basis voor de vertaling naar de (planologische) bescherming van

waardevolle gebieden en waardevolle bomen in de bestemmingsplannen en het latere Omgevingsplan.

Groenbalans en -compensatie

Het provinciale beleid ten aanzien van groencompensatie is gewijzigd. Per 1 januari 2017 is er de wet Natuurbescherming. De provinciale compensatie is sindsdien alleen geldig op bos binnen het Gelderse Natuurnetwerk. In de Groenvisie staan nu de actuele Arnhemse regels groencompensatie 2017. Uitgangspunt is dat de totale groenbalans in de stad neutraal blijft of toeneemt. Moet er toch groen verdwijnen (planologisch of feitelijk), dan wordt dat gecompenseerd. Allereerst kwantitatief, dan kwalitatief en als laatste financieel. Bij financiële compensatie wordt de waarde van het groen en de bomen gestort in het Groenfonds.

Daar waar de provinciale compensatie regels gelden treden de gemeentelijke terug.

2.6.6 Water

Water

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021 (vastgesteld 17 december 2015). Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen en enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie hebben in het plan een plek gekregen.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is water een onderwerp. Het gaat om de bescherming van de grondwaterkwaliteit en –kwantiteit, de bescherming en verbetering van de waterkwaliteit, een goede zoetwatervoorziening en voldoende ruimte voor waterveiligheid. Verder is klimaatbestendige (her)ontwikkelingen, met water als belangrijk aspect, een belangrijk onderwerp. In 2011 hebben Rijk, provincies, gemeente, waterschappen, en drinkwaterbedrijven afgesproken om gezamenlijk maatregelen te nemen voor een doelmatiger waterbeheer; het Bestuursakkoord Water. De inzet ligt bij mooi, veilig, schoon, gezond en duurzaam beheer van watersysteem en waterketen. De kwaliteit moet omhoog tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

In de Waterwet (22 december 2009) zijn ondermeer de gemeentelijke watertaken opgenomen: de zorgplicht voor hemelwater indien de eigenaar van het terrein het hemelwater in alle redelijkheid niet op eigen terrein kan verwerken en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht.

Met het Deltaplan Ruimtelijke Adaptatie is door de overheden afgesproken om vanaf 2020 ruimtelijke adaptatie een integraal onderdeel uit te laten maken van het beleid. Om uiteindelijk in 2050 een klimaatbestendige en waterrobuuste inrichting te hebben.

Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau zijn alle beleidsplannen geïntegreerd in één plan: de Omgevingsvisie Gelderland (vastgesteld 9 juli 2014). Water is opgenomen in twee centrale doelstellingen, te weten het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van de leefomgeving. Realisatie van deze doelstellingen betekent onder meer:

- ontwikkelen met kwaliteit met respect voor ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten;
- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle functies; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

Verder is de provincie het aanspreekpunt voor drie watergerelateerde zaken:

- onttrekkingen voor drinkwaterwinning;
- onttrekkingen ten behoeve van bodemenergiesystemen zoals koude- en warmte opslag (KWO);
- industriële onttrekkingen meer dan 150.000 m³ per jaar.

Beleid waterschap en gemeente

De verantwoordelijkheid voor het stedelijk waterbeheer in Arnhem-Zuid, inclusief het in stand houden van de waterkering, ligt bij het Waterschap Rivierenland. Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is het Waterbeheerprogramma 2016-2021 "Koers houden, kansen benutten" en de keur en de legger van het waterschap.

Het waterbeleid van de gemeente Arnhem is vastgelegd in de volgende beleidsplannen:

- Gemeentelijk RioleringsPlan (2014-2018), vastgesteld op 2 november 2015; dit plan richt zich op een verbetering van de kwaliteit van het rioleringsstelsel, op de vermindering van de vuiluitworp naar het oppervlaktewater, de bodem en het grondwater, op het voorkomen van overlast en op het vasthouden van schoon hemelwater in stedelijk gebied.
- Waterplan Arnhem (2009-2015). Door de gemeente Arnhem en haar waterpartners is dit Tweede Waterplan Arnhem opgesteld. De gemeenteraad heeft in 2009 het waterplan vastgesteld. Het waterplan is gebaseerd op 4 hoofddoelstellingen:
 1. Arnhem aantrekkelijke waterstad;
 2. Klimaatbestendig watersysteem en waterketen;
 3. Goede kwaliteit water en waterbodem;
 4. Bewustwording.
- Aanpak wateroverlast Arnhem-Noord (2015). Het plan heeft tot doel om Arnhem en vooral Arnhem-Noord, beter waterbestendig te maken tegen zware regenbuien. Daarom zal over elk plan een waterscan worden gelegd. Tijdens werkzaamheden in de openbare ruimte worden ruimtelijke maatregelen genomen die wateroverlast verminderen dan wel beperken.

Resumé

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer. Dit betekent dat:

- negatieve verstoring van de grondwaterstanden en –stromingen niet toegestaan zijn om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen;
- maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van (grond)watervervuiling;
- bij nieuwbouw het regenwater binnen het plangebied afgekoppeld moet worden van de riolering en worden verwerkt op eigen terrein;
- voldoende oppervlaktewater aanwezig is en op de goede locatie;
- het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt;
- het gebruik van uitloogbare materialen en chemische bestrijdingsmiddelen niet is toegestaan;
- ontwikkelingen moeten bijdragen aan het verminderen of beperken van wateroverlast;
- ontwikkelingen en herinrichtingen moeten klimaatbestendig en waterrobuust ingericht worden.

2.6.7 Bodem

Voor dit conserverende bestemmingsplan is met behulp van het bodeminformatiesysteem van de gemeente Arnhem een inventarisatie uitgevoerd naar de bekende (mogelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging in het betreffende plangebied die van invloed kunnen zijn op dit bestemmingsplan. Omdat het een conserverend bestemmingsplan betreft is er alleen gefocust op de grotere gevallen van ernstige bodemverontreiniging die een beperking en/of randvoorwaarde kunnen vormen bij het huidige gebruik/ de huidige functie van het gebied.

Als toetsingskader wordt gebruik gemaakt van onderstaande bodemregelgeving:

- Wet Bodembescherming;
- Beleidsnota bodem 2012, Provincie Gelderland, gemeente Arnhem en gemeente Nijmegen, 1 december 2012;
- Besluit Bodemkwaliteit;
- Nota Bodembeheer, september 2011, aanpassing 2017

2.6.8 Cultuurhistorie en archeologie

Rijksbeleid

Erfgoedwet

Cultuurhistorische objecten die zeldzaam of schaars zijn en die voor mensen in hoge mate het beeld van Nederland bepalen, worden aangewezen als monumenten. In de Monumentenwet 1988 is vastgelegd hoe monumenten van bouwkunst en archeologie en stads- en dorpsgezichten beschermd moeten worden. Per juli 2016 maakt de Monumentenwet 1988 deel uit van de Erfgoedwet, dat hiermee het belangrijkste beschermingsinstrument voor het cultuurhistorisch én archeologisch erfgoed in Nederland is.

Besluit ruimtelijke ordening (Bro)

Cultuurhistorie moet op basis van de gewijzigde BRO (art 3.1.6) goed in bestemmingsplannen verankerd worden. Dit behelst niet alleen een beschrijving van de aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden, maar ook een waardering ervan en een advies over toekomstige omgang ermee, gelet op de ruimtelijke opgave die in het bestemmingsplan aan de orde is. Aangegeven moet worden hoe met de cultuurhistorische waarden rekening is gehouden in het bestemmingsplan (zie paragraaf 4.9)

Verdrag van Valletta en de Wet op de archeologische monumentenzorg

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta). In 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, dit verdrag. De belangrijkste uitgangspunten van het verdrag zijn:

- archeologische waarden dienen zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaard te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- vroeg in de ruimtelijke ordening dient al rekening gehouden te worden met archeologie;
- bodemverstoorders betalen het archeologisch (voor)onderzoek wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

In 2007 is het verdrag vertaald in de Monumentenwet 1988 (tegenwoordig Erfgoedwet).

Provinciaal beleid

Beleidsprogramma Cultuur en Erfgoed 2017 - 2020

In juli 2016 is het Beleidsprogramma Cultuur en Erfgoed 2017 - 2020 'Beleef het mee!' vastgesteld. In dit programma ligt het accent op de beleving van mensen. Daarnaast zoekt de provincie de balans tussen de maatschappelijke, economische en intrinsieke waarde van cultuur en erfgoed. Cultureel ondernemerschap blijft onverminderd van belang en komt terug in de economische waarde van cultuur en erfgoed. Voor wat betreft erfgoed krijgt vooral het functioneel gebruik ervan aandacht. Daarnaast zoekt de provincie nieuwe manieren van samenwerking waardoor de uitvoeringskwaliteit van restauraties en archeologie wordt vergroot.

Gemeentelijk beleid

Erfgoednota 'Panorama Arnhem'

In de Erfgoednota 'Panorama Arnhem' wordt het accent verschoven van 'behoud door bescherming' naar 'behoud door ontwikkeling'. We gaan er vanuit dat de cultuurhistorie zo op een vroeg moment een actieve rol gaat spelen in veranderingsprocessen en ontwerpkeuzen. Het erfgoedbeleid wil de cultuurhistorische factor een zichtbare en samenhangende rol geven in deze stedelijke ontwikkelingen. Cultuurhistorie wordt ingezet als ontwikkelingskansen en niet als belemmering.

Archeologische verwachtingenkaart

Archeologie is een integraal onderdeel van het erfgoedbeleid en als zodanig opgenomen in de erfgoednota. In de nota wordt voortgeborduurd op de uitgangspunten van het Verdrag van Malta. Behoud van archeologische waarden is het uitgangspunt en als dat niet mogelijk is, volgt veiligstelling door archeologisch onderzoek. Om permanente aandacht voor deze vorm van erfgoed te krijgen, is ingezet op constante voorlichting en educatie. Sinds 2008 beschikt de gemeente over een archeologische verwachtingenkaart voor heel Arnhem. De verwachtingenkaart geeft al in een vroeg stadium van planvorming globaal inzicht in de mate waarin archeologische resten in een gebied aangetroffen kunnen worden.

Conform de Erfgoedverordening geldt dat archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden als

grondroerende werkzaamheden:

- in archeologisch waardevolle gebieden (buiten monumenten) dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 30 m²;
- in gebieden met een hoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 200 m²;
- in gebieden met een middelhoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 500 m²;
- in gebieden met een lage archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 2.000 m².

Voor archeologisch waardevolle gebieden zijnde beschermde gemeentelijke of rijksmonumenten, geldt maatwerk. Voor rijksmonumenten beslist de Minister van OC&W. Gebieden die reeds onderzocht zijn en/of zijn vrijgegeven, zijn vrijgesteld van onderzoek. Aan het archeologische beleid dat in de verordening is verankerd, ligt de archeologische maatregelenkaart als basis.

Structuurvisie

De Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (2012) biedt een strategisch kader voor ruimtelijke planning op stedelijk niveau voor de lange termijn. Uitgangspunt is het voortbouwen op de karakteristieken van de historisch gegroeide stad. In de cultuurhistorische hoofdstructuur zijn de ruimtelijke, historische elementen weergegeven, die essentieel zijn voor Arnhem als geheel. Per landschappelijke karakteristiek zijn de ambities weergegeven. Vervolgens is een selectie gemaakt van die cultuurhistorische belangen en structuren die kansen bieden bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in de stad: de 'Cultuurhistorische Kansenkaart'. De rijkdom van de Arnhemse cultuurhistorie is kader en inspiratiebron bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

2.6.9 Energie en duurzaam bouwen

Rijksbeleid

Nieuwe gebouwen en woningen moeten volgens landelijke regelgeving voldoen aan het Bouwbesluit. In het bouwbesluit worden de energieprestaties voor nieuwe gebouwen en woningen fasegewijs aangescherpt. Per 1 januari 2015 is de Energieprestatiecoëfficiënt (EPC) voor nieuwbouw van woningen aangescherpt tot 0,4. Voor overige gebouwen is de EPC afhankelijk van de functie.

Vanaf 1 januari 2021 moeten alle nieuwe gebouwen in Nederland bijna energieneutrale gebouwen (BENG) zijn. Dit vloeit voort uit het Energieakkoord voor duurzame groei en uit de Europese richtlijn EPBD. Voor overheidsgebouwen geldt dat zij vanaf 1 januari 2019 voldoen aan de BENG eisen.

Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke beleid op het gebied van Energie en Duurzaam Bouwen is vastgelegd in het Programmaplan New energy made in Arnhem 2015-2020 (2015) en in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (2012).

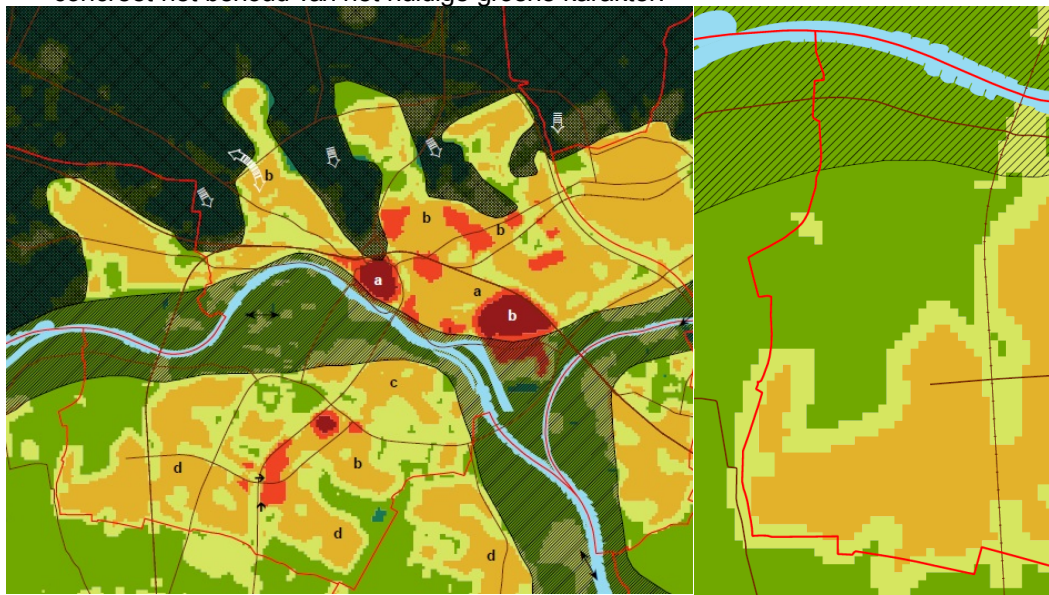
2.6.10 Stadsklimaat

In de Structuurvisie 2020-2040 (december 2012) is de gemeentelijke ambitie verwoord om Arnhem klimaatbestendig te maken onder alle weersomstandigheden. Gestreefd wordt naar prettig toeven binnen- en buitenshuis en in elk geval het vermijden van ongewenste gezondheidsrisico's. Dit laatste geldt vooral voor de kwetsbare groepen, zoals ouderen, in Arnhem. Opwarming van de stad tijdens warme dagen doet zich voor in de dichtbebouwde stenige gebieden met veel gebouwwolume, verharding en weinig groen. Inmiddels is deze ambitie aangescherpt door te bepalen dat hitteplekken moeten worden bestreden door een effectieve inzet van groen op daken en gevels van gebouwen, maar ook op de grond als (bijvoorbeeld) bomen.

Op de Hittekaart van Arnhem is de gevoeligheid van de stad voor opwarming weergegeven (zie afbeelding 3.2). Versteende, dicht bebouwde delen van de stad hebben een verhoogde kans op opwarming en daarmee het ontstaan van stedelijke hitte-eilanden, wat ongewenste gevolgen voor het woon- en leefmilieu en het functioneren van deze gebieden kan hebben.

Het plangebied omvat een deel van Arnhem waar sprake is van grote verschillen in de mate van opwarming tijdens langdurige perioden van hitte. Het omvat zowel gebieden die (in beperkte mate) opwarmen (oranje gekleurde gebieden), gebieden waar sprake is van een goed stadsklimaat (geel gekleurd) als gebieden die positief bijdragen aan het bovenlokale stadsklimaat (groen gekleurd). Dit komt omdat het plangebied zowel (sterk) stedelijke woongebieden omvat als meer ruimere en groen vormgegeven woongebieden. Dit betekent dat ook de ambities met betrekking tot het stadsklimaat verschillen. Binnen het plangebied streeft de gemeente bij gebiedsontwikkelingen:

- In de oranje gekleurde gebieden naar anticiperende maatregelen om het stadsklimaat ter plekke te verbeteren.
- In de geel gekleurde gebieden naar het behoud van de huidige situatie; de gunstige verhouding tussen bebouwd en onbebouwd dient in die gebieden gehandhaafd te blijven.
- In de groen gekleurde gebieden te allen tijde naar het voorkomen van maatregelen die kunnen zorgen tot een vermindering van het positieve effect op het bovenlokale stadsklimaat. Dit betekent concreet het behoud van het huidige groene karakter.



Afbeelding 3.2 Links: Hittekaart van Arnhem 2010 Rechts: Detail Hittekaart 2012

2.6.11 Besluit milieueffectrapportage

In de Wet milieubeheer en het Besluit milieueffectrapportage is vastgelegd dat voorafgaande aan het ruimtelijke plan dat voorziet in een grootschalig project met belangrijke nadelige milieugevolgen een milieueffectrapport (MER) opgesteld dient te worden. De activiteiten waarvoor een MER-rapportage opgesteld moet worden zijn opgenomen in de bijlage van het Besluit m.e.r. Een bestemmingsplan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn op de volgende manieren:

- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien een passende beoordeling op basis van artikel 2.8 van de Wet natuurbescherming noodzakelijk is;
- Een plan kan m.e.r.-plichtig zijn indien sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit de onderdelen C en D overschrijden en waarbij het plan wordt genoemd in kolom 3 (plannen).
- Een plan kan m.e.r.-(beoordelings)plichtig zijn indien het plan wordt genoemd in kolom 4 (besluiten) en er sprake is van activiteiten en gevallen die de drempelwaarden uit onderdeel C en D overschrijden. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel C is in dit geval sprake van een m.e.r.-plicht. Bij een overschrijding van de drempelwaarden uit onderdeel D is het plan m.e.r.-beoordelingsplichtig.

In het Besluit m.e.r. neemt het bestemmingsplan een bijzondere positie in, want het kan namelijk tegelijkertijd opgenomen zijn in zowel kolom 3 als in kolom 4 van het Besluit m.e.r.. Of het bestemmingsplan in deze gevallen voldoet aan de definitie van het plan uit kolom 3 of aan de definitie van het besluit uit kolom 4 is afhankelijk van de wijze waarop de activiteit in het bestemmingsplan wordt bestemd. Als voor de activiteit eerst één of meerdere uitwerkings- of wijzigingsplannen moeten worden

vastgesteld of nog een omgevingsvergunning milieu moet worden verleend dan is sprake van 'kaderstellend voor' en voldoet het bestemmingsplan aan de definitie van het plan. Is de activiteit geheel of gedeeltelijk als eindbestemming opgenomen voldoet het aan de definitie van het besluit.

Op 1 april 2011 is het gewijzigde Besluit milieueffectrapportage in werking getreden. Een belangrijke wijziging betreft het indicatief maken van de drempelwaarden in onderdeel D van de bijlage bij het Besluit milieueffectrapportage. Concreet betekent dit dat, ook wanneer ontwikkelingen onder de in bijlage D opgenomen drempelwaarden blijven, het bevoegd gezag zich er nog steeds van moet vergewissen of activiteiten geen aanzienlijke milieugevolgen kunnen hebben, de zogenaamde 'vergewisplicht'.

Het komt er op neer dat voor een bestemmingsplan dat betrekking heeft op activiteit(en) die voorkomen in onderdeel D en beneden de drempelwaarden vallen, een toets moet worden uitgevoerd of belangrijke nadelige milieugevolgen kunnen worden uitgesloten. Toetsing vindt plaats via een vormvrije m.e.r.-beoordeling. In paragraaf 4.12 van deze toelichting is deze beoordeling opgenomen.

2.7 Economisch beleid

Algemeen

De gemeente heeft haar economische visie en koers voor de middellange termijn vastgelegd in de Economische Agenda Arnhem 2015. De agenda stelt dat in de eerste plaats de basis op orde moet zijn. De gemeente wil daarom zorgen voor een gunstig ondernemingsklimaat door adequate dienstverlening te bieden en geschikte, goed bereikbare vestigingsplaatsen in een stimulerende economische omgeving. In de tweede plaats kunnen de sterke sectoren verder worden uitgebouwd. Het gaat dan om de verdere versterking als zesde kantorenstad van ons land en het behalen van winst in de sectoren zorg & welzijn en toerisme & vrije tijd. Tot slot gaat de gemeente Arnhem extra werk maken van haar kansrijke economische clusters: energie- & milieutechnologie en mode & vormgeving. Dit zijn bedrijvensectoren, waarin Arnhem bijzonder is en die een sterke basis bieden om een regionale en nationale positie op te bouwen.

Toetsing van het bestemmingsplan aan het economisch beleid

Dit bestemmingsplan voorziet planologisch gezien niet in nieuwe bedrijvigheid (m.u.v. nutsvoorziening) of commerciële functies binnen het plangebied. Dit bestemmingsplan biedt, net als de geldende bestemmingsplannen, de mogelijkheid om een gedeelte van een woning in gebruik te nemen ten behoeve van een beroep aan huis, waaronder mede begrepen bed and breakfast. Aan dit gebruik zijn wel diverse voorwaarden gekoppeld, zo moet het de bewoner zijn die het beroep uitoefent en mag de oppervlakte niet meer mag bedragen dan 1/3 van de vloeroppervlakte van de woning. Daarnaast mag het gebruik niet leiden tot een onevenredige aantasting van het woon- en klimaat of parkeerdruk ter plaatse.

Functies als detailhandel (internetverkoop hiervan uitgezonderd), horeca en prostitutie zijn niet toegestaan. Met de hiervoor genoemde mogelijkheden die worden geboden wordt er een bijdrage geleverd aan het verbeteren van de leefbaarheid en sociale samenhang in de wijk. Geconcludeerd wordt dat het voornemen in overeenstemming is met het economisch beleid.

2.8 Sport-, recreatie- en spelen beleid

2.8.1 De Sportvisie (2011-2021)

Op 19 december 2011 heeft de gemeenteraad 'De Sportvisie' 2011-2021 vastgesteld. De nieuwe sportvisie is opgesteld om onder andere in te spelen op belangrijke maatschappelijke ontwikkelingen, zoals vergrijzing (meer aandacht voor bewegen en een andere manier van sporten), ander type sporter, andere sportbehoefte, overgewicht jeugd, ander type vrijwilliger en Nederland Sportland 2016.

De ambitie van het nieuwe sportbeleid is: 75% van de Arnhemmers sport of beweegt in 2016. Hoewel bepaalde groepen in Arnhem intensief sporten, ligt de gemiddelde sportdeelname (in 2012 64%) van de Arnhemse bevolking net iets onder het gemiddelde van andere grote steden. Ruim 35% van de Arnhemmers sport/ beweegt niet of zeer weinig. Lagere percentages sporters/ bewegers vindt men

vooral onder gehandicapten, jongeren van 12 tot 18 jaar, 25 t/m 34-jarigen, 65-plussers en mensen met een lage sociaal economische status. Deze mensen moeten extra worden geactiveerd om te gaan bewegen en sporten.

2.8.2 Nota Ruimte voor de Jeugd (Spelennota) (2010 – 2020)

De nota Ruimte voor de Jeugd uit 2009 geeft een overall visie op spelen en ontmoeten. De gemeente Arnhem onderstreept de noodzaak van speelruimte omdat spelen van groot belang is voor de lichamelijke en geestelijke ontwikkeling van kinderen van 0 – 25 jaar. De gemeente streeft er naar, volgens de richtlijnen van de NUSO, per hectare netto woongebied 300m² (= 3%) te reserveren voor speelruimte (formeel en informeel).

Kinderen spelen niet alleen op formele ruimtes met toestellen, maar ook op informele ruimtes als trottoirs, pleinen, tuinen en parken. Met name natuurlijke speelruimtes zijn plekken die vaak veel uitdagender zijn om te spelen. Verder is er aandacht voor voorzieningen die voldoen aan de wensen van jongeren vanaf 13 jaar. In deze leeftijdscategorie is er niet zozeer sprake van 'spelen', maar gaat het vooral om ontmoeting en sport.

2.8.3 Toetsing van het bestemmingsplan aan het Sport-, Recreatie- en Spelen beleid

Dit bestemmingsplan voorziet niet in de aanleg van nieuwe sportparken of andere recreatieve voorzieningen. Bestaande sportcomplexen en recreatieve voorzieningen zijn overeenkomstig de geldende planologische kaders toegestaan, met uitzondering van locaties waar geen ontwikkelingen meer zullen plaatsvinden. Aan die betreffende locaties is een passende (groen)bestemming toegekend.

2.9 Overige beleidsuitgangspunten

2.9.1 Coffeeshopbeleid

Algemeen

De nota *Arnhems Coffeeshopbeleid* (2009) geeft als hoofddoelstelling: het terugdringen van overlast c.q. het beperken van de inbreuk op het woon- en leefklimaat door softdrugshandel. Er is beleid geformuleerd om de handhaving te intensiveren. Tevens is aangegeven met welk instrumentarium dit wordt gedaan en door wie dit wordt uitgevoerd. Uitvoering van dit beleid waarborgt ook in dit plangebied beheersing van de problematiek. Er is geen aparte bestemmingscategorie voor de coffeeshops gecreëerd.

Toetsing van het bestemmingsplan aan het coffeeshopbeleid

Dit bestemmingsplan laat binnen het plangebied geen coffeeshops toe.

2.9.2 Prostitutiebeleid

Algemeen

In de nota 'Van Rood naar Groen, Arnhemse Prostitutie op weg naar normalisatie' (2000) is het Arnhems prostitutiebeleid vervat. De opheffing van het wettelijke bordeelverbod per 1 oktober 2000 was aanleiding voor het opstellen van dit beleid. Dit beleid is nog steeds van kracht.

Ten aanzien van de raamprostitutie, overige seksinrichtingen en de tippelprostitutie voert het gemeentebestuur van Arnhem een actief vestigingsbeleid. Het actief vestigingsbeleid bestaat uit de volgende elementen:

- concentratie van de raamprostitutie op één plek;
- het aan een maximum binden van het aantal ramen en werkplekken (120 en dat is een halvering van het aantal ramen en werkplekken ten opzichte van de voormalige raamprostitutielocatie in het Spijkerkwartier);
- het aan een maximum binden van het aantal overige seksinrichtingen op 8 in heel Arnhem, waarbij – overgangsrechtelijke situaties uitgezonderd - in elke wijk (CBS- wijkindeling) maximaal 1 seksinrichting gevestigd mag zijn, ook worden hierbij beperkingen toegepast;
- concentratie van de tippelprostitutie.

Het gemeentebestuur bepaalt hiermee zélf de locatie waar deze vormen van prostitutie zich mogen manifesteren alsmede de omvang ervan en voorkomt hiermee dat de prostitutie zich ongecontroleerd over de stad uitspreidt. De gemeente wil hiermee voorkomen dat bepaalde vormen van prostitutie overlast voor de omgeving veroorzaken. Deze overlast zou kunnen ontstaan doordat er een concentratie van bijvoorbeeld privé-huizen in een bepaalde wijk ontstaat (eerder zagen we immers dat vooral oudere wijken in Arnhem erg aantrekkelijk lijken te zijn voor de vestiging van seksinrichtingen) of doordat de prostitutiefunctie conflicteert met bepaalde andere functies.

Toetsing van het bestemmingsplan aan het prostitutiebeleid

In het plangebied is geen seksinrichting aanwezig en ook in het CBS-telgebied is geen seksinrichting aanwezig. In Arnhem mogen maximaal 8 seksinrichtingen zijn, waarbij er maximaal één seksinrichting per telgebied is toegestaan. In Arnhem zijn op dit moment 5 seksinrichtingen. Dat betekent dat er nog theoretisch ruimte is voor één seksinrichting binnen het telgebied. Dit bestemmingsplan laat een seksinrichting niet toe maar het plan bevat wel een afwijkmogelijkheid voor het college om een seksinrichting toe te staan. In artikel 40, lid 1, onderdeel 5 van de regels van het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, Veegplan 2017' zijn de voorwaarden hiervoor opgenomen. Eén van de voorwaarden is dat het woon- en leefklimaat niet onevenredig wordt aangetast en dat er geen onevenredige vergroting van de parkeerdruk ontstaat.

Hoofdstuk 3 Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen

3.1 Inleiding

De reeds gerealiseerde velden in Schuytgraaf hebben weliswaar een eigen identiteit, maar die identiteit is in weinig gevallen afgeleid van de specifieke locatie. Voor de nog niet gerealiseerde velden wordt meer teruggesproken op de specifieke kenmerken van de locatie. Op deze wijze kan Schuytgraaf, naast de wijk zelf, een differentiatie van woon-/werkmilieus bieden in het grotere geheel van Arnhem en de regio.

3.2 Ruimtelijke opzet en structuur

3.2.1 Algemeen

Dorpjes in het groen

Het stedenbouwkundig concept van Schuytgraaf gaat uit van het principe van dorpjes in de Betuwe, die zijn ingebed in het bestaande landschap. Al die buurtjes samen vormen de wijk Schuytgraaf.

Anders dan bij andere nieuwbouwwijken ligt de wijk niet aan de rand van het landschap, maar er juist midden in. Door de wijk loopt een robuuste hoofdgroenstructuur die bestaat uit water, groen en landschappelijke lijnen tussen de dorpjes en de woonvelden.

Tussen uiterwaarden en polderlandschap

De hoofdgroenstructuur in Schuytgraaf kent grote aaneengesloten natte en droge gebieden. Deze zones verbinden de uiterwaarden van de Nederrijn met het Betuwse polderlandschap. Begroeide watergangen, weiden en boomgaarden vormen de dwarsverbanden. Vanuit de woonvelden heb je via de zichtlijnen van de hoofdgroenstructuur zicht op het landschap.

Eigen karakter

Ieder woonveld in Schuytgraaf heeft een eigen karakter. Dit wordt bereikt door verschillen in grootte, dichtheid, architectuur en inrichting van de openbare ruimte. Ook de ligging is hierin bepalend.

3.2.2 Veld 2

Context

Ook voor veld 2 geldt het principe van dorpjes in de Betuwe die ingebed zijn in het bestaande landschap. Hier is dat het landschap van de uiterwaarden. Het veld maakt de overgang tussen de wijk Schuytgraaf en het buitengebied.



Figuur 2: Ligging veld 2

Veld 2 raakt aan alle kanten de hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf. Aan de west- en zuidzijde is een brede watergang gesitueerd, aan de noordzijde het uiterwaardenlandschap en aan de oostkant een robuuste groenzone. Deze relatie met de landschappelijke omgeving bepaalt de woonkwaliteit van het veld. Door een noord-zuid georiënteerde groene zone in het veld wordt de groenstructuur en de relatie met de uiterwaarden verder versterkt.

De Achterstraat is een karakteristieke landelijke weg met daaraan verspreid boerenhoeves en vrijstaande woningen. Het landelijke karakter van deze weg is het uitgangspunt bij de nieuwbouw die aan deze weg zal komen te liggen. Dit betekent duidelijke voorkanten naar de weg, een ruime en ontspannen verkavelingsopzet met vrijstaande woningen en een verspringing van de rooilijn. Aan de Achterstaat ligt een bestaande hoeve. De daarbij horende gronden worden ingepast in het veld.



*Figuur 3: Achterstraat
Veld 2a*

Ruimtelijke invulling

Het groene raamwerk is bepalend voor de ruimtelijke structuur van veld 2

Midden door veld 2a, het noordelijke deel van veld 2, loopt in noord-zuidelijke richting een groene zone die duidelijk richting geeft aan het veld. Daar waar deze knikt is er een groene as gelegen in oost-westelijke richting. Het veld wordt hierdoor opgedeeld in 4 kwadranten die worden gescheiden door een groene zone.

In de noordwest hoek is een bestaande hoeve gelegen. De gronden die hierbij horen worden ontwikkeld

in relatie met hoeve. Ze krijgen de uitstraling en opzet van een boeren erf.

Veld 2b

Context

Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b.

Hierdoor is meer ruimte om het veld en kan op afstand het omliggende landschap worden gevolgd met zichtlijnen op de Drielse dijk, spoorbrug en de stuwwal.

Ruimtelijke invulling

De wijk Schuytgraaf bestaat voor een belangrijk deel uit grondgebonden woningen. Appartementen zijn in veel mindere mate aanwezig. Daarbij bevinden de al gebouwde appartementen zich vaak bij het centrum van Schuytgraaf. Appartementen in een groene setting zijn lastig te vinden in Schuytgraaf. Veld 2b voorziet in de ontwikkeling van twee woongebouwen.

Bij het ontwerp voor veld 2b wordt gebruik gemaakt van de positie in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. De landschappelijke kwaliteit en karakteristieken worden doorgetrokken bij de inrichting van dit veld. Het groen dat veld 2b omringt wordt, waar mogelijk, het veld binnen gehaald. Aan de zuidzijde gaat de natuurlijke oever van de plas een spel aan met de twee gebouwen. Door gebruik te maken van niveauverschillen moet de relatie van de woongebouwen met het oeverlandschap en de plas worden versterkt. Hierdoor ontstaat een inrichting die de groene hoofdstructuur van Schuytgraaf verder ondersteunt.

De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied. Twee langgerekte bouwmassa's volgen de diagonale hoofdrichting van de grienden. Door de positionering, afstand en vorm van de gebouwen is het beeld vanuit verschillende standpunten steeds weer anders.

Ontsluiting en parkeren

Veld 2a heeft een centrale as voor de ontsluiting die aansluit op de verbinding met veld 1 en veld 3. De ruimtelijke opzet van het veld wordt grotendeels bepaald door de landschappelijke onderlegger. Hierdoor is de positie van de meeste straten vastgelegd. Om de verkeershoofdstructuur goed herkenbaar te laten zijn wordt deze begeleid door bebouwing aan de ene zijde en door een groene zone aan de andere zijde.

Bij de uitwerking van de verschillende bouwvelden, moet het aantal parkeerplaatsen per bouwveld voldoen aan de voor Schuytgraaf geldende parkeernorm. Het is niet de bedoeling dat eventuele parkeerproblemen naar toekomstige fases worden doorgeschoven. Dit betekent dat per bouwveld het benodigd aantal parkeerplekken binnen het bouwveld zelf zal moeten worden gerealiseerd, en niet aan de overkant van de straat. De assen van de weg vormen in principe de scheiding tussen twee 'parkeereenheden'. Uitzonderingen zijn bouwvelden waar aan de overzijde van de straat geen bebouwing is voorzien.

Veld 2b wordt aan de noordoostzijde ontsloten vanaf de Minervasingel. Om onderling contact te maken met omliggende velden is een verbinding voor langzaam verkeer richting het noordelijke deel van veld 2 (veld 2a) en richting het zuiden door het groen gewenst.

Vanwege het programma zal het parkeren een groot deel van de ruimte vraag bepalen. De parkeervoorzieningen bestaan uit twee clusters met ca. 35 - 45 parkeerplaatsen gekoppeld aan de twee gebouwen. Parkeren vindt plaats op het maaiveld. Daarom is de positionering en de landschappelijke inpassing van de parkeerclusters belangrijk. De parkeerplaatsen worden achter de twee bouwvolumes gepositioneerd zodat ze vanaf de plaszijde minimaal worden beleefd. De richting van de parkeerplaatsen volgt die van de grienden aan de oostzijde van de Minervasingel.

3.2.3 Veld 24

Context

Veld 24 is gelegen in de overgangszone tussen het woongebied van Schuytgraaf en het landschap van Park Lingezegen. Hier wordt een kwalitatief hoogwaardige overgangszone gerealiseerd waar wijk en park op een optimale manier samen komen.



Figuur 6: Ligging veld 24

Daar waarin andere delen van Schuytgraaf wordt gekozen voor tamelijk compacte woonvelden met het groen geconcentreerd in de omliggende hoofdgroenstructuur, geldt voor veld 24 (samen met de andere zuidelijke velden) dat deze worden ontwikkeld tot woonlandschappen.

In veld 24 is groen altijd om de hoek. Zo gaat het veld in het oosten over in de grote ecozone, de lange weide, die centraal door heel Schuytgraaf loopt.

Ruimtelijke invulling

Bij het ontwerp voor veld 24 wordt ingezet op het creëren van een aantrekkelijk woonlandschap. Dit betekent een ruimtelijk concept waar rood en groen in samenhang ontwikkeld wordt. Gezien het beoogde programma voor veld 24 zit deze samenhang voor een groot deel in oriëntatie van het veld op het aangrenzend groen en de keuze hoe hiermee wordt omgegaan.

Het veld krijgt een groene omzoming, wat zorgt voor een landschappelijke uitstraling en groene beleving. Door het veld lopen zicht-assen die georiënteerd zijn op De Park en de zuidelijk gelegen watergang. In het veld worden 2 groene assen gerealiseerd die zowel zorgen voor groen in het veld als een aanhaking met de omgeving.

Ontsluiting en parkeren

Het ontsluitingsprincipe voor gemotoriseerd verkeer bestaat uit een parallelle weg aan de Marasingel met daarop aangesloten lussen die de woonstraten ontsluiten. Door het oude eikenlaantje wordt het veld fysiek onderverdeeld in 2 delen.

De parkeerplaatsen worden op een subtiële wijze meegenomen bij de inrichting van de openbare ruimte. In principe wordt overal uitgegaan van langsparkeren. Op een aantal plekken in de groenstructuur is ruimte voor een parkeerstrook.

Het veld is opgedeeld in 3 zones. Het benodigd aantal parkeerplekken zal binnen iedere zone zelf gerealiseerd worden.

3.3 Woonprogramma

Veld 2 in Schuytgraaf is op dit moment globaal bestemd. Volgens de geldende bestemming voor dit gebied, Wonen - Uit te werken, mogen hier maximaal 45 woningen per hectare worden gerealiseerd. Nu ligt er een plan voor om op deze vlek circa 300 woningen te realiseren.

Bij veld 24 is er eveneens sprake van een globale bestemming. Volgens de daar geldende bestemming (Wonen - Uit te werken), mag het totaal te realiseren woningen niet meer bedragen dan 231. Het voorliggende plan voorziet in de realisatie daarvan.

Zowel veld 2 en 24 in Schuytgraaf vallen binnen het stedelijk naoorlogs grondgebonden woonmilieu.

Doelgroepen

Het woonmilieu zoals hierboven genoemd is voor verschillende leeftijdsgroepen, oude en nieuwe bewoners, huurders en kopers. De locatie is met name geschikt voor (jonge) stellen, alleenstaanden en senioren. Met name bewoners met een leefstijl die is gericht op rust en een goed voorzieningenniveau zullen zich tot het gebied aangetrokken voelen.

Wonen, welzijn en zorg

De woningen dienen bij voorkeur te voldoen aan de eisen met betrekking tot levensloopbestendig bouwen, die de gemeente Arnhem stelt. De gemeente gaat daarbij uit van de eisen genoemd in de bijlage criteria voor levensloopbestendige nieuwbouw. De woningen zijn daarmee geschikt voor alle leeftijdsgroepen, inclusief zelfstandig wonende ouderen.

3.4 Toetsing van de ontwikkeling aan de ladder voor duurzame verstedelijking

In deze paragraaf volgt de toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking. Bij de toets wordt allereerst ingegaan op de vraag of en waarom er sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling. Daarna volgt de toetsing of de ontwikkeling voorziet in een kwantitatieve en kwalitatieve behoefte en wordt gekeken of de ontwikkeling binnen bestaand stedelijk gebied plaatsvindt. De laatste paragraaf bevat een conclusie als gevolg van de toets aan de Ladder.

3.4.1 Algemeen

De Ladder voor Duurzame Verstedelijking is opgenomen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) van het Rijk en per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Bro (artikel 3.1.6, lid 2 Bro). Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij geldt een motiveringsvereiste voor het bevoegd gezag als nieuwe stedelijke ontwikkelingen planologisch mogelijk worden gemaakt.

Op 1 juli 2017 is de Ladder in het Besluit ruimtelijke ordening gewijzigd. Aanleiding voor de wijziging waren de in de praktijk geïdentificeerde knelpunten bij de uitvoering van de Ladder en de wens om te komen tot een vereenvoudigd en geoptimaliseerd instrument.

3.4.2 Stedelijke ontwikkeling

De 'Ladder voor duurzame verstedelijking' is van toepassing bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen (3.1.6 Bro). Het begrip 'stedelijke ontwikkeling' wordt in art. 1.1.1 Bro als volgt gedefinieerd: *ruimtelijke ontwikkeling van een bedrijventerrein of zeehaventerrein, of van kantoren, detailhandel, woningbouwlocaties of andere stedelijke voorzieningen*.

Bij de beantwoording van de vraag of de ontwikkeling die het voorliggende plan mogelijk maakt een nieuwe stedelijke ontwikkeling is in de zin van artikel 3.1.6, tweede lid, van het Bro, moet een vergelijking worden gemaakt tussen het nu geldende bestemmingsplan en de voorliggende herziening van dat plan. In het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017' hebben twee van de drie locaties, namelijk veld 2 (2a en 2b) en veld 24, een nog uit te werken bestemming. In de voorliggende herziening worden deze nog onbenutte uit te werken ontwikkelingsmogelijkheden uit het geldende

bestemmingsplan bij recht mogelijk gemaakt. Hierbij wordt de maximale mogelijkheden die in de uitwerkingsregels zowel qua functie als qua kwantiteit zijn begrensd, ruim gerespecteerd. Onder deze omstandigheden is er geen sprake van een nieuwe stedelijke ontwikkeling, als bedoeld in art. 1.1.1 Bro, zoals ook herhaaldelijk is bevestigd in uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 24 februari 2016 (ECLI:NL:RVS:2016:489) en 26 april 2017, ECLI:NL:RVS:2017:1155).

Bij de herziening van het plan met betrekking tot veld 3a is de ontwikkeling van woningen ter plaatse reeds bij recht mogelijk. De herziening beperkt zelfs de bouw mogelijkheden, zodat er ook voor dit onderdeel van de herziening geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling

Nu er geen sprake is van een nieuwe stedelijke ontwikkeling is een toets aan de Ladder voor duurzame verstedelijking dan ook niet noodzakelijk.

Wel is het van belang dat er bij de herziening van het plan sprake is van een goede ruimtelijke ordening. Daarvoor moet vaststaan dat plan voorziet in een behoefte. In het onderstaande wordt hierop ingegaan

Behoefte

De provincie Gelderland stuurt op een gezonde regionale woningbouwprogrammering. Hierbij is de provincie opgebouwd in regio's. Arnhem valt binnen de regio Arnhem-Nijmegen en deze regio vormt ook het verzorgingsgebied van de woningbouwontwikkelingen in Arnhem. Er zijn afspraken gemaakt met de Regio Arnhem Nijmegen over de groei van de woningvoorraad (dus: aantallen nieuwbouw) en over de 'kwaliteiten', zoals het aandeel huur- en betaalbare woningen. Dit is vertaald naar subregio's.

Kwantitatieve woningbouwbehoefte

De 'Subregionale Woonagenda Arnhem e.o. 2017-2027' is in 2018 vastgesteld door het college van Arnhem en Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland. Gemeenten die binnen de subregio Arnhem en omgeving vallen zijn Arnhem, Lingewaard, Overbetuwe, Renkum, Rheden en Rozendaal.

Kwantitatief is afgesproken dat als horizon de komende 10 jaar (2017-2027) op basis van de meest recente Primos-prognose wordt gehanteerd. De provinciale huishoudens- en bevolkingsprognose wordt gehanteerd als spiegel (om de twee jaar update), niet als hard maximum. Daarnaast is de ambitie om het woningtekort in te lopen (mede gebaseerd op de meest recente regionale woningmarktanalyse (Companen, met gebruik van het Socratesmodel van ABF). Kwantitatief streven de gemeenten in de subregio Arnhem in de periode 2017-2027 naar een netto toevoeging van circa 13.500 te realiseren woningen.

Uit onderzoek van ABF blijkt dat er zowel in de regio Arnhem-Nijmegen als in de subregio Arnhem met name in de grote steden nog veel behoefte is aan nieuwe woningen. Uitgegaan wordt van een netto uitbreidingsbehoefte van 6.180 woningen in Arnhem over de periode van 2015 tot en met 2025.

De voorliggende herziening maakt in totaal circa 520 woningen mogelijk. Dit aantal past binnen de harde plancapaciteit, zoals binnen de subregio is afgestemd. Onder deze omstandigheden kan worden aangenomen dat er sprake is van voldoende behoefte aan deze woningen.

3.4.3 Conclusie

Het voorgaande voert tot de conclusie dat er behoefte bestaat aan de ontwikkelingen die in dit bestemmingsplan mogelijk worden gemaakt.

Hoofdstuk 4 Milieu- en omgevingsaspecten

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de beperkingen gegeven die van belang kunnen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

4.2 Geluid

4.2.1 Inleiding

Ten behoeve van de velden 2a, 2b en 24, heeft adviesbureau DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. akoestisch onderzoeken uitgevoerd. Deze onderzoeken zijn opgenomen als bijlage 1, Akoestisch onderzoek veld 2 en bijlage 2, Akoestisch onderzoek veld 24 van de toelichting. Zij gaan in op de geluidsbelastingen ten gevolge van wegverkeerslawaai en railverkeerslawaai op de toekomstige geluidsgevoelige bestemmingen. De geluidsbelastingen worden getoetst aan de grenswaarden uit de Wet geluidhinder en het gemeentelijk beleid.

4.2.2 Veld 2

Akoestisch onderzoek wegverkeer

Uit de rekenresultaten blijkt dat op de randen van veld 2 de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden wordt vanwege het wegverkeer op de Minervasingel. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform de Wet geluidhinder.

Aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder van 63 dB wordt voldaan. Ook wordt voldaan aan het gemeentelijke ambitieniveau van 58 dB voor een stadswijk.

Geluid beperkende maatregelen zijn onderzocht om te voldoen aan de 48 dB-voorkeurswaarde (bronmaatregel dunne deklaag B en schermplaatsing) maar kunnen (deels) stuiten op bezwaren.

Akoestisch onderzoek railverkeer

Uit de rekenresultaten van het spoor blijkt dat ter plaatse van de gehele oostzijde van het veld 2 de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder overschreden wordt. De geluidsbelasting bedraagt maximaal 57 dB.

Aan de maximale ontheffingswaarde uit de Wet geluidhinder van 68 dB wordt voldaan. Ook wordt voldaan aan de gemeentelijke incidentele waarde van 58 dB voor een stadswijk. De incidentele waarde mag worden toegepast op de randen van het veld vanwege de afscherpende werking van de 1^e lijns bebouwing.

Geluidbeperkende maatregelen zoals betonnen dwarsliggers en raildempers zijn onderzocht maar kunnen stuiten op bezwaren. Het plaatsen van een scherm is wel een reële optie zeker als het gaat om een duurzaam scherm met zonnepanelen.

Resultaten schermplaatsing langs het spoor

De gemeente Arnhem is voornemens een scherm te plaatsen langs dit veld. Een scherm langs het spoor met een hoogte van 1 meter ten opzichte van bovenkant spoorstaaf (+BS) zal voldoende zijn om te voldoen aan de voorkeurswaarden zoals gesteld in de Wet geluidhinder en het Arnhemse Beleidsplan Geluid.

Het geluid veroorzaakt door het weg- en railverkeer voldoet aan de plafond- en incidentele toegestane waarden uit het geluidbeleid van de gemeente Arnhem. De invulling van het veld is alleen mogelijk als door het bevoegd gezag, de ODRA, hogere waarden vastgesteld worden vanwege het wegverkeer. Bij de plaatsing van een scherm langs het spoor zijn geen hogere waarden ten opzichte van de spoorlijn benodigd.

Goede ruimtelijke ordening

Het geluid van de nieuw aan te leggen (30 km/uur) wegen in het veld is in dit akoestisch onderzoek niet opgenomen. Bij een nadere uitwerking van het veld zal dit wel onderzocht moeten worden (30 km/uur en 50 km/uur wegen).

In dit stadium is het exacte aantal geluidgevoelige objecten en de exacte ligging van de objecten nog niet bekend. Dit zal nader uitgewerkt worden in de aanvraag hogere waarden.

4.2.3 Veld 24

Resultaten

De geluidsbelasting van de zoneplichtige weg Marasingel op de randen van veld 24 is maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder. Een scherm plaatsen en de afstand vergroten tussen de weg en de woningen stuiten op bezwaren. Daarbij kan de geluidsbelasting met toepassing van bron- en schermmaatregelen niet worden verlaagd tot onder de voorkeurswaarde.

Geadviseerd wordt om de eerstelijns bebouwing aan de Marasingel robuust uit te voeren, zodat het achterliggende gebied in veld 24 (goed) wordt afgeschermd.

Conclusie

De toekomstige geluidsbelastingen overschrijden de voorkeurswaarde van 48 dB. De overschrijdingen worden veroorzaakt door het verkeer op de Marasingel. Nergens wordt de maximaal te verkrijgen hogere grenswaarde voor dit gebied van 58 dB overschreden. Om het oprichten van geluidgevoelige bebouwing toch mogelijk te maken is het verkrijgen van een hogere waarde noodzakelijk.

In dit stadium is het exacte aantal geluidgevoelige objecten en de exacte ligging van de objecten nog niet bekend. Dit zal nader uitgewerkt worden in de aanvraag hogere waarden.

4.2.4 Hogere waarden

Bij de uitwerking van de hogere waarden ten behoeve van de ontwikkeling in beide velden zullen de volgende aspecten in acht genomen moeten worden:

- indien mogelijk bronmaatregelen (bijvoorbeeld stillere asfalttypen) treffen;
- indien mogelijk de afstand tussen de geluidsbron en de nieuwe woning(en) vergroten;
- het stedenbouwkundig ontwerp vorm geven waarbij zoveel mogelijk afscherming voor het achterliggende gebied ontstaat;
- indien mogelijk in het overdrachtsgebied een afscherming realiseren;
- geluidsaspecten worden vanaf eerste ontwerpstadium bij de ontwikkeling betrokken;

Ook worden er bij de aanvraag van de hogere waarden worden op grond van het geluidsbeleid van de gemeente Arnhem onder andere indelingseisen gesteld aan nieuwe woningen met een geluidbelasting boven de 53 dB. Deze eisen zijn:

- er wordt minimaal een verblijfsruimte aan de geluidsluwe zijde gerealiseerd;
- bij woningen/appartementen wordt er minimaal 1 geluidsluwe buitenruimte gecreëerd (tuin of balkon).

In het kader van het Bouwbesluit zal vervolgens aangetoond moeten worden dat wordt voldaan aan de minimale vereiste gevelwering.

Wanneer voldoende duidelijk wordt dat de maatregel niet doeltreffend is of de uitvoering om redenen van stedenbouwkundige, landschappelijk of financiële aard niet aan de voornoemde

criteria kan worden voldaan, kan een hogere waarde worden toegekend. Hierbij wordt de Regeling doelmatigheid toegepast.

4.3 Luchtkwaliteit

De projecten valt binnen de niet in betekende mate regeling uit de Wet Milieubeheer. In een overkoepelend luchtonderzoek uitgevoerd door het adviesbureau Goudappel Coffeng met het kenmerk GSB036/Kpe/0083 d.d. 16 februari 2009 is ook al gebleken dat het gehele plangebied voldoet aan alle gestelde grenswaarden voor zowel stikstofdioxide als fijn stof.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit heeft geen gevolgen voor het plan.

4.4 Hinder

Hinder door bedrijven

Binnen de velden 2 en 24 is de bestemming wonen.

Op basis van de VNG brochure bedrijven en milieuzonering 2009 geldt voor bedrijven/inrichtingen een richtafstand ten opzichte van woningen binnen woongebieden of gemengde gebieden (wonen naast een drukke weg, hoofdinfrastructuur). De velden 2 en 24 worden getypeerd als woongebied.

Veld 2

In de directe omgeving van veld 2 bevindt zich, bij het woonhuis op het perceel Achterstraat 16, een propaantank. Op basis van het Activiteitenbesluit betekent dit, afhankelijk van het aantal vullingen van de propaantank per jaar, een minimale afstand van 10 meter ten opzichte van kwetsbare objecten (woningen). De bestemming wonen ligt binnen de 10 meter waarbij de geprojecteerde woning (verblijfsruimte) buiten de 10 meter ligt. De woonbestemming binnen 10 meter is alleen bedoeld voor tuinen en niet voor een verblijfsruimte.

Dit betekent dat er aan de veiligheidsafstanden uit het Activiteitenbesluit kan worden voldaan. In het bestemmingsplan is een zone opgenomen die woningen binnen een afstand van 10 meter tot de propaantank uitsluit.

Veld 24

In de directe omgeving van veld 24 ligt een golfbaan, sportcomplex en een benzinestation. Op basis van de activiteiten zoals genoemd in de VNG brochure is een golfbaan een inrichting in milieucategorie 1, een sportcomplex een inrichting in milieucategorie 3.1 en een benzinestation een inrichting in milieucategorie 2. Veld 24 betreft een woongebied. Dit betekent dat er ten opzichte van woningen rekening moet worden gehouden met een richtafstand van 10 meter (milieucategorie 1), 30 meter (milieucategorie 2) of 50 meter (milieucategorie 3.1). Aan de richtafstand ten opzichte van woningen voor de golfbaan en benzinestation wordt voldaan.

Het sportcomplex bevindt zich op minder dan 50 meter van de geprojecteerde woningen. Daarom is er een akoestisch onderzoek uitgevoerd.

Op basis van het Arnhemse gebiedsgerichte geluidbeleid, zoals opgenomen in de Structuurvisie, hebben we te maken met een stadswijk, een rustig gebied met overwegend een woonfunctie en voorzieningen op wijk- en buurtniveau. Hierbij hoort een ambitie (etmaal)waarde van 45 dB. De incidenteel toegestane waarde binnen het gebiedstype stadswijk is 50 dB. Deze incidenteel toegestane waarde is onder andere van toepassing op de eerstelijns bebouwing in het geval een woonwijk aan een drukke weg ligt.

Uit het akoestisch onderzoek, opgenomen in Bijlage 2 bij deze toelichting blijkt dat de geluidbelasting van het sportcomplex op de eerstelijns bebouwing tijdens trainings- en wedstrijddagen maximaal 50 dB etmaalwaarde bedraagt.

Tijdens de toernooidagen (voetbal) is de geluidbelasting op de eerstelijns bebouwing gedurende de dag- en avondperiode hoger dan de etmaalwaarde van 50 dB. Gedurende de dagperiode wordt dit veroorzaakt door het muziekgeluid en gedurende de avondperiode door het stemgeluid van de voetballers en

toeschouwers.

Met stemgeluid wordt ikv het Activiteitenbesluit geen rekening gehouden, in het kader van een goede ruimtelijke onderbouwing wel.

Jaarlijks zal er een aantal voetbaltoernooien plaatsvinden. De organisator van het voetbaltoernooi zal zich, zo veel als mogelijk moeten inspannen om er voor te zorgen dat er, gedurende de avondperiode, geen geluidsoverlast door stemgeluid bij de nieuw te bouwen woningen wordt veroorzaakt.

Voor wat betreft de hogere geluidbelasting, door muziekgeluid gedurende de dagperiode tijdens voetbaltoernooien, sluiten we aan bij de nota Limburg (Evenementen met een luidruchtig karakter, 1996, inspectie Limburg). Een evenement en een voetbaltoernooi zijn voor wat betreft het incidentele karakter en muziekgeluid met elkaar te vergelijken. De nota geeft tijdens evenementen een geluidnorm bij woningen van maximaal 70 dB. Uit het akoestisch onderzoek volgt dat bij de nieuw te bouwen woningen (veld 24) aan deze norm kan worden voldaan.

Op het sportpark is het Activiteitenbesluit, met een geluidnorm van 50 dB, van toepassing. Dit betekent dat er voor het sportpark maatwerkvoorschriften moeten worden opgesteld, in verband met incidenteel organiseren van voetbaltoernooien.

Hierbij wordt voor de dagperiode in verband met muziekgeluid een hoger norm vastgelegd.

4.5 Externe veiligheid

De velden 2a, 2b en 24 liggen niet binnen het invloedsgebied van het spoor waarover transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt.

Veld 24 ligt binnen het invloedsgebied van een ondergrondse aardgasleiding. In 2011 is er op basis van het bestemmingsplan Schuytgraaf voor heel Arnhem een groepsrisicoberekening uitgevoerd, "rapport Externe veiligheid buisleidingen, SAVE, november 2011". Hierbij is voor veld 24 reeds rekening gehouden met woningbouw. Uit deze groepsrisicoberekening volgt dat het groepsrisico ruim onder de oriënterende waarde ligt.

Conclusie

Vanuit externe veiligheid zijn er geen belemmeringen voor dit bestemmingsplan.

4.6 Groen en ecologie

4.6.1 Inleiding

Schuytgraaf is een nieuwbouwwijk, die wordt gebouwd in het poldergebied tussen Arnhem en Driel. De gronden hadden veelal een agrarische bestemming. Er lagen en liggen boerderijen en akkers, gescheiden door poldersloten. Verspreid lagen twee bosgebieden, lanen, houtwallen en erfbeplanting. Ter hoogte van 'De Hamse Boomgaard' ligt een oude rijstrang.

Van oost naar west stroomt de Eldense Zeeg waaraan een fietspad en een singelbeplanting was gelegen. Door de nieuwe inrichting wordt het leefgebied van de beschermde soorten gewijzigd. Er is echter wel een dusdanig samenhangend netwerk aan groen en water in het gebied, dat er voor de verschillende soorten een vernieuwde habitat ontstaat en hervestiging mogelijk is. Voor de toekomstige wijk was uitgangspunt het realiseren van een samenhangende robuuste groenstructuur, waarin de kenmerken van de bodemkundige en landschappelijke karakteristiek van de Betuwe in het nieuwe stadsdeel de identiteit van de groenstructuur vormen. Behoud en ontwikkelen van de oorspronkelijke landschappelijke-, cultuurhistorische en ecologische waarden en het integreren daarvan in het stedenbouwkundig ontwerp is daarbij randvoorwaarde geweest. In het plan is voorzien in het realiseren van een gevarieerde beplantingsopbouw, bloemrijke graslanden, bos, singels, moeraszones en water met oevervegetaties. De variatie aan toekomstige beplantingen zal voor vogels, kleine zoogdieren, amfibieën en insecten op termijn een leefgebied bieden. Niet alle bestaande groen elementen konden behouden blijven. Het bestaande bosgebied bij 't Vlot moest verdwijnen voor een zandwinplas. Het bos is conform de toen geldende Boswet elders in Schuytgraaf door nieuw bos gecompenseerd.



Figuur 4: Ligging van de velden in de hoofdgroenstructuur

Water vormt een belangrijke drager in de landschappelijke en natuurkwaliteit van de wijk. Voor het ontwerp van het watersysteem is een waterstroming ontwikkeld die recht doet aan een zonering in waterkwaliteit. De mogelijkheden voor de bestaande en nieuwe waternatuur worden daarmee versterkt. Voor de inrichting van de watergangen is het bevorderen en ontwikkelen van de waternatuur en de oevervegetatie uitgangspunt. De situering van de droge ecologische verbindingszone in het oostelijk deel en de natte ecologische verbindingszone in het westelijk deel vormen samen met de bos- en waterstructuur en het lineaire park ook in het nieuwe bestemmingsplan het groene raamwerk. De groenstructuur sluit aan op het omringende landschap. Er zijn ecologische kerngebieden en natuurzones op stadsniveau gerealiseerd die aansluiten op het natuurnetwerk elders in Arnhem. Deze groenstructuur vormt samen met de bestaande spoorzone Arnhem Nijmegen noord- zuid georiënteerde groenstructuren die aansluiten op het Gelders Natuurnetwerk van de Nederrijn ter hoogte van het uiterwaardenpark Meinerswijk en het toekomstige park Over Betuwe aan de zuidzijde en het westelijk en zuidelijk te realiseren Gelders Natuurnetwerk. Het groene netwerk van Schuytgraaf biedt de wijk een stedelijke uitloopgebied dat aansluit op de grotere natuurstructuren in de omgeving. Het behoud van het ecologisch netwerk als schakel tussen het Gelders Natuurnetwerk van de Rijn en het regionale Gelders Natuurnetwerk, waarin ook de compensatiemaatregelen voor amfibieën zijn

voorzien, zijn kaderstellend geweest bij de zoekopdracht naar aanvullende bebouwingsruimte. Het groene netwerk van Schuytgraaf biedt de wijk een stedelijk uitloopgebied dat aansluit op de grotere natuurstructuren in de omgeving.

De toevoeging van 10 ha bebouwd gebied is gevonden aan de zuidzijde van de bestaande planstructuur waardoor de bestaande bebouwingslijn wordt uitgebreid. Het samenhangende groen- blauwe netwerk blijft daardoor behouden en zal planologisch ook als zodanig worden bestemd.

Voor de droge en natte ecologische zones is een balans gevonden tussen het recreatief medegebruik en de natuurwaarden. Te denken valt aan struinroutes en speelaanleidingen in een natuurlijke omgeving. En in de natte ecologische zone is een bestaande oude schuur met voormalige gierkelder ook geschikt gemaakt als vleermuiskelder en kerkuilverblijf. Verder zijn er diverse locaties met steenuilkasten en vleermuiskasten.

Gelders Natuurnetwerk

De west- en noordzijde van Schuytgraaf zijn deels benoemd als Gelders Natuurnetwerk en deels als Groene Ontwikkelzone (GO). De wezenlijke kenmerken of waarden van het gebied mogen niet significant worden aangetast.

De gebieden die benoemd zijn als Ecologische Verbindingszone zijn ingericht / worden ontwikkeld als:

- natte ecologische zone;
- een zandwinplas;
- bosgebied ten noorden en ten zuiden van de natte ecologische zone;
- een bosgebied en een deel van het watersysteem in het noordoosten.

Het agrarische gebied tussen de Achterstraat en de dijk blijft behouden.

Opgemerkt wordt dat op dit moment de provinciale begrenzing niet overal juist is. Dit bestemmingsplan vormt het kader op basis waarvan de begrenzing zal worden aangepast.

Wet Natuurbescherming - Natura 2000-gebieden

Het gebied ligt ongeveer 1 km ten zuiden van het (toekomstig) Natura 2000-gebied Veluwe. In Schuytgraaf komen geen soorten of habitattypen voor die zijn beschermd conform deze wetgeving.

Wet Natuurbescherming - Soorten

Voor de oorspronkelijke planopzet van Schuytgraaf zijn de bestaande natuurwaarden geïnventariseerd en ingebracht in het ontwerpproces. In het gebied Schuytgraaf en de spoorzone Elderveld en de Laar komen verschillende diersoorten voor, beschermde volgens de wet Natuurbescherming. Er zijn een aantal soorten beschermd volgens Habitatrichtlijn, namelijk bosvleermuis, gewone dwergvleermuis, gewone grootvleermuis, laatvlieger, rosse vleermuis, ruige dwergvleermuis, watervleermuis, kamsalamander, poelkikker, rugstreeppad. Voorts zijn er een aantal nationaal beschermde soorten, namelijk waterspitsmuis, grote modderkruiper, steenmarter.

Verder zijn er nationaal beschermde soorten waarvoor in de provincie Gelderland een algehele vrijstelling geldt. Dit zijn soorten als bruine kikker, gewone pad, kleine watersalamander, bunzing, haas, woelrat en egel.

De plantensoorten aardaker, grasklokje, grote kaardebol, rapunzelklokje en zwanebloem zijn niet meer beschermd. Dit geldt ook voor bittervoorn, bermpje en kleine modderkruiper.

In Schuytgraaf komen 58 broedvogelsoorten voor, waarvan 2 soorten van de lijst van beschermde vogels met jaarronde beschermde nesten. Dit zijn de grote bonte specht en de kerkuil. Nesten van de kerkuil zijn het gehele seizoen beschermd. De kerkuil broedt elk broedseizoen op dezelfde plek en is daarin honkvast of afhankelijk van bebouwing. De nesten van de grote bonte specht zijn niet het hele jaar door beschermd. De vogel keert weliswaar vaak terug naar het oude nest, maar is voldoende flexibel om zich elders te vestigen.

Ontheffing

Schuytgraaf is nog niet klaar. Er moeten nog woningen worden gebouwd. Voor de uitvoering is een ontheffing artikel 75c van de Flora- en faunawet verleend (FF/75C/2011/0188A) voor de periode 15 juli 2016 - 14 juli 2021. De ontheffing is verkregen omdat er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de beschermde soorten en er geen andere bevredigende oplossing bestaat.

De ontheffing geeft voorwaarden waaraan moet worden voldaan door de initiatiefnemer. Met name gaat het hier om compenserende en mitigerende maatregelen. Er zijn adviezen opgesteld door extern ter

zake kundigen, waarin oplossingsrichtingen en uitvoeringsvoorwaarden staan benoemd voor verschillende streng beschermde soorten.

Wet Natuurbescherming - Houtopstanden

De hoofdplanstructuur, met name de ecologische zones en het bos, ligt buiten de bebouwde kom Houtopstanden (voorheen Boswet). Daarom is 'Melding voorgenomen velling' in het kader van de wet van toepassing. De twee bosgebieden in het voormalige poldergebied vallen onder de Compensatierichtlijn Bos en Natuur van de provincie Gelderland. Eén van de bosgebieden blijft behouden, het andere wordt gecompenseerd. Daarbij gaat het om compensatie van 6 ha en 20 % kwaliteitstoeslag, zijnde totaal 7,2 ha.

Groenvisie 2017 - 2035

De groencompensatieregels zijn niet van toepassing voor Schuytgraaf. Hier was de grondexploitatie voor 2 oktober 2006 al vastgesteld. Wel was voor de toekomstige wijk het realiseren van een samenhangende robuuste groenstructuur het uitgangspunt. Behoud en ontwikkelen van de oorspronkelijke landschappelijke-, cultuurhistorische en ecologische waarden en het integreren daarvan in het stedenbouwkundig ontwerp is daarbij randvoorwaarde geweest. Het voormalige agrarische gebied is voor een deel ingericht als een natte en droge ecologische zone. Verder zijn er bestaande en nieuwe bosgebieden en is er een parkstructuur door het plangebied. Hierdoor wordt het landschappelijke, recreatieve en met name het ecologische netwerk versterkt.

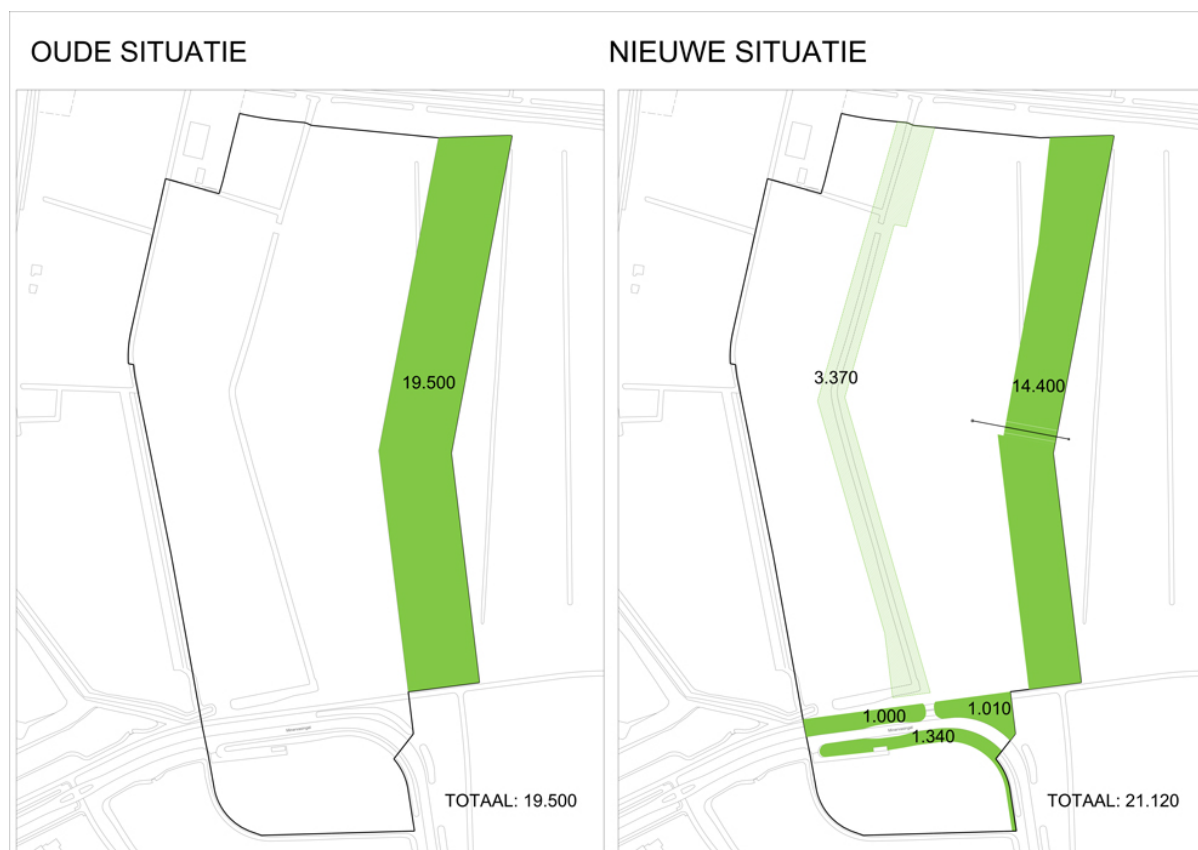
4.6.2 Veld 2

Veld 2 raakt aan alle kanten de hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf. Veld 2a is aan de west- en zuidzijde een brede watergang gesitueerd, aan de noordzijde het rivierenlandschap en aan de oostkant een robuuste groenzone. Veld 2 is gedeeltelijk een grazige vegetatie en ruigte, deels tijdelijk in gebruik als akker.

Centraal in veld 2 is een bestaande waterloop gelegen die wordt behouden als structurerend elementen voor de ruimtelijke opzet van het veld. Door deze noord-zuid georiënteerde groene zone wordt de groenstructuur en de relatie met de uiterwaarden verder versterkt.

Om het mogelijk te maken om deze waterloop als landschappelijk karakter te behouden is de veldgrens iets opgerekt richting het oosten. Hier wordt de brede groenzone iets versmald zonder verlies van het landschappelijke karakter. Het oppervlakte aan groen waarmee deze zone wordt verminderd wordt binnen het veld gecompenseerd. Daarnaast wordt de structurerende bomenlaan langs de Minervasingel in dit bestemmingsplan planologisch verankerd.

Groenbalans



	Huidige situatie	Toekomstige situatie	Toename
Groen (Landschap en Park)	19.500 m ²	21.120 m ²	1.620 m ²

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen. Voordat met werkzaamheden wordt aangevangen, zal eerst worden gecontroleerd op aanwezige beschermde soorten door een ter zake kundige.

4.6.3 Veld 24

Veld 24 is gedeeltelijk een grazige vegetatie en ruigte, deels tijdelijk in gebruik als akker. Het veld wordt omzoomd door structurerende groenelementen, zoals bosplantsoen en een bomenlaan met onderbeplanting.

Aan de oostzijde wordt veld 24 begrensd door de droge ecozone. Deze open ruimte is ingericht als bloemrijk grasland met enkele poelen. Aan de randen bevinden zich enkele bomen.

De zuidrand van veld 24 ligt aan het water.

Veld 24 wordt doorsneden door het oude eikenlaantje. Dit vormt een verbinding tussen de velden 22, 24 en het park.

Conclusie

Er zijn geen belemmeringen. Voordat met werkzaamheden wordt aangevangen, zal eerst worden gecontroleerd op aanwezige beschermde soorten door een ter zake kundige.

4.7 Water

4.7.1 Velden 2a en 2b

Beschrijving van de watersystemen in het plangebied

De huidige situatie

Oppervlaktewater

Veld 2 wordt aan de westzijde begrenst door het stedelijk watersysteem. In het plangebied zelf liggen nog een paar (delen van) voormalige landbouwsloten. De watergangen maken onderdeel uit van het stedelijk watersysteem en hebben een peil van gemiddeld 7,2 m. + N.A.P. In het voorjaar wordt dit peil opgezet met maximaal 15 cm. om de verdamping in de zomer gedeeltelijk te compenseren.

Grondwater

De bodem van het plangebied bestaat uit klei en is daarmee redelijk slecht doorlatend. Het gebied is als voorbereiding op de stedelijke ontwikkelingen al grotendeels opgehoogd.

Het gebied staat beperkt onder invloed staan van kwel, zowel diepe kwel vanuit de Veluwe, als ondiepe kwel vanuit de rivier. De kwel lijkt, mede door de kleiige bodemopbouw, echter maar beperkt effect te hebben op de waterhuishouding in het gebied.

Afvalwatersysteem

In het gebied is geen afvalwatersysteem aanwezig. De woning Achterstraat 20 heeft een tijdelijke ontheffing van de provincie gekregen om het afvalwater nog op bestaand oppervlaktewater te mogen blijven lozen. In de landbouwkundige periode werd het hemelwater met greppels en kavelsloten afgevoerd naar hoofdwatgangen die weer in verbinding stonden met de Linge. De laatste jaren zijn de kavelsloten gedempt en wordt hemelwater uiteindelijk afgevoerd naar de watergang van het stedelijk oppervlaktewatersysteem.

Watersystemen in de toekomstige situatie

Oppervlaktewater

In de nieuwe situatie wordt aan de noordzijde van het plangebied nog een watergang aangelegd. Deze watergang maakt onderdeel uit van het stedelijk watersysteem.

De watercompensatie voor de te realiseren verharding is al opgenomen in het totale stedelijk watersysteem van Schuytgraaf.

Grondwater

Het plangebied wordt opgehoogd tot een gemiddeld niveau van 8,90 m. + N.A.P. neemt de ontwatering ten opzicht van de landbouwkundige situatie in ieder geval toe. Verwacht mag worden dat met het ophogen met een zandpakket niet alleen de ontwatering toeneemt, ook de doorlatendheid van de bodem zal verbeteren. Belangrijk aandachtspunt is de bestaande kavel aan de Achterstraat. Deze is niet opgehoogd en zal dus lager liggen dan de rest van het Veld.

Afvalwatersysteem

Het plangebied krijgt een geïntegreerd rioolstelsel; dat wil zeggen dat alleen voor de afvoer van het huishoudelijke afvalwater een riool wordt aangelegd en dat het hemelwater in de openbare ruimte bovengronds wordt afgevoerd. Voor de afvoer van het afvalwater wordt aan de zuidoostzijde van het plangebied een rioolgemaal aangelegd. (Gecombineerd met Veld 3). Bij de realisatie moet ook de woning aan de Achterstraat 20 op het rioolsysteem aangesloten worden.

In Schuytgraaf wordt voor de afvoer van hemelwater standaard gebruik gemaakt van grijsgoten en bodempassages. De functies van de bodempassages is naast de afvoer ook het zuiveren van het hemelwater voordat het op het oppervlaktewater geloosd mag worden. In enkele gevallen kan, met toestemming van het waterschap, ook het groene schouwpad als bodempassage fungeren. In Veld 2 wordt een oude noord-zuid gelegen kavelsloot aangepast tot een brede groenstructuur die als centrale bodempassage functioneert. Voor een goed functioneren van de bovengrondse afvoersysteem moet in het stedenbouwkundig plan rekening worden gehouden met de richting en lengtes van het af te voeren hemelwater. Door een goed ontwerp en door de robuuste capaciteit van het oppervlakkige systeem wordt voorkomen dat hemelwater in het plangebied voor problemen kan zorgen. Dit vraagt om afstemming tussen gewenste uitstraling en waterrobuustheid. Zelfs bij zeer hevige buien moet het water naar het omliggende groengebieden of oppervlaktewater afstromen zonder wateroverlast te creëren. Uit de berekeningen die gemaakt zijn op basis van het Ruimtelijk raamwerk voor Veld 2 levert het afvoeren van het hemelwater richting het oppervlaktewater of de omliggende groengebieden geen problemen op.

Conclusie:

De huidige fase van de velden 2a en 2b voldoet nu aan de watertoets. In het vervolgproces moet bij een

verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan ook een verdere detaillering van de verschillende wateronderdelen plaatsvinden.

4.7.2 Veld 24

Beschrijving van de watersystemen in het plangebied

De huidige situatie

Oppervlaktewater

Veld 24 wordt aan de zuid- en westzijde begrenst door een watergang. De watergang maakt onderdeel uit van het stedelijk watersysteem en heeft een peil van gemiddeld 7,2 m. + N.A.P. In het voorjaar wordt dit peil opgezet met maximaal 15 cm. om de verdamping in de zomer gedeeltelijk te compenseren. In het plangebied zelf ligt nog één relict uit de agrarische periode; het Eikenlaantje. Deze bestaat uit een wandelpad met aan weerszijden een bomenrij en een kavelsloot.

Grondwater

De bodem van het plangebied bestaat uit klei en is daarmee slecht doorlatend. Het gebied wordt, met uitzondering van het Eikenlaantje, voor de stedelijke ontwikkelingen opgehoogd. In de agrarische periode zijn alleen gegevens bekend van een meetpunt nabij de Eldensche zeeg. De grondwaterstand bevond zich in die periode tussen de 7,1 en 7,6 m. + N.A.P. Dat past goed bij de toenmalige waterstand van ongeveer 7,2 m. + N.A.P. in de Eldensche Zeeg. Het originele maaiveld zal ongeveer een meter hoger hebben gelegen; dus ongeveer 8 m. + N.A.P. In de afgelopen jaren bedroeg de grondwaterstand ca. 7,5 m. + N.A.P.

Afvalwatersysteem

In het gebied is geen afvalwatersysteem aanwezig.

Watersystemen in de toekomstige situatie

Oppervlaktewater

In de nieuwe situatie wordt de watergang langs het plangebied nog aangepast aan de standaard afmetingen en vorm van Schuytgraaf. Deze watergang maakt onderdeel uit van het stedelijk watersysteem. De benodigde watercompensatie voor de te realiseren verharding van o.a. Veld 24 is opgenomen in het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf.

Grondwater

Het plangebied wordt opgehoogd zodat een maaiveld ontstaat tussen de 8,8 en 9,4 m. + N.A.P., met een gemiddeld niveau van 9,0 m. + N.A.P. Ten opzichte van de agrarische situatie neemt de ontwatering in ieder geval toe. Verwacht mag worden dat met het ophogen met een zandpakket niet alleen de ontwatering toeneemt, ook de doorlatendheid van de bodem zal verbeteren.

Afvalwatersysteem

Het plangebied krijgt een geïntegreerd rioolstelsel; dat wil zeggen dat alleen voor de afvoer van het huishoudelijke afvalwater een riool wordt aangelegd en dat het hemelwater in de openbare ruimte bovengronds wordt afgevoerd. Voor de afvoer van het afvalwater wordt nog een rioolgemaal aangelegd. Dit gemaal verpompt het afvalwater richting veld 24.

In Schuytgraaf wordt voor de afvoer van hemelwater standaard gebruik gemaakt van grijsgoten en bodempassages. De functies van de bodempassages is naast de afvoer ook het zuiveren van het hemelwater voordat het op het oppervlaktewater geloosd mag worden. In enkele gevallen kan, met toestemming van het waterschap, ook het groene schouwpad als bodempassage fungeren.

Voor een goed functioneren van de bovengrondse afvoersysteem moet in het stedenbouwkundigplan rekening worden gehouden met de richting en lengtes van het af te voeren hemelwater. Door een goed ontwerp en door de robuuste capaciteit van het oppervlakkige systeem wordt voorkomen dat hemelwater in het plangebied voor problemen kan zorgen. Dit vraagt om afstemming tussen gewenste uitstraling en waterrobuustheid. Zelfs bij zeer hevige buien moet het water naar de omliggende groene gebieden afstromen zonder wateroverlast te creëren.

Uit de berekeningen die gemaakt zijn op basis van het Ruimtelijk raamwerk voor Veld 24 levert het afvoeren van het hemelwater richting het oppervlaktewater of de omliggende groengebieden geen

problemen op.

Conclusie:

De huidige fase van veld 24 voldoet nu aan de watertoets. In het vervolgproces moet bij een verdere uitwerking van het stedenbouwkundig plan ook een verdere detaillering van de verschillende wateronderdelen plaatsvinden.

4.8 Bodem

Voor het bestemmingsplan is een inventarisatie uitgevoerd naar de bekende (mogelijke) gevallen van ernstige bodemverontreiniging in het betreffende plangebied. Daarnaast is een inventarisatie uitgevoerd naar alle beschikbare bodemkwaliteitgegevens en historische gegevens in het plangebied. Daarbij is gebruik gemaakt van het bodeminformatiesysteem van de gemeente Arnhem en zijn bodemrapporten/-documenten geraadpleegd.

Uit deze inventarisatie is gebleken dat in het bestemmingsplangebied de geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn. Direct aangrenzend aan het bestemmingsplangebied liggen geen grondwaterverontreinigingen.

Op basis van bodemonderzoeken en de bodemkwaliteitskaart is licht tot matig verontreinigde grond te verwachten. Er zijn geen sanerende maatregelen nodig om de locaties geschikt te maken voor de beoogde functie. Verdere informatie over de bodemkwaliteit in Arnhem kunt u vinden op de internetsite www.arnhem.nl/bodem.

Conclusie

De geïnventariseerde en getoetste bodemgegevens geven voldoende inzicht in de bodemkwaliteit van het plangebied. Er zijn geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig. Direct aangrenzend aan het plangebied liggen geen grondwaterverontreinigingen. Voor de ontwikkeling van het terrein zijn geen sanerende maatregelen nodig.

De kwaliteit van de bodem (inclusief grondwater) vormt geen gevaar voor de volksgezondheid bij de aanwezige bestemmingen/functies in het ontwikkelgebied.

4.9 Cultuurhistorie

Hoewel er geen monumenten in Schuytgraaf staan, hebben vele boerderijen wel een cultuurhistorische waarde. Het betreft hier veelal karakteristieke boerderijen van het zogenaamde hallehuistype met langsdool. Het oudste gebouw dateert van rond de eeuwwisseling: de boerderij Engeleveld (Achterstraat 16). Een recenter gebouw met een cultuurhistorische waarde is de boerderij De Laar; een complex dat zowel uit architectonisch (vertegenwoordiging van bouwwerk uit de jaren '50), constructief als landbouwkundig opzicht van groot belang is. Deze is inmiddels opgeknapt en heet nu De Buitenplaats. Een kleinere variant van een jaren '50 bouwwerk is boerderij De Kroon.

Daarnaast bevinden zich in het plangebied:

- een groenstrook met water die teruggaat op een oude historische route, het 'oude eikenlaantje' (in het zuidelijk deel van het plangebied tussen de Metamorfoseallee en de Marasingel);
- de Eldensche Zeeg, een oude watergang
- een oud bosperceel (in het noorden van het plangebied), dat de oorspronkelijke parcellering weergeeft.

Deze structuren en elementen hebben cultuurhistorische waarde en zijn voorzien van een passende bestemming.

Conclusie

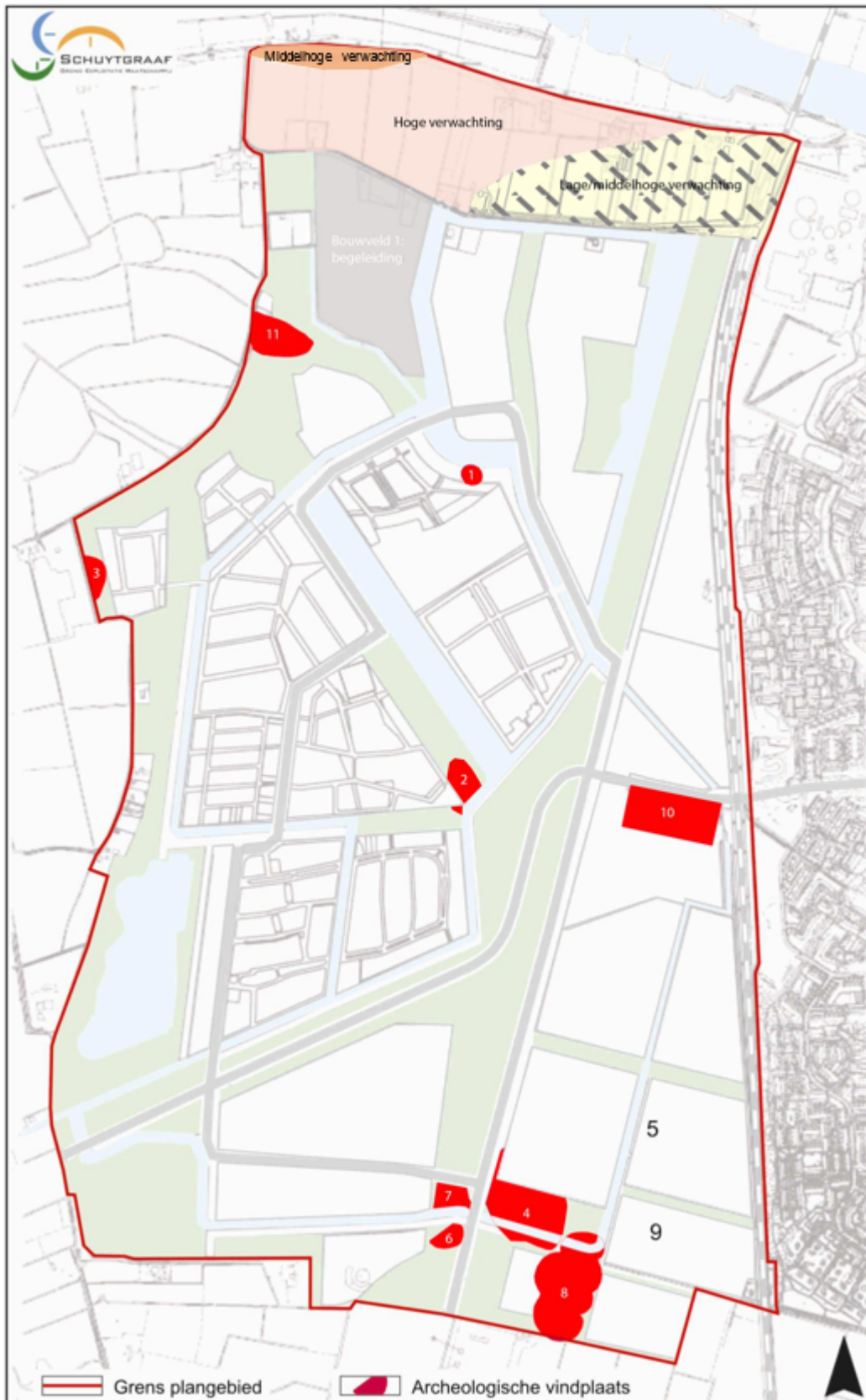
Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor dit bestemmingsplan.

4.10 Archeologie

Aardwetenschappelijk

Het plangebied ligt in Arnhem-Zuid en daarmee in het rivierengebied van Oost-Nederland. Diep in de ondergrond bevinden zich hier afzettingen van Rijn en Maas uit de ijstijd. Deze kenmerken zich door grof zand en grind. Aan het einde van de ijstijd, tijdens een periode van extreme kou, waaide zand op uit droge rivierbeddingen. Dit zand werd elders evenwijdig aan beddingen als duinen afgezet. Een dergelijk duin bevindt zich in Schuytgraaf ter hoogte van de hieronder te bespreken vindplaats 9. Ter hoogte van de eveneens hieronder te bespreken vindplaats 10 bevindt zich ook een zandopduiking uit de ijstijd, alleen ontstond deze niet door windafzetting, maar onder invloed van stromend water.

Ongeveer 10.000 jaar geleden ving het Holoceen aan. Gedurende deze tussenijstijd verbeterde het klimaat zich. Rivieren kregen minder sediment vanuit het achterland te verwerken en namen binnen het brede rivierdal uit de ijstijd een rustiger en meanderend karakter aan. De voorloper van de Rijn sneed zich in de oudere afzettingen en dekte deze af met zand en klei. Tegelijkertijd, maar vooral vanaf circa 7000 v.Chr., werd door wateropvulling van het Noordzeebekken rivierwater stroomopwaarts gestuwd. Dit 'opstuwingspunt' passeerde Arnhem rond 3800 v.Chr. Het oude rivierdal raakte steeds meer opgevuld en vanaf circa 1300 v.Chr. verlegden zijgeulen van de Rijn zich buiten het dal om rivierwater af te kunnen voeren. Tijdens perioden van hoogwater werd door deze geulen op oevers zand afgezet. Na verloop van tijd ontstonden hierdoor oeverwallen, flauwe verhogingen evenwijdig aan de rivierbedding. Het geheel van rivierbedding en oeverwal wordt aangeduid als stroomgordel. Verder weg van de rivier zette de rivier de zwaardere kleideeltjes af. Hier ontstonden de zogeheten komgebieden, lager gelegen en nattere zones tussen oeverwallen. In Schuytgraaf waren twee stroomgordels aanwezig. Op de meest oostelijke, de Snodenhoek-stroomgordel, zijn bewoningssporen gevonden. Ook op het rivierduin zijn bewoningssporen aangetroffen.



Afbeelding 4.2 Nog aanwezige vindplaatsen. Vindplaats 5 bleek niet behoudenswaard, vindplaats 9 is volledig onderzocht. Bouwweld 1 is geselecteerd voor een archeologische begeleiding indien daar grondwerkzaamheden plaatsvinden. Noord: verwachtingen tussen Achterstraat en Drielsedijk. Vindplaats 10: archeologisch rijksmonument.

Archeologie

In verband met de ontwikkeling van Schuytgraaf is op verschillende momenten archeologisch onderzoek verricht. Vanaf het midden van de jaren '90 van de vorige eeuw zijn voor het destijds op te stellen bestemmingsplan karterende en waarderende boringen geplaatst. Hierbij zijn 11 vindplaatsen aan het licht gekomen die vervolgens nader zijn onderzocht.

De vindplaatsen zijn waar mogelijk behouden door inpassing in de planvorming. Daar waar dit niet mogelijk was en archeologische waarden door nieuwbouwwerkzaamheden verloren zouden gaan, vonden opgravingen plaats.

Het uiterst noordelijke deel van Schuytgraaf, de zone tussen de Drielsedijk en Achterstraat, is destijds niet meegenomen in de archeologische onderzoeken van de Schuytgraaf. Voor het westelijke deel geldt een hoge en middelhoge archeologische verwachting. Dit vanwege mogelijke bewoning op oeverafzettingen. Daarnaast kan de *limes*, de noordelijke grens van het Romeinse Rijk, door dit gebied lopen. Het oostelijke deel heeft voor wat betreft de eerste 1,5 m-huidig maaiveld een lage archeologische verwachting. Hier worden komgronden verwacht die een extensief gebruik kenden. Vanaf 1,5 meter geldt echter een middelhoge archeologische verwachting. De komgronden dekken een ouder landschap af. Op zandruggen, net zoals op vindplaats 9-10, kunnen zich bewoningssporen bevinden.

Conclusie

Er gelden geen verwachtingen meer op het gebied van archeologie. Vertaling naar plankaart en regels van het bestemmingsplan is niet noodzakelijk. Mochten er toch archeologische vondsten worden gedaan, dan dienen deze gemeld te worden conform de Erfgoedwet. In de praktijk zal in dit geval een archeoloog van de gemeente Arnhem worden ingeschakeld.

4.11 Stadsklimaat

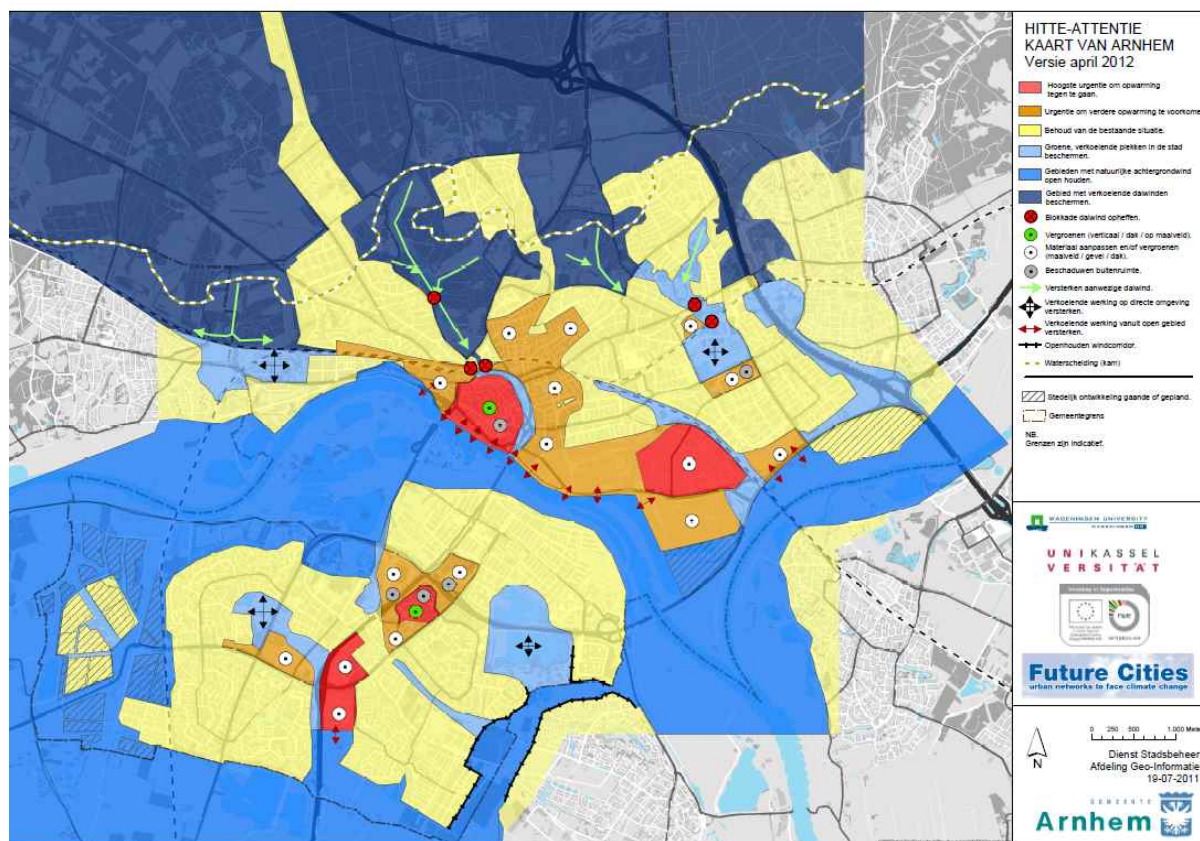
De klimaatbestendigheidambitie is voor wat betreft hitte in de stad vertaald naar aanbevelingen voor specifieke gebieden. Volgens de Hitte-attentiekartaart (afbeelding 4.4) ligt het plangebied in overwegend twee klimatologische eenheden: de gele en de blauwe.

Voor die delen van het plangebied die zijn gelegen in de gele klimatologische eenheid op de Hitte-attentiekartaart betekent dit:

1. behoud van het huidige relatief goede stadsklimaat door het behoud van de verhouding tussen bebouwing en open groene ruimte.
2. het benutten van kansen tot het zoveel mogelijk vergroenen van de openbare ruimte.
3. het benutten van kansen om gebouwen te voorzien van verticaal groen en dakgroen ter voorkoming opwarming van het gebouw zelf en uitstraling warmte naar omgeving. Dakgroen is daarbij vooral effectief voor een beter binnenklimaat (en daarmee de energievraag).
4. gebruik maken van de juiste materialen voor gebouwen waarmee de opwarming van de gebouwen en de omgeving kan worden verminderd.

Voor die delen van het plangebied die zijn gelegen in de blauwe klimatologische eenheid betekent dit:

1. Behoud en bescherming van de huidige (klimatologische) situatie;
2. Voorkomen dat door inbreiding, (her)ontwikkeling e.d. de verhouding tussen bebouwing en groen/blauw verslechterd;
3. Voor locaties met kwetsbare groepen en lokale panden die toch problemen hebben autonoom actie ondernemen om tot een acceptabele situatie te komen.



Afbeelding 4.4 Hitte-attentiekkaart van Arnhem

4.12 M.e.r. - beoordeling

Het bestemmingsplan voorziet in de ontwikkeling van in totaal circa 520 woningen verdeeld over twee velden. Een dergelijk bouwproject kan worden gezien als stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in categorie D11.2 van het Besluit milieueffectrapportage (Besluit m.e.r.). De omvang van het project ligt echter ruim onder de drempelwaarde van 2.000 woningen, waarbij er sprake is van m.e.r.-beoordelingsplicht.

Deze drempelwaarde is echter indicatief. Dit houdt concreet in dat het bevoegd gezag op grond van artikel 2, lid 5 van het Besluit m.e.r. dient na te gaan of de beoogde activiteit daadwerkelijk geen belangrijke nadelige gevolgen voor het milieu kan hebben. Indien dit niet kan worden uitgesloten, is het alsnog nodig een milieueffectrapport op te stellen.

De toets of er, ondanks het feit dat de omvang onder de drempelwaarde uit het Besluit m.e.r. blijft, sprake kan zijn van belangrijke nadelige milieugevolgen wordt aangeduid als een 'm.e.r.-beoordeling' of m.e.r.-toets.

Op basis van deze beoordeling dient het bevoegd gezag, het college van burgemeester en wethouders of de gemeenteraad expliciet te besluiten of er al dan niet een m.e.r.-procedure wordt gevolgd.

De voorliggende paragraaf betreft deze m.e.r.-beoordeling.

Bij de m.e.r.-beoordeling worden getoetst aan de criteria van Bijlage III van de Europese richtlijn milieueffectbeoordeling (richtlijn 85/337/EEG).

Deze criteria hebben, samengevat, betrekking op:

- de kenmerken van het voornemen (onder meer omvang, kans op hinder, mogelijke cumulatie met effecten van andere activiteiten);
- de plaats (onder meer ligging ten opzichte van gevoelige gebieden);
- de kenmerken van de effecten, mede gelet op de aard van het voornemen en de plaats.

Criteria

De criteria in Bijlage III bij de EEG-richtlijn milieueffectbeoordeling zijn als uitgangspunt genomen. De hoofdcriteria zijn reeds genoemd. Hieronder volgt een overzicht van de criteria.

1. Kenmerken van de projecten

Bij de kenmerken van de projecten moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

de omvang van het project;

de cumulatie met andere projecten;

het gebruik van natuurlijke hulpbronnen;

de productie van afvalstoffen;

verontreiniging en hinder;

risico van ongevallen, met name gelet op de gebruikte stoffen of technologieën.

2. Plaats van de projecten

Bij de mate van kwetsbaarheid van het milieu in de gebieden waarop de projecten van invloed kunnen zijn moet in het bijzonder in overweging worden genomen:

het bestaande grondgebruik;

de relatieve rijkdom aan en de kwaliteit en het regeneratievermogen van de natuurlijke hulpbronnen van het gebied;

het opnamevermogen van het natuurlijke milieu, met in het bijzonder aandacht voor de volgende typen gebieden:

- wetlands,
- kustgebieden,
- berg- en bosgebieden
- reservaten- en natuurparken,
- gebieden die in de wetgeving van lidstaten zijn aangeduid of door die wetgeving worden beschermd; speciale beschermingszonen door de lidstaten aangewezen op grond van de Vogel-en/of habitatrichtlijn,
- gebieden waarin de bij communautaire wetgeving vastgestelde normen inzake milieukwaliteit reeds worden overschreden,
- gebieden met een hoge bevolkingsdichtheid,
- landschappen van historisch, cultureel of archeologisch belang.

3. Kenmerken van het potentiële effect

Bij de potentiële aanzienlijke effecten van het project moeten in samenhang met de criteria van de punten 1 en 2 in het bijzonder in overweging worden genomen:

het bereik van het effect (geografische zone en grootte van de getroffen bevolking);

het grensoverschrijdende karakter van het effect;

de orde van grootte en de complexiteit van het effect;

de waarschijnlijkheid van het effect;

de duur, de frequentie en de omkeerbaarheid van het effect.

Beoordeling

De vormvrije m.e.r.-beoordeling is gebaseerd op de beschrijving van het plan en de ten behoeve van de ontwikkeling uitgevoerde onderzoeken.

1. Kenmerken van het project

Het project betreft de realisering van twee gebieden met respectievelijk circa 290 en 180 woningen.

De omvang van het project is niet van zodanige aard dat reeds daarom sprake is van een bijzondere

effecten op de omgeving. Ook zal er, gelet op de aard van de ontwikkeling geen bijzonder beroep gedaan worden op natuurlijke hulpbronnen, noch is het de verwachting dat er, in vergelijking met de omgeving, een disproportionele hoeveelheid afvalstoffen of verontreiniging ontstaan. Een bijzonder risico op ongevallen is eveneens niet aanwezig. De locatie maakt onderdeel uit van woningbouwontwikkeling in de wijk Schuytgraaf, waarvan de overige nog te realiseren delen (velden) in de periode na 2020 tot ontwikkeling worden gebracht. Hoewel er in deze zin wel sprake is van cumulatie met nog geplande ontwikkelingen, zijn deze, gelet op het feit dat de wijk Schuytgraaf reeds meer dan 15 jaar in ontwikkeling is en het karakter van de ontwikkeling als woningbouwproject, niet van zodanige impact op de omgeving dat reeds hierom een m.e.r.-plicht zou gelden.

2. *Plaats van het project*

De plaats van het project betreft een stedelijke omgeving in het centrum van Arnhem. Het beoogde grondgebruik als woonfunctie is passend in de omgeving. Er zijn geen bijzonder relaties met gevoelige gebieden.

3. *Effecten van het project*

De te realiseren functies zijn grotendeels geluidgevoelig van aard, waarbij inkomend geluid van de omgeving zoals wegverkeerslawaaï en railverkeer wel van invloed is. Voor een gedeelte van de te realiseren woningen aan de Minervasingel en de Marasingel wordt een ontheffing van de voorkeurswaarde voor geluid van wege vwegverkeer aangevraagd, aangezien deze woningen geen beperking vormen voor de realisatie van de plannen. Voor railverkeersgeluid zal geen ontheffing worden gevraagd omdat een geluidsscherm langs het trace Arnhem-Nijmegen zal worden aangelegd, waardoor railverkeersgeluid beneden de voorkeurswaarde zal blijven. Voorts worden op basis van de beoogde functies geen geen belangrijke negatieve effecten op de omgeving (overige woon- en groengebieden) verwacht.

4. *Luchtkwaliteit*

Uit de uitgevoerde onderzoeken blijkt dat de normen voor luchtkwaliteit nergens in het plangebied worden overschreden. Wel heeft de beoogde ontwikkeling verkeersaantrekkende werking, die van invloed kan zijn op de luchtkwaliteit. Uit de 'niet in betekende mate-toets' blijkt dat de bijdrage van het project aan verslechtering van de luchtkwaliteit niet in betekende mate en dus zeer gering is. Vanuit dit aspect zijn er dus geen bijzonder nadelige gevolgen voor de omgeving te verwachten.

5. *Bodem*

Uit bodemkundige inventarisatie van het bestemmingsplangebied is gebleken dat er geen gevallen van ernstige bodemverontreiniging aanwezig zijn. Direct aangrenzend aan het bestemmingsplangebied liggen geen grondwaterverontreinigingen. Op basis van bodemonderzoeken en de bodemkwaliteitskaart is licht tot matig verontreinigde grond te verwachten. Er zijn geen sanerende maatregelen nodig om de locaties geschikt te maken voor de beoogde functie. De voorgenomen woningbouwontwikkeling heeft geen negatieve gevolgen voor de bodemkwaliteit en de e locatie is geschikt voor het beoogde gebruik. Eventuele effecten blijven beperkt tot het plangebied.

6. *Water*

In het plangebied behoort lokaal infiltreren van het hemelwater in een gedeelte van het plangebied tot de mogelijkheden. Voor het overige zal het water bovengronds worden afgevoerd. Het plan voldoet verder aan de gangbare voorwaarden om invloed op de waterhuishouding en de waterkwaliteit tegen te gaan. Er worden geen belangrijke negatieve gevolgen voor het milieu verwacht. Er zijn voorts geen negatieve effecten op de omgeving te verwachten

7. *Archeologie*

Voor het plangebied gelden geen archeologische verwachtingen meer. Er wordt dan ook geen effect verwacht op eventuele archeologische waarden in de omgeving.

8. *Natuur*

Het gebied bevat geen bijzondere ecologische waarden, noch worden er als gevolg van de ontwikkeling bijzondere gevolgen voor de omgeving verwacht.

Het noordelijke deel van de plangebieden ligt op een afstand van circa 1 kilometer van het dichtstbijzijnde Natura 2000-gebied de Veluwe ten noorden van het plangebied. Significante negatieve effecten op het Natura 2000-gebied zijn gezien de tussenliggende reeds verstorende elementen, ingreep en afstand niet te verwachten. Bovendien zijn de functies reeds beoogd in het geldende bestemmingsplan.

Conclusie

Op grond van het voorgaande kan worden geconcludeerd dat het plan op zich en in samenhang met andere plannen geen belangrijke negatieve gevolgen zal hebben voor de kenmerken van het gebied zelf, voor de directe omgeving en voor gevoelige gebieden in de omgeving. Het opstellen van een milieueffectrapport is niet noodzakelijk.

4.13 Niet Gesprongen Explosieven (NGE)

In het gebied van Schuytgraaf en vooral in de buurt van het spoor is in de Tweede Wereldoorlog veel gevochten, waardoor er rekening moet worden gehouden met munitieresten uit die tijd. Inmiddels is het plangebied nagenoeg volledig munitievrij verklaard. Wat nog niet munitievrij is verklaard zijn een deel van de zandwinplas en de particuliere erven die binnen het grondgebied van Schuytgraaf vallen. Bij ontwikkelingen in nog niet-onderzochte gebieden geldt dat er eerst onderzoek en eventuele ruiming van explosieven plaats moet vinden alvorens er gebouwd mag worden.

4.14 Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen het plangebied zijn de volgende planologisch relevante verbindingen/leidingen/paden aanwezig:

- hoogspanningsverbindingen (boven- en ondergronds);
- straalpad;
- gasleiding;
- riool- en waterleiding.

De boven- en ondergrondse hoogspanningsleiding is in eigendom bij TenneT. De leiding loopt voor een groot deel ondergronds, uitsluitend tussen de Nederrijn tot ter hoogte van de Achterstraat is de verbinding bovengronds. Vanaf de Nederrijn loopt de leiding in zuidelijke richting parallel langs de spoorlijn en vervolgens parallel langs de Marasingel. Deze leiding loopt niet door het plangebied van deze herziening.

Boven het plangebied zijn geen straalpaden ten behoeve van de telecommunicatie aanwezig.

Wat betreft de gasleiding wordt opgemerkt dat het gaat om de leiding die langs de zuidelijke plangrens loopt (Pottenbakkersveste). Dit raakt niet aan het plangebied van deze herziening.

Tot slot zijn er binnen het plangebied een belangrijke riool- en waterleiding aanwezig. Beide leidingen lopen parallel langs de spoorlijn. De rioolleiding kent een aftakking naar het westen toe, tussen veld 4 en 5 door.

Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en -verantwoording

5.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de bestaande situatie, het relevante beleid, de ruimtelijke en programmatische aspecten van de ontwikkeling en de milieu- en omgevingsaspecten.

De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het opstellen van het bestemmingsplan: de verbeelding (plankaart) en de regels. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Daarnaast worden de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels verantwoord. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom bepaalde bestemmingen zijn aangewezen en waarom bepaalde bebouwing acceptabel is.

5.2 Opzet van de regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingen);
4. Overgangs- en slotregels.

Het betreft in dit geval een gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan 'Veegplan Schuytgraaf 2017' (het 'moederplan'). Deze herziening kent een ietwat afwijkende structuur dan zoals hierboven aangegeven. Voor wat betreft de regels waar niets aan is gewijzigd door deze herziening is volstaan met een verwijzing naar het oorspronkelijke artikel in het bestemmingsplan Veegplan Schuytgraaf 2017.

5.2.1 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

- **Begrippen**
In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen, voor een eenduidige interpretatie van deze begrippen. Aan dit begrippenkader uit het moederplan zijn in het kader van deze herziening de begrippen 'dwarskap' en 'langskap' toegevoegd.

5.2.2 Bestemmingsregels

In Hoofdstuk 2 van de regels zijn de te wijzigen artikelen inclusief de wijzigingen opgenomen. Voor ieder gebied op de plankaart is de bestemming aangegeven.

Deze bestemmingen zijn in de regels onderverdeeld in o.a.:

- **Bestemmingsomschrijving:**
Hierin is de omschrijving opgenomen van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende

functies.

- **Bouwregels:**
In deze regels zijn eisen opgenomen waaraan de binnen de bestemming voorkomende bebouwing moet voldoen. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd is hierin vastgelegd.
- **Afwijken van de gebruiks- en bouwregels:**
Hierin staat aangegeven onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen en bouwregels;
- **Specifieke gebruiksregels:**
In de specifieke gebruiksregels is bepaald welk gebruik van gronden en opstallen in elk geval strijdig is met of wordt toegestaan binnen deze bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke toegestane en strijdige gebruiksvormen genoemd.

In paragraaf 5.3 worden de verschillende bestemmingen toegelicht en wordt ook per bestemming aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze is gekozen.

5.2.3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. In dit hoofdstuk zijn twee artikelen opgenomen Artikel 36 Anti-dubbeltelregel en Artikel 39 Algemene aanduidingsregels

De anti-dubbeltelbepaling regelt dat er niet twee keer voor eenzelfde locatie een bouwplan kan worden ingediend. Deze regel moet verplicht in elk bestemmingsplan worden opgenomen, zo ook in deze herziening.

De algemene aanduidingsregels in Artikel 39 worden in verband met de splitsing van veld 2 in veld 2a en 2b (39.4) aangepast.

Voorts is hier de bovengenoemde centrale groenvoorziening voor veld 2a opgenomen (sub lid 39.6.1 onderdeel b.)

Tot slot is veiligheidszone van 10 meter rondom een aan veld 2 grenzende propaantank opgenomen in (lid 39.7). Binnen deze zone mogen kwetsbare objecten zoals woningen worden gebouwd. Deze zone kan met een afwijking van het bestemmingsplan worden verkleind tot 3 meter als een brandwerende scheiding, zoals een muur wordt gerealiseerd tussen de tank en te realiseren woningen.

Voor het overige, zoals ook hierboven aangegeven, blijven de algemene regels van het bestemmingsplan Schuytgraaf, Veegplan 2017 van toepassing.

5.2.4 Overgangs- en slotbepalingen

In hoofdstuk 4 staan de overgangs- en slotbepalingen. In de overgangsbepalingen is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan.

5.3 Verantwoording van de regels

5.3.1 Algemeen

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing opgericht mag worden. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar mogelijk worden gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van o.a. ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

Om recht te doen aan een goede ruimtelijke ordening binnen het plangebied wordt daarom aangegeven in welke situaties de bestemming wordt gekozen gelijk aan de oude bestemming (na strijdige situatie te hebben gewraakt) en in welke situaties een nieuwe bestemming wordt gegeven (positief bestemmen), waarmee de strijdige situatie wordt gelegaliseerd. Daarnaast wordt, indien van toepassing, aangegeven wanneer een strijdige situatie onder het overgangsrecht wordt gebracht.

In de volgende subparagrafen wordt een beschrijving van de bestemmingen gegeven die in het kader van deze herziening worden aangepast. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

5.3.2 Groen - Landschap en park

Deze bestemming is in artikel 14 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 opgenomen.

Ten behoeve van de ontwikkeling van de velden 2a en 2b wordt in deze bestemming langs de Minervasingel een aanduiding 'bomenrij' opgenomen. Deze is bedoeld om de langs de Minervasingel tussen de velden 2a en 2b voorkomende laanbeplanting te beschermen.

Voorts aanduiding is de 'verkeer' opgenomen langs de oostelijke grens met de woonbestemming van veld 2a. Hier mag een langzaamverkeervoorziening ten behoeve van de te ontwikkelen woonbuurt in veld 2a worden gerealiseerd. Deze voorziening is uitsluitend bedoeld voor voetgangers en (brom)fietsen.

5.3.3 Water

Langs de westgrens met woonbestemming van veld 2a is in deze bestemming een aanduiding 'oever' opgenomen. Hiermee wordt de mogelijkheid geboden om steigers en vlonders ten behoeve van de aangrenzende woonpercelen te realiseren van maximaal 8 meter breed per bouwperceel. Expliciet is hierbij bepaald dat er geen oppervlakteverharding (anders dan vlonders of steigers) mag worden aangebracht.

5.3.4 Wonen

Aan de bestemming wonen worden twee onderdelen toegevoegd ten behoeve van de ontwikkeling van de velden 2a en 2b en 24. Hierin worden bouwregels voor deze velden toegevoegd.

Voor veld 2a worden vooral voor de aan de Achterstraat grenzende delen gedetailleerde regels gegeven met betrekking tot bouw- en goothoogten, vorm van de dakkappen en dergelijke.

Voor het andere deel van veld 2a, evenals voor veld 24 zijn de bouwregels ten behoeve van wonen, zoals die gebruikelijk in Schuytgraaf zijn voor de ontwikkeling van woonvelden van toepassing.

In veld 2a is voorts een aanduiding 'centrale groenvoorziening' opgenomen, waarmee bereikt wordt dat het hart van het veld groen wordt ingericht. Voorts geldt deze als compensatie voor de aanpassing van het bestemmingsvlak Groen - Landschap en park' 'ten oosten van dit veld.

In veld 2b zijn twee appartementengebouwen voorzien met een hoogte van maximaal 18 meter en tot een maximaal grondoppervlak van 1.400 m². Daarnaast is eveneens een verplichte oriëntering van dezer gebouwen opgenomen voor hun lange zijden namelijk zuidwest-noordoost zodat er ook na realisering nog zichtlijnen resteren.

5.3.5 Wonen - Uit te werken

In deze bestemming worden de regels met betrekking tot de velden 2 en 24 geschrapt, omdat deze velden met de onderhavige herziening als eindbestemming worden geregeld.

5.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor de burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van zijn burens en directe omgeving. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

In de nota 'beleidsuitgangspunten handhaving bestemmingsplannen' zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;
- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo mogelijk vooraf maar in ieder geval zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Deze beleidsuitgangspunten zijn geëvalueerd in de nota 'Handhavingsplan Fysieke Leefomgeving 2011-2014'. De destijds geformuleerde uitgangspunten pretenderen dat alle overtredingen worden opgespoord en aangepakt. Deze ambitie blijkt met de beschikbare menskracht te ambitieus en daarom is in de nieuwe nota een prioriteitsstelling opgenomen waarin wordt aangegeven aan welke handhavingsonderwerpen op het gebied van bouwregelgeving en de gebouwde omgeving de komende periode met name aandacht wordt besteed. Dit houdt in dat het uitgangspunt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt afhankelijk wordt van de prioriteitsstelling uit het Handhavingsplan. De prioriteitsstelling is onder meer afhankelijk van het type overtreding en het type gebied (beschermde stadsgesicht, buitengebied, industrieterrein enz.) waar de overtreding wordt geconstateerd en zal op basis van politieke realiteit per looptijd van het Handhavingsplan worden geactualiseerd.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een inventarisatie van het feitelijke gebruik en de bestaande bebouwing zo kort mogelijk voor respectievelijk het in ontwerp ter visie leggen van casu quo het in werking treden van een bestemmingsplan. Als vervolg op deze inventarisatie zullen de verleende omgevingsvergunningen voor het bouwen en gevolgde afwijkingsprocedures worden geregistreerd.

Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg en ook privaatrechtelijk (burgers-bedrijven onderling). De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijke traject zal gelijktijdig worden ingezet.

5.5 Exploitatie

Voor de ontwikkeling van Schuytgraaf is een grondexploitatie vastgesteld. De huidige ontwikkeling is opgenomen in de grondexploitatie. Daarnaast is voor Schuytgraaf een exploitatieplan vastgesteld. Met dit bestemmingsplan wordt tevens een herziening van het exploitatieplan behorend bij deze ontwikkeling vastgesteld (dit betreft de 10e herziening exploitatieplan Schuytgraaf 2011).

Hoofdstuk 6 Procedure

6.1 Vooroverleg

Artikel 3.1.1 Bro overleg en bewonersoverleg

Het concept-bestemmingsplan is in het kader van vooroverleg op grond van artikel 3.1.1 Bro naar het Waterschap Rivierenland gezonden. Het waterschap heeft te kennen gegeven opmerkingen op het plan te hebben.

Voorts is het plan besproken met vertegenwoordigers van de gemeente Overbetuwe.

Voorts is in dit kader ook overleg over de ontwikkeling van veld 24 gevoerd met vertegenwoordigers van de gemeente Overbetuwe. Naar aanleiding hiervan is het ruimtelijke raamwerk ten behoeve van de ontwikkeling van veld 24 op enkele onderdelen aangepast.

Voorts is in dit kader is ook overleg over de ontwikkeling van veld 24 gevoerd met de gemeente Overbetuwe. Naar aanleiding hiervan is het ruimtelijk raamwerk ten behoeve van de ontwikkeling van veld 24 op enkele onderdelen aangepast

6.2 Terinzagelegging ontwerp-bestemmingsplan

Het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van 7 december 2018 gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelgen. Naar aanleiding van de terinzagelegging zijn 13 zienswijzen ingediend. Twee van deze zienswijzen zijn buiten de indieningstermijn zijn ingediend (deze zijn buiten behandeling gelaten).

De overige zienswijzen zijn grotendeels gelijkloidend en hebben betrekking op de maximale bouwhoogte in veld 2b. De zienswijzen hebben niet geleid tot aanpassing van het bestemmingsplan. In het zienswijzenrapport (bijlage bij het raadsvoorstel) is een samenvatting van de zienswijzen opgenomen en de beantwoording van de gemeente.

Regels

van het bestemmingsplan

Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24
(plannummer: NL.IMRO.0202.941-201)

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

De regels van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 van de gemeente Arnhem, zoals dat is vastgesteld bij het besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, met IMRO-nummer NL.IMRO.0202.919-0301 blijven gelden met dien verstande dat de tekst van:

- a. artikel 1, Begrippen, onder vernummering van de overige begripsbepalingen wordt aangevuld met de begripsbepalingen 'dwarskap' en 'langskap',
- b. artikel 12, Groen - Landschap en park, lid 12.1, wordt aangevuld met de onderdelen
 - 1. h, luidend: het behoud, herstel en versterking van de ter plaatse van de aanduiding 'bomenrij' voorkomende bomen die onderdeel vormen van een structurerende bomenlaan;
 - 2. q, luidend: langzaam verkeer ter plaatse van de aanduiding 'verkeer'
- c. artikel 20 Water,
 - 1. lid 20.2, wordt aangevuld met een onderdeel d;
 - 2. lid 20.4, wordt aangevuld met een onderdeel b;
- d. artikel 22 Wonen,
 - 1. subleden 22.2.4 tot en met 22.2.12 wordt vernummerd tot 22.2.5 tot en met 22.2.13;
 - 2. een nieuw sublid 22.2.4, Veld 2 wordt toegevoegd;
 - 3. een nieuw sublid 22.2.13, Veld 24 wordt toegevoegd;
 - 4. lid 22.3, onderdeel a wordt aangevuld met de velden 2a, 2b en 24;
 - 5. lid 22.4, onderdeel e, onder 1. wordt aangevuld met de velden 2a, 2b en 24;
- e. artikel 24, Wonen - Uit te werken, lid 24.2;
 - 1. onderdeel b3, aanhef aangepast door het schrappen van de tekst 'overige zone: veld 2';
 - 2. onderdeel b3 sub c wordt geschrapt;
 - 3. onderdeel b6. wordt geschrapt onder vernummering van onderdeel b7 (oud) naar b6;
- f. 39, Algemene aanduidingsregels,
 - 1. lid 39.6, Overige zone - centrale groenvoorziening wordt aangevuld ;
 - 2. een nieuw lid 39.8, Veiligheidszone - LPG wordt toegevoegd;zoals in de artikelen van Hoofdstuk 1 en 2 van deze regels is opgenomen.

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan:

Het bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24 met identificatienummer NL.IMRO.0202.941-201 van de gemeente Arnhem.

1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels en de daarbij behorende bijlagen;

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 aaneengebouwde woning

Een woning die onderdeel uitmaakt van een blok van minimaal drie woningen waarvan de hoofdmassa aan elkaar gebouwd / verbonden is;

1.6 agrarisch bedrijf

Een bedrijf dat is gericht op het voortbrengen van producten door middel van het telen van gewassen en/of het houden van dieren. In het kader van dit bestemmingsplan worden onderscheiden:

- niet-grondgebonden agrarische bedrijfsvoering: agrarische bedrijfsvoering die in hoofdzaak is gericht op het houden, fokken of mesten van dieren in bedrijfsgebouwen, waarbij de grond als productiemiddel van ondergeschikte betekenis is;
- grondgebonden agrarische bedrijfsvoering: agrarische bedrijvigheid die in hoofdzaak van de grond als agrarisch productiemiddel afhankelijk is;
- een intensieve veehouderij zijnde een agrarisch bedrijf of een deel daarvan dat wordt gebruikt voor veehouderij volgens de Wet milieubeheer en waar geen melkrundvee, schapen, paarden of dieren 'biologisch' worden gehouden en waar geen dieren worden gehouden uitsluitend of in hoofdzaak ten behoeve van natuurbeheer;

1.7 agrarische bedrijfswoning

een woning op of bij een agrarisch bedrijf behorende grond en uitsluitend dienend voor de huisvesting van een huishouden waarvan de huisvesting ter plaatse, gelet op de agrarische bedrijfsvoering, noodzakelijk is;

1.8 bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.9 bebouwingspercentage

Een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage dat de grootte van een gedeelte van een bestemmingsvlak of gedeelte van een bouwvlak aangeeft dat ten hoogste mag worden bebouwd;

1.10 bed and breakfast

Overnachtingsaccommodatie gericht op het bieden van de mogelijkheid tot een kortdurend verblijf met het serveren van een ontbijt in een woning, gedreven door de bewoner van die woning.

1.11 bedrijf

Een onderneming of gedeelte van een onderneming, die een organisatorisch zelfstandige eenheid vormt en is gericht op de productie of de afzet van goederen of de verlening van diensten, hieronder begrepen ondernemingen of gedeelten van ondernemingen, die door of vanwege de overheid worden geleid.

1.12 bedrijfswoning / dienstwoning

Een woning in of bij een gebouw of op een terrein, bedoeld voor (het huishouden van) een persoon, wiens huisvesting daar gelet op de bestemming van het gebouw of terrein noodzakelijk is.

1.13 beroep aan huis

Een (para)medisch, juridisch, administratief, therapeutisch, verzorgend, ontwerptechnisch, kunstzinnig of daarmee gelijk te stellen beroep of bedrijf dat in een woning wordt uitgeoefend.

1.14 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming

1.15 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.16 bijbehorend bouwwerk

Uitbreiding van een hoofdgebouw dan wel functioneel met een zich op hetzelfde perceel bevindend hoofdgebouw verbonden, daar al dan niet tegen aan gebouwd en met de aarde verbonden bouwwerk met een dak.

1.17 bijzondere woonvorm

Een woonvorm waar bewoners nagenoeg zelfstandig wonen met (voorzieningen voor) verzorging en begeleiding (ook 24-uurs begeleiding) en daar niet verblijven met het doel om therapeutisch behandeld te worden.

1.18 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.19 bouwgrens

De grens van een bouwvlak.

1.20 bouwlaag

Een geheel van voor personen toegankelijke ruimten, waarbinnen de vloerhoogte niet meer dan 1,20 meter varieert, met uitsluiting van onderbouw en zolder of vliering casu quo kapruimte.

1.21 bouwperceel

Een aaneengesloten stuk grond, waarop ingevolge de regels een zelfstandige, bij elkaar behorende bebouwing is toegelaten.

1.22 bouwperceelsgrens

Een grens van een bouwperceel.

1.23 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.24 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.25 brutovloeroppervlak:

De oppervlakte van een ruimte of een groep van ruimten, gemeten op vloerniveau langs de buitenomtrek van de opgaande scheidingswanden, die de desbetreffende ruimte of groep van ruimtes omhullen, waarbij de oppervlakte van delen van vloeren, waarboven de netto hoogte kleiner is dan 1,5 meter, niet worden meegerekend.

1.26 cultuur en ontspanning

het bedrijfsmatig verrichten van activiteiten gericht op cultuur en ontspanning;

zoals bijvoorbeeld een atelier, bioscoop, bowlingbaan, casino, congrescentrum, creativiteitscentrum, dansschool, evenementterrein, kinderboerderij, museum, muziekschool, muziektheater, speeltuin en theater, met uitzondering van een erotisch getinte vermaaksfunctie, dierentuinen en attractieparken]

1.27 detailhandel

Het bedrijfsmatig te koop aanbieden, waaronder begrepen het uitstallen ten verkoop, het verkopen of leveren van goederen aan diegenen die deze goederen kopen voor gebruik, verbruik of aanwending anders dan in de uitoefening van een beroeps- of bedrijfsactiviteit; dienstverlening door een horecabedrijf en internetverkoop wordt hieronder niet begrepen.

1.28 dienstverlenend bedrijf

Een bedrijf met een uitsluitend of in hoofdzaak dienstverlenende of verzorgende taak, al dan niet met een baliefunctie, zoals een uitzendbureau, kapsalon, kopieerservicebedrijf, een autorijsschool en dergelijke. Detailhandel en garagebedrijven worden hieronder niet begrepen.

1.29 dug-out:

Overdekte en eventueel uitgegraven ruimte langs een speelveld die dienst doet als beschutting voor coach, trainer, reservespelers en hun kleding en materialen;

1.30 dunning

Velling welke uitsluitend is bedoeld als een verzorgingsmaatregel ter bevordering van de groei van de overblijvende bo(o)m(en), bos of houtopstand.

1.31 dwarskap

Een kap loodrecht op de voorgevel (naar de straat gekeerde gevel);

1.32 garage

Een ruimte welke is bestemd voor het stallen van auto's.;

1.33 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.34 gezondheids- en welzijnszorg

- geneeskundige verzorging en verpleging zoals ziekenhuizen;
- medische, tandheelkundige en paramedische praktijken;
- apotheken;
- verpleeg- en verzorgingshuizen;
- dag- en nachtvoorzieningen voor gehandicapten, psychiatrische patiënten, jongeren en maatschappelijke opvang met (therapeutische) behandeling inclusief overnachting;
- maatschappelijke dienstverlening zonder overnachting: dienstverlening gericht op ouderen en gehandicapten, kinderopvang en buitenschoolse opvang, jeugdzorg, maatschappelijk werk en dergelijke.

1.35 grondgebonden woning

Een gebouw, dat een vrijstaande woning of meerdere aaneengebouwde, uitsluitend naast elkaar en niet boven elkaar gelegen, woningen omvat.

1.36 hoeksituatie

Een perceel dat met minimaal twee aaneengesloten zijden grenst aan een weg of elkaar kruisende wegen;

1.37 horecabedrijf

Een bedrijf of instelling gericht op het verstrekken van logies, van maaltijden en spijzen of van dranken, alsmede het exploiteren van zaalaccommodatie; detailhandel wordt hier niet onder begrepen.

1.38 horeca - a

Een horecabedrijven gericht op het verstrekken van al dan niet voor consumptie ter plaatse bereide etenswaren, met als nevenactiviteit het verstrekken van zwak- en niet alcoholische dranken zoals cafetaria's, snackbars, lunchrooms, broodjeszaken en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.

1.39 horeca - b

horecabedrijven gericht op het verstrekken van maaltijden voor consumptie ter plaatse met als nevenactiviteit het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken, zoals restaurants, bistro's, grillrooms en daarmee vergelijkbare horecabedrijven.

1.40 horeca - c

horecabedrijven gericht op het verstrekken van alcoholische en niet-alcoholische dranken voor consumptie ter plaatse, met eventueel daaraan ondergeschikt het verstrekken van etenswaren of maaltijden voor gebruik ter plaatse, zoals (eet)cafés, niet zijnde discotheken en nachtclubs.

1.41 horeca - d

horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken voor gebruik ter plaatse, waarbij het doen beluisteren van overwegend elektrisch versterkte muziek en het gelegenheid geven tot dansen een wezenlijk onderdeel vormen, zoals discotheken, alsmede horecabedrijven gericht op het verstrekken van dranken en kleine etenswaren voor gebruik ter plaatse, ook tussen 02.00 en 06.00 uur, zoals nachtclubs.

1.42 horeca - e

horecabedrijven gericht op het verstrekken van logies met als nevenactiviteiten het verstrekken van maaltijden of dranken voor gebruik ter plaatse, zoals hotels, pensions en bed en breakfast -bedrijven met meer dan vier slaapplekken.

1.43 hoofdgebouw

Eén of meer panden, of een gedeelte daarvan, dat noodzakelijk is voor de verwezenlijking van de geldende of toekomstige bestemming van een perceel en, indien meer panden of bouwwerken op het perceel aanwezig zijn, gelet op die bestemming het belangrijkste is.

1.44 internetverkoop

Detailhandel zonder showroom, waarvan de handel voornamelijk via internet en andere media verloopt.

1.45 kantoor

Een ruimte, of bij elkaar horende ruimten, die bestemd zijn om voornamelijk te worden gebruikt voor administratieve werkzaamheden of dienstverlening.

1.46 land-art

beeldende kunst waarbij kunstzinnig bedoelde ingrepen in het landschap zijn aangebracht;

1.47 landmark

bouwwerk of landschapselement dat oriëntatiepunt is in de omgeving.

1.48 langskap

Een kap evenwijdig aan de voorgevel (naar de straat gekeerde kap);

1.49 niet-zelfredzame personen

Personen met een zodanige fysieke en geestelijke gesteldheid dat zij niet zelfstandig gevaar kunnen duiden dan wel dat zij niet in staat zijn om zelfstandig voldoende snel te kunnen vluchten;

1.50 normaal onderhoud, gebruik en beheer

Gebruik gericht op het in zodanige conditie houden van objecten of de terreingesteldheid dat het voortbestaan van deze objecten of de terreingesteldheid op ten minste het bestaande kwaliteitsniveau wordt gehouden. Onder normaal onderhoud, gebruik en beheer wordt ook dunning van beplanting begrepen

1.51 nutsbedrijven

Bedrijven die uitsluitend of in hoofdzaak zijn gericht op

- a. de levering van elektriciteit, gas, water en warmte;
- b. de verzorging van telecommunicatie;
- c. de afvoer en verwerking van afvalstoffen;

1.52 onderbouw

Een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer, waarvan de bovenkant minder dan 1,20 meter boven peil is gelegen.

1.53 onderwijs

Georganiseerde communicatie van niet-incidentele aard met als doel overdracht van kennis, vermeerdering van inzicht en/of aanleren van vaardigheden zoals primair en speciaal onderwijs, voortgezet onderwijs, middelbaar (beroeps)onderwijs en educatie, tertiair onderwijs en overig onderwijs en bij onderwijs behorende sportvoorzieningen.

1.54 openbare dienstverlening

- openbaar bestuur en overheidsdiensten zoals een politiebureau, gemeentehuis, gerechtsgebouw, brandweerkazerne, bibliotheek en penitentiaire inrichting;
- uitvaartverzorging, crematoria en begraafplaatsen.

1.55 overig bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.56 pand

De kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig- constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.57 peil

1. voor een gebouw , waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of pad grenst: de hoogte van die weg of dat pad ter plaatse van de hoofdtoegang;
2. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
3. voor een ander bouwwerk: de hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse bij voltooiing van de bouw.
4. voor zover als zodanig aangegeven in de bestemmingsregels: Normaal Amsterdams Peil (N.A.P.)

1.58 productiegebonden detailhandel

detailhandel in goederen die ter plaatse worden vervaardigd, gerepareerd of toegepast in het productieproces, waarbij de detailhandelsfunctie ondergeschikt is aan de productiefunctie.

1.59 prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.60 prostitué(e)

Degene, die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.61 raamprostitutie

Een vorm van prostitutie waarbij de werving van klanten geschiedt door een prostitué(e) die door houding, gebaren, kleding of anderszins, vanuit een vitrine de aandacht op zich vestigt en waarbij de seksuele handelingen in een voor het publiek besloten ruimte plaatsvinden.

1.62 rietzone

Een naar het openbaar water gerichte, bij een bouwperceel behorende, zone, gekenmerkt door rietbegroeiing;

1.63 seksinrichting

Een voor publiek toegankelijke, besloten ruimte (hieronder wordt mede begrepen een voer- of vaartuig) waarin bedrijfsmatig, of in omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van pornografische aard plaatsvinden.

Onder seksinrichtingen wordt in elk geval verstaan een (raam)prostitutiebedrijf, een seksclub, een privé-huis, een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.64 speelaanleidingen

Elementen in het openbaar gebied, welke kinderen aanleiding bieden om een spel te spelen of te verblijven, zonder dat er direct een speeltoestel is geplaatst. De speelaanleidingen dienen te voldoen aan het Warenwetbesluit attractie- en speeltoestellen;

1.65 standplaats

Een kavel, waarop nutsvoorzieningen aanwezig zijn, bestemd voor het plaatsen van een woonwagen.

1.66 straatmeubilair

Onverminderd het bepaalde in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht wordt onder straatmeubilair voor de werking van dit bestemmingsplan mede verstaan: papier-, glas- en andere inzamelbakken, toegangsconstructies voor ondergrondse voorzieningen; kunstwerken, speeltoestellen en draagconstructies voor reclame, alsmedeabri's en kleinschalige bouwwerken ten behoeve van (openbare) nutsvoorzieningen.

1.67 struinroutes

Een netwerk van paden ten behoeve van extensieve recreatie waaraan speelaanleidingen kunnen liggen;

1.68 thuisprostitutie

Vorm van prostitutie waarbij de seksuele dienstverlening plaatsvindt op het woonadres van de prostituté(e) en waarbij ook alleen door deze prostituté(e) op dit adres gewerkt wordt als prostitué(e).

1.69 vestigingsbeleid

Het beleid neergelegd in de nota 'van Rood naar Groen' (vastgesteld 26 juni 2000).

1.70 taludzone

Het onder een helling aflopende gedeelte (talud) van het bouwperceel, met een minimale diepte van 3 meter, gelegen tussen en direct grenzend aan het horizontale deel van het perceel en de lager gelegen rietzone;

1.71 volumineuze detailhandel

Detailhandel die vanwege de omvang van de gevoerde artikelen een groot oppervlak nodig heeft voor de uitstraling, zoals de verkoop van tuininrichtingsartikelen, meubelen, keukens, sanitair, (elektrische) fietsen, bromfietsen en scooters.

1.72 werken, werkzaamheden van geringe omvang

Werken of werkzaamheden die geen wezenlijke verandering van de terreingesteldheid of van een inrichting tot gevolg hebben.

1.73 werkplek

Een plaats, waar één prostituté(e) zijn of haar werk verricht.

1.74 werkunit

Een ruimte waarin een (para)medisch, juridisch, administratief, therapeutisch, verzorgend, ontwerptechnisch, kunstzinnig of daarmee gelijk te stellen beroep of bedrijf wordt uitgeoefend dat niet gekoppeld hoeft te zijn aan een woning;

1.75 wijk

Wijk, zoals gehanteerd wordt in de indeling van het Centraal Bureau voor de Statistiek.

1.76 winkel

Een ruimte of bij elkaar behorende ruimten, die bestemd zijn voor de uitoefening van detailhandel, met inbegrip van bijbehorende magazijnruimte of werkruimte.

1.77 wonen

Voor de werking van dit bestemmingsplan wordt onder wonen mede geval begrepen bijzondere woonvormen en bed and breakfast met ten hoogste vier slaapplekken;

1.78 woning

Een complex van ruimten, bedoeld voor de huisvesting van één huishouding, een bijzondere woonvorm of een kamerverhuurbedrijf.

1.79 woonwagen

Voor bewoning bestemd gebouw dat is geplaatst op een standplaats en in zijn geheel of in delen kan worden verplaatst.

1.80 zelfredzame personen

Personen met een zodanige fysieke en geestelijke gesteldheid dat zij zelfstandig gevaar kunnen duiden en zelfstandig voldoende snel kunnen vluchten;

Artikel 2 Wijze van meten

Zie artikel 2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Agrarisch met waarden

Zie artikel 3 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 4 Bedrijf - Verkooppunt motorbrandstoffen zonder lpg

Zie artikel 4 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 5 Bedrijf - Nutsvoorziening

Zie artikel 5 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 6 Bos

Zie artikel 6 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 7 Centrum

Zie artikel 8 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 8 Gemengd - 1

Zie artikel 8 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 9 Gemengd - 2

Zie artikel 9 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 10 Gemengd - 3

Zie artikel 10 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 11 Groen

Zie artikel 11 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 12 Groen - Landschap en park (artikel 14)

12.1 Bestemmingsomschrijving

De voor Groen - Landschap en park (artikel 14) aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. park- en groenvoorzieningen, waaronder recreatieve- en speel- en ontmoetingsvoorzieningen;
 - b. watergangen, waterpartijen, waterinfiltratievoorzieningen en andere voorzieningen voor de waterhuishouding waaronder bodempassages, duikers en schouwpaden;
 - c. het behoud of herstel van de op deze gronden voorkomende dan wel daaraan eigen landschappelijke-, cultuurhistorische, ecologische- en natuurwaarden;
 - d. fiets- en wandelpaden en straatmeubilair;
 - e. bruggen;
 - f. geluidsafschermdende voorzieningen;
 - g. parkeervoorzieningen;
- en tevens voor:
- h. buurtontsluitingswegen, met dien verstande dat (buurt)ontsluitingswegen uitsluitend zijn toegestaan ter plaatse van de zijde van het veld waar de 'figuur - relatie' is weergegeven en met dien verstande dat de buurtontsluitingswegen uitsluitend mogen worden gerealiseerd binnen een afstand van maximaal 50 meter van de 'figuur -relatie';
 - i. een tunnel voor langzaam verkeer, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding "tunnel";
 - j. een monument (Wiltshire Regiment) met bijbehorende voorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van cultuur en ontspanning - 1';
 - k. voorzieningen voor energieopwekking, zoals windturbines, zonnepanelen en zonnecollectoren, alsmede voorzieningen voor energieopslag en-distributie, uitsluitend ter plaatse van de aanduiding 'overige zone: veld 3a';
 - l. ter plaatse van de aanduiding 'specifieke vorm van recreatie - 1', een botenhuis met bijbehorende voorzieningen;
 - m. volkstuinen, uitsluitend ter plaatse de aanduiding 'volkstuint';
 - n. land-art.
 - o. ter plaatse van de aanduiding 'baggerspeciedepot' een baggerdepot, inclusief de daarbij behorende passende bouwwerken, voorzieningen groenvoorzieningen, en benodigde wegverharding;
 - p. het behoud, herstel en versterking van de ter plaatse van de aanduiding 'bomenrij' voorkomende bomen die onderdeel vormen van een structurende bomenlaan.
 - q. langzaam verkeer ten behoeve van de aangrenzende woonbestemming ter plaatse van de aanduiding 'verkeer'

12.2 Bouwregels

Zie artikel 12, lid 12.2 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

12.3 Afwijken van de bouwregels

Zie artikel 12, lid 12.3 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

12.4 Specifieke gebruiksregels

Zie artikel 12, lid 12.4 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

12.5 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Zie artikel 12, lid 12.5 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

12.5.1 Uitzonderingen omgevingsvergunningsplicht

Zie artikel 12, sublid 12.5.1 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

12.5.2 Toelaatbaarheid van werken en werkzaamheden

Zie artikel 12, sublid 12.5.1 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

Artikel 13 Maatschappelijk

Zie artikel 12 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 14 Natuur

Zie artikel 13 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 15 Recreatie

Zie artikel 14 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 16 Sport

Zie artikel 15 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 17 Verkeer - Railverkeer

Zie artikel 16 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 18 Verkeer - Verblijfsgebied

Zie artikel 17 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 19 Verkeer - Wegverkeer

Zie artikel 18 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 20 Water

20.1 Bestemmingsomschrijving

Zie artikel 20, lid 20.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

20.2 Bouwregels

- a. Op deze gronden mogen uitsluitend in de gegeven bestemming passende bouwwerken worden gebouwd met een gezamenlijke oppervlakte van 150 m² en met een bouwhoogte van maximaal 3 meter.

- b. Bruggen en duikers mogen op deze gronden worden gebouwd voor zover:
 - 1. de doorstroom- en waterbergende functie van de watergang niet wordt belemmerd;
 - 2. de mogelijkheden tot extensief medegebruik niet worden belemmerd;
 - 3. rekening gehouden wordt met de ecologische passeerbaarheid van bruggen en duikers.
- c. Op de gronden mogen gemalen met een oppervlakte van maximaal 100 m² per bouwwerk en een bouwhoogte van maximaal 5 meter worden gebouwd.
- d. Ter plaatse van de aanduiding 'oever' mogen in aanvulling op het bepaalde onder a. van dit lid, steigers of vlonders worden gebouwd met een breedte van maximaal 8 meter per bouwperceel.

20.3 Afwijken van de bouwregels

Zie artikel 20, lid 20.3 van bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

20.4 Specifieke gebruiksregels

- a. Tot een gebruik, strijdig met deze bestemming, wordt in ieder geval gerekend het gebruik van de gronden als ligplaats voor (woon)schepen.
- b. Ter plaatse van de aanduiding 'oever' is geen oppervlakteverharding toegestaan.

Artikel 21 Water - 1

Zie artikel 21 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 22 Wonen

22.1 Bestemmingsomschrijving

Zie artikel 22, lid 22.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

22.2 Bouwregels

22.2.1 Algemeen

Zie artikel 22, sublid 22.2.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

22.2.2 Specifieke vorm van wonen - 1

Zie artikel 22, sublid 22.2.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

22.2.3 Specifieke vorm van wonen - 2

Zie artikel 22, sublid 22.2.3 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

22.2.4 Velden 2a en 2b

In aanvulling op het bepaalde in sublid 22.2.1 gelden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone: veld 2a' en 'overige zone: veld 2b' de volgende regels:

- a. het bebouwd oppervlak mag maximaal 60 % van het totale oppervlak van het bouwperceel bedragen;
- b. de bouwhoogte van de hoofdgebouwen bedraagt maximaal 12 meter, tenzij op de kaart een hogere bouwhoogte is opgenomen;
- c. de bouwhoogten van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, mag maximaal 2 meter bedragen;
- d. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding - 8 ' op de verbeelding geldt een aangepaste maatvoering alsmede een minimum- respectievelijk maximumaantal wooneenheden zoals op de

- verbeelding met daartoe strekkende aanduidingen is opgenomen;
- e. ter plaatse van de 'specifieke bouwaanduiding 8' op de verbeelding mag hoofdbebouwing uitsluitend worden gebouwd voor zover deze is voorzien van een langskap of dwarskap;
 - f. ter plaatse van de aanduiding 'vrijstaand' op de verbeelding mogen uitsluitend vrijstaande woningen worden gebouwd;
 - g. ter plaatse van de bouwaanduiding 'gestapeld' mag in totaal 1.400 m² van het bestemmingsvlak worden bebouwd in de vorm van maximaal twee afzonderlijke gebouwen, waarbij de maximumbouwhoogte, in afwijking van het bepaalde in onderdeel b. van dit sublid maximaal 18 meter mag bedragen;
 - h. de langste zijden van de onder g. genoemde gebouwen dienen zich in zuidwestelijk-noordoostelijke richting te oriënteren.

22.2.5 Veld 3a

Zie artikel 22, sublid 22.2.5 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.6 Veld 4

Zie artikel 22, sublid 22.2.6 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.7 Veld 7

Zie artikel 22, sublid 22.2.7 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.8 Veld 8

Zie artikel 22, sublid 22.2.8 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.9 Veld 13

Zie artikel 22, sublid 22.2.9 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.10 Veld 15e

Zie artikel 22, sublid 22.2.10 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.11 Velden 17b1 en 17b2

Zie artikel 22, sublid 22.2.11 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.12 Veld 22b

Zie artikel 22, sublid 22.2.12 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.2.13 Veld 24

In aanvulling op het gesteld in sublid 22.2.1 gelden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone: veld 24' de volgende regels:

- a. Het bebouwde oppervlak mag maximaal 60 % van het totale oppervlak van het bouwperceel bedragen;
- b. De bouwhoogte van de hoofdgebouwen bedraagt maximaal 12 meter;
- c. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, bedraagt maximaal 2 meter
- d. ter plaatse van de aanduiding 'maximum aantal wooneenheden' mag het aantal woningen ten hoogste het aangegeven aantal bedragen;

22.3 Afwijken van de bouwregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in:

- a. lid 22.2 ten behoeve van het verhogen van het toegestane bebouwd oppervlak ter plaatse van de aanduidingen 'overige zone veld 2', 'overige zone veld 3a', 'overige zone: veld 13', 'overige zone: veld 22b', en 'overige zone, veld 24' met dien verstande dat het bebouwd oppervlak maximaal 75 % van

het totale oppervlak van het bouwperceel mag bedragen;
b. t/m i.
Zie artikel 22, lid 22.3, onderdelen b. tot en met i. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.4 Specifieke gebruiksregels

a. t/m d.
Zie artikel 22, lid 22.4, onderdelen a. tot en met d. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

e. Ter plaatse van de aanduiding 'ontsluiting' is:

1. maximaal één ontsluitingsweg toegestaan ter plaatse van de aanduidingen 'overige zone: veld 2a', 'overige zone: veld 2b', 'overige zone: veld 3a' en 'overige zone: veld 24';
2. maximaal twee ontsluitingswegen toegestaan ter plaatse van de aanduiding 'overige zone: veld 22b';

f. Zie artikel 22, lid 22.4, onderdeel f. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

22.5 Afwijken van de gebruiksregels

Zie artikel 22, lid 22.5 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.6 Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen bouwwerk zijnde, of van werkzaamheden

Zie artikel 22, lid 22.6 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.6.1 Uitzondering omgevingsvergunningsplicht

Zie artikel 22, sublid 22.6.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.6.2 Toelaatbaarheid van werken en werkzaamheden

Zie artikel 22, sublid 22.6.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

22.7 Wijzigingsbevoegdheid

Zie artikel 22, lid 22.7 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017

Artikel 23 Centrum - Uit te werken

Zie artikel 22 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 24 Wonen - Uit te werken

24.1 Bestemmingsomschrijving

Zie artikel 24, lid 1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

24.2 Uitwerkingsregels

a. Algemene regels

Zie artikel 24, lid 2, onder a. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

b. Specifieke regels

Burgemeester en wethouders werken de in lid 23.124.1 omschreven bestemming uit met inachtneming van de volgende regels:

1. 2., 4. en 5.,

Zie artikel 24, lid 24.2, onder b. onderdelen 1. en 2., 4. en 5. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

3. ter plaatse van de aanduiding 'overige zone: veld 3':

- a. geldt een maximum aantal te bouwen woningen van 45 woningen per hectare;
- b. bedraagt de bouwhoogte maximaal 15 meter;

6. de totale bruto vloeroppervlakte voor maatschappelijke voorzieningen, waaronder scholen, bedraagt maximaal 25.000 m², met dien verstande dat ter plaatse van de aanduiding "overige zone: veld 23", 'overige zone: veld 26' en 'overige zone veld 27' maatschappelijke functies zijn uitgesloten.

c. Afwijkingsbevoegdheden

Zie artikel 24, lid 24.2, onder c. van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

24.3 Bouwregels

Zie artikel 24, lid 24.3 . van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017.

Artikel 25 Leiding - Gas

Zie artikel 24 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 26 Leiding - Hoogspanning

Zie artikel 25 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 27 Leiding - Hoogspanningsverbinding

Zie artikel 26 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 28 Leiding - Riool

Zie artikel 27 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 29 Leiding - Water

Zie artikel 28 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 30 Waarde - Archeologie (archeologisch waardevol gebied)

Zie artikel 29 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 31 Waarde - Archeologie (hoge verwachting)

Zie artikel 30 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 32 Waarde - Archeologie (middelhoge verwachting)

Zie artikel 31 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 33 Waarde - Archeologie (lage verwachting)

Zie artikel 32 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 34 Waarde - Landschap

Zie artikel 33 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 35 Waterstaat - Waterkering

Zie artikel 34 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 36 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 37 Algemene bouwregels

Zie artikel 37 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 38 Algemene gebruiksregels

Zie artikel 38 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 39 Algemene aanduidingsregels

39.1 Wro -zone - wijzigingsgebied

39.1.1 Wijzigingsbevoegdheid

Zie artikel 39, sublid 39.1.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.2 Veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen 1

39.2.1 Aanduidingomschrijving

Zie artikel 39, sublid 39.2.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.2.2 Bouwregels

Zie artikel 39, sublid 39.2.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.3 Milieuzone - geurzone

39.3.1 Aanduidingomschrijving

Zie artikel 39, sublid 39.3.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.3.2 Bouwregels

Zie artikel 39, sublid 39.3.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.3.3 *Afwijking van de bouwregels*

Zie artikel 39, sublid 39.3.3 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.4 overige zone: Veld 1 tot en met overige zone: veld 27

39.4.1 *Aanduidingsomschrijving*

De gronden ter plaatse van de aanduidingen 'overige zone: veld 1' tot en met 'overige zone: veld 27', waaronder begrepen de aanduidingen 'overige zone: veld 2a' en 'overige zone: veld 2b', zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemmingen, mede bestemd voor de plaatsbepaling van de ligging van deze gronden, ten behoeve de regels van dit plan.

39.5 overige zone - zichtlijn

39.5.1 *Aanduidingsomschrijving*

Zie artikel 39, sublid 39.5.1 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.5.2 *Bouwregels*

Zie artikel 39, sublid 39.5.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.5.3 *Afwijking van de bouwregels*

Zie artikel 39, sublid 39.5.3 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.6 overige zone - centrale groenvoorziening

39.6.1 *Aanduidingsomschrijving*

a. Veld 22b

1. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - centrale groenvoorziening', voorzover gelegen in veld 22b zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het realiseren en handhaven van een groenstrook, alsmede voor voorzieningen ten behoeve van de waterberging.
2. De breedte van deze groenstrook bedraagt minimaal 4 meter, met een minimumoppervlak van 3900 m².

b. Veld 2a

1. De gronden ter plaatse van de aanduiding 'overige zone - centrale groenvoorziening', voor zover gelegen in veld 2a zijn, behalve voor de daar voorkomende bestemming, mede bestemd voor het realiseren en handhaven van een groenstrook, alsmede voor voorzieningen ten behoeve van de waterberging.
2. Deze groenstrook heeft een minimumoppervlak van 3.370 m².
3. Voor het uitvoeren van werken en werkzaamheden is het bepaalde in lid 12.5 van artikel 12 van toepassing.

39.6.2 *Bouwregels*

Zie artikel 39, sublid 39.6.2 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.6.3 *Specifieke gebruikregels*

Zie artikel 39, sublid 39.6.3 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

39.7 Veiligheidszone - LPG

1. Ter plaatse van de aanduiding 'Veiligheidszone - LPG' zijn in verband met de aanwezigheid van een propaantank kwetsbare objecten, zoals bedoeld in artikel 1 van het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) niet toegestaan.
2. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in onderdeel 1 van dit lid voor het bouwen van kwetsbare objecten binnen de in onderdeel 1 van dit lid genoemde aanduiding tot een afstand van 3 meter van het hart van de aanduiding, mits tussen deze kwetsbare objecten en de in onderdeel 1 genoemde propaantank een brandwerende afscheiding is gerealiseerd en met inachtneming van de overigens gestelde bepalingen in deze regels.
3. Burgemeester en wethouders verlenen de in onderdeel 2 genoemde omgevingsvergunning niet dan nadat door hen advies van de Veiligheidsregio Gelderland Midden is ingewonnen over de kwaliteit en de afscherpende werking van de brandwerende afscheiding .
4. Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van het bepaalde in onderdeel 1 en de bouw van kwetsbare objecten toestaan indien feitelijk is aangetoond dat de in dat onderdeel genoemde propaantank is verwijderd, dan wel permanent gebruiksonklaar is gemaakt en met inachtneming van de overigens gestelde bepalingen in deze regels

Artikel 40 Algemene afwijkingsregels

Zie artikel 40 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 41 Algemene wijzigingsregels

Zie artikel 41 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Artikel 42 Overige regels

Zie artikel 42 van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, zoals dat is vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad van 5 maart 2018, onder nummer NL.IMRO.0202.919-0301.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 43 Overgangsrecht

43.1 Overgangsrecht bouwwerken

43.1.1 Overgangsbepaling

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

43.1.2 Afwijken

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van sublid 43.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in sublid 43.1.1 met maximaal 10%.

43.1.3 Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken

Het bepaalde in lid 43.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

43.2 Overgangsrecht gebruik

43.2.1 Overgangsbepaling

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

43.2.2 Strijdig gebruik

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 43.2.1 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

43.2.3 Verbod hervatten strijdig gebruik

Indien het gebruik, bedoeld in lid 43.2.1 na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

43.2.4 Uitzondering op het overgangsrecht gebruik

Het bepaalde in lid 43.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 44 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24.

Cluster
Strategie, Beleid en Regie, Gemeente Arnhem

Bestemmingsplan

Vast te stellen
Bijlagen

Colofon

Plan:	Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24
Gemeente:	Arnhem
Plannummer:	941
IMRO-identificatie:	NL.IMRO.0202.941-0201
Huidige status:	vast te stellen
Plantype:	bestemmingsplan

Bijlage 1	Akoestisch onderzoek veld 2
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek veld 24
Bijlage 3	Ruimtelijk raamwerk veld 2
Bijlage 4	Ruimtelijk raamwerk veld 24
Bijlage 5	Watertoets velden 2a, 2b en 24

Akoestisch onderzoek Schuytgraaf veld 2, Arnhem

Akoestisch onderzoek voor de locatie
veld 2 te Schuytgraaf, gemeente Arnhem

Status	definitief
Versie	002
Rapport	M.2018.0611.00.R001
Datum	21 juni 2018

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem Dienst Stadsbeheer Postbus 9200 6800 HA ARNHEM
Contactpersoon opdrachtgever	de heer U. Buitenhuis urban.buitenhuis@arnhem.nl
Project Betreft Uw kenmerk	Schuytgraaf veld 2 Akoestisch onderzoek -
Rapport Datum Versie Status	M.2018.0611.00.R001 21 juni 2018 002 definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Van Pallandtstraat 9-11 6814 GM Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
Contactpersoon	A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar 088 346 78 16 hl@dgmr.nl
Auteur	drs. E. (Elias) den Breejen 088 346 78 22 edb@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 ks@dgmr.nl
2e lezer/secr.	HL OZU BR

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Situatie	5
3. Uitgangspunten	7
3.1 Weg- en verkeersgegevens	7
3.2 Uitgangspunten onderzoek railverkeerslawaa	7
3.3 Reken- en meetvoorschriften	7
4. Resultaten	8
4.1 Toetsing Wet geluidhinder	8
4.2 Geluidsmaatregelen	10
4.3 Toetsing geluidbeleid	11
4.4 Hogere grenswaarden	12
5. Conclusie	13

Bijlagen

Bijlage 1	Rekenmodel
Bijlage 2	Rekenresultaten
Bijlage 3	Geluidscontouren
Bijlage 4	Wettelijk kader

1. Inleiding

De gemeente Arnhem gaat Schuytgraaf veld 2 ontwikkelen. Dit veld ligt direct ten noorden van de Minervasingel en circa 500 meter ten westen van de spoorlijn Arnhem - Elst. De gemeente Arnhem heeft DGMR gevraagd om voor deze weg en spoorweg de geluidsbelasting te bepalen en te toetsen in het kader van de Wet geluidhinder. Ook wordt de geluidsbelasting aan het geluidbeleid van de gemeente Arnhem getoetst.

De vragen die in het onderzoek beantwoord worden, luiden:

- Wat is de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer over de Minervasingel en van railverkeer over de spoorlijn Arnhem - Elst?
- Voldoet het plan aan de Wet geluidhinder en aan het geluidbeleid van de gemeente Arnhem? Zo niet, op welke wijze kan hieraan worden voldaan?

Leeswijzer

In dit rapport zijn de situatie, de relevante onderdelen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, de uitgangspunten en de resultaten toegelicht. Vervolgens zijn de conclusies gegeven.

2. Situatie

Figuur 1 toont de ligging van het veld ten opzichte van de wegen en spoorwegen.

De Minervasingel loopt tussen de twee delen van het veld door als ontsluitingsweg voor zowel veld 2 als naastgelegen velden. Ten noorden van de Minervasingel is laagbouw voorzien, ten zuiden van de Minervasingel is ook hoogbouw mogelijk. Overige wegen, zoals de Achterweg ten noorden van de locatie, zijn vanwege de lage intensiteiten niet beschouwd.

Het spoor Arnhem - Elst ligt op circa 500 meter ten oosten van veld 2. De waarde op het dichtstbijzijnde referentiepunt is 66 dB. Volgens het Besluit geluidhinder is de zone van het spoor dan 600 meter, zodat ook de geluidsbelasting als gevolg van het spoor moet worden berekend.



figuur 1: ligging veld 2 ten opzichte van wegen en spoorweg

Berekeningen van de geluidsbelasting voeren wij uit op de grenzen van veld 2. Het bouwvlak ligt binnen het gebiedstype 'Stadswijk' volgens het gemeentelijk geluidbeleid.

Tussen het veld en het spoor ligt veld 3. Dit veld is bestemd voor woningbouw (laagbouw, drie bouwlagen) maar is nog niet gerealiseerd. Met deze bebouwing wordt in dit akoestisch onderzoek voor veld 2 geen rekening gehouden.

Wettelijk kader

In bijlage 4 is het wettelijk kader en het geluidbeleid van de gemeente opgenomen.

Wegverkeer

De hoogste toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurswaarde) voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwbouw is 48 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere waarde is 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

In het onderzoek hebben wij een aftrek van 5 dB op de resultaten toegepast ten behoeve van de Minervasingel, waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur.

Railverkeer

De maximaal toelaatbare geluidsbelasting afkomstig van railverkeerslawai voor nieuwe geluidsgevoelige objecten is 55 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere grenswaarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere grenswaarde is 68 dB.

Geluidbeleid gemeente

In de onderstaande tabel hebben wij de toetswaarden uit het geluidbeleid opgenomen.

tabel 1: toetswaarden geluidbeleid Arnhem 'stadswijk'

Stedelijk groen	Geluidsklasse	Wegverkeer	Railverkeer
• Ambitiewaarde	Rustig / redelijk rustig	38 / 48	45 / 55
• Incidentele waarde	Onrustig / zeer onrustig	48 / 58	55 / 63
• Plafond waarde	Lawaaig	58 / 63	63 / 68

Bij de afweging over het toekennen van een hogere waarde worden ook ontwerp-specifieke kenmerken betrokken. Afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting worden eisen gesteld.

3. Uitgangspunten

De bestaande gebouwen in de omgeving tussen het spoor en veld 2 en de directe omgeving van veld 2 hebben wij ingevoerd op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Bodemgebieden en hoogtelijnen in de omgeving zijn gebaseerd op de geluidskaat. De grenzen van het veld zijn door de gemeente Arnhem aangeleverd. Zie bijlage 1 voor de rekenmodellen.

3.1 Weg- en verkeersgegevens

De gemeente Arnhem heeft de verkeersgegevens voor de toekomstige situatie aangeleverd voor het peiljaar 2027 (RVMK model 2027-versie 2018). Wij hebben de etmaalintensiteiten opgehoogd met een groei van 1% per jaar naar het peiljaar 2030. In tabel 2 zijn de verkeersgegevens weergegeven. Voor een volledig overzicht verwijzen wij naar bijlage 1.

tabel 2: verkeersgegevens Minervasingel 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit [mvt/etm]	Wegdek	Rijsnelheid [km/uur]
• Binnenvaart - veld 2	5.065	SMA-NL8	50
• Veld 2 - Laan van de bevrijding	4.391	SMA-NL8	50
• Laan van de bevrijding - Centraalspoor	4.232	SMA-NL8	50
• Centraalspoor - De Maaidorser	3.823	SMA-NL8	50

3.2 Uitgangspunten onderzoek railverkeerslawaa

Voor de intensiteiten, de bovenbouw, de rijsnelheid en de ligging van het spoor inclusief geluidsschermen is aangesloten bij de gegevens uit het geluidregister van ProRail. Het geluidregister is geraadpleegd op 15 mei 2018. Het spoor bestaat deels uit betonnen dwarsliggers en deels uit houten dwarsliggers.

3.3 Reken- en meetvoorschriften

De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het weg- en railverkeer hebben wij verricht met het door DGMR ontwikkelde computerprogramma Geomilieu (versie 4.30) dat is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties.

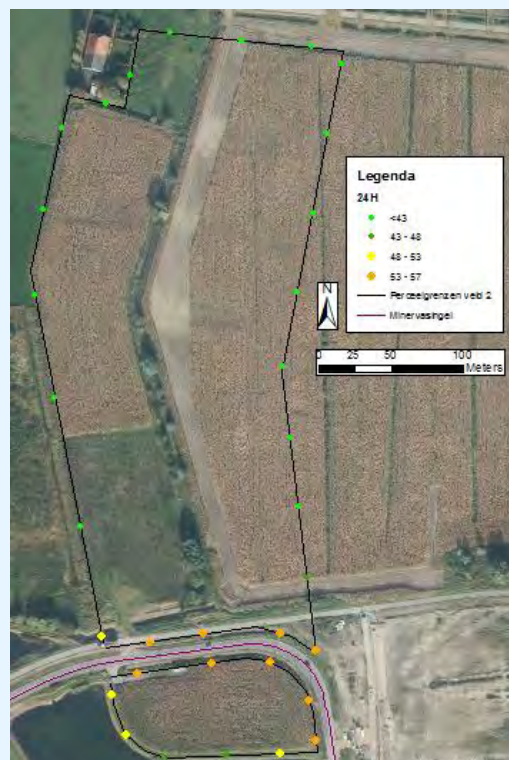
We hebben gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden. In de Minervasingel zijn geen verkeersregelingsinstallaties opgenomen en geen drempels die tot een relevante afname van de snelheid leiden.

De rekenmodellen zijn ingevoerd op het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. Bij de berekeningen is uitgegaan van een standaard akoestisch absorberend ('zacht') bodemgebied. De reflecterende 'harde' bodemgebieden, zoals asfalt en water zijn in de rekenmodellen ingevoerd.

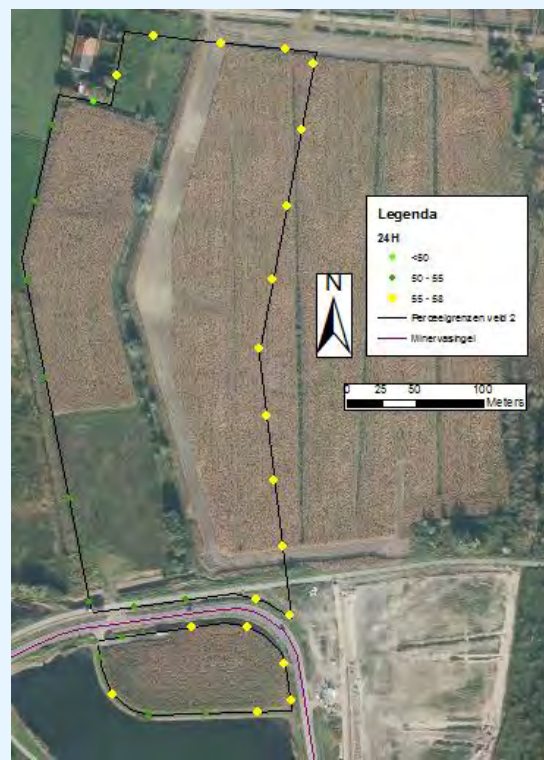
4. Resultaten

4.1 Toetsing Wet geluidhinder

Voor het noordelijke deel hebben we de geluidsbelasting bepaald op 1,5, 5 en 8 meter, op het zuidelijke deel hebben we aanvullend hierop ook de geluidsbelasting op 11 en 14 meter bepaald. In de volgende figuren hebben per toetspunt de maximale geluidsbelasting weergegeven (hoogste van de drie of vijf rekenhoogten). Voor een volledig overzicht van de (onafgeronde) resultaten per toetspunt verwijzen wij naar bijlage 2.



figuur 2: maximale geluidsbelasting wegverkeer
(inclusief 5 dB aftrek)

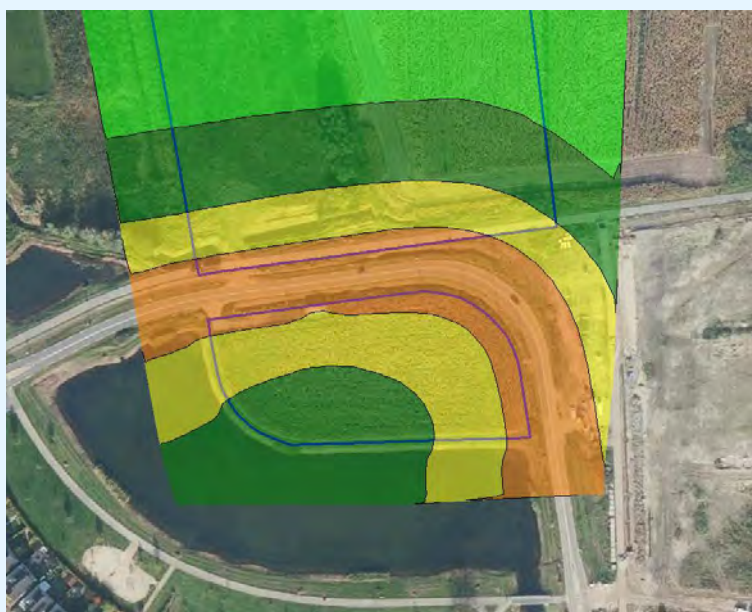


Maximale geluidsbelasting railverkeer

Uit de voorgaande figuren concluderen wij:

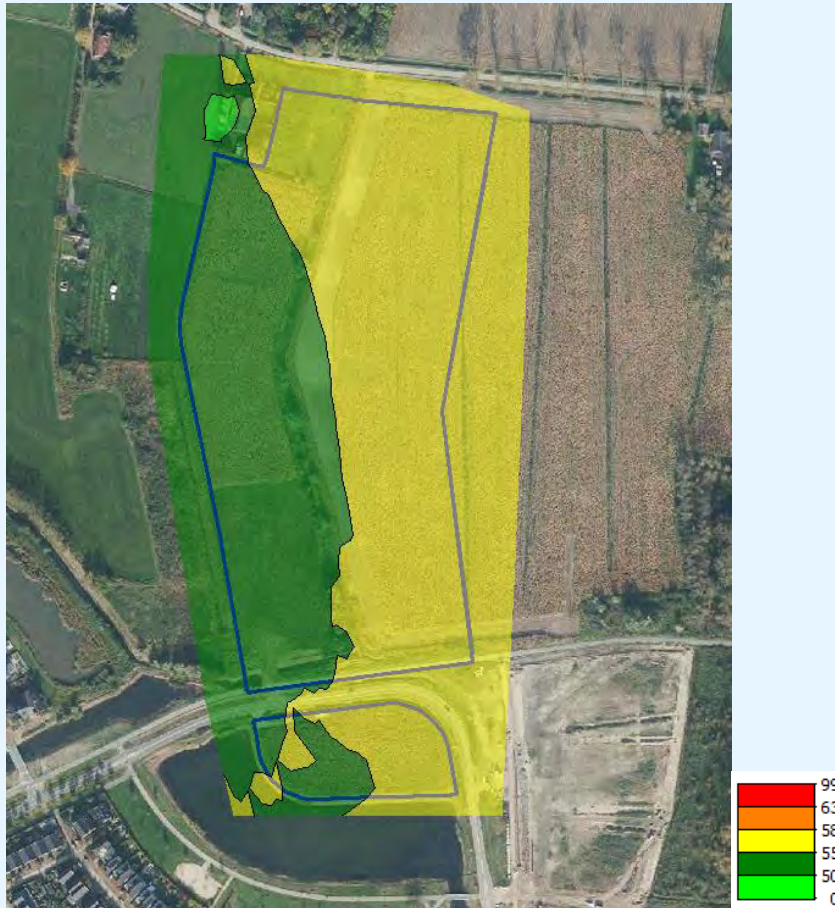
- Op de grenzen van het veld wordt de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden door de Minervasigels (maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder).
- Deze waarde voldoet aan maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB en ook aan de plafondwaarde voor stadswijken (typering zeer onrustig).
- De geluidsbelasting door het railverkeer overschrijdt voor een groot deel van het gebied en vooral aan de oostzijde de voorkeurswaarde van 55 dB, wat tevens de ambitiewaarde gemeentelijk beleid is. De geluidsbelasting door het railverkeer is maximaal 57 dB. Deze waarde voldoet aan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB en ook aan de incidentele grenswaarde van 58 dB uit het gemeentelijk beleid.

In de volgende figuren zijn de geluidscontouren vanwege het wegverkeer en railverkeer weergegeven (zie ook bijlage 2). In deze figuren is te zien waar in het veld de voorkeurswaarde wordt overschreden.



figuur 3: geluidscontouren wegverkeer door de Minervasingel (op 5m boven maaiveld, na aftrek van 5 dB)

De 48 dB contour ligt op een afstand van 40 meter uit het hart van de weg.



figuur 4: geluidscontouren railverkeer op 5 m boven het maaiveld

De 55 dB-contour ligt op circa 580 meter vanuit het hart van het spoor.

4.2 Geluidsmaatregelen

Wegverkeer

Bronmaatregel

Door meer afstand te houden tussen de weg en de woningen, wordt de geluidsbelasting op de gevels lager. Op 20 meter van de weg is de geluidsbelasting nog 53 dB en wordt aan de incidentele waarde voldaan. Afhankelijk van de ambitiewaarde wordt op circa 40 meter (48 dB) tot 75 meter (43 dB) van de weg aan de ambitiewaarde voldaan.

Een andere optie is het toepassen van een nog stiller wegdek: met een dunne deklaag B kan de geluidsbelasting maximaal 3 dB worden verminderd.

Schermmaatregel

Het toepassen van een schermmaatregel is in binnenstedelijke situaties vanuit stedenbouwkundig oogpunt meestal ongewenst. Met een scherm van 4 meter hoog wordt alleen de geluidsbelasting op de laagste bouwlaag van de woningen verminderd tot de voorkeurswaarde. Op hogere bouwlagen blijft de geluidsbelasting meer dan 48 dB.

Railverkeer

Bronmaatregel

Het spoor bestaat volgens het geluidsregister gedeeltelijk uit houten dwarsliggers. Vervanging door betonnen dwarsliggers levert circa 1 dB geluidsreductie op. Met het toepassen van raildempers vermindert het geluid circa 3 dB. Daarmee zou worden voldaan aan de voorkeurswaarde.

Schermmaatregel

Om langs de gehele grens van het veld te voldoen aan de voorkeurs- en ambitiewaarde van 55 dB, is een scherm van 1,0 meter ten opzichte van bovenkant spoorstaaf hoog nodig (lengte 620 meter). In de onderstaande figuur is de ligging van dit scherm getoond.



figuur 5: ligging geluidsscherm (lichtgroen) ten opzichte van bestaande schermen (zwart)

4.3 Toetsing geluidbeleid

Voor veld 2 is het gebiedstype 'stadswijk' van toepassing.

Wegverkeer

Aan de ambitiewaarde van de gemeente (rustig, geluidsbelasting tot maximaal 43 of redelijk rustig, geluidsbelasting tot maximaal 48 dB) wordt vanwege de Minervasingel niet voldaan. Nabij de weg wordt ook aan de incidentele waarde (onrustig, 53 dB) niet voldaan. Aan de plafondwaarde (zeer onrustig, 58 dB) wordt wel voldaan.

Railverkeer

Aan de ambitiewaarde van de gemeente (redelijk rustig, geluidsbelasting tot maximaal 55 dB) wordt vanwege het spoor op een groot deel van de toetspunten aan de oostzijde, noordzijde en zuidzijde niet voldaan, maar wel aan de incidentele waarde van 58 dB. Op de toetspunten aan de westzijde is de geluidsbelasting maximaal 55 dB, waarmee de ambitiewaarde niet wordt overschreden.

De gecumuleerde geluidsbelasting is ter plaatse van rekenpunt Z5b het hoogst. Op basis van een wegbijdrage van 62 dB zonder correctie en een spoorbijdrage van 57 dB is de gecumuleerde geluidsbelasting:

- 63 dB als deze wordt beoordeeld naar de bronsoort wegverkeer. Deze gecumuleerde waarde is gelijk aan de maximale toelaatbare hogere grenswaarde voor wegverkeer (63 dB).
- 67 dB als deze wordt beoordeeld naar de bronsoort railverkeer. Deze gecumuleerde waarde is lager dan de maximale toelaatbare hogere grenswaarde voor railverkeer (68 dB).

4.4 Hogere grenswaarden

Hogere grenswaarden zijn in ieder geval nodig voor nieuw te bouwen woningen aan de grens van het veld. Deze bebouwing vormt dan de eerstelijns bebouwing en zal een geluidsafschermende werking hebben voor de achterliggende bebouwing. In dit akoestisch onderzoek is deze afschermende werking niet opgenomen.

5. Conclusie

Ons advies

- Ter hoogte van veld 2 is er sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarden uit de Wet geluidhinder door het weg- en railverkeer. Om de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer te verminderen kan men verder van de weg bouwen of een stil wegdek toepassen. Door middel van een scherm langs het spoor kan de geluidsbelasting worden verminderd tot de voorkeurswaarde.
- Aan de maximale ontheffingswaarden wordt wel voldaan. De gemeente Arnhem dient bij vaststelling van het plan voor een deel van het gebied een hogere waarde vast te stellen voor geluid afkomstig van het spoor en van de Minervasingel.
- Het plan voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid, er is sprake van een goede ruimtelijke ordening.
- Een gevelonderzoek dient te worden uitgevoerd voor de omgevingsvergunning.

Akoestisch onderzoek wegverkeer

De geluidsbelasting van de zoneplichtige weg op de randen van veld 2 is maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder. Een scherm plaatsen en de afstand vergroten tussen de weg en de woningen kan stuiten op bezwaren. Daarbij kan de geluidsbelasting met toepassing van bron- en schermmaatregelen niet worden verlaagd tot onder de voorkeurswaarde.

Akoestisch onderzoek railverkeer

De berekende geluidsbelasting is aan de oostzijde maximaal 57 dB en is daarmee hoger dan de voorkeurswaarde van 55 dB. De maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 68 dB wordt niet overschreden. De gemeente Arnhem overweegt om langs (een deel van) het spoor een scherm te plaatsen.

Geluidbeleid gemeente Arnhem

De bouwlocatie voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid. Vaststellen van hogere grenswaarden is nodig:

- Minervasingel: 49 dB tot 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110 Wgh.
- Spoorlijn: 56 dB tot 57 dB.

De gecumuleerde geluidsbelasting is maximaal 67 dB bij toetsing als railverkeer en 63 dB bij een toetsing als wegverkeer. Als deze waarden worden vergeleken met de maximale grenswaarden uit de Wet geluidhinder, wordt hieraan voldaan.

Met de invulling van het veld moet rekening worden gehouden met het creëren van geluidluwe gevels en geluidluwe buitenruimten ten aanzien van de Minervasingel.

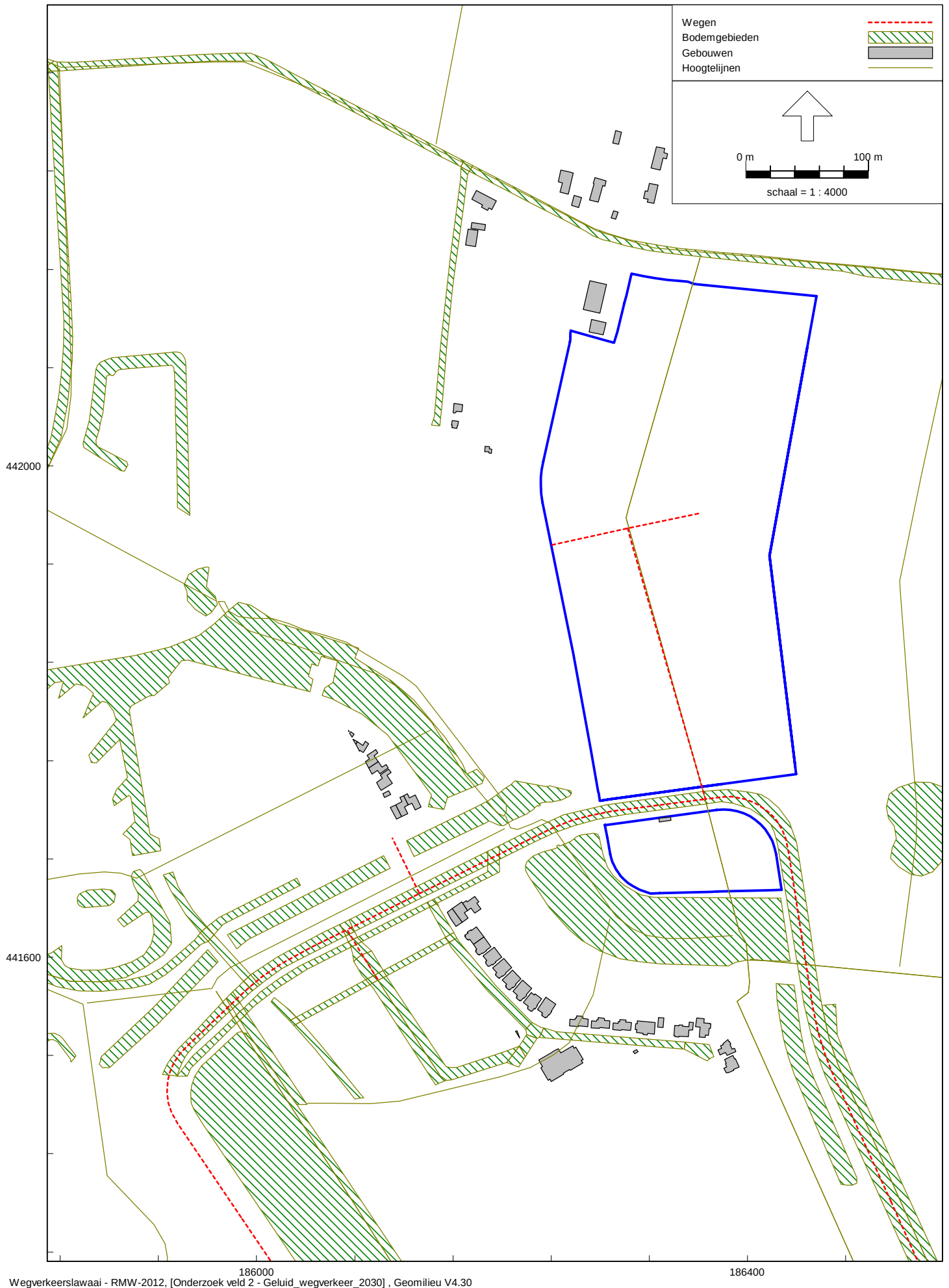
p.o. A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar

ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

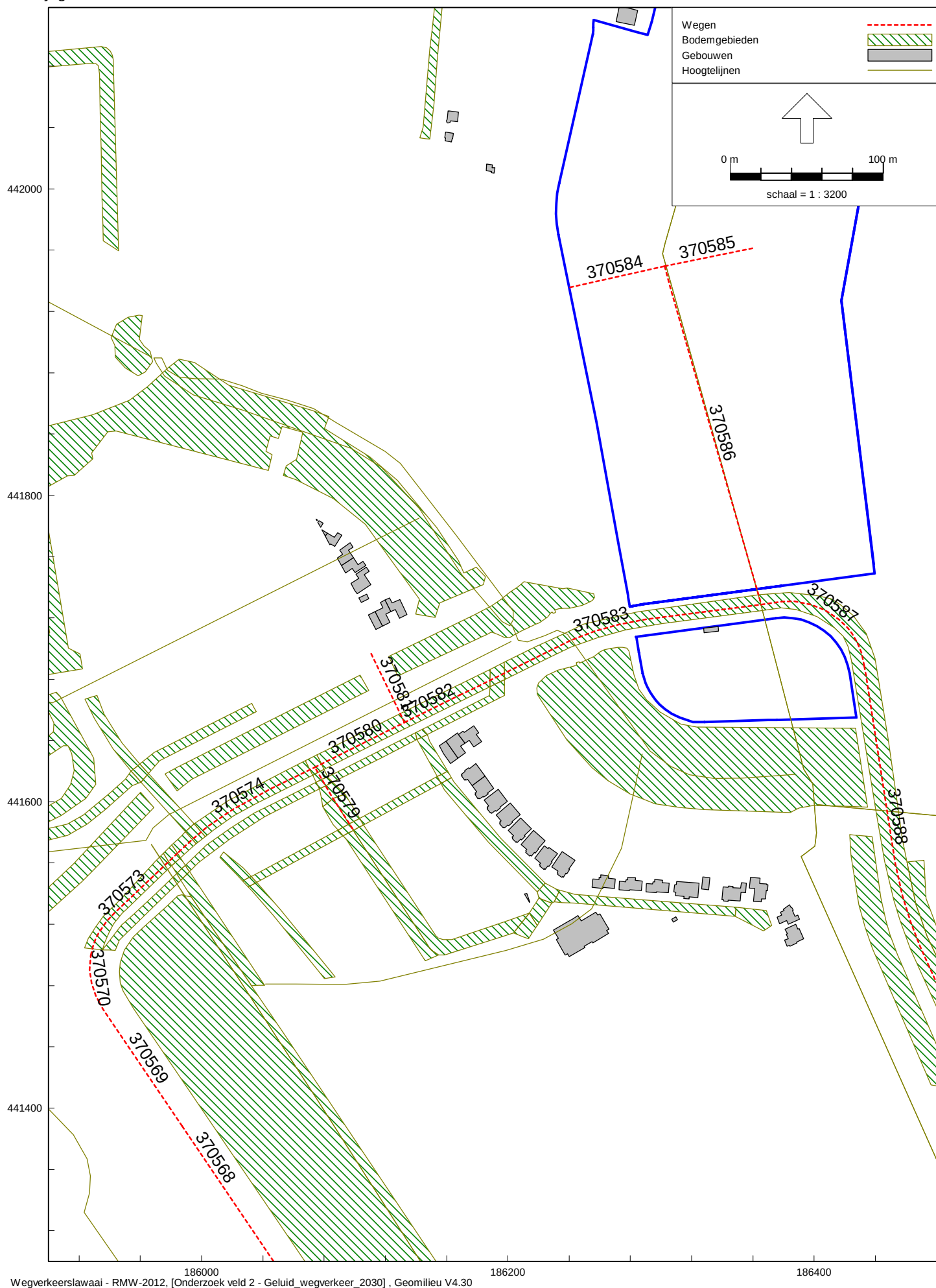
Bijlage 1

Titel

Rekenmodel



Schuytgraaf veld 2 Arnhem



Model: Geluid_wegverkeer_2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

ItemID	Omschr.	Wegdek	X-1	Y-1	X-n	Y-n	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	LV(D)
370573	Minervasingel - opgehoogd	W4b	185927,61	441499,66	185985,06	441567,09	50	50	50	3823,00	244,55
370574	Minervasingel - opgehoogd	W4b	185985,06	441567,09	186073,83	441622,50	50	50	50	3823,00	244,55
370580	Minervasingel - opgehoogd	W4b	186073,83	441622,50	186132,48	441651,66	50	50	50	4232,00	269,94
370582	Minervasingel - opgehoogd	W4b	186132,48	441651,66	186168,61	441669,50	50	50	50	4391,00	280,08
370583	Minervasingel - opgehoogd	W4b	186168,61	441669,50	186365,55	441728,66	50	50	50	4391,00	280,08
370587	Minervasingel - opgehoogd	W4b	186365,55	441728,66	186432,83	441688,47	50	50	50	5065,00	323,66
370588	Minervasingel - opgehoogd	W4b	186432,83	441688,47	186475,12	441492,69	50	50	50	5065,00	323,66
370591	Minervasingel - opgehoogd	W0	186516,77	441401,34	186475,12	441492,69	50	50	50	5065,00	323,66
370508	Minervasingel	W4b	186607,28	440898,03	186625,53	440867,41	50	50	50	9292,00	569,88
370509	Minervasingel	W4b	186607,28	440898,03	186577,14	440870,41	50	50	50	12939,00	807,26
370510	Minervasingel	W0	186607,28	440898,03	186617,83	440937,94	50	50	50	5990,00	378,28
370511	Minervasingel	W4b	186625,53	440867,41	186622,45	440857,53	50	50	50	13359,00	837,04
370513	Marasingel	W4b	186622,45	440857,53	186594,17	440847,28	50	50	50	13359,00	837,04
370514	Metamorfosenallee	W4b	186594,17	440847,28	186577,14	440870,41	50	50	50	13342,00	835,19
370556	Minervasingel	W0	185870,19	440738,03	185885,50	440854,31	50	50	50	4326,00	276,16
370558	Minervasingel	W4b	185897,89	440945,66	185904,98	441005,91	50	50	50	3405,00	216,92
370559	Minervasingel	W4b	185897,89	440945,66	185885,50	440854,31	50	50	50	4326,00	276,16
370561	Minervasingel	W4b	185966,92	441106,41	185927,66	441080,56	50	50	50	2403,00	154,52
370562	Minervasingel	W4b	185966,92	441106,41	186014,59	441136,50	50	50	50	3189,00	204,74
370563	Minervasingel	W4b	186014,59	441136,50	186074,95	441174,59	50	50	50	3189,00	204,74
370565	Minervasingel	W4b	185904,98	441005,91	185927,66	441080,56	50	50	50	2403,00	154,52
370567	Minervasingel	W4b	186074,95	441174,59	186020,16	441339,84	50	50	50	3189,00	204,74
370568	Minervasingel	W4b	186020,16	441339,84	185987,36	441388,31	50	50	50	3189,00	204,74
370569	Minervasingel	W4b	185987,36	441388,31	185933,09	441469,31	50	50	50	3189,00	204,74
370570	Minervasingel	W4b	185933,09	441469,31	185927,61	441499,66	50	50	50	3189,00	204,74
370579	Minervasingel	W9a	186098,55	441582,31	186073,83	441622,50	30	30	30	1400,00	95,77
370581	Laan van de Bevrijding	W0	186132,48	441651,66	186110,61	441696,84	30	30	30	512,00	35,44
370584	Minervasingel	W0	186240,55	441935,56	186302,33	441949,38	30	30	30	500,00	34,64
370585	Minervasingel	W0	186302,33	441949,38	186360,97	441961,56	30	30	30	934,00	64,90
370586	Minervasingel	W0	186302,33	441949,38	186365,55	441728,66	30	30	30	1429,00	99,19
370589	Minervasingel	W0	186516,77	441401,34	186554,14	441318,19	50	50	50	5969,00	381,78
370592	Minervasingel	W4b	186554,14	441318,19	186660,12	441136,28	50	50	50	8507,00	542,56
370601	Minervasingel	W0	186660,12	441136,28	186640,55	441021,75	50	50	50	9512,00	607,28

Model: Geluid_wegverkeer_2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

ItemID	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	Wegdek.	Groep
370573	146,52	30,29	3,51	1,39	0,21	0,82	0,42	0,08	SMA-NL8	Minervasingel
370574	146,52	30,29	3,51	1,39	0,21	0,82	0,42	0,08	SMA-NL8	Minervasingel
370580	162,29	33,06	4,38	1,76	0,26	1,18	0,58	0,11	SMA-NL8	Minervasingel
370582	168,38	34,30	4,60	1,84	0,28	1,17	0,58	0,11	SMA-NL8	Minervasingel
370583	168,38	34,30	4,60	1,84	0,28	1,17	0,58	0,11	SMA-NL8	Minervasingel
370587	194,49	39,61	4,88	1,95	0,30	1,19	0,59	0,11	SMA-NL8	Minervasingel
370588	194,49	39,61	4,88	1,95	0,30	1,19	0,59	0,11	SMA-NL8	Minervasingel
370591	194,49	39,61	4,88	1,95	0,30	1,19	0,59	0,11	Referentiewegdek	Minervasingel
370508	341,97	69,76	27,24	10,95	1,80	9,71	4,87	0,93	SMA-NL8	Overig <70
370509	483,91	99,52	26,91	10,84	1,79	9,45	4,69	0,91	SMA-NL8	Overig <70
370510	227,25	46,49	9,76	3,90	0,59	2,50	1,26	0,24	Referentiewegdek	Overig <70
370511	501,27	103,06	26,57	10,67	1,76	7,40	3,71	0,72	SMA-NL8	Overig <70
370513	501,27	103,06	26,57	10,67	1,76	7,40	3,71	0,72	SMA-NL8	Overig <70
370514	500,32	102,86	26,71	10,71	1,77	8,00	3,97	0,77	SMA-NL8	Overig <70
370556	165,55	34,23	4,28	1,71	0,26	1,18	0,60	0,11	Referentiewegdek	Overig <70
370558	130,44	26,58	3,68	1,48	0,22	1,06	0,54	0,10	SMA-NL8	Overig <70
370559	165,55	34,23	4,28	1,71	0,26	1,18	0,60	0,11	SMA-NL8	Overig <70
370561	92,78	19,11	1,34	0,53	0,08	0,33	0,17	0,03	SMA-NL8	Overig <70
370562	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370563	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370565	92,78	19,11	1,34	0,53	0,08	0,33	0,17	0,03	SMA-NL8	Overig <70
370567	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370568	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370569	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370570	122,22	25,32	2,37	0,94	0,14	0,50	0,26	0,05	SMA-NL8	Overig <70
370579	35,46	9,56	1,63	0,48	0,21	0,60	0,18	0,17	Elementenverharding in keperverband	Overig <70
370581	13,19	3,53	0,40	0,12	0,05	--	--	--	Referentiewegdek	Overig <70
370584	12,89	3,45	0,36	0,11	0,05	--	--	--	Referentiewegdek	Overig <70
370585	24,14	6,48	0,48	0,14	0,06	--	--	--	Referentiewegdek	Overig <70
370586	36,91	9,90	0,84	0,25	0,11	--	--	--	Referentiewegdek	Overig <70
370589	229,34	46,70	5,48	2,21	0,33	1,28	0,65	0,12	Referentiewegdek	Overig <70
370592	326,16	66,44	8,92	3,57	0,53	2,38	1,19	0,23	SMA-NL8	Overig <70
370601	364,95	74,33	9,47	3,81	0,57	2,48	1,26	0,24	Referentiewegdek	Overig <70

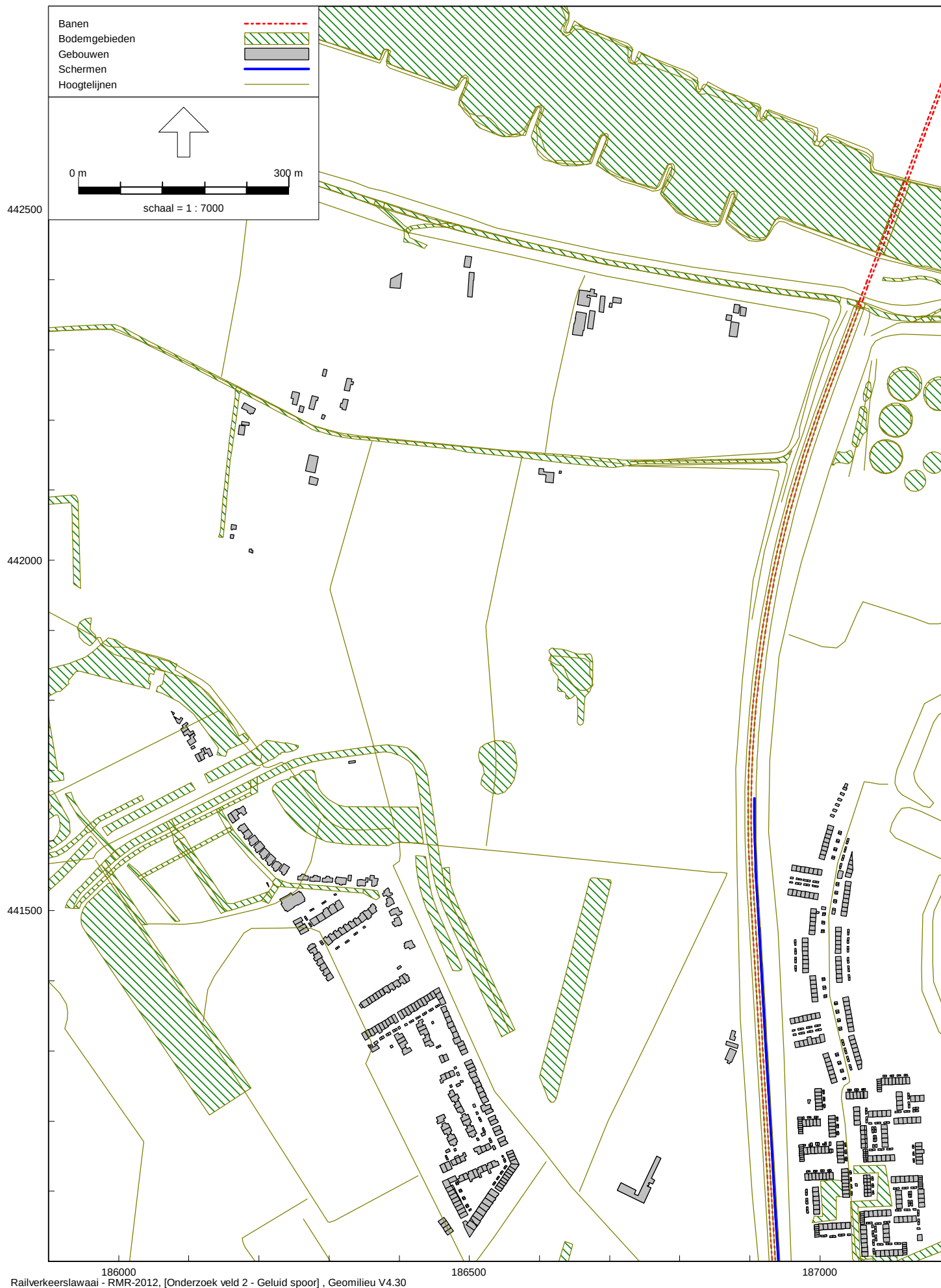
Model: Geluid_wegverkeer_2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

ItemID	Omschr.	Wegdek	X-1	Y-1	X-n	Y-n	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))	Totaal aantal	LV(D)
370603	Minervasingel	W0	186640,55	441021,75	186617,83	440937,94	50	50	50	9851,00	629,05

Model: Geluid_wegverkeer_2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaai - RMW-2012

ItemID	LV(A)	LV(N)	MV(D)	MV(A)	MV(N)	ZV(D)	ZV(A)	ZV(N)	Wegdek.	Groep
370603	378,03	77,00	9,75	3,91	0,58	2,50	1,26	0,24	Referentiewegdek	Overig <70

Schuytgraaf veld 2 Arnhem

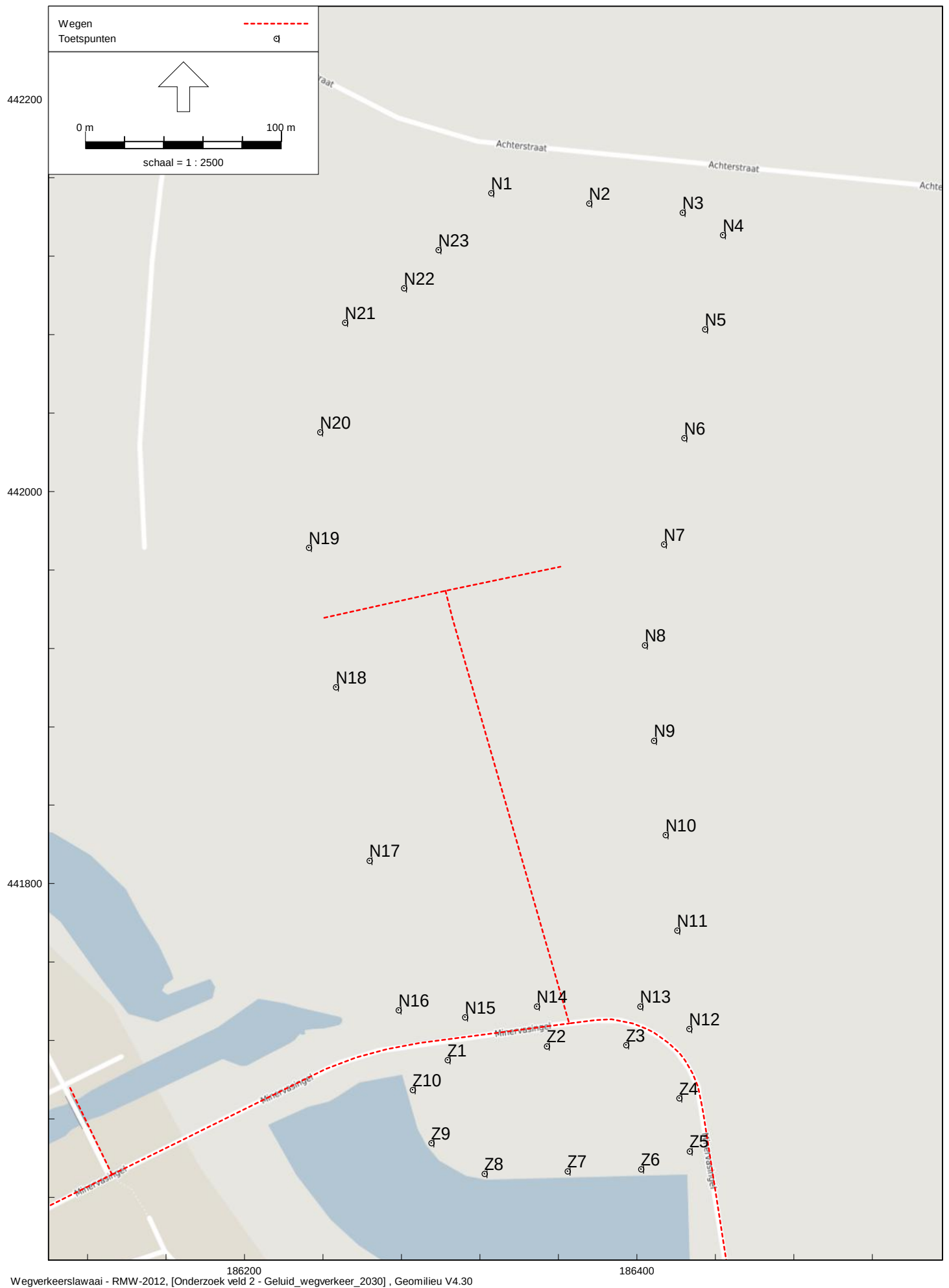


Bijlage 2

Titel

Rekenresultaten

Schuytgraaf veld 2 Arnhem



Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [Onderzoek veld 2 - Geluid_wegverkeer_2030] , Geomilieu V4.30

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid_wegverkeer_2030
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Minervasingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
N1_A	1,50	29,87
N1_B	5,00	31,10
N1_C	8,00	30,15
N10_A	1,50	39,65
N10_B	5,00	41,02
N10_C	8,00	41,70
N11_A	1,50	44,09
N11_B	5,00	45,95
N11_C	8,00	46,34
N12_A	1,50	55,85
N12_B	5,00	56,02
N12_C	8,00	55,72
N13_A	1,50	57,24
N13_B	5,00	57,16
N13_C	8,00	56,59
N14_A	1,50	56,12
N14_B	5,00	56,20
N14_C	8,00	55,74
N15_A	1,50	56,41
N15_B	5,00	56,44
N15_C	8,00	55,92
N16_A	1,50	52,07
N16_B	5,00	52,72
N16_C	8,00	52,62
N17_A	1,50	40,03
N17_B	5,00	41,34
N17_C	8,00	42,10
N18_A	1,50	35,48
N18_B	5,00	36,49
N18_C	8,00	36,88
N19_A	1,50	32,91
N19_B	5,00	33,86
N19_C	8,00	34,15
N2_A	1,50	28,67
N2_B	5,00	29,72
N2_C	8,00	29,90
N20_A	1,50	31,37
N20_B	5,00	32,30
N20_C	8,00	32,58
N21_A	1,50	31,15
N21_B	5,00	32,17
N21_C	8,00	31,58
N22_A	1,50	29,48
N22_B	5,00	30,45
N22_C	8,00	30,67
N23_A	1,50	29,70
N23_B	5,00	30,78
N23_C	8,00	30,81
N3_A	1,50	28,33
N3_B	5,00	29,31
N3_C	8,00	29,48

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid_wegverkeer_2030
Laeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Minervasingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
N4_A	1,50	28,28
N4_B	5,00	29,22
N4_C	8,00	29,39
N5_A	1,50	29,54
N5_B	5,00	30,52
N5_C	8,00	30,74
N6_A	1,50	31,10
N6_B	5,00	32,11
N6_C	8,00	32,37
N7_A	1,50	32,84
N7_B	5,00	33,90
N7_C	8,00	34,21
N8_A	1,50	34,93
N8_B	5,00	36,06
N8_C	8,00	36,42
N9_A	1,50	36,92
N9_B	5,00	38,09
N9_C	8,00	38,56
Z1_A	1,50	55,52
Z1_B	5,00	55,56
Z1_C	8,00	55,04
Z1_D	11,00	54,41
Z1_E	14,00	53,74
Z1_F	17,00	53,10
Z10_A	1,50	50,62
Z10_B	5,00	51,64
Z10_C	8,00	51,61
Z10_D	11,00	51,51
Z10_E	14,00	51,30
Z10_F	17,00	51,05
Z2_A	1,50	55,91
Z2_B	5,00	55,92
Z2_C	8,00	55,36
Z2_D	11,00	54,68
Z2_E	14,00	53,98
Z2_F	17,00	53,32
Z3_A	1,50	56,36
Z3_B	5,00	56,39
Z3_C	8,00	55,89
Z3_D	11,00	55,26
Z3_E	14,00	54,59
Z3_F	17,00	53,94
Z4_A	1,50	57,25
Z4_B	5,00	57,20
Z4_C	8,00	56,66
Z4_D	11,00	55,99
Z4_E	14,00	55,31
Z4_F	17,00	54,64
Z5_A	1,50	57,51
Z5_B	5,00	57,42
Z5_C	8,00	56,85

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid_wegverkeer_2030
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Minervasingel
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
Z5_D	11,00	56,17
Z5_E	14,00	55,47
Z5_F	17,00	54,80
Z6_A	1,50	48,36
Z6_B	5,00	50,05
Z6_C	8,00	50,24
Z6_D	11,00	50,24
Z6_E	14,00	50,17
Z6_F	17,00	50,07
Z7_A	1,50	44,68
Z7_B	5,00	46,23
Z7_C	8,00	47,17
Z7_D	11,00	47,37
Z7_E	14,00	47,45
Z7_F	17,00	47,45
Z8_A	1,50	43,98
Z8_B	5,00	45,23
Z8_C	8,00	46,05
Z8_D	11,00	46,48
Z8_E	14,00	46,65
Z8_F	17,00	46,67
Z9_A	1,50	45,63
Z9_B	5,00	47,43
Z9_C	8,00	47,79
Z9_D	11,00	47,96
Z9_E	14,00	48,11
Z9_F	17,00	48,09

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid spoor
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Hoogte	L _{den}
N1_A	1,50	53,62
N1_B	5,00	56,26
N1_C	8,00	55,96
N10_A	1,50	53,99
N10_B	5,00	55,82
N10_C	8,00	56,02
N11_A	1,50	54,21
N11_B	5,00	56,04
N11_C	8,00	56,22
N12_A	1,50	54,19
N12_B	5,00	56,04
N12_C	8,00	56,16
N13_A	1,50	54,12
N13_B	5,00	55,80
N13_C	8,00	55,96
N14_A	1,50	53,38
N14_B	5,00	55,25
N14_C	8,00	55,44
N15_A	1,50	52,76
N15_B	5,00	54,73
N15_C	8,00	54,90
N16_A	1,50	52,02
N16_B	5,00	54,31
N16_C	8,00	54,50
N17_A	1,50	51,53
N17_B	5,00	54,21
N17_C	8,00	54,38
N18_A	1,50	51,05
N18_B	5,00	53,72
N18_C	8,00	53,90
N19_A	1,50	51,38
N19_B	5,00	53,68
N19_C	8,00	53,85
N2_A	1,50	54,64
N2_B	5,00	56,57
N2_C	8,00	56,35
N20_A	1,50	51,84
N20_B	5,00	53,85
N20_C	8,00	54,03
N21_A	1,50	51,81
N21_B	5,00	53,98
N21_C	8,00	54,22
N22_A	1,50	46,71
N22_B	5,00	48,76
N22_C	8,00	48,93
N23_A	1,50	54,49
N23_B	5,00	56,75
N23_C	8,00	56,91
N3_A	1,50	55,32
N3_B	5,00	57,15
N3_C	8,00	56,91

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid spoor
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Ja

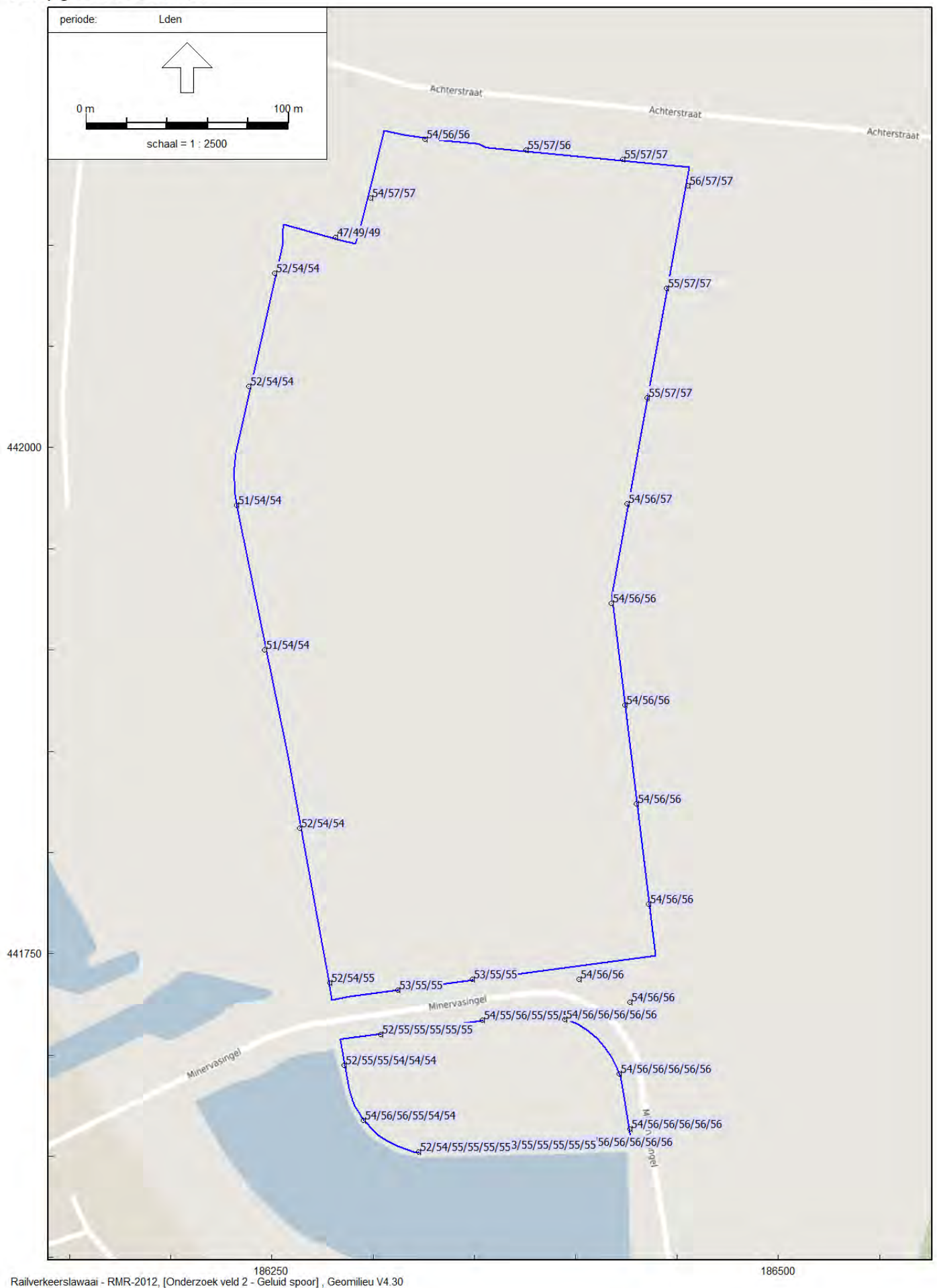
Naam Toetspunt	Hoogte	L _{den}
N4_A	1,50	55,57
N4_B	5,00	57,40
N4_C	8,00	57,18
N5_A	1,50	55,07
N5_B	5,00	57,09
N5_C	8,00	56,89
N6_A	1,50	54,63
N6_B	5,00	56,67
N6_C	8,00	56,59
N7_A	1,50	54,40
N7_B	5,00	56,39
N7_C	8,00	56,41
N8_A	1,50	53,94
N8_B	5,00	55,93
N8_C	8,00	56,13
N9_A	1,50	53,93
N9_B	5,00	55,85
N9_C	8,00	56,04
Z1_A	1,50	52,17
Z1_B	5,00	54,72
Z1_C	8,00	54,98
Z1_D	11,00	54,60
Z1_E	14,00	54,50
Z1_F	17,00	54,62
Z10_A	1,50	52,40
Z10_B	5,00	54,63
Z10_C	8,00	55,07
Z10_D	11,00	54,24
Z10_E	14,00	54,15
Z10_F	17,00	54,26
Z2_A	1,50	53,90
Z2_B	5,00	55,47
Z2_C	8,00	55,63
Z2_D	11,00	55,34
Z2_E	14,00	55,30
Z2_F	17,00	55,44
Z3_A	1,50	54,48
Z3_B	5,00	55,93
Z3_C	8,00	56,09
Z3_D	11,00	55,88
Z3_E	14,00	55,99
Z3_F	17,00	56,15
Z4_A	1,50	54,43
Z4_B	5,00	55,97
Z4_C	8,00	56,03
Z4_D	11,00	56,17
Z4_E	14,00	56,29
Z4_F	17,00	56,46
Z5_A	1,50	54,48
Z5_B	5,00	56,09
Z5_C	8,00	56,15

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: Geluid spoor
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Ja

Naam		
Toetspunt	Hoogte	Lden
Z5_D	11,00	56,27
Z5_E	14,00	56,29
Z5_F	17,00	56,46
Z6_A	1,50	54,16
Z6_B	5,00	55,79
Z6_C	8,00	55,78
Z6_D	11,00	55,89
Z6_E	14,00	55,88
Z6_F	17,00	56,04
Z7_A	1,50	52,69
Z7_B	5,00	54,90
Z7_C	8,00	55,11
Z7_D	11,00	55,17
Z7_E	14,00	55,23
Z7_F	17,00	55,37
Z8_A	1,50	52,09
Z8_B	5,00	54,30
Z8_C	8,00	54,58
Z8_D	11,00	54,64
Z8_E	14,00	54,67
Z8_F	17,00	54,75
Z9_A	1,50	53,67
Z9_B	5,00	55,56
Z9_C	8,00	55,77
Z9_D	11,00	55,20
Z9_E	14,00	54,17
Z9_F	17,00	54,26

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

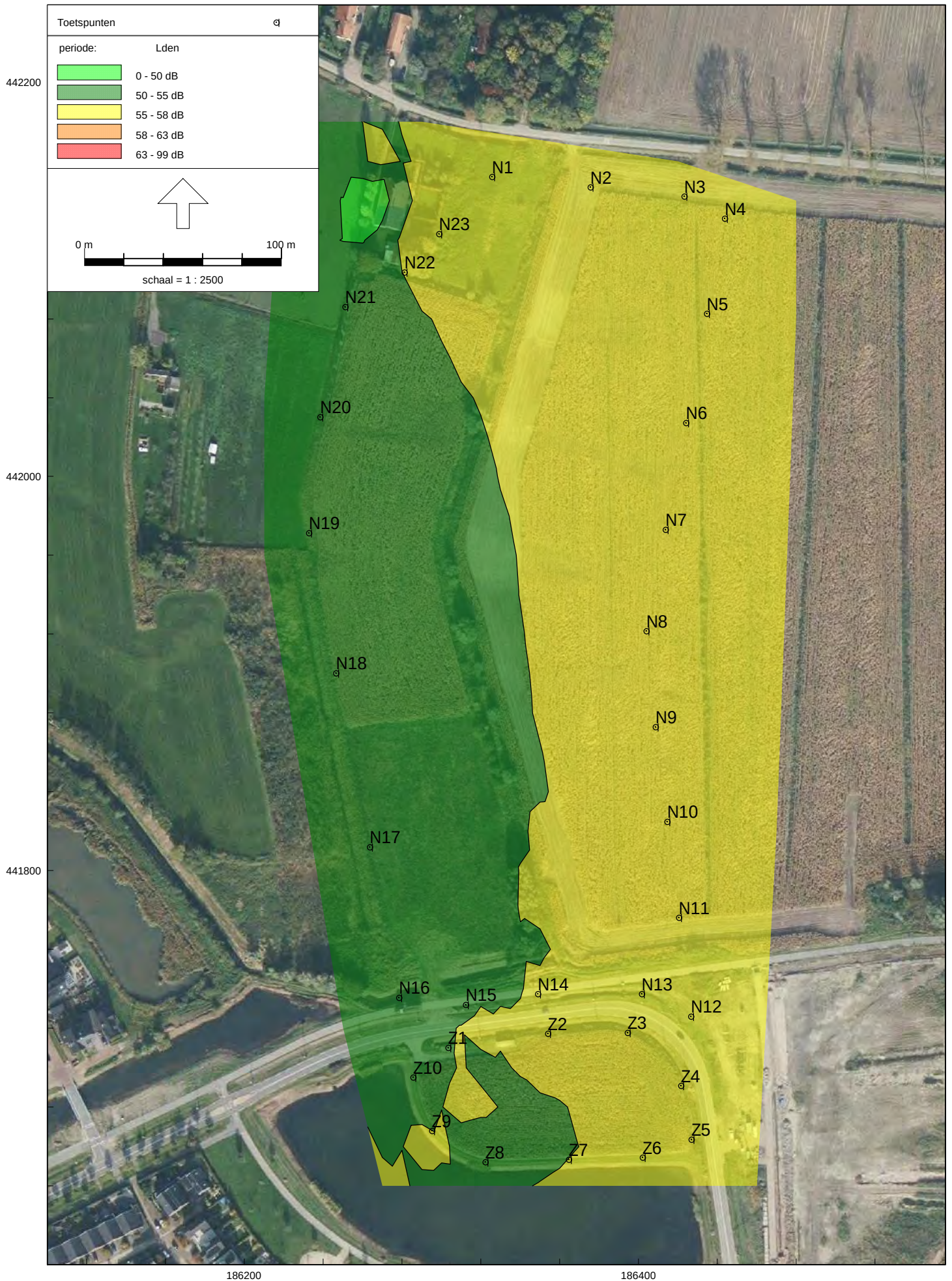


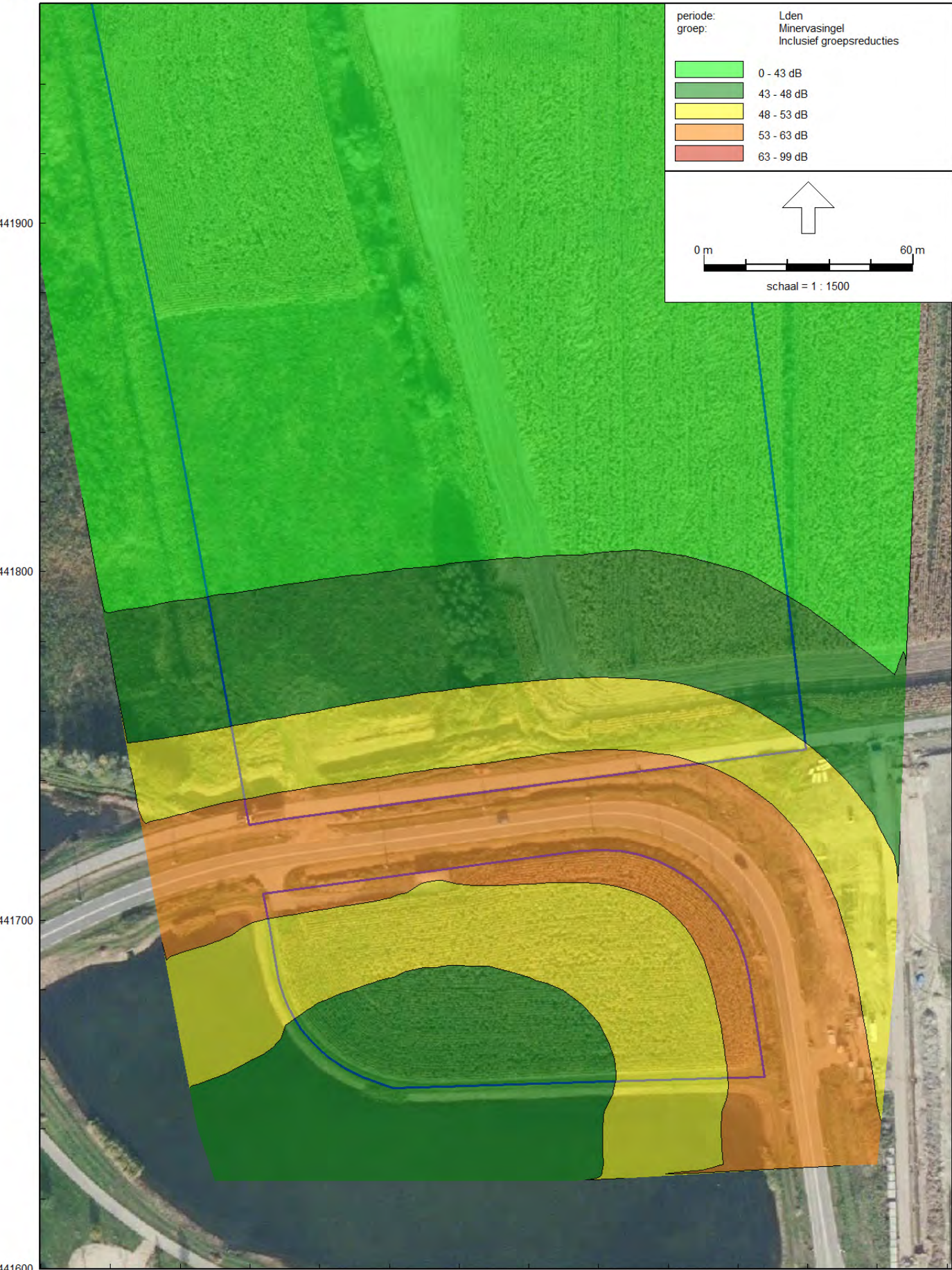


Bijlage 3

Titel

Geluidscontouren





Wegverkeerslawaai - RMV-2012, [Onderzoek veld 2 - Geluid_wegverkeer_2030] , Geomilieu V4.30

Geluidcontouren Minervasingel (rekenhoogte 5 meter),
na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wgh

Bijlage 4

Titel

Wettelijk kader

Wettelijk kader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege (spoor)wegen bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen en onderwijsinstellingen.

Als een gemeente via een bestemmingsplan de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is er sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder. Indien een geluidsgevoelige bestemming, zoals een woning of school, binnen de geluidszone van een weg of spoorlijn wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidsbelasting.

De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg of spoorlijn. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend.

Geluidsgevoelige bestemmingen

Geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn woningen, geluidsgevoelige terreinen en geluidsgevoelige gebouwen. Binnen de zone van de te onderzoeken wegen en spoorwegen moeten de geluidsbelastingen op deze bestemmingen worden berekend en moet worden beoordeeld of deze aan de wettelijke normen voldoen.

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting (L_{den} -waarde) wordt bepaald door het gewogen gemiddelde van de volgende geluidsniveaus:

- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur).
- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur), verhoogd met 5 dB.
- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur), verhoogd met 10 dB.

Dove' of 'blinde' gevels

Toetsing aan grenswaarden vindt plaats op de gevel van een geluidsgevoelige bestemming. Een 'dove' gevel is geen gevel in de zin van de Wet geluidhinder, waardoor toetsing niet plaats hoeft te vinden. In lid 4 van artikel 1b van de Wgh wordt aangegeven wat onder een dove gevel wordt verstaan: een dove gevel is volgens dit artikel een bouwkundige constructie waarin geen te openen delen aanwezig zijn en speelt daarmee geen rol bij het bepalen van de geluidsbelasting.

De overige gevels dienen wel te worden betrokken bij het bepalen van de geluidsbelasting.

Wegverkeerslawaaï

Omvang geluidszones

In artikel 74 uit de Wet geluidhinder zijn de geluidszones gedefinieerd. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden. Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Grenswaarden wegverkeerslawaaï

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurswaarde) voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen is 48 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere waarde is 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

Aftrek op de berekende resultaten

Voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder alvorens toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Raad van State

Inrichting en regelgeving moeten hand in hand gaan. Een snelheidsregime van 50 km/uur past niet bij een 30 km/uur-weginrichting. Dat eenvoudige 'duurzaam veilig' beginsel is door de Raad van State bevestigd.

In navolging van een aantal uitspraken van de Raad van State kiest gemeente Arnhem ervoor om bij planontwikkeling aan de regels van de Wet geluidhinder aandacht te schenken en wordt het geluidsaspect van deze 30 km/uur-wegen ook onderzocht. Bij het verlenen van vrijstellingen of het vaststellen van bestemmingsplannen spreekt de gemeente zich uit over de aanvaardbaarheid van deze niet-zoneringsplichtige wegen. De overwegingen zullen zich met name richten op de gevelbelasting vanwege het wegverkeer en het binnenniveau binnen geluidsgevoelige vertrekken.

Bij nieuwbouw van woningen zal altijd getoetst moeten worden aan de wettelijke eisen voor het binnenniveau, te weten 33 dB. Dit betekent dat ook voor 30-kilometer/uur-wegen een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd, indien de geluidsbelasting mogelijk meer dan 48 dB (na aftrek van 5 dB) zal zijn.

Railverkeerslawaaai

Omvang geluidszones

De omvang van de zones langs het spoor zijn afhankelijk van de vastgestelde GPP-waarde langs het spoor. Ter hoogte van veld 2 liggen GPP's waarvan de hoogste een waarde van 66 dB heeft. Volgens het Besluit geluidhinder is hiervoor een wettelijk zone van 600 meter van toepassing.

Grenswaarden railverkeerslawaaai

De ten hoogst toelaatbare geluidsbelasting afkomstig van railverkeerslawaaai voor nieuwe woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen is 55 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere grenswaarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere grenswaarde is 68 dB.

Beleidsregels geluid Arnhem

Ten aanzien van het beleid voor hogere waarden Wet geluidhinder heeft de gemeente Arnhem beleidsregels vastgesteld. Deze regels geven de lokale uitwerking van de bevoegdheden van Burgemeester en Wethouders weer tot het vaststellen van hogere waarden voor geluid voor wegverkeer, spoorwegverkeer en industrieterreinen.

In het beleidsplan geluid van de gemeente Arnhem is de gebiedstype-indeling van het Structuurplan 2010 opgenomen. Bij elk gebiedstype uit het structuurplan horen indicatieve milieukwaliteiten. Deze passen bij de ruimtelijke kenmerken van het gebied en de mogelijkheden om duurzaamheid, leefbaarheid en ecologie te behouden en te verbeteren. In de afzonderlijke beleidsnota's voor externe veiligheid en geluid worden deze indicatieve kwaliteiten aan de hand van milieunormen nader ingevuld.

Akoestisch onderzoek Schuytgraaf veld 24, Arnhem

Akoestisch onderzoek voor de locatie
veld 24 te Schuytgraaf te Arnhem

Status	definitief
Versie	001
Rapport	M.2018.0894.00.R001
Datum	21 september 2018

Colofon

Opdrachtgever	Gemeente Arnhem Postbus 9200 6800 HA ARNHEM
Contactpersoon opdrachtgever	de heer A. Meijers de heer U. Buitenhuis
Project Betreft Uw kenmerk	Schuytgraaf veld 24 te Arnhem Akoestisch onderzoek -
Rapport Datum Versie Status	M.2018.0894.00.R001 21 september 2018 001 definitief
Uitgevoerd door	DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V. Van Pallandtstraat 9-11 6814 GM Arnhem Postbus 153 6800 AD Arnhem
Contactpersoon	A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar 088 346 78 16 hl@dgmr.nl
Auteur	A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar 088 346 78 16 hl@dgmr.nl
Projectadviseur	ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren 088 346 78 00 ks@dgmr.nl
2e lezer/secr.	KS OZU APT

Inhoud

1. Inleiding	4
2. Situatie	5
3. Uitgangspunten	7
3.1 Weg- en verkeersgegevens	7
3.2 Reken- en meetvoorschrift wegverkeer	7
3.3 Bedrijven en milieuzonering	8
4. Resultaten	9
4.1 Wegverkeer	9
4.2 Geluidsonderzoek 'sport'	10
4.3 Toetsing geluidbeleid	12
5. Conclusie	13

Bijlagen

Bijlage 1	Wettelijk kader
Bijlage 2	Rekenmodel en verkeersgegevens
Bijlage 3	Resultaten wegverkeer
Bijlage 4	Rekenmodel sportpark
Bijlage 5	Resultaten sportpark

1. Inleiding

De gemeente Arnhem gaat Schuytgraaf veld 24 ontwikkelen. Dit veld ligt direct ten zuiden van de Marasingel.

Akoestisch onderzoek

De gemeente Arnhem heeft DGMR gevraagd om voor dit veld de geluidsbelasting van de omliggende wegen te bepalen en te toetsen in het kader van de Wet geluidhinder. Ook wordt de geluidsbelasting aan het geluidbeleid van de gemeente Arnhem getoetst.

Bedrijven en milieuzonering

Voor de invulling van het veld is het van belang om zowel het effect van de omliggende bedrijven op de woningen inzichtelijk te maken als de invloed van de beoogde woningbouw op de ontwikkelingsmogelijkheden van de omliggende bedrijven. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is dit nader onderzocht.

De vragen die in het onderzoek beantwoord worden, luiden:

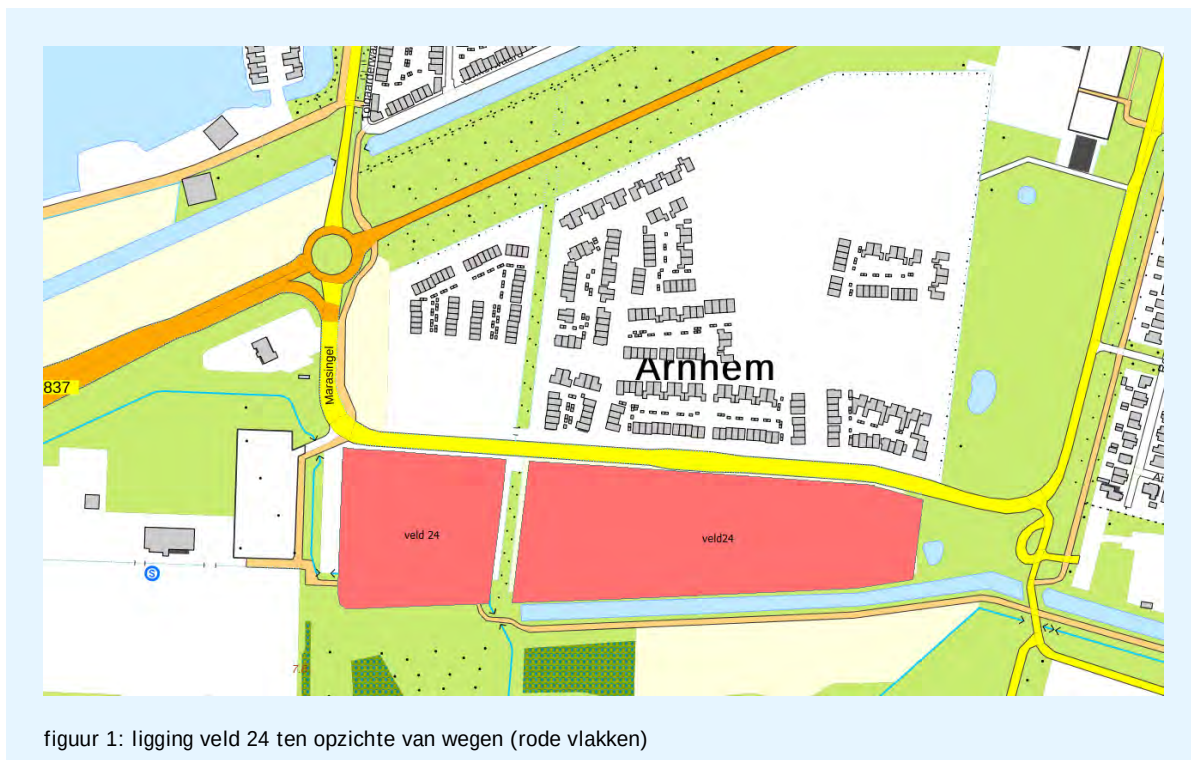
- Wat is de geluidsbelasting als gevolg van wegverkeer?
- Voldoet het plan aan de Wet geluidhinder en aan het geluidbeleid van de gemeente Arnhem? Zo niet, op welke wijze kan hieraan worden voldaan?
- Is er sprake van goede ruimtelijke ordening in het kader van Bedrijven en milieuzonering?

Leeswijzer

In dit rapport zijn de situatie, de relevante onderdelen van de Wet geluidhinder en het gemeentelijk geluidbeleid, de uitgangspunten en de resultaten toegelicht. Vervolgens zijn de conclusies gegeven.

2. Situatie

Figuur 1 toont de ligging van het veld ten opzichte van de omliggende wegen. De Marasingel ligt ten noorden van het veld. Op 165 meter afstand ligt de Metamorfosenallee (N837).



Veld 24 ligt op 750 meter van het spoor Arnhem-Elst en valt daarmee buiten de wettelijke geluidszone van de spoorlijn Arnhem-Elst. De geluidsbelasting van het spoor is daarom niet in dit akoestisch onderzoek opgenomen.

Wettelijk kader

In bijlage 1 is het wettelijk kader en het geluidbeleid van de gemeente opgenomen.

Wegverkeer

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurswaarde) voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwbouw is 48 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere waarde is 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

In het onderzoek hebben wij een aftrek van 5 dB op de resultaten toegepast ten behoeve van de zoneplichtige wegen Marasingel en Metamorfosenallee (N837), waar een maximumsnelheid geldt van 50 km/uur.

Bedrijven en milieuzonering

Voor de realisatie van het plan is het van belang om zowel het effect van de omliggende bedrijven op de beoogde milieugevoelige bestemmingen inzichtelijk te maken als de invloed van de beoogde woningbouw op de ontwikkelingsmogelijkheden van de omliggende bedrijven. Op basis van de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering is beoordeeld of nader onderzoek nodig is.

In deze publicatie staat voor verschillende bedrijven en functies aangegeven of geluid, stof, geur en veiligheid moeten worden onderzocht. Dit op basis van de afstand tot de milieugevoelige bestemmingen. Voor de beoordeling van de richtafstanden moet de afstand van de milieubelastende functie tot de nieuwe milieugevoelige bestemmingen worden bepaald. Hierbij wordt gerekend van de grens van de inrichting of bedrijfsbestemming, tot de dichtstbijzijnde gevel uit het plan. Als aan de richtafstanden wordt voldaan, kan op basis van de publicatie worden vastgesteld dat er sprake is van een goede ruimtelijke ordening en is geen nader onderzoek nodig.

Geluidbeleid gemeente

Het bouwvlak ligt binnen het gebiedstype 'Stadswijk' volgens het gemeentelijk gebiedgerichte geluidbeleid welke opgenomen is in de Structuurvisie. In de onderstaande tabel hebben wij de toetswaarden uit het geluidbeleid opgenomen.

tabel 1: toetswaarden geluidbeleid Arnhem 'stadswijk'

Stadswijk	Geluidsklasse	Geluidsbelasting
Wegverkeer		
• Ambitiewaarde	Rustig / redelijk rustig	38 / 48
• Incidentele waarde	Onrustig / zeer onrustig	49 / 58
• Plafondwaarde	Lawaaiig	59 / 63
Bedrijven		
• Ambitiewaarde	Rustig	40 / 45
• Incidentele waarde	Redelijk rustig	46 / 50
• Plafondwaarde	Onrustig	51 / 55

Bij de afweging over het toekennen van een hogere waarde worden ook ontwerp-specifieke kenmerken betrokken. Afhankelijk van de hoogte van de geluidsbelasting worden eisen gesteld.

3. Uitgangspunten

De bestaande gebouwen in de directe omgeving van veld 24 hebben wij ingevoerd op basis van de Basisregistratie Adressen en Gebouwen (BAG). Bodemgebieden en hoogtelijnen in de omgeving zijn overgenomen uit de geluidskaart. De grenzen van het veld zijn door de gemeente Arnhem aangeleverd. Zie bijlage 2 voor het rekenmodel en een volledig overzicht van de verkeersgegevens.

3.1 Weg- en verkeersgegevens

De gemeente Arnhem heeft de verkeersgegevens voor de toekomstige situatie aangeleverd voor het peiljaar 2027 (RVMK model 2027-versie 2018). Wij hebben de etmaalintensiteiten opgehoogd met een groei van 1% per jaar naar het peiljaar 2030. In tabel 2 zijn de verkeersgegevens weergegeven.

tabel 2: verkeersgegevens 2030

Wegvak	Etmaal-intensiteit 2030 [mvt/etm]	Wegdek	Rijsnelheid [km/uur]
• Minervasingel	9.701	SMA NL8	50
• Marasingel	4.489 - 7.126	Dicht asfalt beton (DAB)	50
• Metamorfosenallee	10.182 - 17.641	SMA NL8 en DAB	50
• Landbouwerserf	778	DAB	30
• Germanenveld	5.546	Klinkers in keperverband	30

In het plangebied geldt voor de nieuwe wegen een 30 km/uur regime. Deze wegen zijn niet in het akoestisch onderzoek opgenomen.

3.2 Reken- en meetvoorschrift wegverkeer

De berekeningen van de geluidsbelasting afkomstig van het wegverkeer hebben wij verricht met het door DGMR ontwikkelde computerprogramma Geomilieu (versie 4.40) dat is gebaseerd op het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012, standaardrekenmethode II.

In de berekening wordt met alle factoren die van belang zijn rekening gehouden, zoals afstandsreducties, reflecties, afschermingen, bodem- en luchtdemping, helling- en kruispuntcorrecties. We hebben gerekend met één reflectie en een sectorhoek van twee graden.

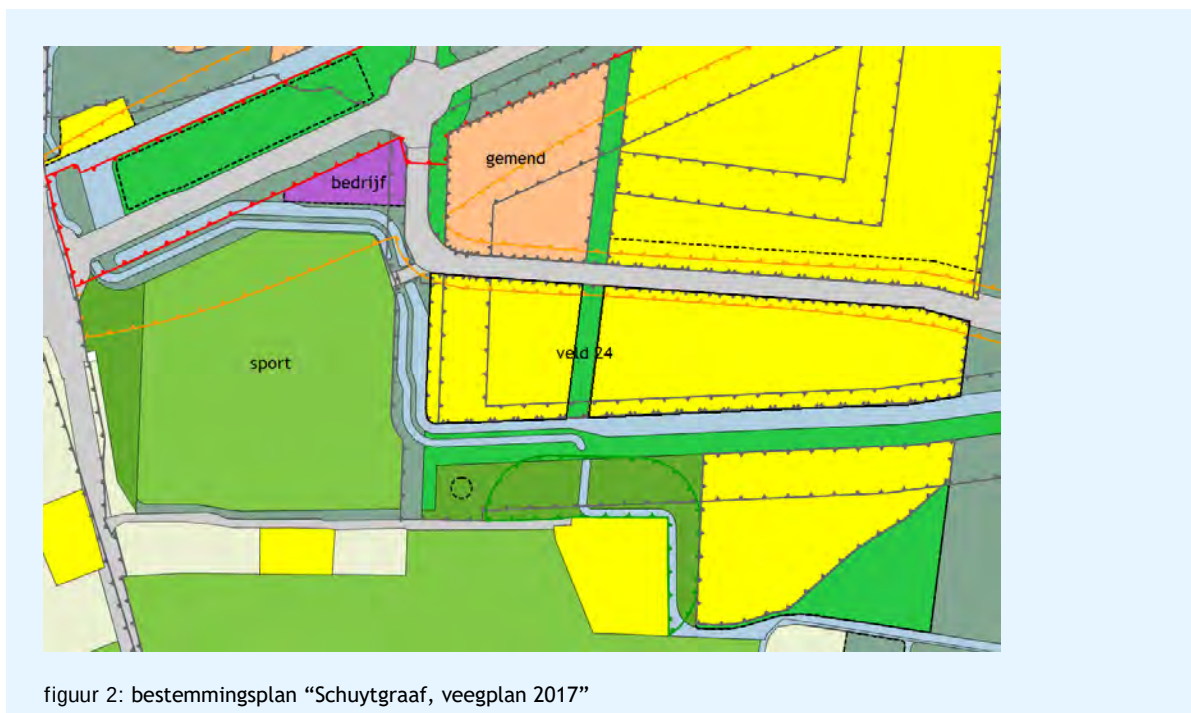
In de omgeving van het veld zijn geen verkeersregelingsinstallaties opgenomen en geen drempels die tot een relevante afname van de snelheid leiden.

De rekenmodellen zijn ingevoerd op het Rijksdriehoekscoördinatenstelsel. Bij de berekeningen is uitgegaan van een standaard akoestisch absorberend ('zacht') bodemgebied. De reflecterende 'harde' bodemgebieden, zoals asfalt en water zijn in de rekenmodellen ingevoerd.

3.3 Bedrijven en milieuzonering

Nabij veld 24 zijn locaties aanwezig met de bestemming (zie onderstaande figuur):

- 1 'sport' (groen vlak in de onderstaande figuur), afstand 30 meter tot aan de grens van het veld;
- 2 'gemengd' (oranje vlak), afstand 20 meter tot de grens van veld 24;
- 3 'bedrijf' (paars vlak), afstand 73 meter.



In onderstaande tabel zijn de afstanden en richtafstanden uit de VNG-publicatie Bedrijven en milieuzonering opgenomen voor deze bestemmingen, uitgaande van het omgevingstype 'rustige woonwijk'.

tabel 3: richtafstanden VNG-publicatie bedrijven en milieuzonering rustige woonwijk

Bestemming	Categorie	Geur	Stof	Geluid	Gevaar
Sport					
Buitenschoolse opvang en kinderdagverblijven	2	0	0	30	0
Veldsportcomplex met verlichting	3.1	0	0	50	0
Autoparkeerterreinen	2	10	0	30	0
Bedrijf					
Verkooppunt motorbrandstoffen zonder LPG	2	30	0	30	10
Gemengd					
Maatschappelijke functies	1	0	0	10	0

We concluderen, dat alleen de richtafstand vanwege het veldsportcomplex (50 meter) binnen het veld 24 valt. Een nader geluidsonderzoek is nodig.

4. Resultaten

4.1 Wegverkeer

Op de bouwgrenzen hebben we de geluidsbelasting bepaald op 1,5, 5, 8 en 14 meter die representatief is voor een begane grond, verdieping en zolder. Voor een volledig overzicht van de (onafgeronde) resultaten per toetspunt verwijzen wij naar bijlage 3.

Door de Metamorfosenallee (N837) is de geluidsbelasting minder dan 48 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder en voldoet daarmee aan de voorkeurswaarde.

De geluidsbelasting van de 30 km/uur wegen is lager dan 53 dB zonder aftrek: als deze waarde zou worden getoetst aan de Wet geluidhinder wordt ook aan de voorkeurswaarde voldaan.

Alleen het geluid vanwege de Marasingel is hoger dan 48 dB na aftrek. In de volgende figuur zijn de geluidsbelastingen gepresenteerd, inclusief aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder.



figuur 3: geluidsbelasting Marasingel (inclusief 5 dB aftrek)

Uit de voorgaande figuur concluderen wij:

- Op de grenzen van het veld wordt de voorkeurswaarde van 48 dB overschreden door de Marasingel. De geluidsbelasting is maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder.
- Deze waarde voldoet aan de maximaal toelaatbare hogere grenswaarde van 63 dB uit de Wet geluidhinder en aan het geluidbeleid van de gemeente (incidenteel toegestane waarde).

In de volgende figuur zijn de geluidscontouren vanwege de Marasingel weergegeven op een hoogte die representatief is voor de verdieping (hoogte 5 meter, zie ook bijlage 3). Hierin is te zien waar in het veld de voorkeurswaarde wordt overschreden.



Geluidsmaatregelen wegverkeer

Bronmaatregel

De rand van het veld ligt op 9 meter vanuit de wegas van de Marasingel. Door meer afstand te houden tussen de weg en de toekomstige woningen, wordt de geluidsbelasting op de gevels lager:

- a Op 20 meter van de wegas is de geluidsbelasting 53 dB.
- b Aan de ambitiewaarde wordt op circa 45 meter voldaan (geluidsbelasting 48 dB).

Een andere optie is het toepassen van een stil wegdek: met een dunne deklaag A kan de geluidsbelasting maximaal 2 dB worden verminderd. De geluidsbelasting is dan nog steeds hoger dan de voorkeurswaarde (maximaal 56 dB). Op 30 meter van de wegas is de geluidsbelasting dan 48 dB en op 15 meter ligt de waarde van 53 dB.

Schermmaatregel

Het toepassen van een schermmaatregel is in binnenstedelijke situaties vanuit stedenbouwkundig oogpunt ongewenst. Met een scherm van 4 meter hoog wordt alleen de geluidsbelasting op de laagste bouwlaag van de woningen verminderd tot de voorkeurswaarde. Op hogere bouwlagen blijft de geluidsbelasting meer dan 48 dB.

4.2 Geluidsonderzoek 'sport'

Het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (kortweg het Activiteitenbesluit) bevat geluidsvoorschriften waaraan een sportaccommodatie moet voldoen.

Voor de realisatie van het sportpark Schuytgraaf is in het verleden een akoestisch onderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit onderzoek zijn beschreven in de rapportage "Akoestisch onderzoek sportpark Schuytgraaf" van 2 september 2008 met kenmerk I.2007.5714.00.R001v2. De rekenmodellen behorende bij dit akoestisch onderzoek hebben wij gebruikt voor veld 24.

In dit akoestisch onderzoek zijn acht tennisbanen, vier voetbalvelden, een clubgebouw en een parkeerplaats opgenomen overeenkomstig de praktijk. Een uitsplitsing in geluidsbronnen is

gemaakt in reguliere activiteiten (trainingsdagen en wedstrijddagen) en incidentele situaties (toernooi voetbal en toernooi tennis). Voor de specifieke bronnen en bronvermogens verwijzen wij naar het bovengenoemde rapport en naar bijlage 4. In bijlage 5 zijn de resultaten per toetspunt gedetailleerd weergegeven.

Langtijdgemiddelde beoordelingsniveaus

In de volgende tabel zijn de berekende langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus gepresenteerd voor de verschillende situaties. De niveaus voor de dagperiode worden getoetst op een hoogte van 1,5 meter en in de avond-/nachtperiode op 5 of 8 meter.

tabel 4: langtijdgemiddeld beoordelingsniveaus ($L_{AR,LT}$) veld 24

Situatie	Grenswaarde d/a/n	Berekend d/a/n	Overschrijding d/a/n/	Etmaal dB(A)
Trainingsdagen	50/45/40	38/45/31	-/-/-	50
Wedstrijddagen	50/45/40	45/39/--	-/-/-	48
Toernooi voetbal	50/45/40	56/47/36	6/2/-	60
Toernooi tennis	50/45/40	45/45/36	-/-/-	50

Alleen bij een voetbaltoernooi worden de grenswaarden in de dag- en avondperiode overschreden. In de dagperiode veroorzaakt het muziekgeluid uit de speakers de overschrijding. Een strafcorrectie van 10 dB voor muziekgeluid is nog niet opgeteld bij de waarden in de tabel. Vanwege het feit dat muziekgeluid hoorbaar is bij de woningen, dient deze strafcorrectie bij de berekende niveaus te worden opgeteld. In de avondperiode wordt de overschrijding veroorzaakt door voetballers en toeschouwers.

Maximale geluidsniveaus

De maximale geluidsniveaus staan in de volgende tabel. De berekende waarden voldoen aan de grenswaarden voor de verschillende perioden.

tabel 5: maximale geluidsniveaus (L_{max}) veld 24

Periode	Grenswaarde	Berekend	Overschrijding
Dag (07.00 - 19.00 uur)	70	63	--
Avond (19.00 - 23.00 uur)	65	54	--
Nacht (23.00 - 07.00 uur)	60	54	--

Indirecte hinder

Iedere inrichting veroorzaakt in meer of mindere mate verkeersbewegingen op de openbare weg. De geluidhinder van wegverkeer van en naar de inrichting wordt bepaald door het berekenen van het wegverkeerslawaaï ten gevolge van deze voertuigen, voor zover deze nog geen deel uitmaken van de normale verkeersstroom. De indirecte hinder is gecumuleerd voor de voetbal- en tennisvereniging bepaald. Een gemiddelde rijsnelheid van 40 km/uur is gehanteerd. De geluidsbelastingen vanwege indirecte hinder staan in de volgende tabel.

tabel 6: indirecte hinder veld 24

Periode	Grenswaarde	Berekend	Overschrijding
Dag (07.00 - 19.00 uur)	50	40	--
Avond (19.00 - 23.00 uur)	45	42	--
Nacht (23.00 - 07.00 uur)	40	29	--

De berekende waarden voldoen aan de grenswaarden voor de verschillende perioden.

4.3 Toetsing geluidbeleid

Wegverkeer

Voor veld 24 is het gebiedstype 'stadswijk' van toepassing. Aan de ambitiewaarde van de gemeente (redelijk rustig, geluidsbelasting maximaal 48 dB) wordt vanwege de Marasingel niet voldaan. Op de grens van het veld voldoet de geluidsbelasting wel aan de incidenteel toegestane waarde voor wegverkeer (zeer onrustig, geluidsbelasting maximaal 58 dB).

Het geluid van de 30 km/uur wegen is lager dan 53 dB (zonder aftrek) en voldoet daarmee aan een goede ruimtelijke ordening. Cumulatie van de verschillende wegen vindt niet plaats.

Hogere grenswaarden

Hogere grenswaarden vanwege de Marasingel zijn in ieder geval nodig voor nieuw te bouwen woningen aan de grens van het veld: vast te stellen waarde is 58 dB na aftrek. Deze bebouwing vormt dan de eerstelijns bebouwing en heeft een geluidsafschermende werking voor de achterliggende bebouwing. Geadviseerd wordt om deze eerstelijns bebouwing robuust uit te voeren, zodat het achterliggende gebied daadwerkelijk goed wordt afgeschermd.

In dit akoestisch onderzoek is deze afschermende werking niet opgenomen.

Sport

De geluidsbelasting vanwege reguliere activiteiten is maximaal 50 dB(A)-etmaalwaarde. Aan de ambitiewaarde van de gemeente (rustig) wordt niet voldaan. Deze waarde past wel binnen de incidenteel toegestane waarde uit het geluidbeleid.

Alleen bij een voetbaltoernooi wordt de plafondwaarde uit het geluidbeleid in de dag- en avondperiode overschreden. Een voetbaltoernooi komt echter een beperkt aantal keer per jaar voor en kan worden beschouwd als 'incidenteel'. Het woon- en leefklimaat van de bewoners in veld 24 blijft daarmee gegarandeerd. Ook hier adviseren wij om de eerstelijns bebouwing richting het sportcomplex robuust uit te voeren, zodat het achterliggende gebied goed wordt afgeschermd. Voor een toernooi zijn maatwerkvoorschriften nodig.

5. Conclusie

Ons advies

- Ter hoogte van veld 24 is sprake van een overschrijding van de voorkeurswaarde uit de Wet geluidhinder door het wegverkeer. Om de geluidsbelasting als gevolg van het wegverkeer te verminderen kan men verder van de weg bouwen of een stil wegdek toepassen. Een scherm is in een stedelijk gebied niet gewenst.
- Aan de maximale ontheffingswaarden wordt wel voldaan. De gemeente Arnhem dient bij vaststelling van het plan voor een deel van het gebied een hogere waarde vast te stellen voor geluid afkomstig van de Marasingel.
- Het geluid vanwege het sportpark voldoet aan de grenswaarde van 50 dB(A) door de reguliere activiteiten. Incidenteel wordt deze waarde overschreden (voetbaltoernooi).
- Het plan voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid, sprake is van een goede ruimtelijke ordening.
- Een gevelonderzoek voor de woningen waarvoor een hogere grenswaarde wordt verleend dient te worden uitgevoerd voor de omgevingsvergunning.

Akoestisch onderzoek wegverkeer

De geluidsbelasting van de zoneplichtige weg Marasingel op de randen van veld 24 is maximaal 58 dB na aftrek van 5 dB conform artikel 110g Wet geluidhinder. Een scherm plaatsen en de afstand vergroten tussen de weg en de woningen stuiten op bezwaren. Daarbij kan de geluidsbelasting met toepassing van bron- en schermmaatregelen niet worden verlaagd tot onder de voorkeurswaarde.

Geadviseerd wordt om de eerstelijns bebouwing aan de Marasingel robuust uit te voeren, zodat het achterliggende gebied in veld 24 (goed) wordt afgeschermd.

Bedrijven en milieuzonering / Activiteitenbesluit

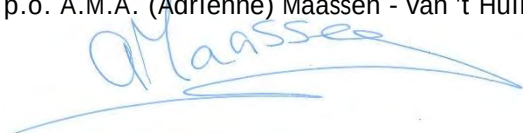
Veld 24 ligt binnen de richtafstand van het sportpark. Voor dit sportpark is een akoestisch onderzoek uitgevoerd waarbij reguliere activiteiten (trainingsdagen en wedstrijddagen) en incidentele activiteiten (toernooi voetbal en toernooi tennis) zijn opgenomen. Het geluid vanwege het sportpark voldoet aan de grenswaarde van 50 dB(A) door de reguliere activiteiten. Incidenteel wordt deze waarde overschreden door een voetbaltoernooi.

Geluidbeleid gemeente Arnhem

De bouwlocatie voldoet aan het gemeentelijk geluidbeleid, met uitzondering van voetbaltoernooien. Een voetbaltoernooi komt echter een beperkt aantal keer per jaar voor en kan worden beschouwd als 'incidenteel'. Het woon- en leefklimaat van de bewoners in veld 24 blijft daarmee gegarandeerd. Maatwerkvoorschriften zijn nodig. Cumulatie van het geluid van verschillende wegen is niet aanwezig. Ter plaatse van noordwestelijk deel van het veld vindt bij een voetbaltoernooi cumulatie van geluid plaats: de gecumuleerde geluidsbelasting is dan 64 dB (zonder aftrek conform artikel 110g Wet geluidhinder).

Met de invulling van het veld moet rekening worden gehouden met het creëren van geluidluwe gevels en geluidluwe buitenruimten.

p.o. A.M.A. (Adrienne) Maassen - van 't Hullenaar



ing. M.H.M. (Michel) van Kesteren
DGMR Industrie, Verkeer en Milieu B.V.

Bijlage 1

Titel

Wettelijk kader

Wettelijk kader

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder (Wgh) biedt het wettelijk kader voor de toegestane geluidsbelasting vanwege (spoor)wegen bij geluidsgevoelige bestemmingen, waaronder woningen en onderwijsinstellingen.

Als een gemeente via een bestemmingsplan de bouw van geluidsgevoelige bestemmingen mogelijk maakt, is er sprake van een 'nieuwe situatie' in de zin van de Wet geluidhinder. Indien een geluidsgevoelige bestemming, zoals een woning of school, binnen de geluidszone van een weg of spoorlijn wordt geprojecteerd, moet een akoestisch onderzoek uitgevoerd worden naar de geluidsbelasting.

De Wet geluidhinder is slechts van toepassing voor zover het gaat om geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone van een weg of spoorlijn. Binnen deze zone wordt de geluidsbelasting berekend.

Geluidsgevoelige bestemmingen

Geluidsgevoelige bestemmingen in de zin van de Wet geluidhinder zijn woningen, geluidsgevoelige terreinen en geluidsgevoelige gebouwen. Binnen de zone van de te onderzoeken wegen en spoorwegen moeten de geluidsbelastingen op deze bestemmingen worden berekend en moet worden beoordeeld of deze aan de wettelijke normen voldoen.

Geluidsbelasting

De geluidsbelasting (L_{den} -waarde) wordt bepaald door het gewogen gemiddelde van de volgende geluidsniveaus:

- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de dagperiode (07.00 - 19.00 uur).
- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de avondperiode (19.00 - 23.00 uur), verhoogd met 5 dB.
- Het equivalente geluidsniveau (L_{eq}) over de nachtperiode (23.00 - 07.00 uur), verhoogd met 10 dB.

Wegverkeerslawaaï

Omvang geluidszones

In artikel 74 uit de Wet geluidhinder zijn de geluidszones gedefinieerd. De geluidszones zijn te beschouwen als aandachtsgebieden of onderzoeksgebieden. Wegen die geen zone hebben en waarop de Wet geluidhinder dus niet van toepassing is, zijn:

- Wegen die gelegen zijn binnen een als woonerf aangeduid gebied.
- Wegen waarvoor een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt.

Grenswaarden wegverkeerslawaaï

De hoogst toelaatbare geluidsbelasting (voorkeurswaarde) voor de geluidsbelasting afkomstig van wegverkeer voor nieuwe geluidsgevoelige gebouwen is 48 dB. In bepaalde gevallen kunnen door het bevoegd gezag hogere waarden vastgesteld worden. De maximaal toegestane hogere waarde is 63 dB voor binnenstedelijke situaties/wegen.

Aftrek op de berekende resultaten

Voor zover er geen sprake is van specifieke omstandigheden wordt de berekende geluidsbelasting verminderd met de aftrek ex artikel 110g van de Wet geluidhinder alvorens toetsing aan de grenswaarden plaatsvindt. De hoogte van de aftrek is geregeld in artikel 3.4 van het Reken- en meetvoorschrift geluid 2012.

Raad van State

Inrichting en regelgeving moeten hand in hand gaan. Een snelheidsregime van 50 km/uur past niet bij een 30 km/uur-weginrichting. Dat eenvoudige ‘duurzaam veilig’ beginsel is door de Raad van State bevestigd.

In navolging van een aantal uitspraken van de Raad van State kiest gemeente Arnhem ervoor om bij planontwikkeling aan de regels van de Wet geluidhinder aandacht te schenken en wordt het geluidsaspect van deze 30 km/uur-wegen ook onderzocht. Bij het verlenen van vrijstellingen of het vaststellen van bestemmingsplannen spreekt de gemeente zich uit over de aanvaardbaarheid van deze niet-zoneringsplichtige wegen. De overwegingen zullen zich met name richten op de gevelbelasting vanwege het wegverkeer en het binnenniveau binnen geluidsgevoelige vertrekken.

Bij nieuwbouw van woningen zal altijd getoetst moeten worden aan de wettelijke eisen voor het binnenniveau, te weten 33 dB. Dit betekent dat ook voor 30-kilometer/uur-wegen een akoestisch onderzoek moet worden uitgevoerd, indien de geluidsbelasting mogelijk meer dan 48 dB (na aftrek van 5 dB) zal zijn.

Bedrijven en milieuzonering

De VNG-publicatie is een algemeen geaccepteerd hulpmiddel in de ruimtelijke ordening. Deze publicatie is bedoeld om in nieuwe situaties te onderzoeken of sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat en kent hiervoor een stappenplan.

Milieuzonering zorgt ervoor dat bedrijven of activiteiten een passende locatie kunnen krijgen in de nabijheid van milieugevoelige functies en dat deze milieugevoelige functies op een verantwoorde afstand van bedrijven gesitueerd worden. Op deze manier wordt een aanvaardbaar woon- en leefklimaat gecreëerd. De VNG-publicatie is een hulpmiddel voor milieuzonering in de ruimtelijke planvorming voor de aspecten gevaar, stof, geluid en geur. In de VNG-publicatie staan voor deze milieuaspecten richtafstanden aangegeven per bedrijfscategorie.

De VNG-publicatie kent twee typen omgeving, de rustige woonwijk en gemengd gebied.

Stappenplan geluid VNG-publicatie

Het stappenplan voor geluid betreft een toetsingskader in vier stappen waarbij per stap de geluidsbelasting groter wordt en daarmee de onderzoeks- en motiveringsplicht.

Stap 1 verwijst naar bijlage 1 van de VNG-publicatie. Hierin zijn activiteiten opgenomen inclusief een richtafstand. Indien een activiteit de richtafstand hiervoor niet overschrijdt kan verdere toetsing voor het aspect geluid in beginsel achterwege blijven: buitenplanse inpassing is dan mogelijk.

Als niet aan stap 1 kan worden voldaan, volgt stap 2. In stap 2 van het stappenplan zijn grenswaarden geformuleerd.

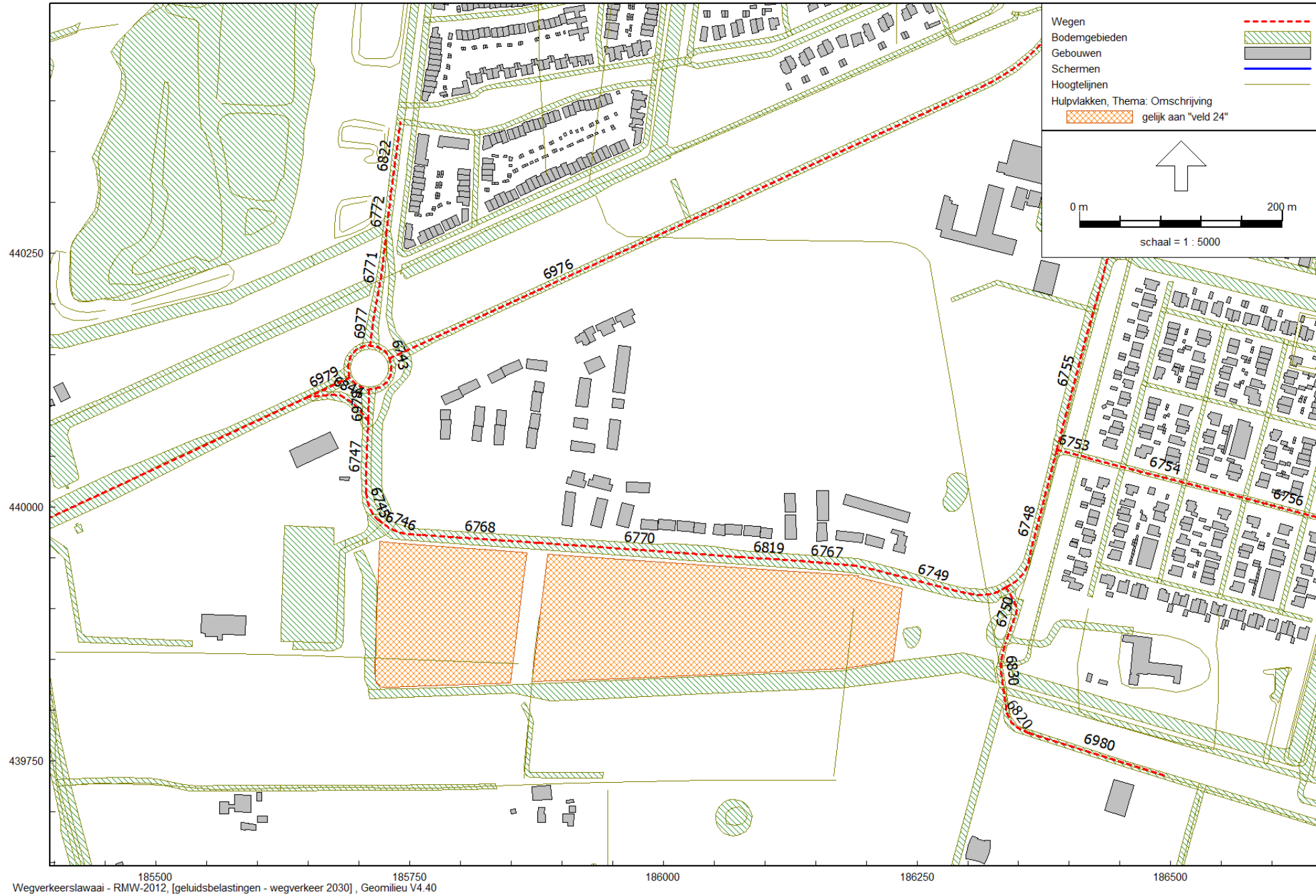
Activiteitenbesluit

Het Besluit algemene regels voor inrichtingen milieubeheer (kortweg het Activiteitenbesluit) bevat geluidsvoorschriften waaraan een sportaccommodatie moet voldoen.

Zo mag het geluidsniveau afkomstig van een sportcomplex op de gevel van nabijgelegen woningen overdag gemiddeld niet hoger zijn dan 50 dB(A). Voor de avondperiode geldt - afhankelijk van het tijdstip - de strengere norm van 45 dB(A) of (na 23.00 uur) 40 dB(A).

Bijlage 2

Titel	Rekenmodel en verkeersgegevens
-------	--------------------------------



Model: wegverkeer 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

ItemID	Naam	Omschr.	Groep	Wegdek	V(LV(D))	V(LV(A))	V(LV(N))
6739	Metamorfos	Metamorfosenallee	Metamorfosenallee N837	SMA-NL8	50	50	50
6743	N837	N837	Metamorfosenallee N837	Referentiewegdek	50	50	50
6975	N837	N837	Metamorfosenallee N837	SMA-NL8	50	50	50
6976	Metamorfos	Metamorfosenallee	Metamorfosenallee N837	Referentiewegdek	50	50	50
6979	N837	N837	Metamorfosenallee N837	SMA-NL8	50	50	50
6745	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6746	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6747	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6748	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6749	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6755	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6767	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6768	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6770	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6771	Minervasin	Minervasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6772	Minervasin	Minervasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6819	Marasingel	Marasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6822	Minervasin	Minervasingel	Marasingel	Referentiewegdek	50	50	50
6831	Marasingel	Marasingel	Marasingel	SMA-NL8	50	50	50
6844	Marasingel	Marasingel	Marasingel	SMA-NL8	50	50	50
6977	Minervasin	Minervasingel	Marasingel	SMA-NL8	50	50	50
6978	Marasingel	Marasingel	Marasingel	SMA-NL8	50	50	50
6750	Landbouwer	Landbouwerserf	30 km/uur	Referentiewegdek	30	30	30
6753	Germanenve	Germanenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6754	Germanenve	Germanenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6756	Hunnenveld	Hunnenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6757	Hunnenveld	Hunnenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6758	Hunnenveld	Hunnenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6759	Hunnenveld	Hunnenveld	30 km/uur	Elementenverharding in keperverband	30	30	30
6820	Landbouwer	Landbouwerserf	30 km/uur	Referentiewegdek	30	30	30
6830	Landbouwer	Landbouwerserf	30 km/uur	SMA-NL8	30	30	30
6980	Landbouwer	Landbouwerserf	30 km/uur	Referentiewegdek	30	30	30

Model: wegverkeer 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

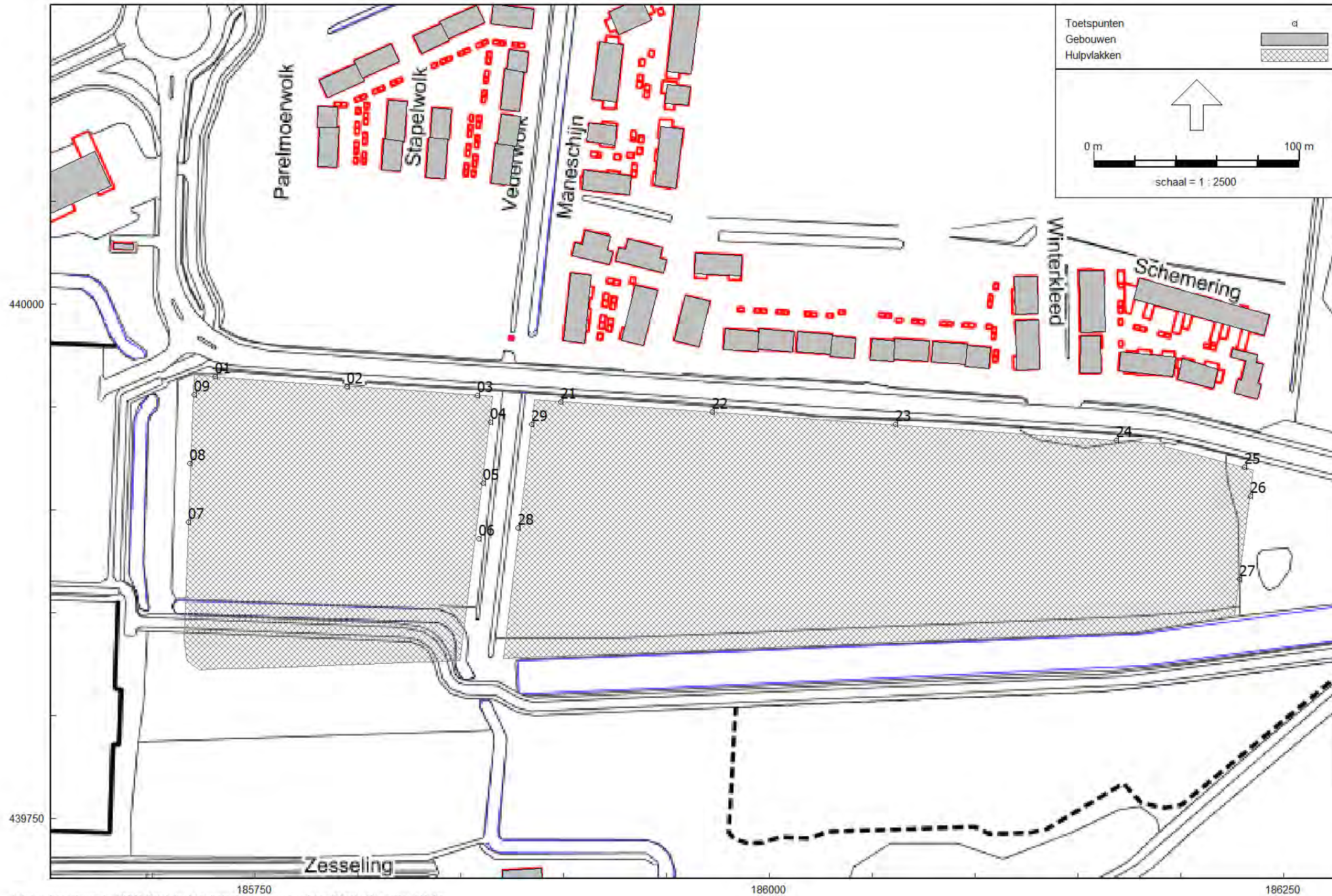
ItemID	V(MV(D))	V(MV(A))	V(MV(N))	V(ZV(D))	V(ZV(A))	V(ZV(N))	Totaal aantal	%LV(D)	%LV(A)	%LV(N)	%MV(D)	%MV(A)	%MV(N)
6739	50	50	50	50	50	50	10182,00	93,62	95,37	95,92	4,79	3,28	2,82
6743	50	50	50	50	50	50	7660,00	95,72	95,77	95,65	3,28	2,88	2,42
6975	50	50	50	50	50	50	17641,00	95,72	95,77	95,65	3,28	2,88	2,42
6976	50	50	50	50	50	50	10182,00	93,62	95,37	95,92	4,79	3,28	2,82
6979	50	50	50	50	50	50	15321,00	95,72	95,77	95,65	3,28	2,88	2,42
6745	50	50	50	50	50	50	5513,00	98,30	98,79	99,05	1,31	0,88	0,64
6746	50	50	50	50	50	50	5422,00	98,27	98,78	99,03	1,33	0,89	0,65
6747	50	50	50	50	50	50	5513,00	98,30	98,79	99,05	1,31	0,88	0,64
6748	50	50	50	50	50	50	5847,00	98,32	98,81	99,06	1,28	0,86	0,63
6749	50	50	50	50	50	50	5634,00	98,28	98,77	99,03	1,32	0,88	0,65
6755	50	50	50	50	50	50	7126,00	97,82	98,46	98,78	1,69	1,13	0,84
6767	50	50	50	50	50	50	5634,00	98,28	98,77	99,03	1,32	0,88	0,65
6768	50	50	50	50	50	50	5102,00	98,22	98,74	99,00	1,35	0,91	0,67
6770	50	50	50	50	50	50	4489,00	98,16	98,69	98,96	1,39	0,94	0,69
6771	50	50	50	50	50	50	9701,00	97,84	98,47	98,79	1,69	1,13	0,84
6772	50	50	50	50	50	50	9701,00	97,84	98,47	98,79	1,69	1,13	0,84
6819	50	50	50	50	50	50	4903,00	98,26	98,77	99,02	1,34	0,89	0,66
6822	50	50	50	50	50	50	8035,00	98,02	98,60	98,90	1,57	1,05	0,78
6831	50	50	50	50	50	50	7126,00	97,82	98,46	98,78	1,69	1,13	0,84
6844	50	50	50	50	50	50	2320,00	97,83	98,48	98,81	1,78	1,19	0,88
6977	50	50	50	50	50	50	9701,00	97,84	98,47	98,79	1,69	1,13	0,84
6978	50	50	50	50	50	50	3193,00	98,65	99,03	99,21	0,96	0,64	0,47
6750	30	30	30	30	30	30	778,00	99,32	99,46	99,13	0,68	0,54	0,87
6753	30	30	30	30	30	30	5546,00	98,03	98,43	96,89	1,57	1,25	1,98
6754	30	30	30	30	30	30	5546,00	98,03	98,43	96,89	1,57	1,25	1,98
6756	30	30	30	30	30	30	4162,00	98,16	98,52	97,09	1,47	1,17	1,86
6757	30	30	30	30	30	30	4162,00	98,16	98,52	97,09	1,47	1,17	1,86
6758	30	30	30	30	30	30	4162,00	98,16	98,52	97,09	1,47	1,17	1,86
6759	30	30	30	30	30	30	4162,00	98,16	98,52	97,09	1,47	1,17	1,86
6820	30	30	30	30	30	30	778,00	99,32	99,46	99,13	0,68	0,54	0,87
6830	30	30	30	30	30	30	778,00	99,32	99,46	99,13	0,68	0,54	0,87
6980	30	30	30	30	30	30	778,00	99,32	99,46	99,13	0,68	0,54	0,87

Model: wegverkeer 2030
Groep: (hoofdgroep)
Lijst van Wegen, voor rekenmethode Wegverkeerslawaaï - RMW-2012

ItemID	%ZV(D)	%ZV(A)	%ZV(N)
6739	1,59	1,35	1,27
6743	1,00	1,35	1,93
6975	1,00	1,35	1,93
6976	1,59	1,35	1,27
6979	1,00	1,35	1,93
6745	0,39	0,33	0,31
6746	0,40	0,33	0,32
6747	0,39	0,33	0,31
6748	0,39	0,33	0,31
6749	0,40	0,34	0,32
6755	0,49	0,41	0,38
6767	0,40	0,34	0,32
6768	0,42	0,35	0,34
6770	0,44	0,37	0,35
6771	0,47	0,39	0,37
6772	0,47	0,39	0,37
6819	0,40	0,34	0,32
6822	0,41	0,35	0,32
6831	0,49	0,41	0,38
6844	0,39	0,33	0,31
6977	0,47	0,39	0,37
6978	0,39	0,33	0,31
6750	--	--	--
6753	0,40	0,32	1,13
6754	0,40	0,32	1,13
6756	0,37	0,30	1,05
6757	0,37	0,30	1,05
6758	0,37	0,30	1,05
6759	0,37	0,30	1,05
6820	--	--	--
6830	--	--	--
6980	--	--	--

Bijlage 3

Titel	Resultaten wegverkeer
-------	-----------------------



185750
Wegverkeerslawaaï - RMW-2012, [geluidsbelastingen - wegverkeer 2030], Geomilieu V4.40

Toetspunten

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer 2030
LAEq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Marasingel
Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	veld 24 west	1,50	56,25
01_B	veld 24 west	5,00	56,47
01_C	veld 24 west	8,00	56,17
02_A	veld 24 west	1,50	57,70
02_B	veld 24 west	5,00	57,66
02_C	veld 24 west	8,00	57,12
03_A	veld 24 west	1,50	57,74
03_B	veld 24 west	5,00	57,65
03_C	veld 24 west	8,00	57,10
04_A	veld 24 west	1,50	51,72
04_B	veld 24 west	5,00	52,61
04_C	veld 24 west	8,00	52,60
05_A	veld 24 west	1,50	45,21
05_B	veld 24 west	5,00	47,09
05_C	veld 24 west	8,00	47,51
06_A	veld 24 west	1,50	42,48
06_B	veld 24 west	5,00	43,93
06_C	veld 24 west	8,00	44,84
07_A	veld 24 west	1,50	42,41
07_B	veld 24 west	5,00	43,53
07_C	veld 24 west	8,00	44,34
08_A	veld 24 west	1,50	44,79
08_B	veld 24 west	5,00	46,54
08_C	veld 24 west	8,00	47,07
09_A	veld 24 west	1,50	51,25
09_B	veld 24 west	5,00	52,44
09_C	veld 24 west	8,00	52,50
21_A	veld 24 oost	1,50	57,01
21_B	veld 24 oost	5,00	57,07
21_C	veld 24 oost	8,00	56,60
22_A	veld 24 oost	1,50	57,16
22_B	veld 24 oost	5,00	57,21
22_C	veld 24 oost	8,00	56,75
23_A	veld 24 oost	1,50	57,61
23_B	veld 24 oost	5,00	57,66
23_C	veld 24 oost	8,00	57,18
24_A	veld 24 oost	1,50	58,29
24_B	veld 24 oost	5,00	58,20
24_C	veld 24 oost	8,00	57,64
25_A	veld 24 oost	1,50	57,62
25_B	veld 24 oost	5,00	57,65
25_C	veld 24 oost	8,00	57,17
26_A	veld 24 oost	1,50	51,77
26_B	veld 24 oost	5,00	52,80
26_C	veld 24 oost	8,00	52,79
27_A	veld 24 oost	1,50	44,43
27_B	veld 24 oost	5,00	46,03
27_C	veld 24 oost	8,00	46,72
28_A	veld 24 oost	1,50	42,99
28_B	veld 24 oost	5,00	44,49
28_C	veld 24 oost	8,00	45,33
29_A	veld 24 oost	1,50	51,64
29_B	veld 24 oost	5,00	52,57
29_C	veld 24 oost	8,00	52,58

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer 2030
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: Metamorfosenallee N837
 Groepsreductie: Ja

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	veld 24 west	1,50	43,13
01_B	veld 24 west	5,00	43,54
01_C	veld 24 west	8,00	44,10
02_A	veld 24 west	1,50	40,52
02_B	veld 24 west	5,00	41,51
02_C	veld 24 west	8,00	41,98
03_A	veld 24 west	1,50	38,31
03_B	veld 24 west	5,00	39,41
03_C	veld 24 west	8,00	40,16
04_A	veld 24 west	1,50	37,68
04_B	veld 24 west	5,00	38,70
04_C	veld 24 west	8,00	39,47
05_A	veld 24 west	1,50	36,85
05_B	veld 24 west	5,00	38,05
05_C	veld 24 west	8,00	38,58
06_A	veld 24 west	1,50	36,61
06_B	veld 24 west	5,00	37,84
06_C	veld 24 west	8,00	38,19
07_A	veld 24 west	1,50	40,87
07_B	veld 24 west	5,00	41,34
07_C	veld 24 west	8,00	41,50
08_A	veld 24 west	1,50	41,80
08_B	veld 24 west	5,00	42,20
08_C	veld 24 west	8,00	42,48
09_A	veld 24 west	1,50	42,93
09_B	veld 24 west	5,00	43,36
09_C	veld 24 west	8,00	43,89
21_A	veld 24 oost	1,50	36,89
21_B	veld 24 oost	5,00	38,03
21_C	veld 24 oost	8,00	39,26
22_A	veld 24 oost	1,50	33,18
22_B	veld 24 oost	5,00	35,01
22_C	veld 24 oost	8,00	37,74
23_A	veld 24 oost	1,50	31,30
23_B	veld 24 oost	5,00	33,36
23_C	veld 24 oost	8,00	36,54
24_A	veld 24 oost	1,50	34,03
24_B	veld 24 oost	5,00	35,18
24_C	veld 24 oost	8,00	35,65
25_A	veld 24 oost	1,50	33,61
25_B	veld 24 oost	5,00	34,83
25_C	veld 24 oost	8,00	35,27
26_A	veld 24 oost	1,50	33,39
26_B	veld 24 oost	5,00	34,61
26_C	veld 24 oost	8,00	35,14
27_A	veld 24 oost	1,50	32,84
27_B	veld 24 oost	5,00	34,27
27_C	veld 24 oost	8,00	34,69
28_A	veld 24 oost	1,50	36,08
28_B	veld 24 oost	5,00	37,36
28_C	veld 24 oost	8,00	37,79
29_A	veld 24 oost	1,50	37,01
29_B	veld 24 oost	5,00	38,16
29_C	veld 24 oost	8,00	39,01

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
 Model: wegverkeer 2030
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 Groep: 30 km/uur
 Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	veld 24 west	1,50	19,37
01_B	veld 24 west	5,00	23,62
01_C	veld 24 west	8,00	23,93
02_A	veld 24 west	1,50	19,38
02_B	veld 24 west	5,00	23,35
02_C	veld 24 west	8,00	23,90
03_A	veld 24 west	1,50	20,21
03_B	veld 24 west	5,00	24,24
03_C	veld 24 west	8,00	25,18
04_A	veld 24 west	1,50	20,41
04_B	veld 24 west	5,00	24,29
04_C	veld 24 west	8,00	24,95
05_A	veld 24 west	1,50	22,71
05_B	veld 24 west	5,00	24,77
05_C	veld 24 west	8,00	25,11
06_A	veld 24 west	1,50	22,22
06_B	veld 24 west	5,00	23,54
06_C	veld 24 west	8,00	23,77
07_A	veld 24 west	1,50	20,30
07_B	veld 24 west	5,00	22,43
07_C	veld 24 west	8,00	22,62
08_A	veld 24 west	1,50	21,09
08_B	veld 24 west	5,00	24,43
08_C	veld 24 west	8,00	24,81
09_A	veld 24 west	1,50	20,23
09_B	veld 24 west	5,00	23,38
09_C	veld 24 west	8,00	23,69
21_A	veld 24 oost	1,50	20,94
21_B	veld 24 oost	5,00	24,11
21_C	veld 24 oost	8,00	25,29
22_A	veld 24 oost	1,50	22,57
22_B	veld 24 oost	5,00	24,99
22_C	veld 24 oost	8,00	26,77
23_A	veld 24 oost	1,50	28,67
23_B	veld 24 oost	5,00	29,76
23_C	veld 24 oost	8,00	30,52
24_A	veld 24 oost	1,50	31,36
24_B	veld 24 oost	5,00	32,76
24_C	veld 24 oost	8,00	33,40
25_A	veld 24 oost	1,50	33,90
25_B	veld 24 oost	5,00	35,05
25_C	veld 24 oost	8,00	35,66
26_A	veld 24 oost	1,50	33,42
26_B	veld 24 oost	5,00	34,50
26_C	veld 24 oost	8,00	35,15
27_A	veld 24 oost	1,50	33,17
27_B	veld 24 oost	5,00	34,20
27_C	veld 24 oost	8,00	34,86
28_A	veld 24 oost	1,50	22,77
28_B	veld 24 oost	5,00	24,40
28_C	veld 24 oost	8,00	24,64
29_A	veld 24 oost	1,50	21,47
29_B	veld 24 oost	5,00	25,03
29_C	veld 24 oost	8,00	25,71

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Rapport: Resultatentabel
Model: wegverkeer 2030
LAeq totaalresultaten voor toetspunten
Groep: Wegen
Groepsreductie: Nee

Naam Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Lden
01_A	veld 24 west	1,50	61,45
01_B	veld 24 west	5,00	61,69
01_C	veld 24 west	8,00	61,43
02_A	veld 24 west	1,50	62,78
02_B	veld 24 west	5,00	62,76
02_C	veld 24 west	8,00	62,25
03_A	veld 24 west	1,50	62,79
03_B	veld 24 west	5,00	62,72
03_C	veld 24 west	8,00	62,18
04_A	veld 24 west	1,50	56,89
04_B	veld 24 west	5,00	57,78
04_C	veld 24 west	8,00	57,80
05_A	veld 24 west	1,50	50,81
05_B	veld 24 west	5,00	52,60
05_C	veld 24 west	8,00	53,03
06_A	veld 24 west	1,50	48,49
06_B	veld 24 west	5,00	49,89
06_C	veld 24 west	8,00	50,69
07_A	veld 24 west	1,50	49,72
07_B	veld 24 west	5,00	50,59
07_C	veld 24 west	8,00	51,16
08_A	veld 24 west	1,50	51,56
08_B	veld 24 west	5,00	52,90
08_C	veld 24 west	8,00	53,37
09_A	veld 24 west	1,50	56,85
09_B	veld 24 west	5,00	57,95
09_C	veld 24 west	8,00	58,06
21_A	veld 24 oost	1,50	62,05
21_B	veld 24 oost	5,00	62,12
21_C	veld 24 oost	8,00	61,68
22_A	veld 24 oost	1,50	62,18
22_B	veld 24 oost	5,00	62,24
22_C	veld 24 oost	8,00	61,80
23_A	veld 24 oost	1,50	62,62
23_B	veld 24 oost	5,00	62,67
23_C	veld 24 oost	8,00	62,22
24_A	veld 24 oost	1,50	63,31
24_B	veld 24 oost	5,00	63,23
24_C	veld 24 oost	8,00	62,68
25_A	veld 24 oost	1,50	62,64
25_B	veld 24 oost	5,00	62,68
25_C	veld 24 oost	8,00	62,20
26_A	veld 24 oost	1,50	56,85
26_B	veld 24 oost	5,00	57,88
26_C	veld 24 oost	8,00	57,88
27_A	veld 24 oost	1,50	49,81
27_B	veld 24 oost	5,00	51,39
27_C	veld 24 oost	8,00	52,07
28_A	veld 24 oost	1,50	48,80
28_B	veld 24 oost	5,00	50,27
28_C	veld 24 oost	8,00	51,04
29_A	veld 24 oost	1,50	56,78
29_B	veld 24 oost	5,00	57,73
29_C	veld 24 oost	8,00	57,76

Alle getoonde dB-waarden zijn A-gewogen

Bijlage 4

Titel	Rekenmodel sportpark
-------	----------------------

I.2007.5714.00.R001

Bestemmingsplan sportpark Schuytgraaf, Arnhem - Akoestisch onderzoek

dGm^R

Tabel 5

Geluidsbronnen met bedrijfstijden voor de verschillende rekenvarianten, fase 2

situatie/geluidsbron	bronnr.	bedrijfsduur per periode		
		dagperiode 07.00 – 19.00 uur	avondperiode 19.00 - 23.00 uur	nachtperiode 23.00 – 07.00 uur
1. trainingsdag				
spelers tennis	01 – 16	10 uur, n = 2 per veld	3 uur, n = 2 per veld	--
spelers voetbal hoofdveld	17 – 28	--	1.5 uur, n = 12	--
spelers voetbal kunstgrasveld	29 – 40	5 uur, n = 12	3 uur, n = 12	--
spelers voetbal trainingsvelden gras	41 – 64	2 uur, n = 12 per veld	2 uur, n = 12 per veld	--
personenwagens	m01	386 bewegingen	348 bewegingen	38 bewegingen
vrachtwagens	m02	2 bewegingen	--	--
2. wedstrijddag				
spelers tennis	01 – 16	10 uur, n = 2 per veld	3 uur, n = 2 per veld	--
spelers voetbal hoofdveld	17 – 28	6 uur, n = 12 per veld	--	--
spelers voetbal kunstgrasveld	29 – 40	6 uur, n = 12 per veld	--	--
spelers voetbal trainingsvelden gras	41 – 64	6 uur, n = 12 per veld	--	--
toeschouwers (10) voetbal hoofdveld	65 – 68	1.5 uur	--	--
toeschouwers (110) voetbal hoofdveld	69	1.5 uur	--	--
toeschouwers (50) voetbal hoofdveld	70	4.5 uur	--	--
toeschouwers (10) voetbal trainingsvelden	71 – 82	6 uur	--	--
toeschouwers (20) tennis	83 – 90	6 uur	2 uur	--
scheidsrechtersfluit	91 – 114	480 sec, n = 4 per veld	--	--
personenwagens	m01	772 bewegingen	48 bewegingen	--
3. toernooi voetbal				
spelers tennis	01 – 16	10 uur, n = 2 per veld	3 uur, n = 2 per veld	--
spelers voetbal hoofdveld	17 – 28	9 uur, n = 12 per veld	2 uur, n = 12 per veld	--
spelers voetbal kunstgrasveld	29 – 40	9 uur, n = 12 per veld	2 uur, n = 12 per veld	--
spelers voetbal trainingsvelden gras	41 – 64	9 uur, n = 12 per veld	2 uur, n = 12 per veld	--
toeschouwers (10) voetbal hoofdveld	65 – 68	4.5 uur	1 uur	--
toeschouwers (50) voetbal hoofdveld	70	4.5 uur	1 uur	--
toeschouwers (10) voetbal trainingsvelden	71 – 82	4.5 uur	1 uur	--
toeschouwers (20) tennis	83 – 90	6 uur	2 uur	--
scheidsrechtersfluit	91 – 114	720 sec, n = 4 per veld	180 sec, n = 4 per veld	--
luidspekers (muziek/omroepen)	115 – 131	12 uur	2 min.	--
afstraling gevels kantine	132 – 136	--	4 uur	8 uur
personenwagens	m01	772 bewegingen	348 bewegingen	38 bewegingen
4. toernooi tennis				
spelers tennis	01 – 16	10 uur, n = 2 per veld	3 uur, n = 2 per veld	--
spelers voetbal hoofdveld	17 – 28	6 uur, n = 12 per veld	--	--
spelers voetbal kunstgrasveld	29 – 40	6 uur, n = 12 per veld	--	--
spelers voetbal trainingsvelden gras	41 – 64	6 uur, n = 12 per veld	--	--
toeschouwers (10) voetbal hoofdveld	65 – 68	1.5 uur	--	--
toeschouwers (110) voetbal hoofdveld	69	1.5 uur	--	--
toeschouwers (50) voetbal hoofdveld	70	4.5 uur	--	--
toeschouwers (10) voetbal trainingsvelden	71 – 82	6 uur	--	--
toeschouwers (20) tennis	83 – 90	6 uur	2 uur	--
scheidsrechtersfluit	91 – 114	480 sec, n = 4 per veld	--	--
afstraling gevels kantine	132 – 136	--	4 uur	8 uur
luidspekers (muziek/omroepen)	137 – 139	12 uur	2 min.	--
personenwagens	m01	772 bewegingen	348 bewegingen	38 bewegingen

Opm.: n is het aantal deelbronnen waarover een activiteit verdeeld is, verdisconteerd in geluidsbronvermogen per bron.

Bijlage 5

Titel	Resultaten sportpark
-------	----------------------

Rapport: Resultatentabel
Model: LAr,LT trainingssituatie veld24
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	37,77	41,35	27,59	46,35
01_B	veld 24 west	5,00	40,56	44,21	30,57	49,21
01_C	veld 24 west	8,00	41,29	44,97	31,23	49,97
02_A	veld 24 west	1,50	37,44	40,85	26,52	45,85
02_B	veld 24 west	5,00	40,38	43,82	29,65	48,82
02_C	veld 24 west	8,00	41,47	44,99	30,75	49,99
03_A	veld 24 west	1,50	37,45	40,79	25,34	45,79
03_B	veld 24 west	5,00	40,65	43,90	28,18	48,90
03_C	veld 24 west	8,00	41,83	45,11	29,44	50,11
04_A	veld 24 west	1,50	38,14	41,12	22,72	46,12
04_B	veld 24 west	5,00	41,43	44,33	25,10	49,33
04_C	veld 24 west	8,00	42,43	45,35	26,57	50,35
05_A	veld 24 west	1,50	35,76	38,77	20,53	43,77
05_B	veld 24 west	5,00	39,19	42,10	22,72	47,10
05_C	veld 24 west	8,00	40,42	43,33	24,08	48,33

Rapport: Resultatentabel
Model: LAr,LT wedstrijd
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	42,23	36,32	--	42,23
01_B	veld 24 west	5,00	45,01	38,58	--	45,01
01_C	veld 24 west	8,00	45,93	39,30	--	45,93
02_A	veld 24 west	1,50	42,20	35,61	--	42,20
02_B	veld 24 west	5,00	45,05	37,83	--	45,05
02_C	veld 24 west	8,00	46,35	38,77	--	46,35
03_A	veld 24 west	1,50	42,50	33,86	--	42,50
03_B	veld 24 west	5,00	45,53	35,88	--	45,53
03_C	veld 24 west	8,00	46,63	37,13	--	46,63
04_A	veld 24 west	1,50	45,05	32,89	--	45,05
04_B	veld 24 west	5,00	47,52	34,63	--	47,52
04_C	veld 24 west	8,00	48,26	35,96	--	48,26
05_A	veld 24 west	1,50	41,89	31,93	--	41,89
05_B	veld 24 west	5,00	45,10	34,50	--	45,10
05_C	veld 24 west	8,00	46,03	35,58	--	46,03
06_A	Grote Molenstraat 181	1,50	37,00	35,42	--	40,42
06_B	Grote Molenstraat 181	5,00	38,86	37,26	--	42,26

Rapport: Resultatentabel
Model: LAr,LT toernooi voetbal
LArq totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	55,19	43,15	31,06	55,19
01_B	veld 24 west	5,00	57,33	45,83	34,63	57,33
01_C	veld 24 west	8,00	58,17	46,70	35,65	58,17
02_A	veld 24 west	1,50	56,23	42,98	31,51	56,23
02_B	veld 24 west	5,00	58,73	45,73	35,18	58,73
02_C	veld 24 west	8,00	59,73	46,89	36,30	59,73
03_A	veld 24 west	1,50	55,69	42,59	30,51	55,69
03_B	veld 24 west	5,00	58,65	45,36	34,04	58,65
03_C	veld 24 west	8,00	59,86	46,53	35,14	59,86
04_A	veld 24 west	1,50	55,85	43,56	29,02	55,85
04_B	veld 24 west	5,00	59,13	46,09	32,91	59,13
04_C	veld 24 west	8,00	60,52	47,04	34,29	60,52
05_A	veld 24 west	1,50	54,57	41,07	27,26	54,57
05_B	veld 24 west	5,00	57,73	43,95	30,98	57,73
05_C	veld 24 west	8,00	59,00	45,03	32,42	59,00

Rapport: Resultatentabel
 Model: LAr,LT toernooi tennis
 LAeq totaalresultaten voor toetspunten
 (hoofdgroep)
 Groep:
 Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	44,28	41,50	31,06	46,50
01_B	veld 24 west	5,00	46,80	44,32	34,63	49,32
01_C	veld 24 west	8,00	47,67	45,04	35,65	50,04
02_A	veld 24 west	1,50	44,32	40,71	31,51	45,71
02_B	veld 24 west	5,00	46,83	43,63	35,18	48,63
02_C	veld 24 west	8,00	47,95	44,70	36,30	49,70
03_A	veld 24 west	1,50	44,14	39,38	30,51	44,38
03_B	veld 24 west	5,00	46,87	42,10	34,04	47,10
03_C	veld 24 west	8,00	48,46	43,34	35,14	48,46
04_A	veld 24 west	1,50	45,39	37,56	29,89	45,39
04_B	veld 24 west	5,00	47,89	39,98	33,48	47,89
04_C	veld 24 west	8,00	48,85	41,37	34,75	48,85
05_A	veld 24 west	1,50	42,46	35,81	27,54	42,46
05_B	veld 24 west	5,00	45,68	38,50	31,65	45,68
05_C	veld 24 west	8,00	46,86	39,74	32,92	46,86
06_A	Grote Molenstraat 181	1,50	44,19	35,99	21,58	44,19
06_B	Grote Molenstraat 181	5,00	46,47	37,88	24,63	46,47

Rapport: Resultatentabel
Model: LMax
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep:
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	64,45	56,03	55,99	65,99
01_B	veld 24 west	5,00	66,55	58,75	58,72	68,72
01_C	veld 24 west	8,00	66,60	58,87	58,84	68,84
02_A	veld 24 west	1,50	61,23	55,63	55,60	65,60
02_B	veld 24 west	5,00	64,27	58,45	58,43	68,43
02_C	veld 24 west	8,00	64,57	58,60	58,57	68,57
03_A	veld 24 west	1,50	62,00	54,08	54,04	64,04
03_B	veld 24 west	5,00	64,41	56,75	56,72	66,72
03_C	veld 24 west	8,00	64,87	57,04	57,01	67,01
04_A	veld 24 west	1,50	63,62	49,58	49,31	63,62
04_B	veld 24 west	5,00	65,36	52,68	52,50	65,36
04_C	veld 24 west	8,00	65,69	53,37	53,15	65,69
05_A	veld 24 west	1,50	58,22	46,94	46,57	58,22
05_B	veld 24 west	5,00	61,10	49,59	49,30	61,10
05_C	veld 24 west	8,00	61,74	50,83	50,53	61,74

Rapport: Resultatentabel
Model: VAW indirecte hinder
L_{Aeq} totaalresultaten voor toetspunten
(hoofdgroep)
Groep: (hoofdgroep)
Groepsreductie: Nee

Naam						
Toetspunt	Omschrijving	Hoogte	Dag	Avond	Nacht	Etmaal
01_A	veld 24 west	1,50	39,53	40,84	28,21	45,84
01_B	veld 24 west	5,00	40,48	41,79	29,16	46,79
01_C	veld 24 west	8,00	40,43	41,74	29,11	46,74
02_A	veld 24 west	1,50	30,62	31,93	19,30	36,93
02_B	veld 24 west	5,00	33,73	35,04	22,41	40,04
02_C	veld 24 west	8,00	34,22	35,53	22,90	40,53
03_A	veld 24 west	1,50	25,32	26,63	14,00	31,63
03_B	veld 24 west	5,00	27,26	28,57	15,94	33,57
03_C	veld 24 west	8,00	28,71	30,02	17,39	35,02
04_A	veld 24 west	1,50	22,33	23,64	11,01	28,64
04_B	veld 24 west	5,00	23,80	25,11	12,48	30,11
04_C	veld 24 west	8,00	24,85	26,16	13,53	31,16
05_A	veld 24 west	1,50	21,54	22,85	10,22	27,85
05_B	veld 24 west	5,00	22,90	24,21	11,58	29,21
05_C	veld 24 west	8,00	23,92	25,23	12,60	30,23



Naar de uiterwaarden

ruimtelijk raamwerk Schuytgraaf Veld 2

ONTDEK Schuytgraaf

Naar de uiterwaarden

ruimtelijk raamwerk Schuytgraaf Veld 2

ONTDEK Schuytgraaf

INHOUD

INLEIDING	
Aanleiding	7
Rol Kwaliteitsteam	7
Opgave	7
Duurzaamheid	7
1. CONTEXT	9
Ruimtelijke context	11
Ruimtelijke analyse	12
Bouwstenen	14
2. RUIMTELIJK RAAMWERK	17
Ruimtelijk raamwerk	19
Groenstructuur	21
Verkeersstructuur	25
Openbare ruimte	26
Parkeren	31
3. BEELDREGIE	33
Naar de uiterwaarden	35
Wederopbouw als inspiratie	37
Beeldregie bebouwing	38
4. VERKAVELING	45
Voorbeeldverkaveling	47
Woningaantallen	47
5. VELD 2 ZUID	49
Context	50
Ruimtelijke analyse	51
Bouwstenen	52
Ruimtelijk raamwerk	54
Beeldregie	55



INLEIDING

AANLEIDING

In de structuurvisie Arnhem 2020-2040 is aangegeven dat er tot 2030 nog een behoefte is aan ca. 12.000 woningen voor heel Arnhem. De ontwikkeling van Schuytgraaf speelt een grote rol bij de realisatie hiervan. Na jaren van relatief lage woningproductie vanwege de crisis, kent de huidige woningmarkt een flinke opleving. Daarom is de gemeente voornemens om te starten met de ontwikkeling van Veld 2 in Schuytgraaf.

Om de ontwikkeling van het veld de juiste kaders mee te geven is een ruimtelijke visie opgesteld die vertaald is in een ruimtelijk raamwerk. In dit raamwerk wordt richting gegeven aan de elementen die het veld structureren en is tevens de kwaliteit van het openbaar gebied verankerd.

Aanvullend is de beeldregie vastgelegd, waarmee de kwalitatieve uitstraling voor de bebouwing wordt gewaarborgd. Het ruimtelijk raamwerk en de beeldregie zijn op elkaar afgestemd, zodat bebouwing en openbare ruimte tezamen een aantrekkelijke woonomgeving opleveren. In voorliggend document komen voornoemde onderdelen samen en vormt daarmee de basis voor de ontwikkeling van Schuytgraaf veld 2

ROL VAN HET KWALITEITSTEAM

Dit document dient gelezen te worden als een richtinggevend kader. De deelaspecten door de ontwikkelende partijen in dit veld worden in overleg met de gemeentelijk stedenbouwkundige opgesteld en uiteindelijk getoetst door het Kwaliteitsteam Schuytgraaf, conform de werkwijze van het kwaliteitsteam. Dit document vormt daarvoor het toetsingskader.

OPBOUW VAN HET DOCUMENT

In het document wordt eerst de ruimtelijke context beschreven, deze wordt vertaald in een analyse van het veld. De analyse vormt de basis voor de ruimtelijke visie, waarin de hoofdopzet van het veld is benoemd. Vervolgens worden in het ruimtelijk raamwerk en de beeldregie de kwalitatieve kaders voor de ontwikkeling vastgelegd.

DUURZAAMHEID

Schuytgraaf is de jongste wijk van Arnhem. Bij de ontwikkeling van de wijk is duurzaamheid al vanaf het begin een belangrijk thema. Zo is de hele wijk aangesloten op het stadswarmtenet, waardoor er geen gasaansluitingen nodig zijn en is er een gescheiden afwateringssysteem, al het hemelwater wordt bovengronds afgevoerd.

De wijk ligt tegen de stad aan midden in het Betuws landschap. De wijk heeft twee robuuste hoofdgroenstructuren bestaande uit water en groen waar natuur de hoofdrol speelt. Ook liggen er in de wijk landschappelijke groenblauwe lijnen waar mogelijk de bestaande bomenlanen, waterlopen en bossages van het landschap zoveel mogelijk zijn behouden. In Schuytgraaf worden alleen de woonvelden opgehoogd. De groenstructuur heeft zijn oorspronkelijke maaiveldhoogte.

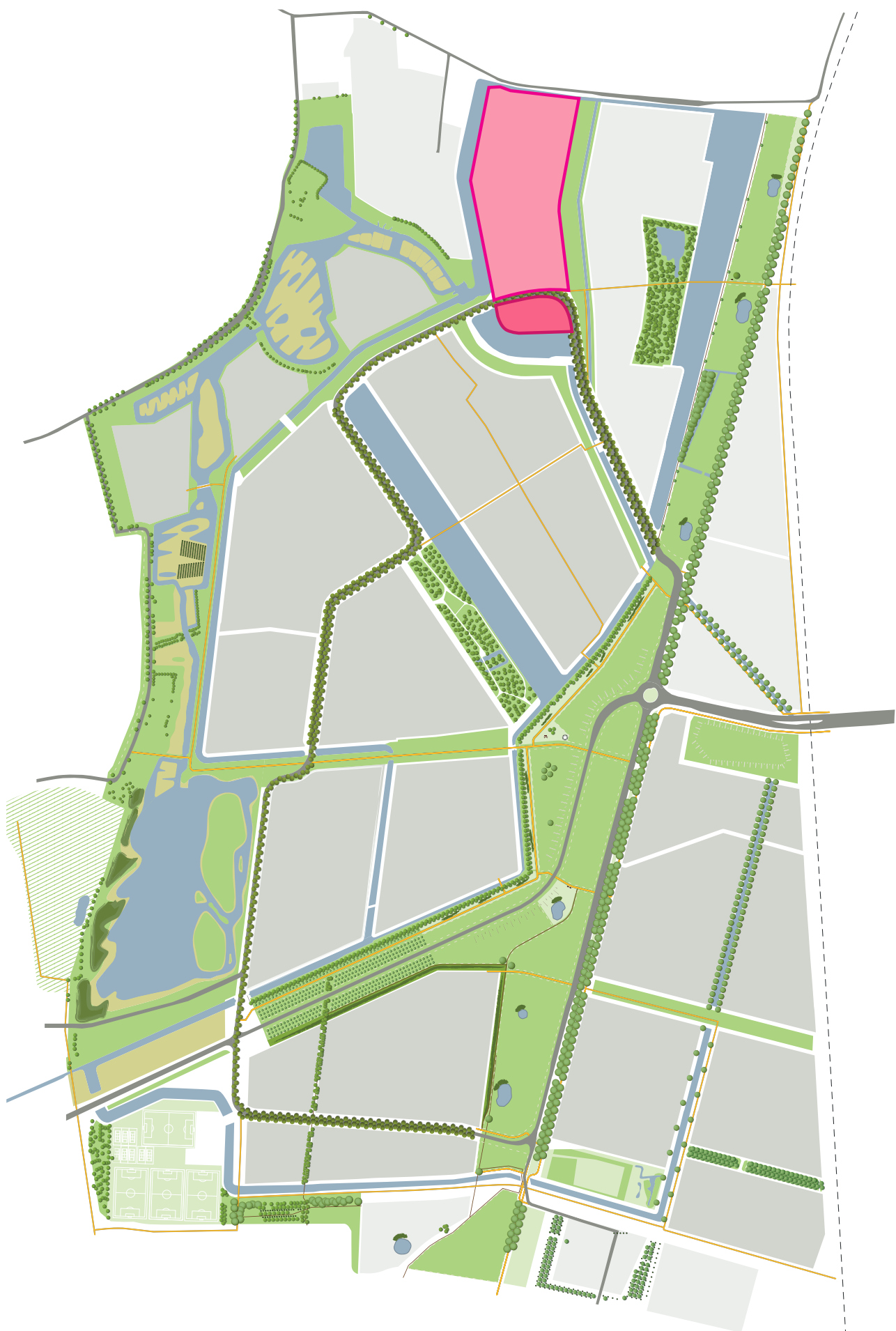
Bij de inrichting van de openbare ruimte gaan we ook zo duurzaam mogelijk te werk; alleen verharding daar waar noodzakelijk voor het goed functioneren van de wijk, we maken gebruik van led-lampen en waar mogelijk worden materialen hergebruikt.

Ook bij de woningbouw is duurzaamheid van belang. Gestreefd wordt naar een extra inspanning voor duurzaamheid en circulariteit, bovenop de normen van het bouwbesluit. Hierbij kan gedacht worden aan (extra) zonnepanelen, meer groen en minder verharding of hergebruik van materialen.



1

Context



hoofdgroenstructuur Schuytgraaf

1.1 RUIMTELIJKE CONTEXT

Het stedenbouwkundig concept van Schuytgraaf gaat uit van het principe van dorpjes in de Betuwe die ingebed zijn in het bestaande landschap. Voor veld 2 is dit het landschap van de uiterwaarden. Het veld maakt de overgang tussen de wijk en het buitengebied. Deze combinatie maakt de noordrand van Schuytgraaf een unieke locatie.

Ligging

De noordrand van Schuytgraaf ligt in het landschap van de uiterwaarden en rivier. De Achterstraat, waar groene erven, fruitboombaarden en weilanden te vinden zijn, vormt de fysieke grens tussen Schuytgraaf en het omliggende landschap.

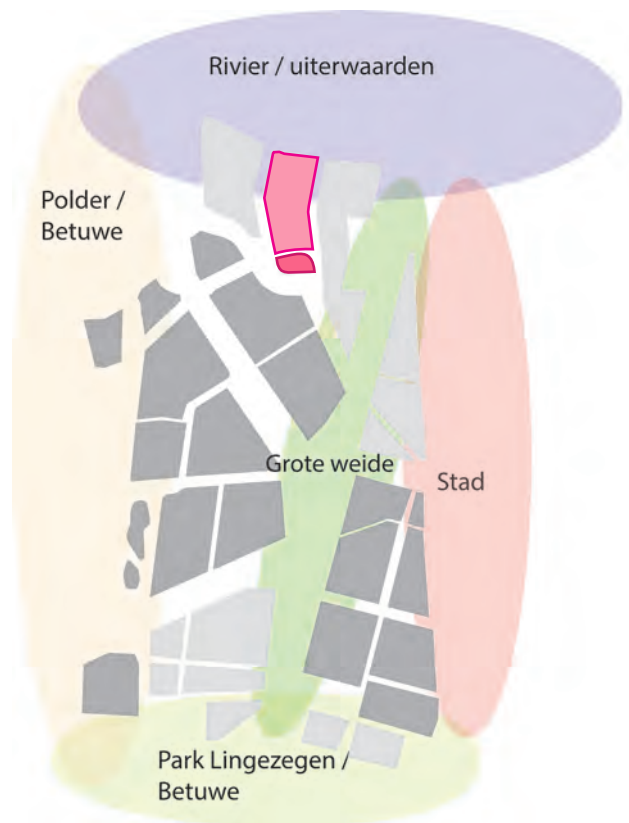
Inzoomend naar veld 2, wordt dit veld in het zuiden en westen begrensd door het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf; een breed water, dat landschappelijk gezien gebaseerd is op de voormalige Eldense Zeeg. Aan de noordzijde grenst het veld aan de Achterstraat terwijl het aan de oostzijde wordt ingekaderd door een groene landschappelijke zone. Hier is ruimte om te spelen en te verblijven. Deze inkadering maakt van veld 2 een relatief smal en langgerekt veld.

Het zuidelijke deel van veld 2 wordt fysiek doorsneden door de Minervasingel. Vanaf het zuidelijkste deel van veld 2 kan op afstand het landschap gevoeld worden. Zichtlijnen op de Drielse Dijk, spoorbrug en de stuwwal, vormen de kracht van deze plek.

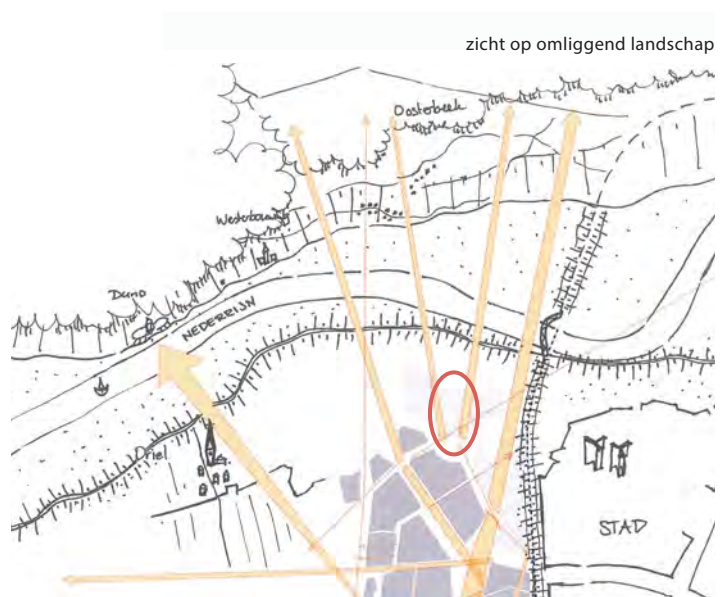
Hoofdgroenstructuur

De hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf kenmerkt zich door een open en weids landschap. Het Betuws landschap is hiervan de basis. Karakteristiek voor dit landschap zijn populieren en fruitbomen. Bij veld 2 zie je dit terug aan de Achterstraat. Dit oude polderlint is een lange smalle weg, met aan weerszijden een sloot en aan 1 zijde populieren. Daar waar veld 2 grenst aan de Achterstraat opent het landschap zich en is de populierenlaan niet aanwezig. Op de omliggende particuliere terreinen zijn in de lagere en nattere delen wilgen (knot & treur) en elzen zichtbaar. Bij de hogere delen staan nog enkele oude fruitbomen. Aan de oostzijde van het veld is een brede groene landschappelijke ruimte gelegen. Deze ruimte maakt de verbinding tussen wijk en landschap en geeft ruimte aan de natuur om de wijk binnen te dringen. Hierdoor ontstaan zichten vanaf de Minervasingel op het omliggende landschap.

De Minervasingel, aan de zuidkant van het veld, krijgt in de toekomst een begeleiding met een tweezijdige eiken bomenlaan.



landschapstijlen in Schuytgraaf



1.2 RUIMTELIJKE ANALYSE

De basis voor het ruimtelijk raamwerk is een gedegen ruimtelijke analyse van de locatie. Deze wordt hieronder puntsgewijs toegelicht.

Relatie met omgeving

Veld 2 raakt aan alle kanten de hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf. Aan de west- en zuidzijde is een brede watergang gesitueerd, aan de noordzijde het rivierenlandschap en aan de oostkant een robuuste groenzone. Deze landschappelijke omgeving vormt de basis voor de woonkwaliteit van het veld.

Groenstructuur

Midden door veld 2 loopt in noord-zuidelijke richting een sloot die duidelijk richting geeft aan het veld. Dwars op de sloot, ter hoogte van een verdraaiing in het landschap is een groene oost-westverbinding gewenst die de relatie legt met de naast gelegen velden.

Ontsluiting

Veld 2 wordt ontsloten vanaf de Minervasingel. Bij de ontwikkeling van de ontsluitingsroute van veld 2 is het van belang de toekomstige ontsluiting van veld 1 mee te nemen, daarnaast is een verbinding naar veld 3 gewenst om onderling contact tussen de drie velden mogelijk te maken.

Voor fietsverkeer loopt een ontsluitingsroute langs de Minervasingel in een rechte lijn naar het spoor, waar via een tunnel de naast liggende wijk Elderveld bereikbaar is. Daarnaast komt er een recreatieve fietsroute door de groene zone tussen veld 2 en 3 die aansluit op de Achterstraat.

Veld 1, 2 en 3 worden met elkaar verbonden door een netwerk van wandelroutes. Hierbij staat de beleving van het om omliggende landschap centraal.

Zichtlijnen

Vanuit het omliggende landschap is zicht op het veld. Het is de bedoeling om deze verre zichten te behouden en te benadrukken. De centrale sloot is tevens een uitstekende aanleiding om in te zetten als structurerende zichtlijn binnen het gebied. Tevens is er zicht vanuit veld naar het omliggende landschap. Dit om de relatie tussen wonen en het landschap te versterken.

Achterstraat

De Achterstraat heeft het typische karakter van het Betuwse rivierenlandschap. Deze woon- en verblijfskwaliteit dient behouden te blijven. Verder heeft de Achterstraat een belangrijke plek in het recreatieve netwerk langs de uitwaarden. De ommetjes vanuit Schuytgraaf sluiten hier op aan.

Bestaande hoeve

Binnen het veld ligt aan de Achterstraat al een bestaande hoeve. Deze wordt ingepast in het veld.

Veld 2 zuid

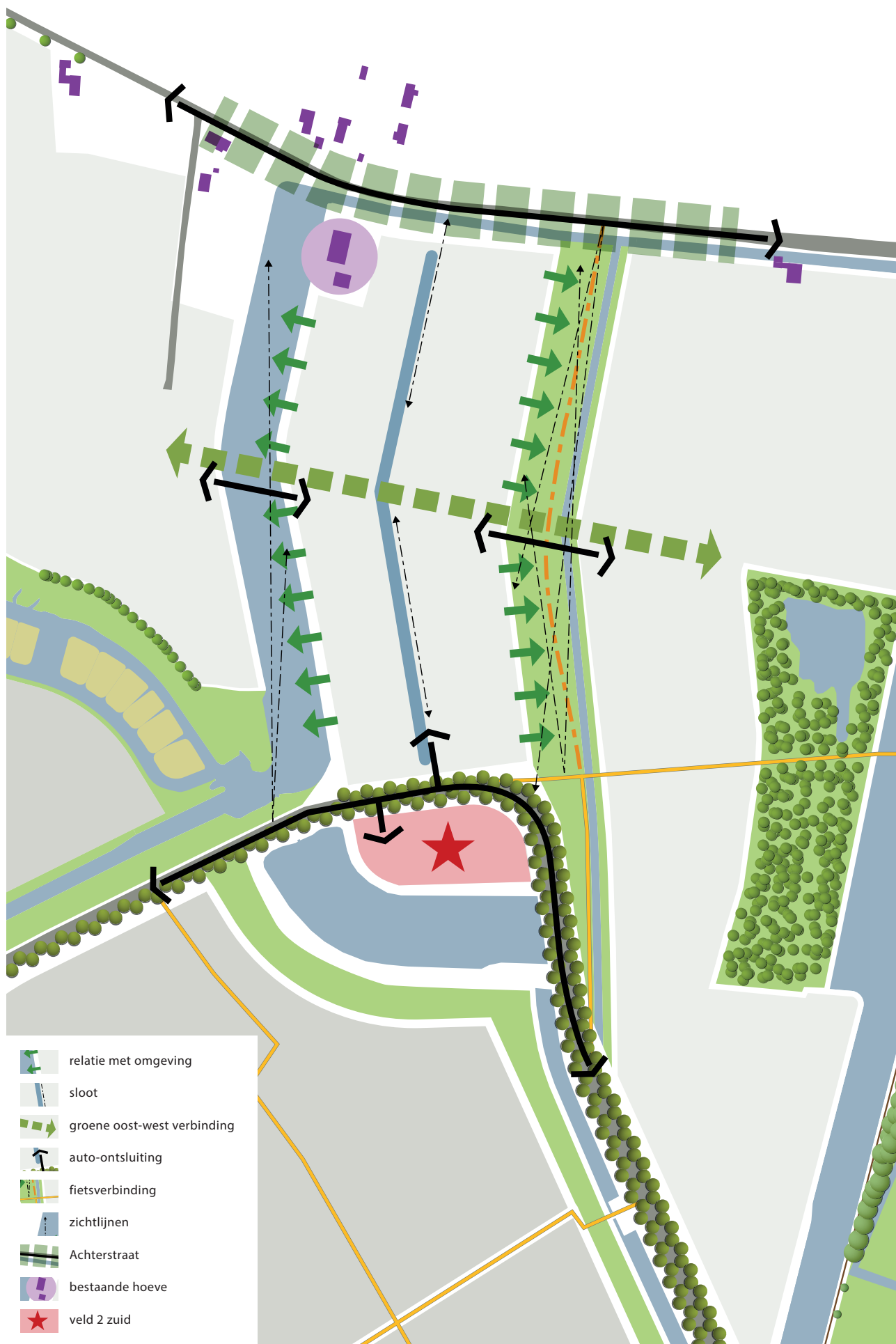
Het zuidelijke deel van veld 2 wordt door de Minervasingel gescheiden van de rest van het veld. Dit zorgt ervoor dat dit deel een hele andere ruimtelijke setting heeft. Daarom krijgt dit deel een eigen karakter en invulling die in verschijningsvorm en structuur los staat van de rest van het veld.

Geluid

De na te streven milieubelasting in veld 2 is laag. Alleen bij de Minervasingel wordt een hogere geluidsbelasting toegestaan. De lagere belasting is mogelijk door de grotere afstand tot de verkeersweg en de afschermdende werking van de eerstelijns bebouwing. Bij stadswijken in Arnhem wordt ook woningbouw gerealiseerd bij uitzonderlijke hoge geluidbelastingen. Hierbij dienen dan wel afdoende compenserende maatregelen te worden getroffen zoals stil asfalt of maatregelen aan de gevel.

Achterstraat





1.3 BOUWSTENEN

Bij het ontwerp voor veld 2, wordt gebruik gemaakt van de hoofdropzet van Schuytgraaf: Dorpjes in het groen. Dat betekent in de uitwerking veel groen om en aan de randen van een veld, en relatief weinig groen in het veld zelf. Daarnaast vormt de bestaande landschappelijke structuur de basis voor de indeling en sfeer van de nieuw in te richten velden. Hierbij worden belangrijke elementen gehandhaafd worden en waar mogelijk versterkt. Hieronder zijn de belangrijkste bouwstenen van de opgave van veld 2 benoemd.

Landschap

Het omliggende landschap is de onderlegger van het plan. De waterstructuur en het groen zijn bepalend voor de uitstraling. Contact leggen met het noordelijk gelegen rivierenlandschap is hierbij belangrijk. De aanwezige sloot en de groene oost-westverbinding bepalen in grote mate de ruimtelijke opzet van het veld.

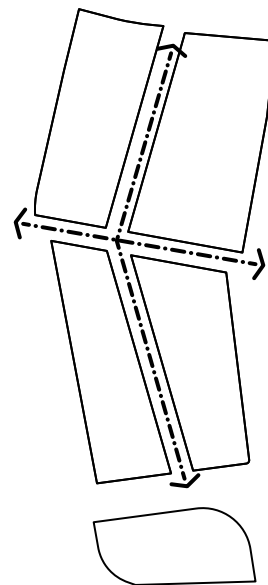
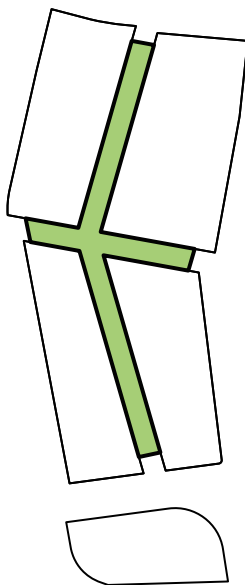
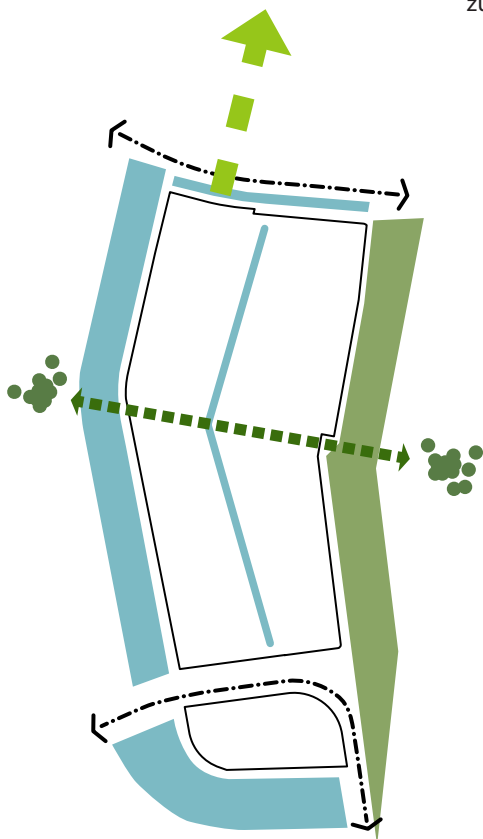
Groen in het veld

Naast het omliggende groen is er ook behoefte aan groen binnen het veld. De opgave voor veld 2 is, om naast het woningbouwprogramma ook groen te integreren in het straatbeeld. Dit ten behoeve van zowel de verblijfskwaliteit als de woonkwaliteit van het veld.

Ook het watersysteem wordt zichtbaar gemaakt middels bovengrondse waterafvoer. De afwatering geschiedt in de richting van de randen, hierbij dragen de oevers met riet bij aan het zuiveren van het water.

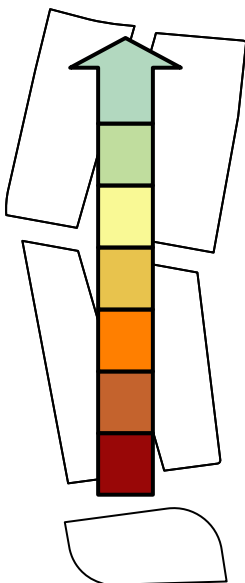
Ontsluiting

Voor de hoofdontsluiting van veld 2 zijn de bestaande lijnen in het landschap leidend bij de indeling van het veld. Dit geldt voor zowel de noord-zuid ontsluiting als de oost-west verbinding met veld 1 en 3. Routes voor fietsers zijn zowel praktisch als recreatief van aard. Een direct verbinding met naastgelegen wijken, als recreatieve routes zijn hierbij van groot belang.



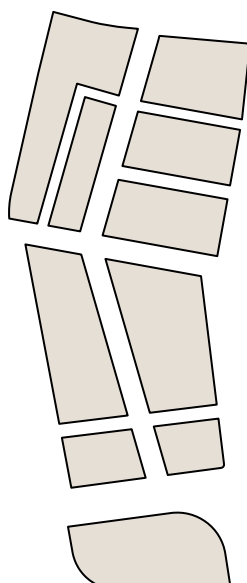
Overgang van stad naar rivier

Kenmerkend voor veld 2 is de overgang van het stedelijke gebied naar het rivierenlandschap. Deze zuid-noord georiënteerde overgangszone is een uitgangspunt bij de opzet van het veld en krijgt ook landschappelijk en stedenbouwkundig de aandacht. Stedenbouwkundig wordt gezocht naar een eigen karakter in structuur, dichtheid, verschijningsvorm en inrichting van de openbare ruimte. De overgang van een stedelijke dichtheid naar het open landschap is onderdeel van deze opgave.



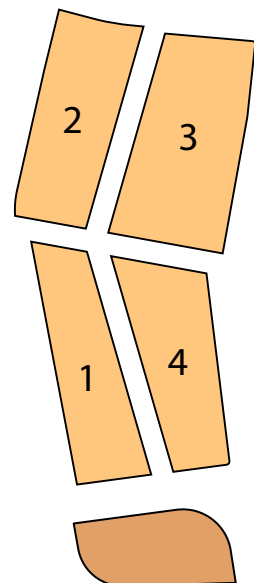
Bouwvelden

De ruimtelijke opzet die ontstaat vanuit de landschappelijke structuur wordt verder onderverdeeld in bouwvelden die goed te verkavelen zijn. De velden worden zo ingedeeld dat een optimale relatie met de omgeving ontstaat. Voor de uitwerking is een grote mate van flexibiliteit van essentieel.



Faseerbaarheid

Een goede en logische faseerbaarheid van de ontwikkeling is belangrijk vanuit zowel de optiek van de ontwikkelende partijen (gemeente en ontwikkelaars) als de toekomstige bewoners. De ontwikkelende partijen hebben baat bij een logische bouwstroom en een flexibele fasering, die in kan spelen op de behoefte die er op dat moment is in de markt. Voor de bewoners is het zaak de ontwikkeling zo snel mogelijk af te ronden, het woongenot zo snel mogelijk op niveau te brengen en de overlast gedurende de bouw van de diverse fases te beperken. De ontwikkeling van veld 2 zuid staat los van de fasering van de rest van het veld.





2 Ruimtelijk raamwerk



-  special
-  wonen aan de Achterstraat
-  entreeruimte
-  begeleiding hoofdstructuur
-  oriëntatie naar buiten
-  special bij entree
-  fietsverbinding
-  boerenerf
-  veld 2 zuid
-  zoeklocatie parkeercoffer

2.1 RUIMTELIJK RAAMWERK

Het ruimtelijk raamwerk is de drager waarmee de gewenste kwaliteit in het veld wordt verankerd. Hierin is de hoofdstructuur vastgelegd en zijn de belangrijkste structurerende elementen benoemd. In het raamwerk wordt enerzijds op een aantal plekken sterker gestuurd op (beeld)kwaliteit, maar anderzijds wordt binnen het raamwerk vrijheid gegeven bij de nadere uitwerking en invulling van het veld. Een aantal plekken, ruimtes en objecten worden in het raamwerk gedefinieerd om op die manier bij te dragen aan de algehele dorps woonsfeer. Hierbij is het belangrijk dat er variatie zit in het straatbeeld passend bij de maat en korrel van de straten in een dorp.

Presentatie aan de Minervasingel

Het veld presenteert zich duidelijk aan de Minervasingel middels een stevige wand die direct aansluit op het trottoir. Deze wordt onderbroken door de entree van het veld. Hier ontstaat een verbreding van de weg waardoor er een zicht ontstaat tot diep in het veld. Deze verbreding is de entreeruimte van het veld.

Entreeruimte

De entreeruimte kan gezien worden als de ontvangstruimte van het veld en verdient daarom bijzondere aandacht. Deze plek wordt als geheel vorm gegeven waarbij er meer ruimte voor het groen ontstaat. Belangrijk hierbij is dat de bebouwde en onbebouwde ruimte op elkaar worden afgestemd.

Groen raamwerk

Het groene raamwerk is bepalend voor de ruimtelijke structuur van veld 2. Noord-zuid loopt een bestaande watergang die gebruikt wordt als structurerend element. Daar waar deze knikt is er een groene as gelegen in oost-westelijke richting. Het veld wordt hiermee opgedeeld in 4 kwadranten die worden gescheiden door een groene zone. Dit groene assenkruis is hiermee de drager van het ruimtelijk raamwerk waar ook de verkeersstructuur aan gekoppeld is.

Begeleiding hoofdstructuur

Om de verkeershoofdstructuur goed herkenbaar te laten zijn wordt deze begeleid door bebouwing aan de ene zijde en door een groene zone met wilgenlaan aan de andere zijde. De bebouwing wordt hierbij georiënteerd op de weg om deze te begeleiden. Om hier een gevarieerd beeld te laten ontstaan wordt er geen rooilijn vastgelegd.

Oriëntatie naar buiten

Het veld is gelegen tussen een groene open ruimte aan de oostzijde en een watergang aan de westzijde. Daar waar mogelijk wordt de bebouwing georiënteerd op deze kwalitatieve randen van het veld door een duidelijke voorkant te maken richting groen/water. Dit ter versterking van zowel de woonkwaliteit als de verblijfskwaliteit van de openbare ruimte.

Orthogonale structuur

De velden boven de oost-west-as hebben een orthogonale bebouwingsstructuur. Dit betekent dat alle gebouwen binnen het bouwveld in hetzelfde grid staan, waarbij wel de kaprichting gedraaid kan zijn. Hierdoor ontstaat er op een ontspannen manier samenhang binnen een bouwveld.

Achterstraat

De Achterstraat is een karakteristieke landelijke weg met daaraan verspreid boerenhoeves en vrijstaande woningen. Het landelijke karakter van deze weg is het uitgangspunt bij de nieuwbouw die aan deze weg zal komen te liggen. Dit betekent duidelijke voorkanten naar de weg, een ruime en ontspannen verkavelingsopzet met vrijstaande woningen en een verspringing van de rooilijn.

Boerenerf

In de noordwest hoek is een bestaande hoeve gelegen. De gronden die hierbij horen worden ontwikkeld in relatie met hoeve. Ze krijgen de uitstraling en opzet van een boerenerf.

Veld 2 zuid

Het zuidelijk deel van veld 2 heeft een hele andere ruimtelijke setting waardoor het een verschijningsvorm en structuur krijgt die los staat van de rest van het veld. De kaders voor ruimtelijke kwaliteit van dit deel van veld worden in een afzonderlijk hoofdstuk beschreven.

Specials

Binnen het raamwerk zijn een aantal specials benoemd. Dit zijn prominente woningtypes in de nieuwe buurt die een essentiële rol spelen bij het bepalen van de sfeer en uitstraling. Het kan gaan om een rijtje bebouwing, een individuele woning of een gevel. Per special zullen, afhankelijk van de rol en betekenis, aanvullende eisen worden gesteld aan de uitwerking en inpassing van de bebouwing.



2.2 GROENSTRUCTUUR

De groenstructuur van Schuytgraaf kenmerkt zich door water en groen in landschappelijke lijnen tussen de woonvelden die zelf minder groen zijn. Voor veld 2 is dit opgebouwd uit de volgende onderdelen.

Hoofdgroenstructuur

Veld 2 ligt in de hoofdgroenstructuur ingesloten tussen een stevige groen zone en brede waterstructuren. Landschappelijk is vanaf de noordelijke rand van veld 2 het Polderlandschap beleefbaar; weilanden, de dijk en de rivier zijn dichtbij. Deze overgang van stad naar weids polderlandschap, vormt de basis van de inrichting van de groenstructuur van veld 2. De noord-zuid lijnen sluiten aan bij het polderlandschap, ze trekken het landschap de woonwijk in. Oost-west lijnen vormen de stedelijke lijnen; de verbindingen tussen de velden 1, 2 en 3 en zijn meer cultureel ingericht. Het veld wordt aan de noordzijde begrenst door de Achterstraat. Landschappelijk kenmerkt de Achterstraat zich door een smal profiel, eenzijdige begeleiding met populieren en afwateringsloten aan een of beide zijden, waarlangs de graslanden liggen.



Noord-zuid: oriëntatie op het rivierenlandschap

Het groen in deze lijnen sluit aan bij het polderland: openheid, bloemrijk gras, sloten, (knot)wilgen, essen, elzen. De woningen worden aan de voorzijde berand door een haagje. De zichtlijnen gericht op het rivierenlandschap zijn van belang. De elementen zijn sober, ruig en robuust wat betreft uitstraling. Er lopen drie noord-zuidlijnen door of langs veld 2:

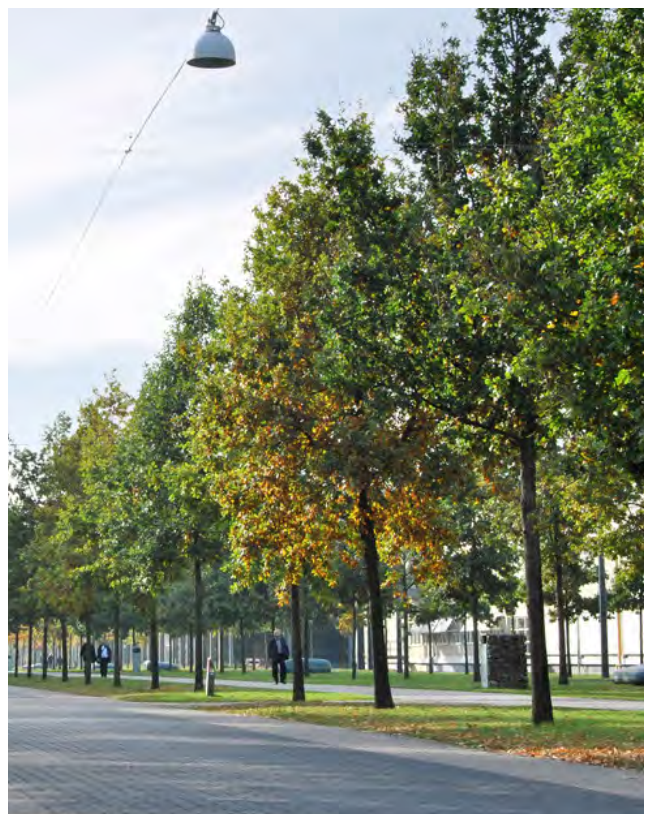
• De centrale onsluitingsroute

Deze as wordt begeleid door een knotwilgenrij naast een bodempassage. Deze wordt extensief beheerd, zodat er bloemrijk gras ontstaat. De zichtlijn langs de wilgenrij, begeleidt de stedelijke structuur naar de noordrand toe, waar het landschap zich weer opent. In het noordelijke deel worden de wilgen niet geknot, maar kunnen ze uitgroeien tot volwaardige bomen.

• Landschappelijke groen zone

Deze oostelijk gelegen landschappelijke zone is een open ruimte, die met behulp van gestrooide bomen, heesters en een verlopende grondwal, de naastliggende stedelijke structuur afschermt. De bomen krijgen geoptimaliseerde groeiplaatsen om de levensduur van de bomen te bevorderen. Openheid is belangrijk om het zicht op het rivierenlandschap te hebben. De zone krijgt een landschappelijke samenhang met de zuidelijk gelegen grienden. Deze zone is een plek voor recreatie en spelen en wordt samen met de toekomstig omwonenden ingericht.





- *Waterrijke randen*

Bij het water aan de westzijde van veld 2, groeit aan de randen riet en staan enkele wilgen of elzen aan de waterkant. De ruig ingerichte rand biedt zicht op het water. Het omliggende landschap is waarneembaar.

- *Richting de Achterstraat*

De noordelijke rand van veld 2 speelt een belangrijke rol in de overgang naar het omliggende landschap. Geleidelijk gaat de inrichting van de groenstructuur over in meer grasland en wordt geparkeerd in grasbermen. Hoe noordelijker gelegen, hoe meer het grasland de overhand krijgt. Om dit te accentueren krijgt de toegangsweg naar de meest noordelijk gelegen woningen een verhardingsstructuur die het agrarische karakter benadrukt, bijvoorbeeld door middel van een verhard karrespoor, of grasbetonverharding.

Oost-west: de stedelijke verbinding

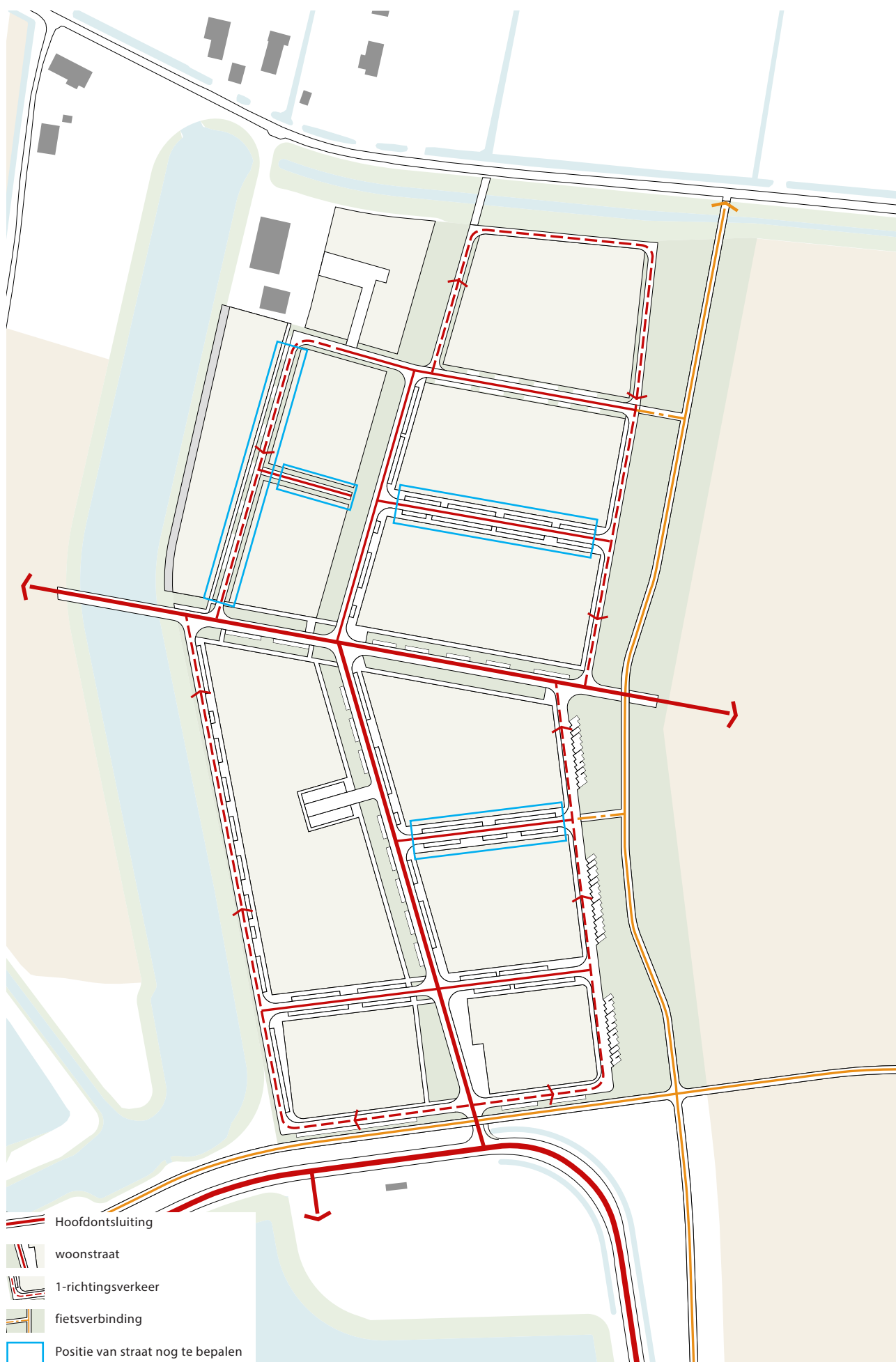
De lijnen, die oost-west gelegen zijn, verbinden de stedelijke structuur binnen veld 2 en tussen de velden 1, 2 en 3. De groenelementen in deze lijnen zijn meer cultureel, goed onderhouden (gras of heesters), culturele boomvarianten van het Betuwe landschap. Aan de voorzijde van de woningen bevinden zich hoofdzakelijk lage haagjes. Hier en daar worden harde erfafscheidingen toegepast. De bomen bieden schaduw, zijn van de 1e/2e grootte, ze hebben bloesem in het voorjaar, zoals bijvoorbeeld *Pyrus* (sierpeer) of *Prunus* (kers).

Specials in de groenstructuur

Bij de entree van veld 2 komt naast de lijn van knotwilgen een eerste grootte boom te staan. Een toekomstboom; goed zichtbaar vanaf de Minervasingel als landmark voor de entree van veld 2. Het uiterlijk sluit aan bij het karakter van de wilgenrij, losse structuur, fijnbladig, zoals bijvoorbeeld de *Quercus Phellos*, de wilgbladige eik.

Daarnaast komt op de kruising met de verbinding van veld 1 en 3 ook een eerste grootte boom te staan. Deze boom heeft hoogte en steekt met zijn kruin boven de knotwilgen uit. Qua type is deze boom meer cultureel en vormt een verwijzing naar het cultureel ingericht polderlandschap: een volle dichte kroon, bloesem, zoals bijvoorbeeld van een *Aesculus*, de paardenkastanje. Deze toekomstbomen krijgen een geoptimaliseerde groeiplaats om hun levensduur te bevorderen.





2.3 VERKEERSSTRUCTUUR

Veld 2 is helder van opzet en structuur. Dit is ook terug te zien in de verkeersstructuur. Het veld heeft een centrale ontsluitingsas die aansluit op de verbinding met veld 1 en veld 3. Deze as is de verdeler van de wijk waar de overige woonstraten op aansluiten. Om het karakter van een rustig woongebied te bekrachtigen wordt een deel van de woonstraten uitgevoerd als 1-richtingsstraat. Een bijzondere status heeft de noordelijke lus die de woningen ontsluit aan de Achterstraat. Door deze straat een minimale breedte te geven en uit te voeren in een afwijkend materiaal wordt geaccentueerd dat deze louter bedoeld is voor de bereikbaarheid van de woningen aan de Achterstraat. Tevens wordt daarmee voorkomen dat de stedelijke wegprofielen te ver doorlopen en pas aan de noordzijde van het plan de stedelijke sfeer van de rest van het veld wordt beëindigd.

De ruimtelijke opzet van het veld wordt grotendeels bepaald door de landschappelijke onderlegger. Hierdoor is de positie van de meeste straten vastgelegd. Voor enkele straten geldt dat deze exacte locatie nog kan worden aangepast aan de hand van de uiteindelijke verkaveling. Deze zijn hiernaast op de kaart aangegeven.

2.4 BUITENRUIMTE



Variatie en samenhang

In een gevarieerd en gefaseerd uitgevoerd plan, loert het gevaar van verrommeling in het straatbeeld. Een heldere, goed ontworpen en zorgvuldig en eenduidig gematerialiseerde openbare ruimte kan dan als bindende factor functioneren. Daarom wordt gekozen voor (bestratings-)materialen die in het hele veld worden toegepast. Hierbij wordt uitgegaan van een eenvoudige inrichting met duurzame materialen.

Elke fase van de ontwikkeling moet daarom aan de overkoepelende sfeer voldoen. Daarbinnen is nog voldoende ruimte om een eigen identiteit aan het deelproject mee te geven.



Woonstraatjes

De woonstraatjes in het veld zijn niet breder dan nodig en de verharding ligt (zo veel mogelijk) in één vlak. Er zullen dus geen trottoiranden zijn, de verschillende gebruikstypen van de openbare ruimte worden helder door belijning en afwijkende steenformaten en verbanden. Wanneer de situatie dat toelaat, worden de straatjes ingericht t.b.v. éénrichtingsverkeer. Voor het bestratingsmateriaal geldt dat uitgegaan wordt van duurzame materialen die passen bij de uitstraling van de dorpen in de Betuwe. De kleur zal zich in de roodbruine tinten bevinden.



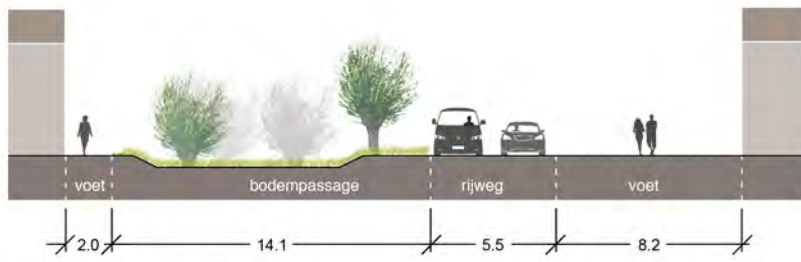
Randen

De bebouwing aan de randen van het veld zal grotendeels worden georiënteerd op de landschappelijke groene open ruimte of het water. Hiermee wordt een verweving gecreeërd met het omliggende landschap. Deze verweving kan ook op andere manieren kan plaatsvinden, bijvoorbeeld met bijzondere woontypologieën.

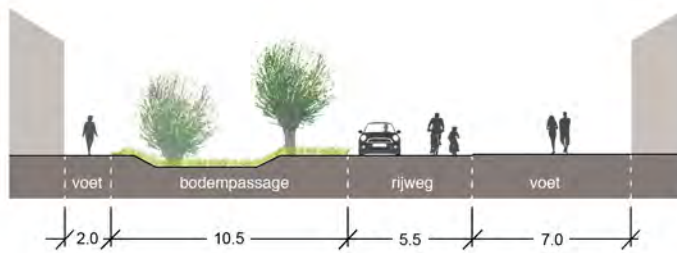
Openbaar-privé

Een zorgvuldige uitvoering van de overgang van openbaar naar privé is van groot belang voor de gewenste ontspannen en dorpse uitstraling. Aan de voorzijde van de woningen kan dit bereikt worden door voortuinen (min 1,80 m) of eventueel op sommige plekken een stoepje voor de woningen. Waar het stedenbouwkundig en ruimtelijk mogelijk is worden groene voortuinen gerealiseerd. Daar waar voortuinen aanwezig zijn komt op de erfgrans een lage beukenhaag. Op alle andere plekken waar de privéterreinen grenzen aan het openbaar gebied geldt dat de erfscheiding hoofdzakelijk groen zal zijn. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de groenbeleving van de buurt..

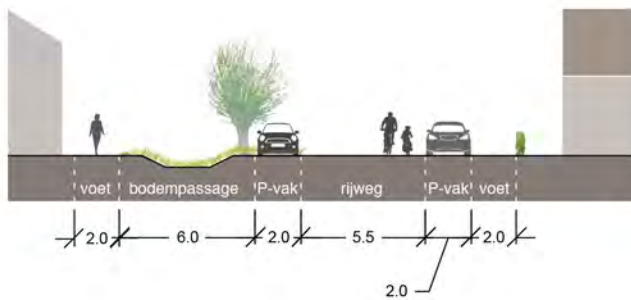




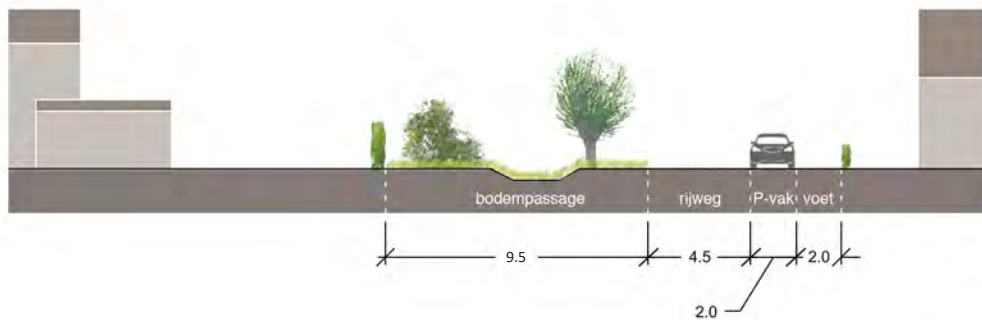
A



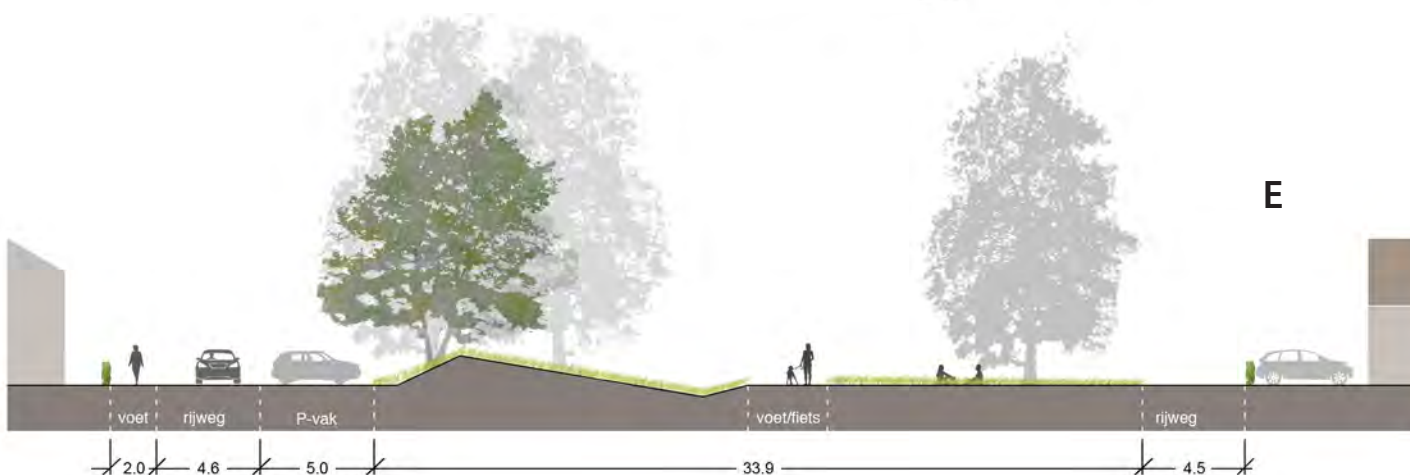
B



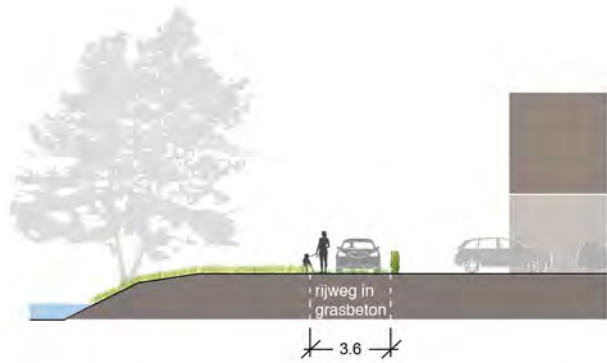
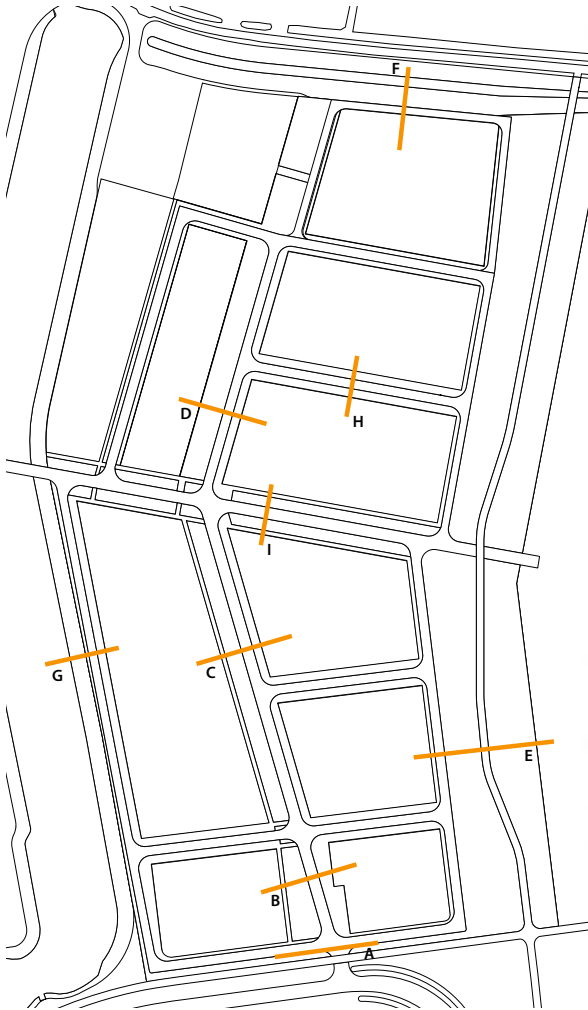
C



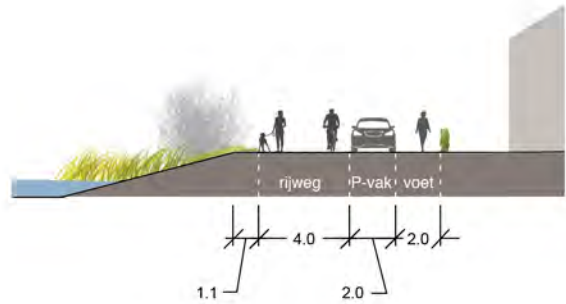
D



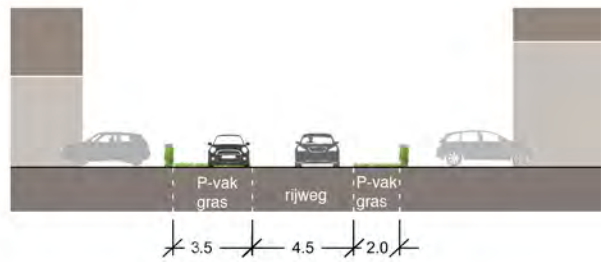
E



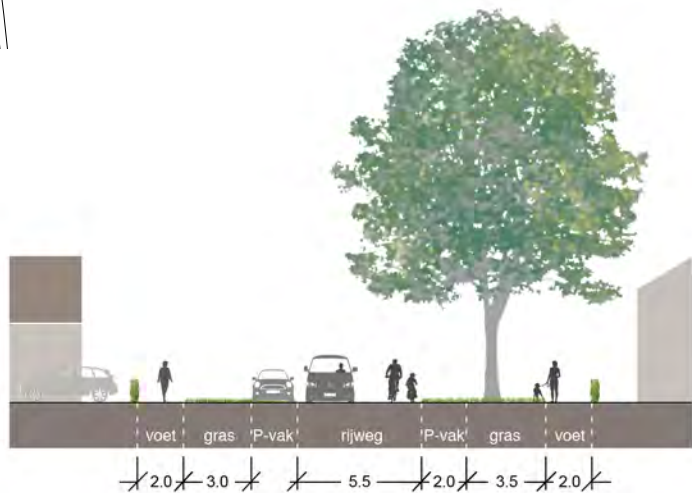
F



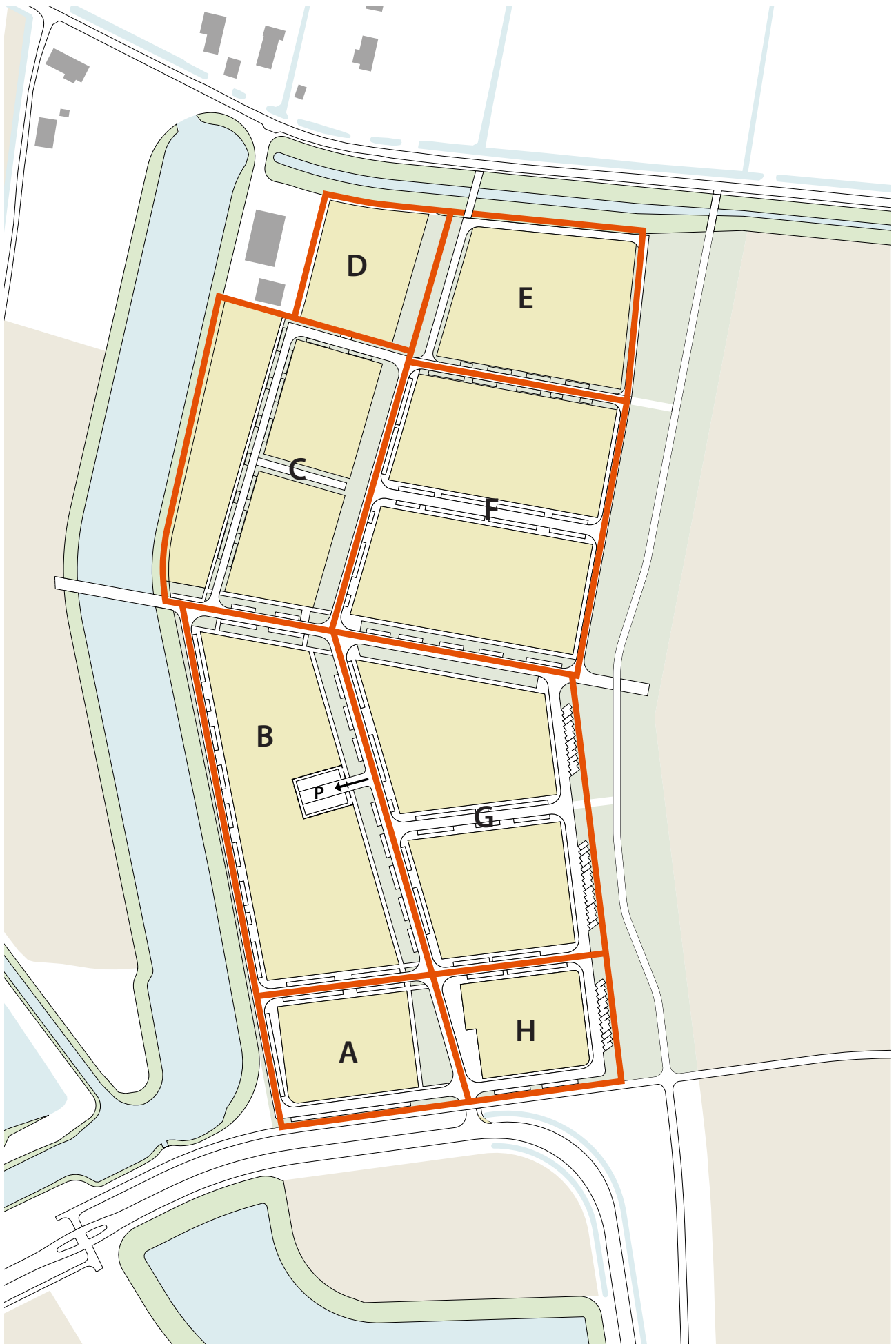
G



H



I



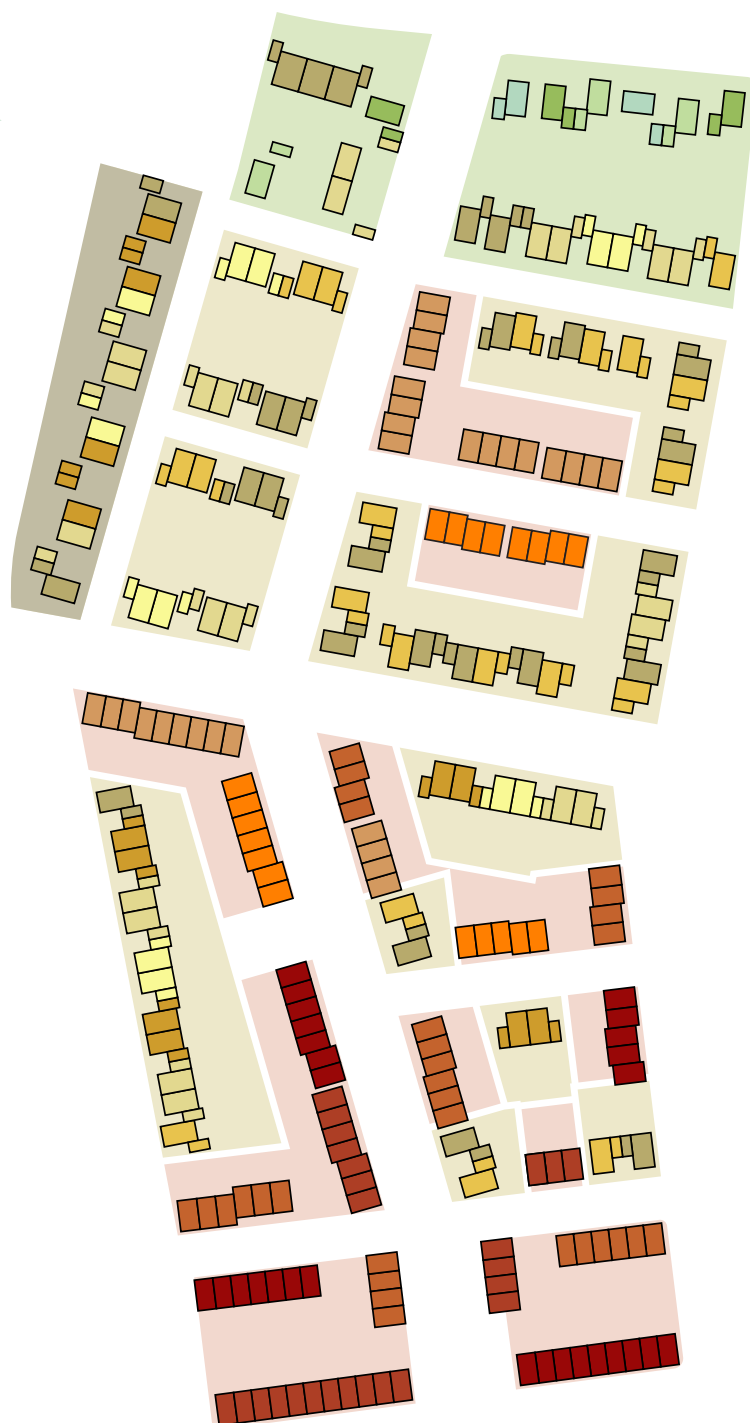
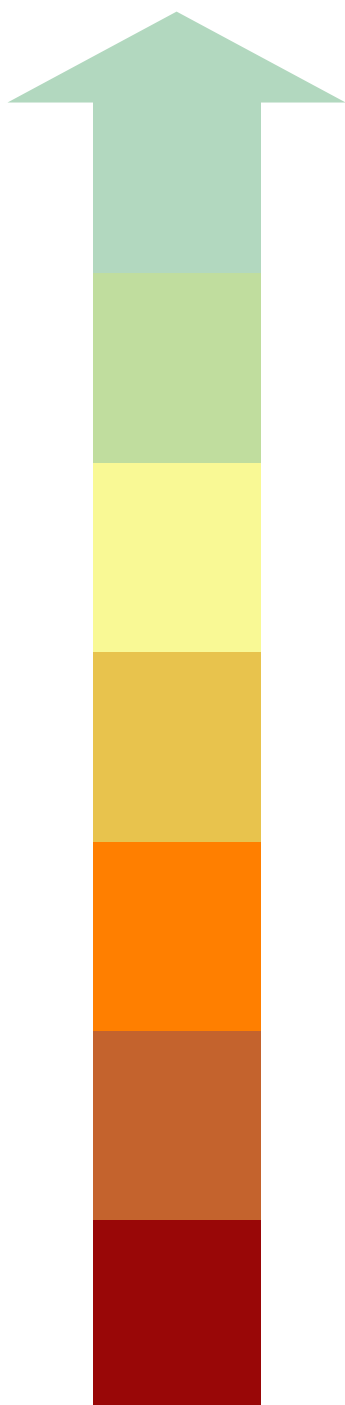
2.5 PARKEREN

Parkeerplaatsen zijn duidelijk als zodanig herkenbaar. De plekken worden op een subtiële wijze meegenomen bij de inrichting van de openbare ruimte. In principe wordt bijna overal uitgegaan van langsparkeren. Aan de oostzijde is in de parkrand schuin-parkeren voorzien in parkeerkoffers bijvoorbeeld omzoomd met een groene haag. Bij bijzondere woontypologieën, zoals de woningen aan de noordzijde, horen ook bijpassende parkeervoorzieningen. In de voorbeeldverkaveling is te zien hoe hiermee kan worden omgegaan. Op een aantal plekken in de groenstructuur is ruimte voor een parkeerstrook die zo onopvallend mogelijk vorm wordt gegeven. Bij de uitwerking van de verschillende bouwvelden, moet het parkeerplaatsen per bouwveld voldoen aan de voor Schuytgraaf geldende parkeernorm. Het is niet de bedoeling dat eventuele parkeerproblemen naar toekomstige fases worden doorgeschoven. Dit betekent dat per bouwveld het benodigd aantal parkeerplekken binnen het bouwveld zelf zal moeten worden gerealiseerd, en niet aan de overkant van de straat. De assen van de weg vormen in principe de scheiding tussen twee "parkeereenheden". Uitzonderingen zijn bouwvelden waar aan de overzijde van de straat geen bebouwing is voorzien. Om te parkeernorm te behalen is in deelgebied B een indicatieve in parkeerkoffer ingetekend. De exacte locatie is afhankelijk van de definitieve verkaveling.





3 Beeldregie



afnemende dichtheid naar de uiterwaarden

3.1 NAAR DE UITERWAARDEN

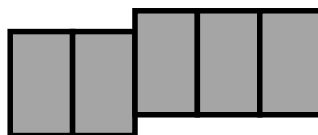
Schuytgraaf wordt gezien als een verzameling dorpen in het groen met allemaal een eigen karakter. Voor de noordelijke velden geldt dat zij de overgang vormen van het stedelijke gebied naar het rivierenlandschap. Het is de bedoeling hierbij dat in een vloeiende beweging de dichtheid verdund in noordelijke richting. De woonsfeer verloopt hierbij ook van stedelijk aan de Minervasingel naar landelijk aan de Achterstraat.

De gewenste woonsfeer wordt in de bebouwing onder andere vertaald door middel van variatie. De verdeling van het veld in bouwvelden is zodanig georganiseerd, dat bij de invulling daarvan automatisch een zekere mate van variatie wordt bereikt: richting-verdraaiingen, afwijkende hoeken, verspringingen in de rooilijnen, etc. Deze situaties vragen om specifieke oplossingen die zorgen voor variatie in de bebouwing. Daarnaast wordt binnen de bouwvelden een variatie in typologieën nagestreefd. Hierdoor ontstaat een variërende korrelgrootte van de bebouwing, wat typerend is voor de uitstraling die aansluit bij de kernen uit de Betuwe. Naast variatie in typologieën, wordt er ook gevarieerd in de rooilijn. Daarmee ontstaat een afwisseling van woningen met voortuinen van verschillende dieptes, stoepjes gekoppeld aan de woning of woningen die direct aan de openbare ruimte staan. Dit draagt bij aan een levendig straatbeeld. Ook het afwisselen van voor- en zijtuinen speelt hierin een rol.

Om het gevarieerde beeld te realiseren is het belangrijk dat de repetitie van dezelfde woningtypen beperkt is. Verder wordt gezocht naar een gevarieerd kappenlandschap van dwars- en langskappen. Deze wisselen elkaar af waarbij ook variatie in de goothoogte kan bijdragen aan het gevarieerde beeld. Om te zorgen dat rijenwoningen in voldoende mate bijdragen aan een gevarieerd straatbeeld, wordt bij rijtjes vanaf 5 woningen op minimaal twee van de onderstaande aspecten gevarieerd:

- verspringende rooilijn
- kapverdraaiing
- accent in de gevel
- verspringing in de goothoogte
- verspringing in de nokhoogte

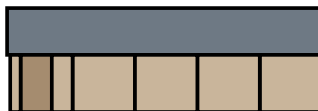
verbijzondering bij rijen van 5 of meer



verspringing in rooilijn



kapverdraaiing



accent in de gevel



verspringing in goothoogte



verspringing in nokhoogte



3.2 WEDEROPBOUW ALS INSPIRATIE

Typisch voor Arnhem en veel kernen in de Betuwe is dat er veel bebouwing uit de wederopbouw periode aanwezig is. Gebouwen uit deze periode kenmerken zich door een duidelijke ruimtevorm, een plastische monumentaliteit en een gevel met een duidelijk aangezicht. De waardering voor deze woningen neemt de laatste jaren steeds meer toe door de combinatie van functionele indeling en karakteristieke details.

De ontwerpgedachte van de wederopbouw; 'met moderne technieken toekomstbestendige bebouwing ontwerpen' is ook nog steeds actueel. Tegenwoordig komt dit bijvoorbeeld tot uitdrukking in de wens duurzaam te bouwen.

Zowel vanuit de vormgeving als de ontwerpgedachte vormt de wederopbouw een mooie inspiratie voor de ontwikkeling van veld 2. Dit betekent niet dat de architectuur zich moet richten op historiserende kopieën; het streven is juist om de tijdslaag van de wederopbouw als inspiratie te gebruiken voor moderne toepassingen.

Wederopbouwarchitectuur is in principe heel herkenbaar. In die tijd was er weinig budget waardoor de woningen sober zijn in hoofdvorm en de functionele elementen van het gebouw verbijzonderd zijn. De karakteristieken zijn in te delen in een aantal thema's:

- Kloeke hoofdvorm van hoofd- en bijgebouwen
- Massieve gevels met 'gaten' erin voor de raamopeningen
- Detaillering van functionele elementen als schoorstenen, voordeuren, dakkapellen en bijzonder metselwerk.
- Een gebouw uit de wederopbouwperiode oogt altijd massief, door het overheersend beeld van baksteen.
- De ramen in de gevels van de woningen zijn vaak ongelijkmatig verdeeld gerelateerd aan de achterliggende functie. Ze zijn als gaten in de gevel vormgegeven.
- De wederopbouwarchitectuur kenmerkt zich ook door de tuitgevel, een gevel die eindigt in een schoorsteen. Hierbij zijn de dakkapellen direct in het ontwerp van het dakvlak meegenomen.

Binnen de sfeer van wederopbouw zijn, bij het ontwerp van de woningen, invloeden van andere tijdsbeelden ook mogelijk, zonder dat dit betekent dat er een volledig ander tijdsbeeld als uitgangspunt wordt gehanteerd.

Het is hierbij de ambitie dat duurzame toepassingen zoals zonnepanelen en warmtewisselaars op een goede manier in het ontwerp worden ingepast.

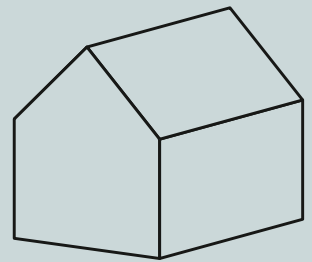
3.3 BEELDREGIE BEBOUWING

Voor de beeldregie van de bebouwing zijn enkele ontwerpprincipes benoemd die dienen als inspiratie:

1. Massief, kloek volume

De bebouwing bestaat uit massieve flinke volumes die een duidelijke herkenbare vorm hebben als woning.

1

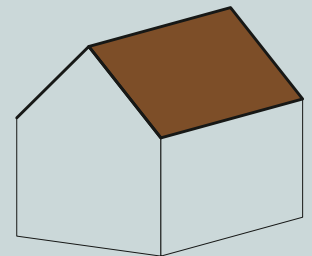


massief, kloek volume

2. Duidelijke kap, langs of dwars

De bebouwing krijgt een duidelijke kap waarbij gekozen kan worden uit een dwars- of langskap. Deze hoeft niet symmetrisch te zijn. De helling van de kap is vrij, maar deze ligt bij wederopbouwarchitectuur over het algemeen tussen de 30 en 55 graden.

2

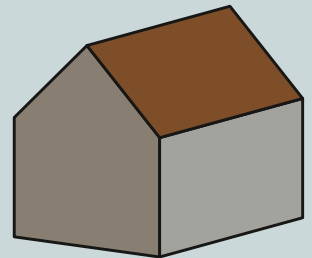


duidelijke kap, langs of dwars

3. Aardse kleuren

Ga uit van gedekte, natuurlijke duurzame materialen, zoals handvorm bakstenen in roodbruin- en bruintinten en rode of antracietkleurige gebakken pannen in een matte uitstraling. Er is ruimte voor variatie in kleuraccenten zoals het toepassen van witte kozijnen, gekeimde gevelaccenten of een afwijkende plintkleur mits dit goed aansluit bij de uitstraling van het geheel.

3

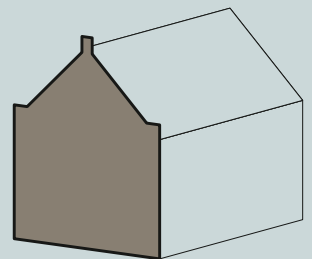


aardse kleuren

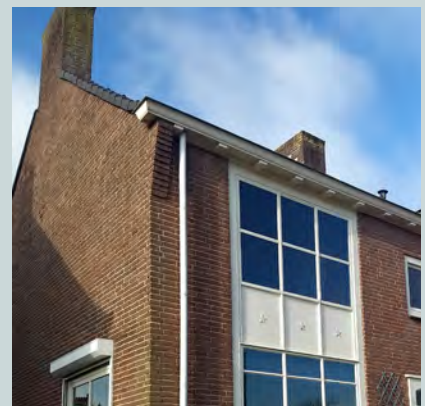
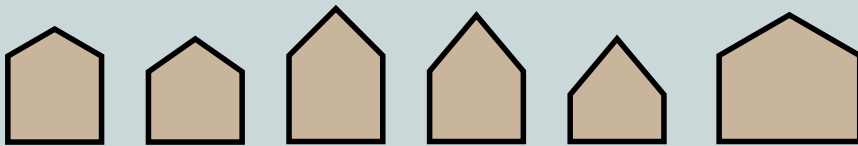
4. Toepassing tuitgevels in eindgevel

Eindgevels of kopgevels worden waar mogelijk uitgevoerd met een schoorsteen in het gevelvlak. De schoorsteen kan hierbij een bijzondere detaillering krijgen.

4



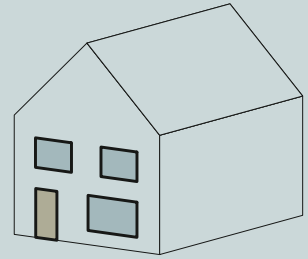
tuitgevels in eindgevel



5. Functionele gaten

De opbouw van de gevel met de raam- en deuropeningen is gebaseerd op het interne gebruik. Ze zijn als gaten in de gevel vormgegeven

5

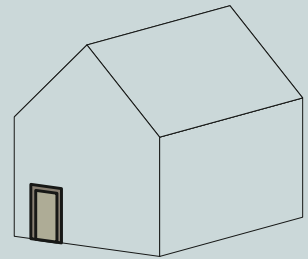


functionele gaten

6. Bijzondere detaillering functionele elementen

De woningen krijgen een zorgvuldige en sobere detaillering mee van de functionele elementen. Dit kan de omlijsting van de voordeur zijn of eventueel het kozijn van de raam van de woonkamer. Niet passend zijn te statige elementen, zoals versierde houten (kroon)lijsten bij de dakgoot of de gevelafwerking.

6

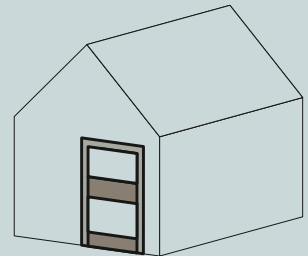


bijzondere detaillering

7. Bijzonder metselwerk in gevelvlak

Vlakken met bijzonder metselwerk krijgen een plek in het gevelvlak. Bijvoorbeeld binnen een duidelijk kader als verbinding van de raamopeningen tussen de verdiepingen.

7

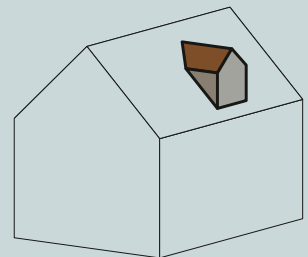


bijzonder metselwerk in gevel

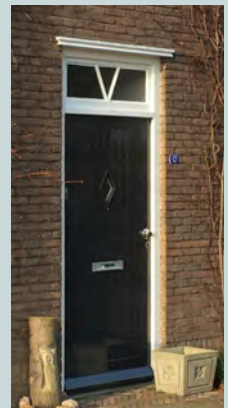
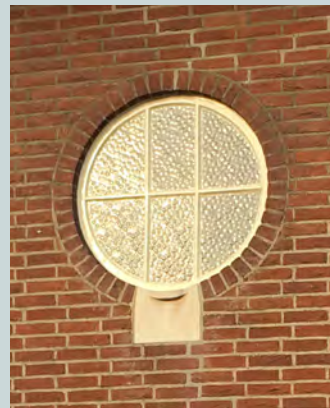
8. Dakkapellen meegenomen in ontwerp

Om verrommeling tegen te gaan worden de dakkapellen aan de voorzijde meegenomen in het ontwerp.

8



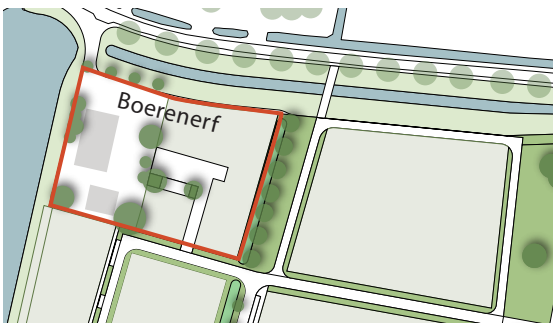
dakkapellen zijn mee-ontworpen





Achterstraat

De bebouwing aan de Achterstraat heeft door de ligging een bijzondere positie binnen het plan. Hier sluit Schuytgraaf aan op het rivierenlandschap. Om het karakter van dit oude lint niet te verstoren wordt de bebouwing hier ingepast binnen de bestaande karakteristiek. De inspiratie hiervoor wordt gevonden in de wederopbouw boerderijen. Hiervoor gelden vergelijkbare principes als voor de rest van het veld maar door de vrije ligging ontstaat er meer ruimte om uitdrukking te geven aan de bijzondere bouwstijl, detaillering en erfinrichting.



Boerenerf

De bestaande boerderij gaat een ensemble vormen zoals op een boerenerf. De nieuwe bebouwing komt te liggen rondom een gezamenlijk erf en is hierop ook georiënteerd. Hierbij komt er een hiërarchie in bebouwing met een hoofdgebouw en schuren. Rondom het ensemble is een eenduidige groene erfafscheiding in de vorm van een hoge haag.



Specials

A: bebouwing aan de Minervasingel

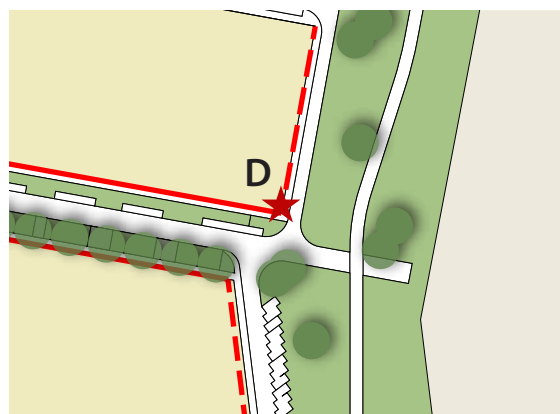
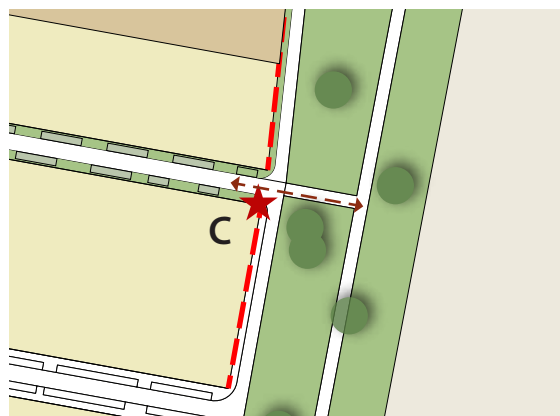
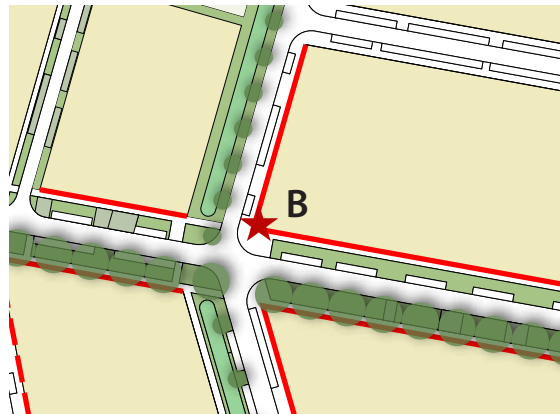
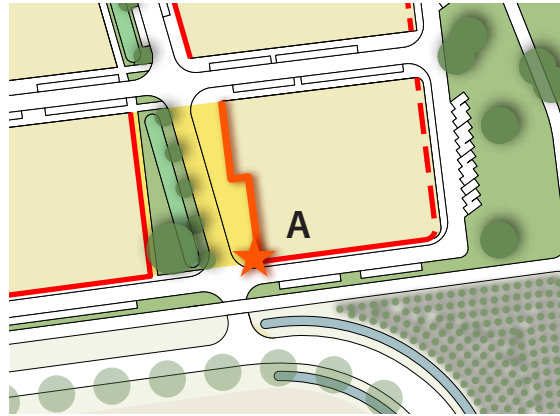
De entree van veld 2 heeft een groene en een stenige kant. De stenige kant vormt de blikvanger van de wijk aan de Minervasingel. Hier is dus bijzondere aandacht gevraagd voor de verschijningsvorm van de bebouwing. Belangrijk is dat de gehele rand van de ruimte als geheel wordt ontworpen waarbij een goede afstemming met de openbare ruimte essentieel is voor de ruimtelijke uitstraling aangezien de woningen aan het trottoir gelegen zijn.

B: markering centrale plek

Door de noord-zuid as en een oost-westas is veld 2 onderverdeeld in 4 kwadranten. De plek waar deze assen elkaar kruisen leent zich bij uitstek voor bijzonder vormgegeven woningtypes die georiënteerd zijn op beide assen. Door de prominente ligging is een zorgvuldige inpassing van de bebouwing gevraagd. Op deze plek is een bebouwingsaccent gewenst, bijvoorbeeld door een bijzonder vormgegeven woning te realiseren, of rijtje woningen dat zich in architectuur onderscheidt.

C en D: hoeken aan de groene open ruimte

Veld 2 schuift aan de oostzijde gedeeltelijk de open groene ruimte in. Daar waar dit zicht manifesteert wordt bijzondere aandacht gevraagd voor de vormgeving. De specials C en D liggen op de hoek van deze zone. Een duidelijke oriëntatie op het groen is hierbij belangrijk omdat hier het veld vanuit de omgeving duidelijk zichtbaar is. De bebouwing moet daarbij onderscheidend zijn ten opzichte van de omliggende woningen waarbij een bebouwingsaccent gewenst is. Dit kan bijvoorbeeld als hoogteaccent of door middel van een bijzondere architectonische uitwerking.





4 Verkaveling

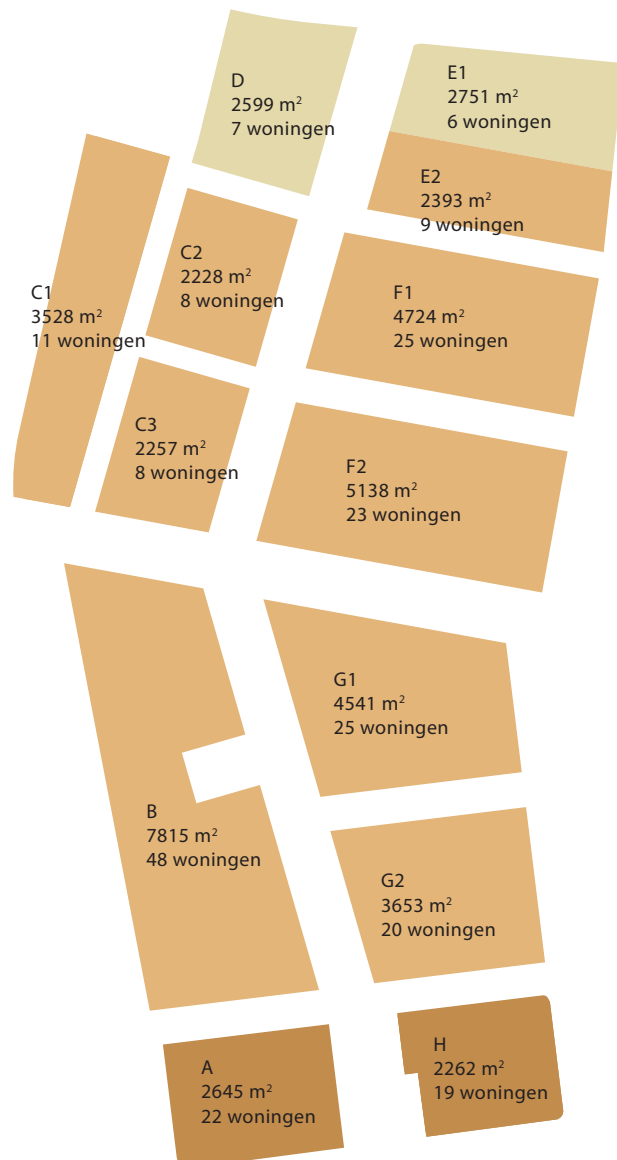


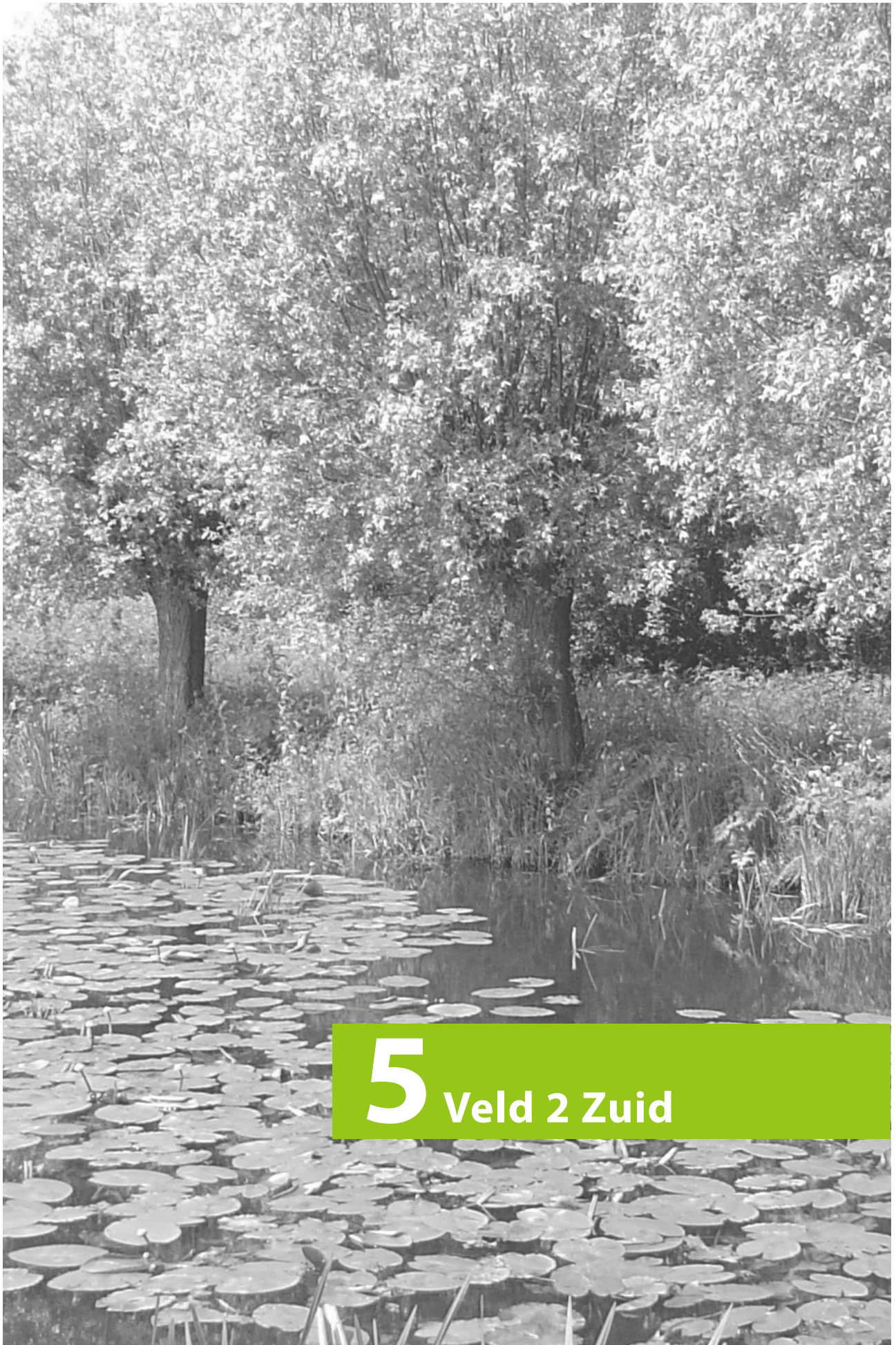
4.1 VOORBEELDKAVELING

Op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten is een proefverkaveling opgesteld die een mogelijke invulling geeft aan de ontwikkeling van het veld. Bij de configuratie van bouwvelden is flexibiliteit een van de belangrijkste uitgangspunten geweest. De afmetingen van de velden zijn zodanig (bij voorkeur ca 50 m diep) dat de velden verschillende typen woningen kunnen accommoderen en er kan in de tijd ook gewisseld en gevarieerd worden. De voorbeeldverkaveling is dus slechts een indicatie van wat mogelijk is binnen deze verdeling in bouwvelden, er is ruimte voor andere invullingen. De dorpse woonsfeer met wederopbouw als inspiratie is en blijft wel het uitgangspunt.

4.2 WONINGAANTALLEN / LAADVERMOGEN

Naast de in de voorgaande hoofdstukken beschreven middelen die bijdragen aan de woonsfeer, zal ook per woonveld een maximaal aantal woningen worden meegegeven. Dit aantal is voor een groot deel gebaseerd op het laadvermogen van de openbare ruimte.





5 Veld 2 Zuid

Ligging

Veld 2 Zuid is het zuidelijkste deel van Veld 2. Doordat Veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen positie gekregen in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Het op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat Veld 2 Zuid aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk. Aan de noord- en oostzijde wordt Veld 2 Zuid begrensd door de Minervasingel die tevens een belangrijke groen, blauwe drager binnen het landschappelijk raamwerk vormt. Een brede plas, die onderdeel is van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf, begrenst de zuid- en westzijde van Veld 2 Zuid. Hierdoor is er meer ruimte om het veld en kan op afstand het omliggende landschap worden gevoeld met zichtlijnen op de Drielse dijk, spoorbrug en de stuwwal.

Woonprogramma

De wijk Schuytgraaf bestaat voor een belangrijk deel uit grondgebonden woningen. Appartementen zijn in veel mindere mate aanwezig. Daarbij bevinden de al gebouwde appartementen zich vaak bij het centrum van Schuytgraaf (en een aantal bij de eilanden). Uit onderzoek blijkt dat een grotere groep woningzoekenden inmiddels op zoek is naar een appartement in een groene setting. Dergelijke appartementen zijn lastig te vinden in Schuytgraaf. Veld 2 Zuid biedt door de aanwezigheid van ruimte, groen en water kansen voor het realiseren van dergelijke appartementen.



5.2 RUIMTELIJKE ANALYSE

Relatie met omgeving

Omrand door de dubbele bomenrij langs de Minervasingel en begrenst door water en groen aan de west- en zuidzijde, ligt Veld 2 Zuid, anders dan het noordelijke deel, als een opzichzelfstaand veld in een groen- en waterrijk landschap. Deze landschappelijke omgeving vormt de basis voor de stedenbouwkundige potenties en woonkwaliteit van dit veld.

Groenstructuur

De Minervasingel is een stevige groen-, blauwe drager binnen het landschappelijk raamwerk en tevens de route waarop een groot deel van de wijk Schuytgraaf beleefd wordt. De Minervasingel buigt om Veld 2 Zuid heen waardoor het perspectief voortdurend verandert. De landschappelijke oevers van de waterpartij aan de zuid- en westzijde van Veld 2 Zuid en de grote afstand tot de woningen aan die zijde, zijn aanleiding om op deze plek te kiezen voor grotere bouwvolumes in een landschappelijke setting. Veld 2 Zuid moet hierdoor een belangrijke stedenbouwkundige functie krijgen ten behoeve van de oriëntatie binnen het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf.

Geluid

De na te streven geluidbelasting in Veld 2 is laag. Alleen bij de Minervasingel wordt een hogere geluidbelasting toegestaan. Om de geluidbelasting zoveel mogelijk te beperken wordt de bebouwing in Veld 2 Zuid zo ver mogelijk van de Minervasingel gepositioneerd. Alleen aan de oostzijde komt de bebouwing in de buurt van de Minervasingel. Hier zal mogelijk een hogere geluidsbelasting van toepassing zijn. Daarnaast is er een hogere geluidsbelasting door de aanwezigheid van het spoor. Mogelijk moeten door de hogere geluidsbelasting maatregelen genomen worden in of aan de te realiseren bebouwing. Voor meer informatie wordt verwezen naar het geluidsrapport van DGMR uit juni 2018.



Landschap

Bij het ontwerp voor Veld 2 Zuid wordt gebruik gemaakt van de positie in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Dat betekent dat de landschappelijke kwaliteiten en karakteristieken van het raamwerk worden doorgetrokken bij de landschappelijke inrichting van Veld 2 Zuid en dat de beleving van Veld 2 Zuid vanuit het landschappelijk raamwerk van belang is voor de oriëntatie binnen Schuytgraaf.

Groen in het veld

Het groen dat Veld 2 Zuid omringt wordt waar mogelijk het veld binnen gehaald. Aan de zuidzijde gaat de natuurlijke oever van de plas een spel aan met de twee gebouwen. Door gebruik te maken van niveauverschillen (tussen maaiveld en water) moet de relatie van de woongebouwen met het oeverlandschap en de plas worden versterkt. Door te spelen met de oeverlijn en door laagtes in het gebied aan te brengen met nattere en ruige vegetatie komen de gebouwen aan deze zijde in rietkragen en ruig grasland te staan. Hierdoor ontstaat een inrichting die de groene hoofdstructuur van Schuytgraaf verder ondersteunt.

Aan de noordzijde sluit de richting van de parkeerplaatsen en de routes naar de gebouwen aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied. Lijnen met knotwilgen lopen hier tussen de parkeerplaatsen door en zorgen ervoor dat het griendenlandschap opties word door getrokken tot aan de plas.

Zichtlijnen

Het beeld van op zichzelf staande woongebouwen in de groene setting van het landschappelijk raamwerk en de beleving van deze gebouwen vanuit wisselende perspectieven is gebaat bij het verdelen van het woonprogramma in twee ongeveer gelijkwaardige, langgerekte bouwvolumes. Hierdoor kunnen er wisselende zichtlijnen op de koppen en brede vlakken en de ruimte tussen de gebouwen door worden gecreëerd. Daarnaast is het op die manier mogelijk om alle woningen een oriëntatie op het groen te geven en de parkeerplaatsen hier (zoveel mogelijk) uit het zicht te houden.

Om het opzichzelfstaande karakter van Veld 2 Zuid ten opzichte van Veld 2 (Noord) te versterken wordt ingezet op een afwijkende verkavelingsrichting. De relatie met het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf wordt versterkt door de oriëntatie van de gebouwen te richten naar de Minervasingel die vanuit de zuid-oostzijde Veld 2 Zuid benaderd. De gekozen verkavelingsrichting van de gebouwen correspondeert daarbij met de hoofdrichting van het griendenlandschap (laag geknotte knotwilgen t.b.v. houtproductie) dat hier in de groenzone aan de oostzijde van de Minervasingel zal worden gerealiseerd.



Landschap



Groen in het veld

Bebouwing

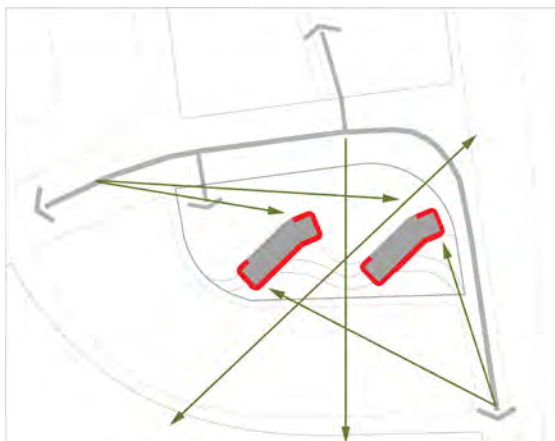
De bebouwing op Veld 2 Zuid wordt subtiel gepositioneerd in het hierboven beschreven landschap en ten opzichte van de belevingslijnen vanuit landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Twee langgerekte bouwmassa's volgen de diagonale hoofdrichting van de grienden waardoor alle woningen een oriëntatie op het groen krijgen en de gebouwen het zicht op het parkeren (vanuit het groen) afschermen. Door de positionering, afstand en vorm van de gebouwen is het beeld vanuit verschillende zichtpunten steeds weer anders. Aan de oostzijde van Veld 2 Zuid worden de gebouwen vanaf de Minervasingel het meest manifest. De gebouwen staan georiënteerd op dit deel van het landschappelijk raamwerk. Vanuit dit perspectief vloeien de gebouwen in elkaar over en vormen ze één scherm. De Minervasingel buigt om Veld 2 Zuid heen naar het westen. Vanuit de bocht is er zicht tussen de gebouwen door naar de plas. Dit is ook het beeld vanaf de hoofdentree naar Veld 2 (noord). Meer naar het westen verandert het beeld van de bebouwing vanaf af de Minervasingel weer in 2 langgerekte gebouwen. Vanaf de overkant/ zuidkant van de plas gezien staan de twee gebouwen zodanig gepositioneerd dat er zoveel mogelijk zicht is op de smalle kopsekanten en tussen de gebouwen door.

Ontsluiting en parkeren

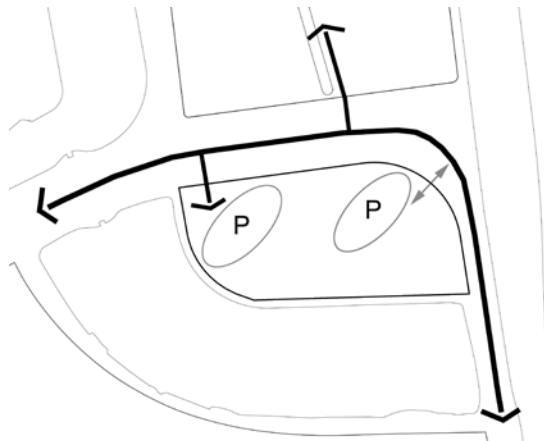
Veld 2 Zuid wordt aan de noord-oostzijde ontsloten vanaf de Minervasingel. Om onderling contact te maken met omliggende velden is een verbinding voor langzaam verkeer richting het noordelijke deel van Veld 2 en richting het zuiden door het groen gewenst. Een eventuele tweede ontsluiting alleen ten behoeve van nooddiensten kan aan de noord-oostzijde worden gerealiseerd. De parkeervoorzieningen bestaan uit 2 clusters met ca. 35 - 45 parkeerplaatsen gekoppeld aan de 2 gebouwen.

Parkeren vindt plaats op het maaiveld. Daarom is de positionering en de landschappelijke inpassing van de parkeerclusters belangrijk. De parkeerplaatsen moeten achter de 2 bouwvolumes worden gepositioneerd zodat ze vanaf de plaszijde minimaal worden beleefd. De richting van de parkeerplaatsen volgt die van de grienden aan de oostzijde van de Minervasingel. Laantjes van knotwilgen worden zo veel mogelijk tussen de parkeerplaatsen door opgenomen. Door het gebied tussen de oever en de parkeerplaatsen enigszins op te hogen (ca. 1 meter) lijkt het of de parkeerplaatsen in het landschap zijn ingegraven.

Vanwege het programma zal het parkeren een groot deel van de ruimtevraag bepalen. Daarom dient de uitwerking van het ontwerp van de parkeervoorziening in nauwe afstemming met de landschapsonwerper en het kwaliteitsteam van Schuytgraaf plaats te vinden.



Zichtlijnen

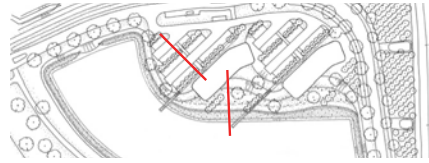


Ontsluiting

5.4 RUIMTELIJK RAAMWERK

Ruimtelijk raamwerk

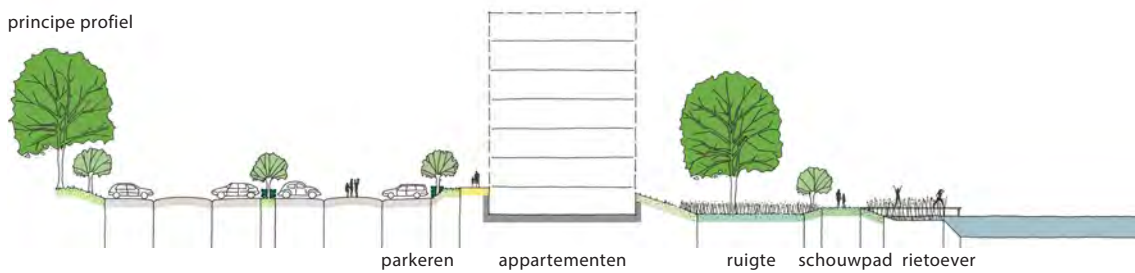
De weergegeven uitwerking van het ruimtelijk raamwerk is bedoeld om de eerder beschreven visie en de bijbehorende bouwstenen te illustreren en om te kunnen toetsen of het ruimtelijk ook toepasbaar is. Voor de uiteindelijke uitwerking van Veld 2 Zuid is nog voldoende flexibiliteit aanwezig om te komen tot een geschikt ontwerp.



profieluitsnede



principe profiel



parkeren

appartementen

ruigte

schouwpad

rietoever

5.5 BEELDREGIE

Algemeen

Veld 2 Zuid krijgt een belangrijke positie in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf en voor de oriëntatie binnen de wijk. Dit is de reden waarom niet wordt aangesloten op de beeldregie aspecten voor Veld 2 (Noord). De 2 woongebouwen moeten een op zichzelfstaand karakter en een alzijdige uitstraling krijgen aansluitend op de omliggende landschap.

Vorm

De vorm van de twee bouwvolumes in Veld 2 Zuid moet aansluiten op het spel van de vloeiende lijnen waarmee de hoogteverschillen in de oever van de plas worden vormgegeven. Daarbij is het veranderende perspectief op de gebouwen vanaf de Minervasingel van groot belang.

De vorm van de gebouwen bestaat uit vloeiende lijnen en afgeronde hoeken. De gevel krijgt een horizontale geleding waarbij verdiepingen terug liggen en/ of uitkragen ten opzichte van elkaar. Voor de vormgeving van de huid van het gebouw kan de valbescherming een belangrijk thema vormen. De plasticiteit in de gevels moet het karakter van op zichzelfstaande "objecten" in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf versterken.

Materiaalgebruik

Om het op zichzelfstaande karakter te versterken wordt in Veld 2 Zuid het gebruik van baksteen en het gebruik van aardse kleuren (bruin, roodbruin) tot een minimum beperkt. Voor de materialisering van de 2 gebouwen worden afwijkende materialen met lichte kleuren voorgeschreven als: beton, hout, staal, glas e.d.. De belangrijke positie van de gebouwen in het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf vereisen gebruik van hoogwaardige materialen die mooi verouderen.





Lagom

"Een wijk in balans"

Ruimtelijk raamwerk Schuytgraaf veld 24



Lagom

"Een wijk in balans"



oktober 2018

Ruimtelijk raamwerk Schuytgraaf veld 24



INHOUD

INLEIDING

Aanleiding	7
Rol Kwaliteitsteam	7
Opgave	7
Duurzaamheid	7

1. CONTEXT

1.1	Ruimtelijke context	11
1.2	Ruimtelijk concept	12
1.3	Bouwstenen	14

2. RUIMTELIJK RAAMWERK

2.1	Ruimtelijk raamwerk	19
2.2	Groenstructuur	21
2.3	Infrastructuur	23
2.4	Parkeren	25

3. BEELDREGIE

3.1	Lagom - "Alles in balans"	29
	A. Een ontspannen opzet	29
	B. Een evenwichtige uitstraling	31
	C. Een groene woonomgeving	33

4. VERKAVELING

4.1	Voorbeeldverkaveling	37
4.2	Woningaantallen	37

INLEIDING

AANLEIDING

In de structuurvisie Arnhem 2020-2040 is aangegeven dat er tot 2030 nog een behoefte is aan ca. 12.000 woningen voor heel Arnhem. De ontwikkeling van Schuytgraaf speelt een grote rol bij de realisatie hiervan. Na jaren van relatief lage woningproductie vanwege de crisis, kent de huidige woningmarkt een flinke opleving. Daarom is de gemeente voornemens om te starten met de ontwikkeling van Veld 24 in Schuytgraaf.

Om de ontwikkeling van het veld de juiste kaders mee te geven is een ruimtelijk raamwerk opgesteld. In dit raamwerk wordt richting gegeven aan de elementen die het veld structureren en is tevens de kwaliteit van het openbaar gebied verankerd.

Aanvullend is de beeldregie vastgelegd, waarmee de kwalitatieve uitstraling voor de bebouwing wordt gewaarborgd. Het ruimtelijk raamwerk en de beeldregie zijn op elkaar afgestemd, zodat bebouwing en openbare ruimte tezamen een aantrekkelijke woonomgeving opleveren. In voorliggend document komen voornoemde onderdelen samen en vormt daarmee de basis voor de ontwikkeling van Schuytgraaf veld 24.

ROL VAN HET KWALITEITSTEAM

Dit document dient gelezen te worden als een richtinggevend kader. De deelaspecten door de ontwikkelende partijen in dit veld worden in overleg met de gemeentelijk stedenbouwkundige opgesteld en uiteindelijk getoetst door het Kwaliteitsteam Schuytgraaf, conform de werkwijze van het kwaliteitsteam. Dit document vormt daarvoor het toetsingskader.

OPBOUW VAN HET DOCUMENT

In het document wordt eerst de ruimtelijke context beschreven, deze wordt vertaald in een analyse van

het veld. De analyse vormt de basis voor de ruimtelijke visie, waarin de hoofdopzet van het veld is benoemd. Vervolgens worden in het ruimtelijk raamwerk en de beeldregie de kwalitatieve kaders voor de ontwikkeling vastgelegd.

DUURZAAMHEID

Schuytgraaf is de jongste wijk van Arnhem. Bij de ontwikkeling van de wijk is duurzaamheid al vanaf het begin een belangrijk thema. Zo is de hele wijk aangesloten op het stadswarmtenet, waardoor er geen gasaansluitingen nodig zijn en is er een gescheiden afwateringssysteem, al het hemelwater wordt bovengronds afgevoerd.

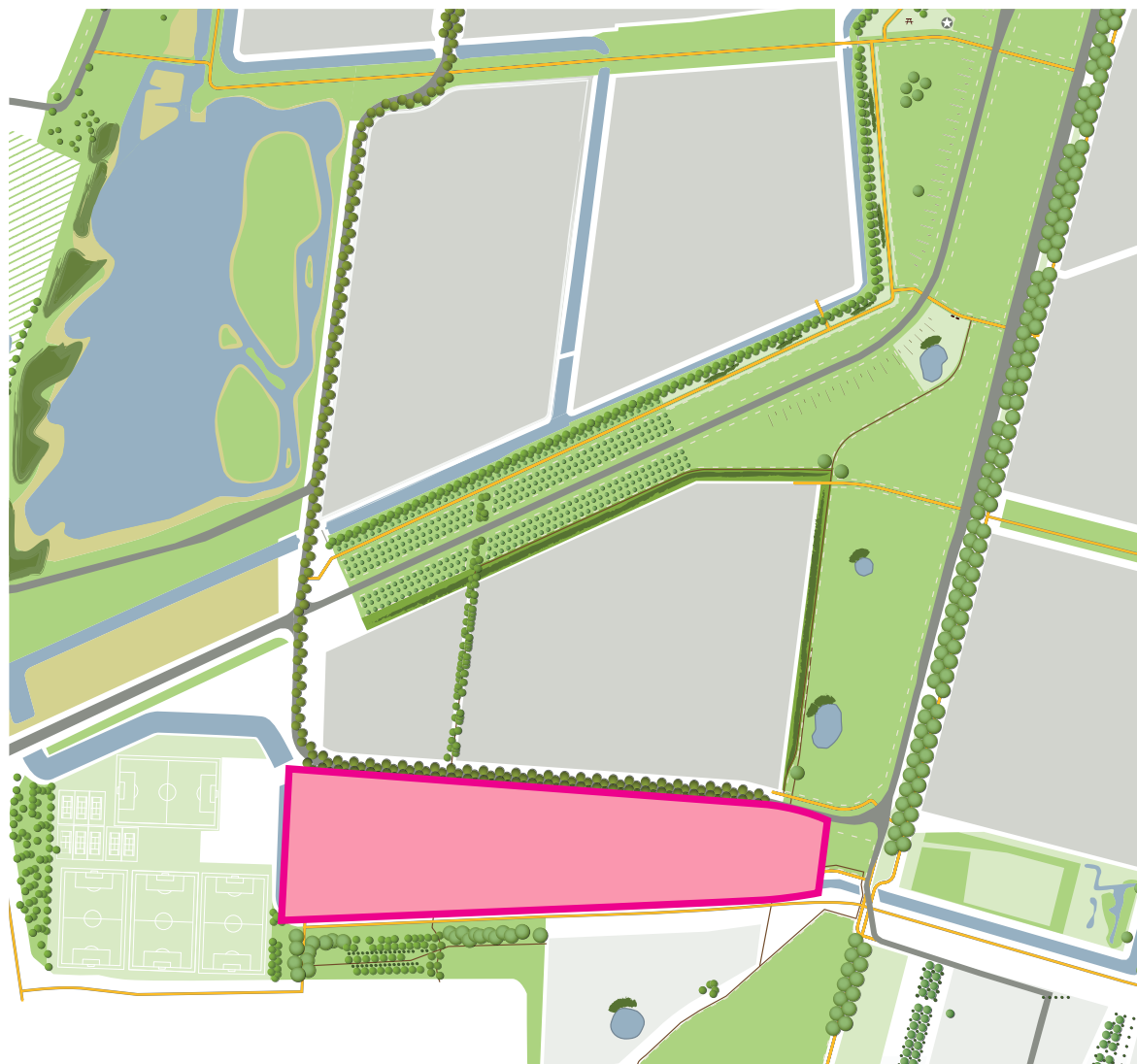
De wijk ligt tegen de stad aan midden in het Betuws landschap. De wijk heeft twee robuuste hoofdgroenstructuren bestaande uit water en groen waar natuur de hoofdrol speelt. Ook liggen er in de wijk landschappelijke groenblauwe lijnen waar mogelijk de bestaande bomenlanen, waterlopen en bossages van het landschap zoveel mogelijk zijn behouden.

Bij de inrichting van de openbare ruimte gaan we zo duurzaam mogelijk te werk; alleen verharding daar waar noodzakelijk voor het goed functioneren van de wijk, we maken gebruik van led-lampen en waar mogelijk worden materialen hergebruikt.

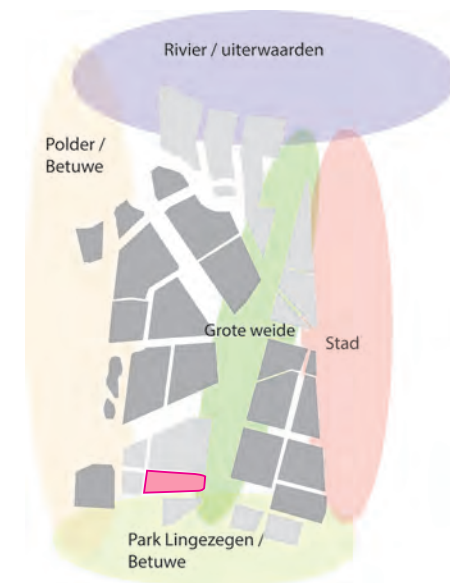
Ook bij de woningbouw is duurzaamheid van belang. Gestreefd wordt naar een extra inspanning voor duurzaamheid en circulariteit, bovenop de normen van het bouwbesluit. Hierbij kan gedacht worden aan (extra) zonnepanelen, meer groen en minder verharding of hergebruik van materialen.

1 Context

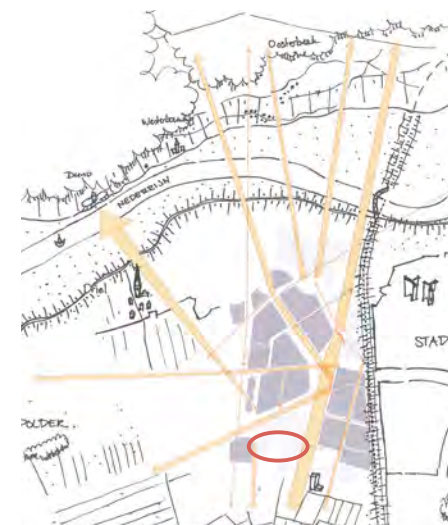




hoofdgroenstructuur Schuytgraaf



landschapsstijl in Schuytgraaf



zicht op omliggend landschap

1.1 RUIMTELIJKE CONTEXT

Veld 24 is gelegen in de overgangszone tussen het woongebied van Schuytgraaf en het landschap van Park Lingezegen. Het is de bedoeling dat hier een kwalitatief hoogwaardige overgangszone wordt gerealiseerd waar wijk en park op een optimale manier samen komen. Hieronder worden Schuytgraaf, Park Lingezegen en de opzet van de zuidelijke velden kort toegelicht.

Schuytgraaf

De stedenbouwkundig opzet van Schuytgraaf gaat uit van het principe van dorpjes in de Betuwe die ingebed zijn in het bestaande landschap. Hierbij is uitgegaan van een stoer onderliggend Betuws landschap waarop de hoofdplanstructuur is bepaald. Deze landschappelijke hoofdplanstructuur zorgt niet alleen voor een optimale inbedding in de Betuwe, maar zorgt tevens voor een optimale beleving hiervan. Het is de bedoeling dat voor alle woningen 'het groen om de hoek is'.

De aanwezige landschappelijke kenmerken zijn de dragers van de stedenbouwkundige hoofdopzet van de wijk. Bestaande groenelementen en waterlopen (Eldensche Zeeg) worden daarbij zoveel mogelijk in het plan opgenomen. Een belangrijk onderdeel vormt het ontwerp van de lineaire ruimten in het plan; de groene ruimtes tussen de woonvelden.

Deze opzet heeft ervoor gezorgd dat tussen de woonvelden telkens doorzichten naar het omgevende landschap worden geboden. Daarbij zijn bestaande landschappelijke elementen ingepast. De groenstructuur heeft ook een ecologische betekenis; binnen het plangebied wordt een droge en een natte ecologische verbindingszone gerealiseerd.

Park Lingezegen

Park Lingezegen is een ca.1500 ha groot regionaal park in aanleg tussen Arnhem en Nijmegen. De ontwikkeling van dit grote groengebied is een antwoord op de sterke groei van de steden en dorpen in dit gebied; het beoogd een sterke groene buffer te zijn in dit dynamische stedelijke gebied.

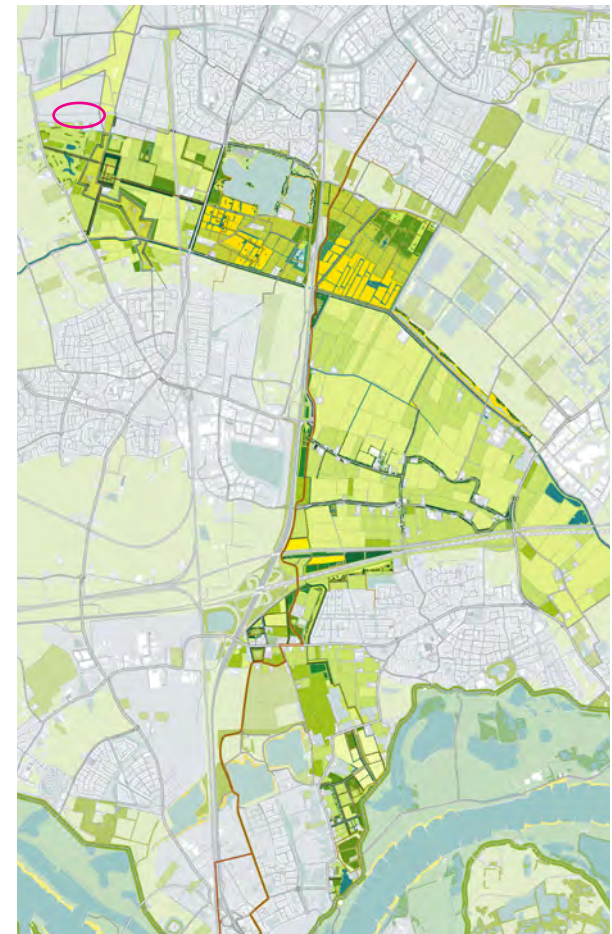
Het plan voorziet in de ontwikkeling van een omvangrijk natuur- en recreatiegebied geënt op de bestaande landschappelijke karakteristieken. Het Betuwse landschap vormt, in al zijn veelzijdigheid, de basis voor het park. Binnen Lingezegen worden verschillende deelgebieden onderscheiden. Tussen Schuytgraaf en Elst ligt het deelgebied De Park. Het ontwerp voor De Park heeft een hoofdopzet die bestaat uit het kasteelterrein met de lanen, het Romeinse lint en het mozaïeklandschap. Dit mozaïeklandschap is een gevarieerd landschap van bosblokken, houtsingels en boomgaarden afgewisseld met open ruimtes.



doortrekken lijnen



vergroten De Park



Park Lingezegen

Zuidelijke Velden

Daar waar in andere delen van Schuytgraaf wordt gekozen voor tamelijk compacte woonvelden met het groen geconcentreerd in de omliggende 'hoofdgroenstructuur', geldt voor de zuidelijke velden dat deze worden ontwikkeld tot 'woonlandschappen'. Om die reden wordt voorgesteld om te werken met 'woonlandschappelijke bouwstenen' of woonlandschappelijke typologieën. Dit betekent dat binnen deze velden 'rood' en 'groen' in één samenhangend ruimtelijk concept worden ontwikkeld. Veld 24 is een van deze zuidelijke velden.

Hierbij geldt dat de opgave niet wordt benaderd als 'het vergroten van het woongebied van Schuytgraaf', maar vooral juist het 'vergroten van het Park Lingezen'. Belangrijk hierbij is dat er over de grenzen heen wordt ontworpen. Van oudsher is er namelijk sprake van een kleinschalig en gevarieerd landschap; een landschapsmozaïek. Dit leidt er toe dat er verschillende structuren en lijnen zijn te vinden die doorlopen in beide werelden. Dergelijke structuren bieden waardevolle aanknopingspunten voor de planvorming van veld 24. Dit betekent dat het landschapsmozaïek van De Park wordt doorgetrokken in het gehele veld. De woningbouw sluit aan op het mozaïek in zowel uitstraling, structuur als schaal zodat er een aantrekkelijk woonlandschap ontstaat.



1.2 RUIMTELIJK CONCEPT

Veld 24 is gelegen ten zuiden van veld 22 en de Marasingel. Deze singel met dubbele eikenlaan maakt onderdeel uit van de hoofdinfrastructuur van Schuytgraaf. Het veld wordt op 2 plaatsen hierop aangesloten. Ten zuiden en westen van het plan loopt een watergang die aan de westkant de buffer vormt tussen het woonveld en sportpark Schuytgraaf. Aan de zuidkant vormt de watergang de overgang naar Park Lingezen en de golfbaan. Hier zal in de toekomst nog het woongebied van veld 23 ontwikkeld worden.

In veld 24 is groen altijd om de hoek. Zo gaat het veld in het oosten over in de droge ecozone Nevelveld die centraal door heel Schuytgraaf loopt. Hier zijn ook archeologische vindplaatsen gelegen en paddenpoelen aangelegd. De zuidelijk gelegen watergang is opgenomen in het stedelijk watersysteem maar is bovenal ook onderdeel van de natte ecozone Stroomgraaf die onderdeel uitmaakt van de Groene Ontwikkelingszone: Het Gelders netwerk van natuur en landschap.

Dwars door het veld loopt het oude eikenlaantje. Deze groene structuur is onderdeel van de Hoofdgroenstructuur van Schuytgraaf en heeft een centrale rol in veld 22. Dit wordt in veld 24 overgenomen.

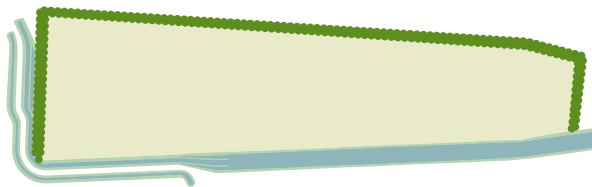


1.3 BOUWSTENEN

Bij het ontwerp voor veld 24, wordt ingezet op het creëren van een aantrekkelijk woonlandschap. Dit betekent een ruimtelijk concept waar rood en groen in samenhang ontwikkeld wordt. Gezien het beoogde programma voor veld 24 zit deze samenhang voor een groot deel in oriëntatie van het veld op het aangrenzend groen en de keuze van de juiste woonlandschappelijke bouwstenen. Hieronder zijn de belangrijkste bouwstenen van de opgave van veld 24 benoemd.

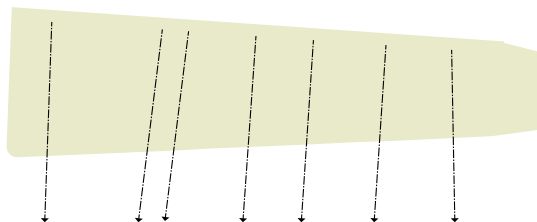
Groene kamer

Om het veld goed in te passen in de landschapsmozaïek structuur van De Park is als woonlandschappelijke typologie “De Groene Kamer” gekozen. Een groene omzoming zorgt voor een landschappelijke uitstraling van het veld en een groene beleving binnen het veld. Op deze manier wordt een goede relatie tussen woningbouw en landschap bewerkstelligd.



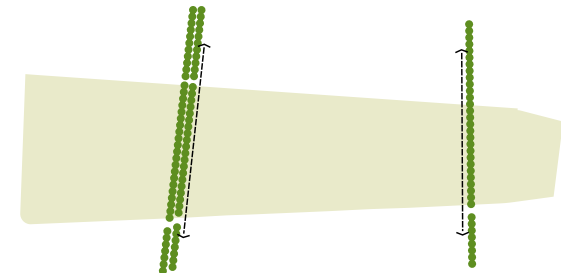
Zichten op het groen

Om een optimale landschappelijke inpassing te realiseren lopen door het veld zichtassen die georiënteerd zijn op De Park en de zuidelijk gelegen watergang. Deze assen vormen de woonstraten zodat voor iedere woning geldt dat het groen om de hoek ligt.



Groene verbindingen

Door het veld lopen 2 groene assen die zowel zorgen voor groen in het veld als een aanhaking met de omgeving. Deze structurerende groene lijnelementen lopen door vanuit het noordelijk gelegen veld 22 en worden doorgezet tot in het nog te ontwikkelen zuidelijk gelegen veld.



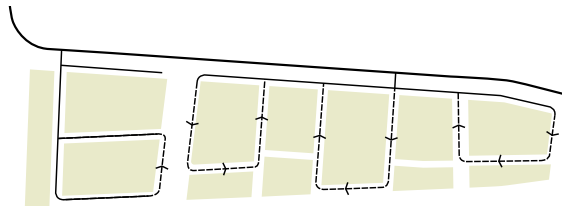
Bouwwelden

De ruimtelijke opzet die ontstaat vanuit de landschappelijke structuur wordt verder onderverdeeld in bouwvelden die goed te verkavelen zijn. De velden worden zo ingedeeld dat een optimale relatie met de omgeving ontstaat. Voor de uitwerking is het essentieel dat er nog flexibiliteit zit in de precieze maatvoering.



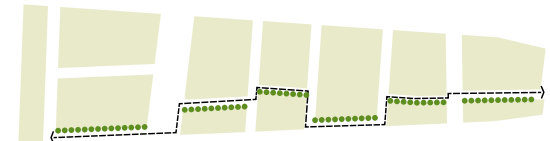
Ontsluiting

Het ontsluitingsprincipe voor gemotoriseerd verkeer bestaat uit een parallelle weg aan de Marasingel met daarop aangesloten lussen die de woonstraten ontsluiten. Door het oude eikenlaantje wordt het veld fysiek onderverdeeld in 2 delen.



Slowlane

Dwars op de structuur van de bouwvelden maken groene fiets- en voetgangers doorsteekjes een route dwars door het veld die zorgt voor een goede interne ontsluiting van het veld. Door de slowlane voor langzaam verkeer aan te haken op de noord-zuid georiënteerde groene verbindingen wordt de relatie gelegd met de omgeving.



2 Ruimtelijk raamwerk





2.1 RUIMTELIJK RAAMWERK

Het ruimtelijk raamwerk is de drager waarmee de ruimtelijke kwaliteit in het veld wordt verankerd. Hierin is de hoofdstructuur vastgelegd en zijn de belangrijkste structurerende elementen benoemd. In het raamwerk wordt enerzijds op een aantal plekken sterker gestuurd op (beeld)kwaliteit, maar anderzijds wordt binnen het raamwerk vrijheid gegeven bij de nadere uitwerking en invulling van het veld. Een aantal plekken, ruimtes en objecten worden in het raamwerk gedefinieerd om op die manier bij te dragen aan de algehele woonsfeer.

1. Groen raamwerk

Het veld wordt omzoomd door structurerende groenelementen, zoals bosplantsoen en een bomenlaan met onderbeplanting, waardoor een groene kamer ontstaat. Dit vormt samen met de groene assen de basis van het groene raamwerk.

2. Begeleiding noordrand

Het veld is gelegen aan de Marasingel en presenteert zich hier middels een stevige wand van bebouwing. Met deze wand wordt een duidelijke voorkant naar de singel gemaakt.

3. Oriëntatie op De Park

De straten zijn noord-zuid georiënteerd zodat vanuit alle straten zicht is op De Park. Dit zicht is vanuit alle straten gegarandeerd en wordt niet belemmerd door obstakels in de openbare ruimte.

4. Begeleiding groene verbindingen

Om de 2 groene structurerende lijnelementen te accentueren worden deze begeleid door de aanliggende bebouwing. Deze begeleiding wordt benadrukt door de voorkanten hier zoveel mogelijk op te richten maar ook door verbijzonderingen in de architectuur.

5. Wonen aan het water

De ligging aan het water maakt het mogelijk om ook daadwerkelijk de tuinen aan het water te leggen. Door de oriëntatie op het park is een goede landschappelijke inpassing van deze tuinen, waaronder de overgang naar het water, belangrijk. De ligging aan het park vraagt ook bijzondere aandacht voor de vormgeving van de achter- en zijgevels van deze woningen. Hier dient het gebruik van lichte felle kleuren als basiskleur (bijv. geel of wit) vermeden te worden.

6. Slowlane

De slowlane is een groene fiets- en voetgangersontsluiting die dwars door de wijk loopt. Het is een verbinding waar op 3 verschillende manieren wordt omgegaan met de oriëntatie van de bebouwing en het groene profiel. De slowlane wordt gezien als een doorlopende en structuur die herkenbaar is in vormgeving van zowel de openbare ruimte als de aanliggende bebouwing.



groenstructuurkaart

Oude Eikenlaantje



2.2 GROENSTRUCTUUR

De groenstructuur van Schuytgraaf kenmerkt zich door water en groen in landschappelijke lijnen tussen de woonvelden. Voor veld 24 zijn de groenelementen als volgt opgebouwd.

Hoofdgroenstructuur

Zoals eerder beschreven ligt veld 24 in de overgangszone van wijk naar park. De ontwerpgevare is hier het vergroten van park Lingezegen, door het park de wijk Schuytgraaf in te trekken. Hiervoor wordt veld 24 omrand als een groene kamer met stevig groen in aansluiting op de mozaïekstructuur van De Park. Aan de zuidrand wordt op enkele plekken contact gemaakt met het water en het zicht op park Lingezegen.

Groene kamer

Door veld 24 te omsluiten met groen aan de west, noord en oostzijde, ontstaat het idee van een groene kamer. Aan de west- en oostzijde komt een bosplantsoen. De soortkeuze bestaat uit een natuurlijk landschappelijke mix, waarbij in de kleurencompositie (blad, bloesem, schors, vrucht) aansluiting wordt gezocht bij de woningen. Hierbij valt te denken aan soorten als berk, kers, vlier, lijsterbes. Bij de noordrand krijgt de boomrij aan de Marasingel onderbeplanting, zodat veld 24 ingepakt wordt met groen.

Ligging aan de droge ecozone

Aan de oostzijde wordt veld 24 begrensd door de droge ecozone. Deze open ruimte is ingericht als bloemrijk grasland met enkele poelen. Aan de randen bevinden zich enkele bomen. Midden in het open deel van de droge ecozone bevindt zich de skatebaan, een intensief gebruikte speelplek. Doormiddel interne ontsluitingsroute van veld 24 en aansluitend een struinp pad in de droge ecozone is deze speelplek vanuit veld 24 bereikbaar.

Ligging aan het water

De zuidrand van veld 24 ligt aan het water. Ommeijes langs het water wordt op diverse plekken mogelijk gemaakt:

- openbare route, een voetpad langs het water
- loop/fietsbruggen: de lange groene lijnen vanuit veld 22 worden met behulp van een tweetal bruggen doorgetrokken richting het nog te ontwikkelen veld 23 en het park.
- vissteiger: om de waterbeleving te stimuleren, komt er een vissteiger aan de zuidrand.

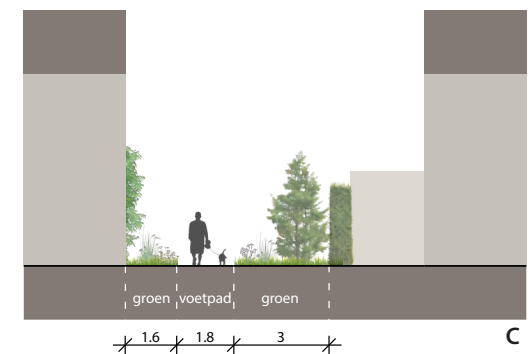
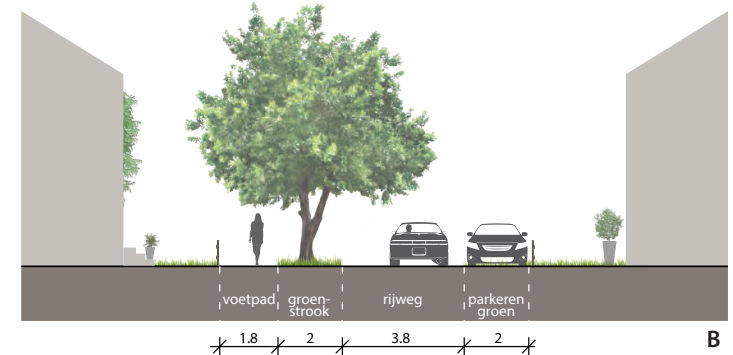
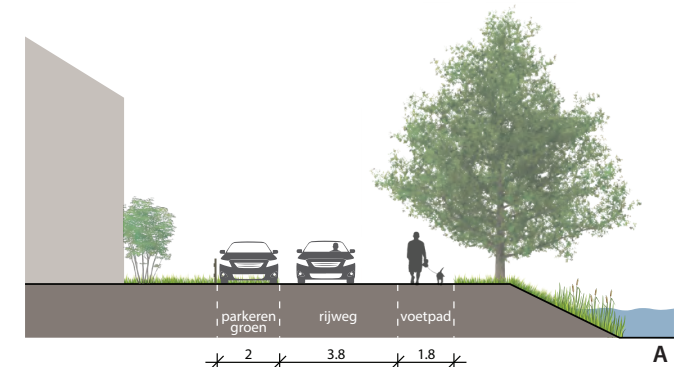
Oude Eikenlaantje

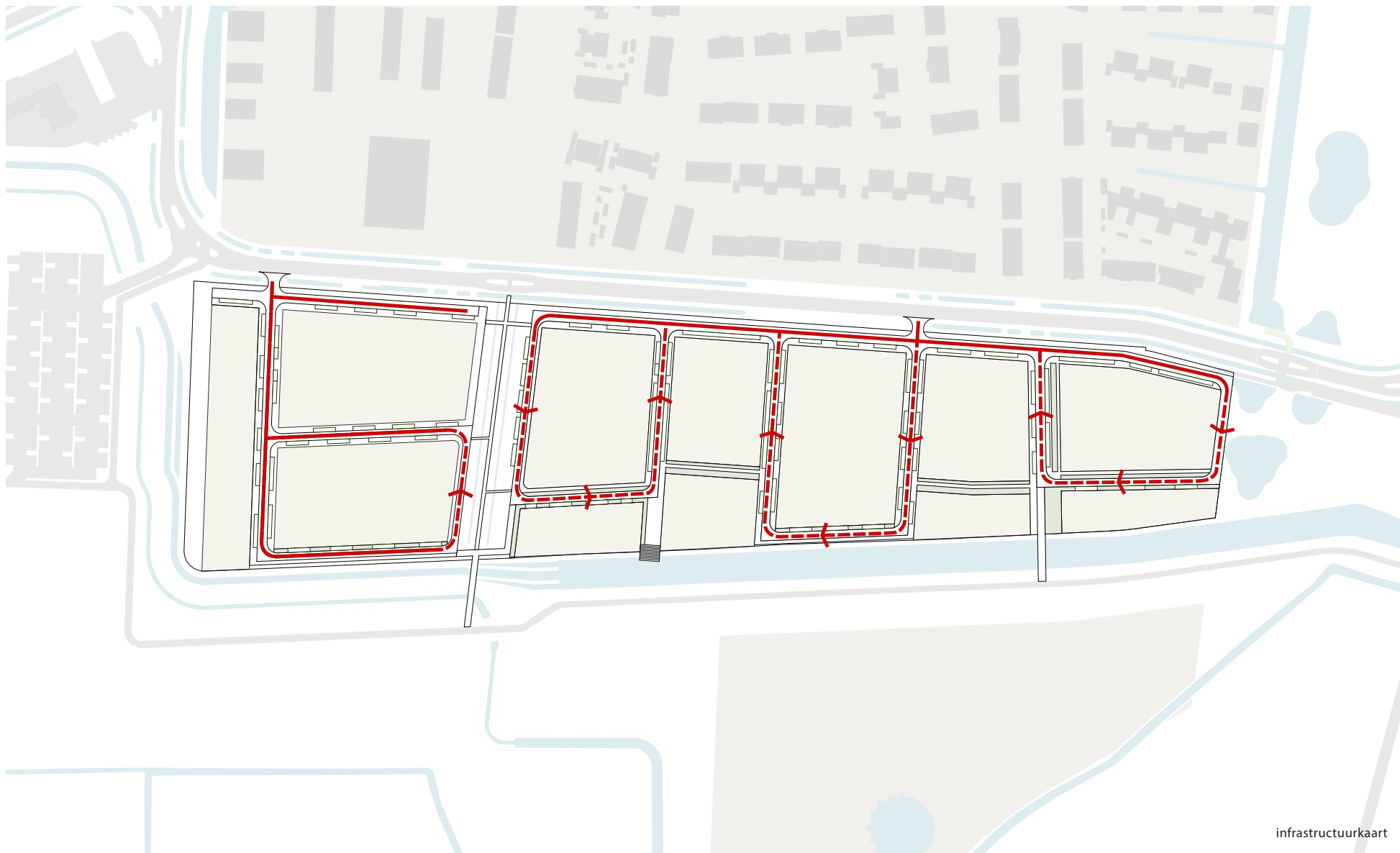
Het oude eikenlaantje wordt gekoesterd in Schuytgraaf. Het vormt een verbindende lijn tussen de velden 22, 24 en het park; het is een recreatieve wandelroute door het groen, die in het zuiden aansluit op de fietsverbinding.

Slowlane

Voor fietsers en voetgangers is een interne route als dwarsverbinding door veld 24. Het karakter van het groen straalt losheid en informaliteit uit. Een natuurlijke sfeer, zoals gras tot aan het stoepje bij de voordeur, aangekleed met hier en daar kleine geveltuintjes, potten, sierheesters, en fruitheesters/bomen. Om dit karakter te versterken worden de voortuinen in de slowlane begrensd door een lage haag met als toegang een laag wit houten tuinpoortje. Het voetpad van de slowlane krijgt voor de herkenbaarheid een andere verharding dan de overige trottoirs. Hierbij wordt uitgegaan van een informeel karakter.

Daar waar een pad tussen tuinen en zijgevels gaat, is het groen los en vrolijk: plukbloemen, sierheesters, fruitheester/bomen. De erfafscheidingen van de tuinen zijn hoge hagen van een landschappelijke mix.



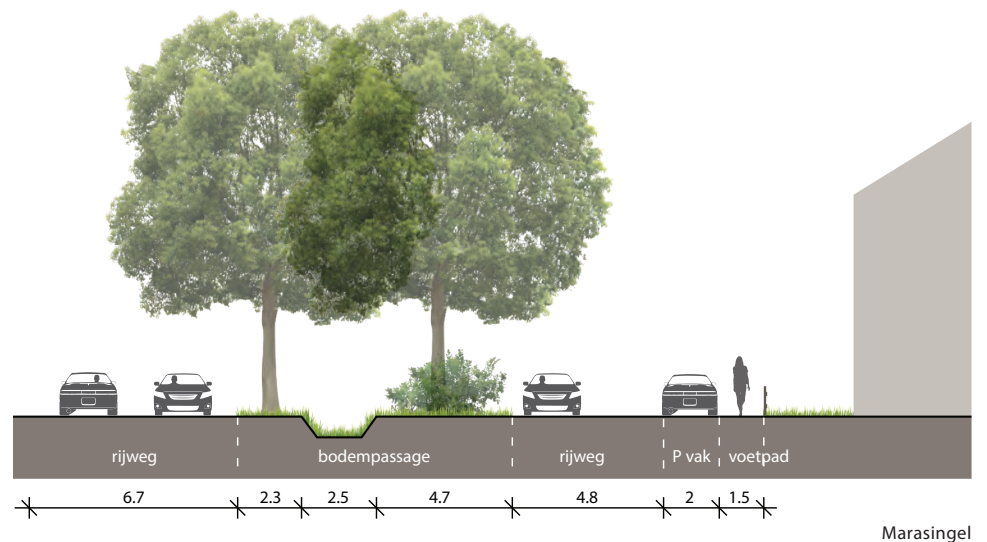
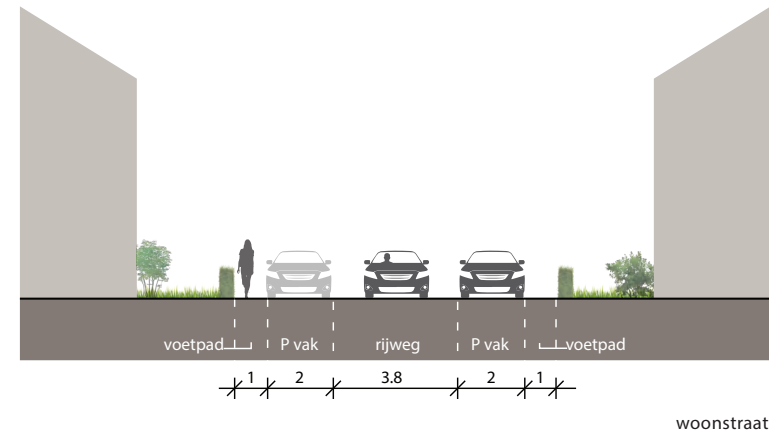


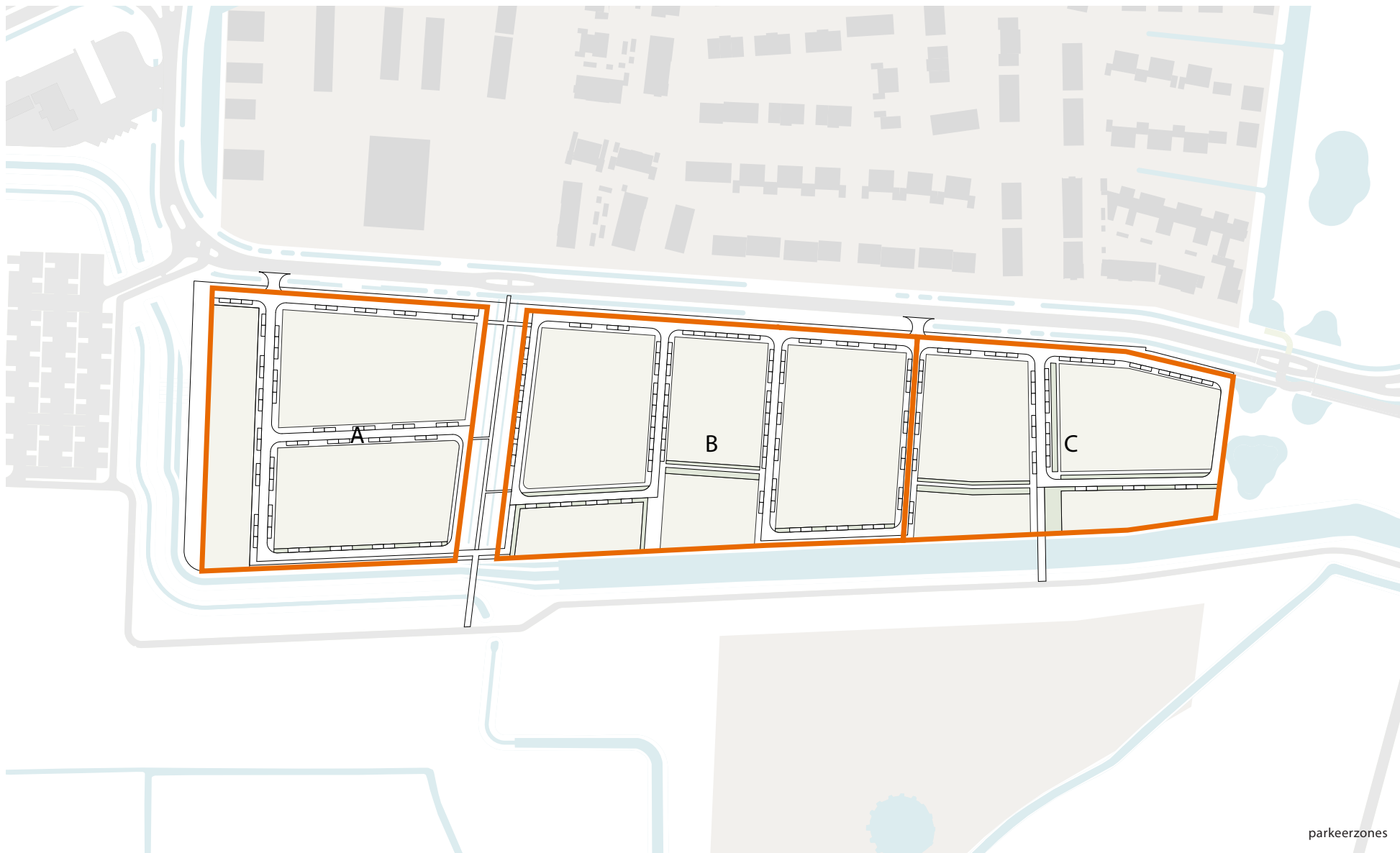
2.3 INFRASTRUCTUUR

Veld 24 is helder van opzet en structuur. De ruimtelijke opzet van het veld wordt grotendeels bepaald door de landschappelijke onderlegger. Dit is ook terug te zien in de verkeersstructuur. Het veld is door het oude eikenlaantje opgedeeld in een oostelijk deel en een westelijk deel. Voor het westelijk deel geldt een systeem van lussen die zijn verbonden aan een ontsluitingsweg die parallel ligt aan de Marasingel. Om het karakter van een rustig woongebied te bekrachtigen worden de lussen uitgevoerd als 1-richtingsstraat. Het betreffen 3 lussen waar alle woningen aan gelegen zijn.

Het oostelijk deel is opgebouwd uit een noord-zuid as met loodrecht daarop 3 woonstraten. De 2 zuidelijke woonstraten zijn aan elkaar gekoppeld tot lus zodat er een logisch verkeerssysteem ontstaat. De woonstraat parallel aan de Marasingel wordt doodlopend.

Om te zorgen voor een ontspannen uitstraling zijn de wegprofielen aangepast op het gebruik. Hierdoor krijgen 1-richtingswegen een smaller profiel dan 2-richtingswegen en wordt de hoeveelheid verhardoppervlakte binnen het veld zoveel mogelijk beperkt. Dit komt ten gunste aan het groene raamwerk.





2.4 PARKEREN

De parkeerplaatsen worden op een subtiële wijze meegenomen bij de inrichting van de openbare ruimte. In principe wordt overal uitgegaan van langsparkeren. Op een aantal plekken in de groenstructuur is ruimte voor een parkeerstrook die zo onopvallend mogelijk vorm wordt gegeven. Bij de uitwerking van het veld, moet het totaal aantal parkeerplaatsen voldoen aan de voor Schuytgraaf geldende parkeernorm. Het is veld is opgedeeld in 3 zones die los van elkaar aan de norm dienen te voldoen. Het is niet de bedoeling dat eventuele parkeerproblemen naar toekomstige fases worden doorgeschoven. Dit betekent dat per zone het benodigd aantal parkeerplekken binnen de zone zelf zal moeten worden gerealiseerd, en niet aan de overkant van de straat. De assen van de weg vormen in principe de scheiding tussen deze “parkeereenheden”. Uitzonderingen zijn zones waar aan de overzijde van de straat geen bebouwing is voorzien.



Groene parkeerstrook



Langsparkeren

3 Beeldregie





3.1 LAGOM – “ALLES IN BALANS”

Lagom (uitspraak: 'la :gom) - Zweeds - 'precies zoals het zou moeten zijn'

Schuytgraaf wordt gezien als een verzameling dorpen in het groen met allemaal een eigen karakter. Voor het karakter van veld 24 is de landschappelijke ligging op de overgang tussen wijk en park het uitgangspunt. Hiervoor geldt dat “Ontspannen wonen in het groen” de belangrijkste ambitie is. Daarom worden de opzet en de uitstraling van het veld zo gekozen dat het perfect past bij de plek, alsof het vanzelfsprekend is. Een wijk waar je een goed gevoel bij krijgt. In het Zweeds is hier een woord voor: Lagom. Dit betekent, precies zoals het zou moeten zijn.

Veld 24 krijgt een woonsfeer die precies is zoals deze zou moeten zijn. Een sfeer die overduidelijk past bij de groene locatie van het veld en de gewenste ontspannen woonomgeving is de sfeer van het wonen en leven in Scandinavië. Een cultuur die uitgaat van een nuchtere en ontspannen levensopvatting die dicht staat bij de natuur.

Het wonen en leven in Scandinavië vormt dus de inspiratie voor de invulling van veld 24. Om dit vorm te geven zijn voor de beeldregie 3 thema's beschreven:

- A. Een ontspannen opzet
- B. Een evenwichtige uitstraling
- C. Een groene woonomgeving

A. Een ontspannen opzet

De gewenste woonsfeer gaat uit van ontspannen wonen in een groene omgeving. Belangrijk hierbij is een goede balans in variatie en samenhang. Variatie om een los en gedifferentieerd beeld te krijgen, samenhang om enige rust en herkenbaarheid te verzekeren.

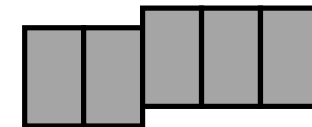
De verdeling van het veld in bouwvelden is georganiseerd in noord-zuidgerichte stroken. Door de typologieën te verdelen over het veld wordt de gewenste verscheidenheid bereikt. Dit wordt versterkt door de hoekwoningen een dubbele oriëntatie te geven. Hierdoor ontstaat een variërende korrelgrootte van de bebouwing, wat aansluit bij de ontspannen Scandinavische woonsfeer die hier gewenst is. Naast variatie in typologieën, kan ook worden gevarieerd in de rooilijn. Daarmee ontstaat een afwisseling van woningen met voortuinen van verschillende dieptes wat bijdraagt aan een levendig straatbeeld. Voor de groene uitstraling is de aanwezigheid van een voortuin wel essentieel.

Om het gevarieerde beeld te realiseren is het belangrijk dat de repetitie van dezelfde woningtypen beperkt is. Verder wordt gezocht naar een gevarieerd kappenlandschap van dwars- en langskappen. Deze wisselen elkaar af waarbij ook variatie in de goothoogte kan bijdragen aan het gevarieerde beeld.

Het gewenste gevarieerde beeld vraagt ook aandacht bij de inpassing van de rijenwoningen. Om deze in voldoende mate te laten bijdragen aan een gevarieerd straatbeeld, wordt bij rijen vanaf 5 woningen op minimaal twee van de onderstaande aspecten gevarieerd:

- verspringende rooilijn
- kapverdraaiing
- accent in de gevel
- verspringing in de goothoogte
- verspringing in de nokhoogte

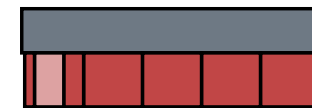
verbijzondering bij rijen van 5 of meer



verspringing in rooilijn



kapverdraaiing



accent in de gevel



verspringing in goothoogte



verspringing in nokhoogte



B. Een evenwichtige uitstraling

Bij de uitstraling van de woningen wordt in de architectuur aansluiting gezocht bij de landschappelijke sfeer van het park. Een beeldtaal die naadloos aansluit bij een Scandinavische architectuurstijl. Opvallend aan de architectuurstijl van de Noord- Europese landen is een bijzondere band met de natuur gekoppeld aan een no-nonsense benadering. Deze combinatie geeft de Scandinavische architectuur een indruk van tijdloosheid en authenticiteit. Het maakt het een stijl die niet is onder te verdelen in de gangbare architectuurstromen maar zijn eigen toepassingen en regels kent.

Kenmerkend voor de stijl is een duidelijke en heldere vormtaal. Bij deze no-nonsense benadering is functionaliteit het uitgangspunt. Dit resulteert over het algemeen in het toepassen van een kap. De woningen hebben een aardse en tijdloze uitstraling. Dit komt door de toepassing van natuurlijke materialen en de oriëntatie op het landschap.

Als basismateriaal wordt uitgegaan van hout, bijvoorbeeld toegepast als horizontale Zweedse rabatten of verticale planken met opdekplanken. Een goede toepassing hiervan geeft de schil van de woning diepte en textuur waardoor er ook een spel gespeeld kan worden met de lichtinval.

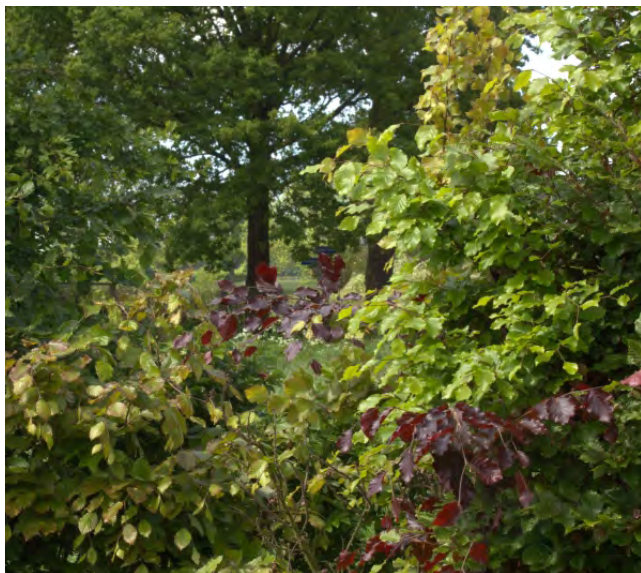
De kleurstelling wordt afgestemd op de Scandinavische architectuurstijl. Duidelijke kleuren met een aards karakter zoals het Zweedse Falurood (Zweeds: faluröd). Per volume wordt een basiskleur gekozen, altijd afgestemd op de omgeving. Hierdoor ontstaat een



weloverwogen kleurenpalet met een goede balans in variatie en samenhang. Om een kakofonie van kleuren te vermijden is een kleurenpalet opgenomen, hierbij is het streven om het Falurood de meest dominante in de wijk te laten zijn. Als accentkleur wordt wit toegepast. Dit geeft de wijk een frisse uitstraling. Aan de zuidrand, bij de overgang naar het park dient op een subtiel wijze met het kleurgebruik om te worden gegaan. Om de bebouwing hier niet te dominant te laten zijn in het beeld dienen lichte felle kleuren als basiskleur (bijv. geel of wit) hier vermeden te worden

Belangrijk in de Scandinavische levensstijl is de relatie met de natuur. Ondanks de weersinvloeden zijn Noord-Europeanen erg gericht op het buitenleven. De oriëntatie van de woning op het landschap of de privé-tuin is hierbij van groot belang. Dit geldt ook voor de overgang van binnen naar buiten. De entree neemt daarom ook een bijzondere positie in. Dit kan bijvoorbeeld middels een overkapping, een veranda of een opstapje. Ondanks het authentieke en tijdloze karakter biedt de ontwerpstyl voldoende ruimte voor innovatie en moderne toepassingen. De gerichtheid op de natuur vraagt om oplossingen waarbij meebewogen wordt met de klimaatveranderingen. Duurzaam bouwen met oog voor de toekomst staat hierbij voorop. Dit betekent dat de architectuur zich niet letterlijk moet richten op het kopiëren van Scandinavische woningen maar; het streven is juist om Scandinavië als inspiratie te gebruiken voor moderne en innovatieve toepassingen. Dit betekent ook dat duurzame maatregelen zoals bijvoorbeeld zonnepanelen of warmtepompen volledig geïntegreerd worden in het ontwerp en geen losse toevoegingen zijn.





C. Een groene woonomgeving

Variatie en samenhang

In een gevarieerd en gefaseerd uitgevoerd plan, loert het gevaar van verrommeling in het straatbeeld.

Een heldere, goed ontworpen en zorgvuldig en eenduidig gematerialiseerde openbare ruimte kan dan als bindende factor functioneren. Daarom wordt gekozen voor (bestratings-)materialen die in het hele veld worden toegepast. Hierbij wordt uitgegaan van een eenvoudige inrichting met duurzame materialen. Elke fase van de ontwikkeling moet daarom aan de overkoepelende sfeer voldoen. Daarbinnen is nog voldoende ruimte om een eigen identiteit aan het deelproject mee te geven.

Woonstraatjes

De woonstraatjes in het veld zijn niet breder dan nodig en de verharding ligt (zo veel mogelijk) in één vlak. Er zullen dus geen trottoirbanden zijn, de verschillende gebruikstypen van de openbare ruimte worden helder door belijning en afwijkende steenformaten en verbanden. Wanneer de situatie dat toelaat, worden de straatjes ingericht t.b.v. éénrichtingsverkeer. Voor het bestratingsmateriaal geldt dat uitgegaan wordt van duurzame materialen die passen bij de beoogde ontspannen dorpse uitstraling. De kleur zal zich in de antraciet tinten bevinden.

Randen

De bebouwing aan de randen van het veld zal grotendeels worden georiënteerd op de landschappelijke omgeving zoals het water, het park of de droge ecozone. Hier wordt een verweving gecreëerd met het omliggende landschap. Dit vraagt extra aandacht voor zowel het ontwerp van de bebouwing als de aanliggend tuin.

Openbaar-privé

Een zorgvuldige uitvoering van de overgang van openbaar naar privé is van groot belang voor de gewenste ontspannen uitstraling. Er wordt gestreefd naar een zachte groene overgang die bijdraagt aan een aangenaam woonklimaat. Aan de voorzijde van de woningen wordt dit bereikt door het toepassen groene voortuinen (min 1,80 m). Om het karakter van een groene voortuin te behouden, wordt een maximum hoeveelheid verharding van 70% vastgelegd.

Alle voortuinen krijgen als erfafscheiding een lage haag (1m) van landschappelijke mix. Een extra mogelijkheid hierbij is om dit te combineren met witte houten tuinpoortjes. Hierdoor wordt de Scandinavische sfeer versterkt. Op alle andere plekken waar de privéterreinen grenzen aan het openbaar gebied komt een hoge haag (1.80m) van landschappelijke mix. Op deze wijze wordt bijgedragen aan de groenbeleving van de buurt.

Het groene karakter draagt ook bij aan de klimaat-adaptatie en maakt de wijk duurzaam en toekomstbestendig.



4 Verkaveling





4.1 VOORBEELDKAVELING

Op basis van de hiervoor beschreven uitgangspunten is een proefverkaveling opgesteld die een mogelijke invulling geeft aan de ontwikkeling van het veld. Bij de configuratie van bouwvelden is flexibiliteit een belangrijk uitgangspunt geweest. De afmetingen van de velden zijn zodanig dat de velden verschillende typen woningen kunnen accommoderen en er kan in de tijd ook gewisseld en gevarieerd worden. De voorbeeldverkaveling is dus slechts een indicatie van wat mogelijk is binnen deze verdeling in bouwvelden, er is ruimte voor andere invullingen. De ontspannen woonsfeer met een Scandinavische uitstraling als inspiratie is en blijft wel het uitgangspunt.

4.2 WONINGAANTALLEN / LAADVERMOGEN

Naast de in de voorgaande hoofdstukken beschreven middelen die bijdragen aan de woonsfeer, zal ook per woonveld een maximaal aantal woningen worden meegegeven. Dit aantal is voor een groot deel gebaseerd op het laadvermogen van de openbare ruimte.



Lagom

"Een wijk in balans"

Watertoets veld 2

Datum 12-11-2018

Versie: A

Bodempassages

	inhoud		waking		afwaterend oppervlak*		bergingsbehoefte (10mm)			Voldoet?	Water op straat?	Opmerking	Aanvullende eisen t.a.v. afvoerende roostergoot
BP1 C1	94,5	m3		m3	4750	m2		47,5	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C2	169,5	m3		m3	13680	m2		136,8	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C3	82,5	m3		m3	6200	m2		62	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C4	117	m3		m3	7970	m2		79,7	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C5	61,5	m3		m3	3230	m2		32,3	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP2 C1	98	m3		m3	2370	m2		23,7	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP2 C2	162,4	m3		m3	7950	m2		79,5	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP2 C3	71,4	m3		m3	3770	m2		37,7	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP2 C4	147	m3		m3	5570	m2		55,7	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP3 C1		m3		m3		m2		0	m3	ja	nee	Zie veld 3	Geen aanvullende eisen
BP3 C2		m3		m3		m2		0	m3	ja	nee	Zie veld 3	Geen aanvullende eisen

Totaal BP 1003,8 m3

Molgoten

Molgoot	lengte molgoot		aangesloten oppervlak		afvloeiings-coëfficiënt	netto oppervlak		Bui 10 (35,7mm, 45 min)		Max afvoer molgoot bij bui 10		Benodigde berging in profiel		Aanwezige berging in profiel				Voldoet?	Aanvullende eisen t.a.v. afvoerende molgoot
1	80	m1	1650	m2	0,75	1237,5	m2	44,2	m3	40,8	m3	3,4	m3	0,45	m3/m1	36	m3	ja	Geen aanvullende eisen

Uitgangspunten
100% verhard
75% afvloeiingscoëfficiënt
0% infiltratie

Conclusies en aanbevelingen

- maatgevende molgoot MG1 is doorgerekend. Deze voldoet
- De berging van de bodempassages voldoen allemaal, de roostergoten dienen alleen om de bodempassages leeg te laten lopen. Advies om hier ook bovengronds een overstortvoorziening te creëren. In de geval van verstopping stroomt het water hier over.

Watertoets veld 24

Datum 13-11-2018

Bodempassages

	inhoud		waking		afwaterend oppervlak*		bergingsbehoefte (10mm)		Voldoet?	Water op straat?	Opmerking	Aanvullende eisen t.a.v. afvoerende roostergoot
BP1 C1	260	m3	86,8	m3	13580	m2	135,8	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C2	126,8	m3	42,3	m3	6420	m2	64,2	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen
BP1 C3	19	m3	6,3	m3	850	m2	8,5	m3	ja	nee	Geen probleem	Geen aanvullende eisen

Totaal BP 405,8 m3 * inclusief Marasingel

Molgoten

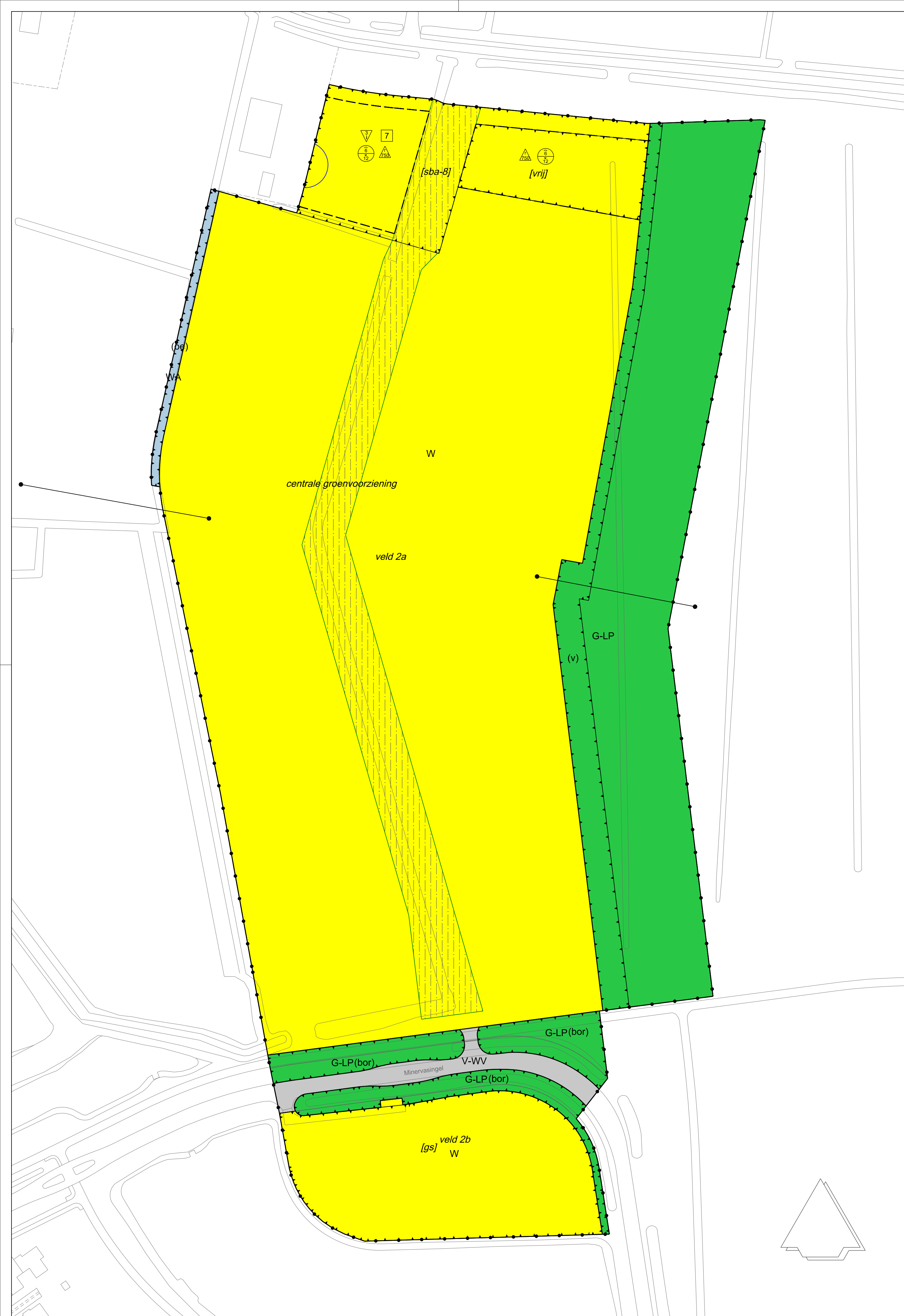
Molgoot	lengte molgoot		aangesloten oppervlak		afvloeings-coëfficiënt	netto oppervlak		Bui 10 (35,7mm, 45 min)		Max afvoer molgoot bij bui 10		Benodigde berging in profiel		Aanwezige berging in profiel				Voldoet?	Aanvullende eisen t.a.v. afvoerende molgoot
1	108	m1	4330	m2	0,75	3247,5	m2	115,9	m3	40,8	m3	75,1	m3	0,55	m3/m1	59,4	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
1 variant	108	m1	4330	m2	0,75	3247,5	m2	115,9	m3	127,8	m3	-11,9	m3	0,55	m3/m1	59,4	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
2	66	m1	1881	m2	0,75	1410,75	m2	50,4	m3	40,8	m3	9,6	m3	0,55	m3/m1	36,3	m3	ja	Geen aanvullende eisen
3	58	m1	3115	m2	0,75	2336,25	m2	83,4	m3	40,8	m3	42,6	m3	0,55	m3/m1	31,9	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
3 variant	58	m1	3115	m2	0,75	2336,25	m2	83,4	m3	127,8	m3	-44,4	m3	0,55	m3/m1	31,9	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
4	36	m1	1085	m2	0,75	813,75	m2	29,1	m3	40,8	m3	-11,7	m3	0,55	m3/m1	19,8	m3	ja	Geen aanvullende eisen
5 (incl. 3 en 4)	24	m1	4860	m2	0,75	3645	m2	130,1	m3	40,8	m3	89,3	m3	0,55	m3/m1	13,2	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
5 (incl. 3 en 4) variant	24	m1	4860	m2	0,75	3645	m2	130,1	m3	127,8	m3	2,3	m3	0,55	m3/m1	13,2	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
6	79	m1	4095	m2	0,75	3071,25	m2	109,6	m3	40,8	m3	68,8	m3	0,55	m3/m1	43,45	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
6 variant	79	m1	4095	m2	0,75	3071,25	m2	109,6	m3	127,8	m3	-18,2	m3	0,55	m3/m1	43,45	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
7	66	m1	4030	m2	0,75	3022,5	m2	107,9	m3	40,8	m3	67,1	m3	0,55	m3/m1	36,3	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
7 variant	66	m1	4030	m2	0,75	3022,5	m2	107,9	m3	127,8	m3	-19,9	m3	0,55	m3/m1	36,3	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
8	39	m1	2810	m2	0,75	2107,5	m2	75,2	m3	40,8	m3	34,4	m3	0,55	m3/m1	21,45	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
8 variant	39	m1	2810	m2	0,75	2107,5	m2	75,2	m3	127,8	m3	-52,6	m3	0,55	m3/m1	21,45	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen
9	35	m1	880	m2	0,75	660	m2	23,6	m3	40,8	m3	-17,2	m3	0,55	m3/m1	19,25	m3	ja	Geen aanvullende eisen
10 (incl. 8 en 9	21	m1	3970	m2	0,75	2977,5	m2	106,3	m3	127,8	m3	-21,5	m3	0,55	m3/m1	11,55	m3	nee	Molgoot 50cm voldoet niet
10 (incl. 8 en 9	21	m1	3970	m2	0,75	2977,5	m2	106,3	m3	127,8	m3	-21,5	m3	0,55	m3/m1	11,55	m3	ja	molgoot 100cm voldoet, deze toepassen

Uitgangspunten

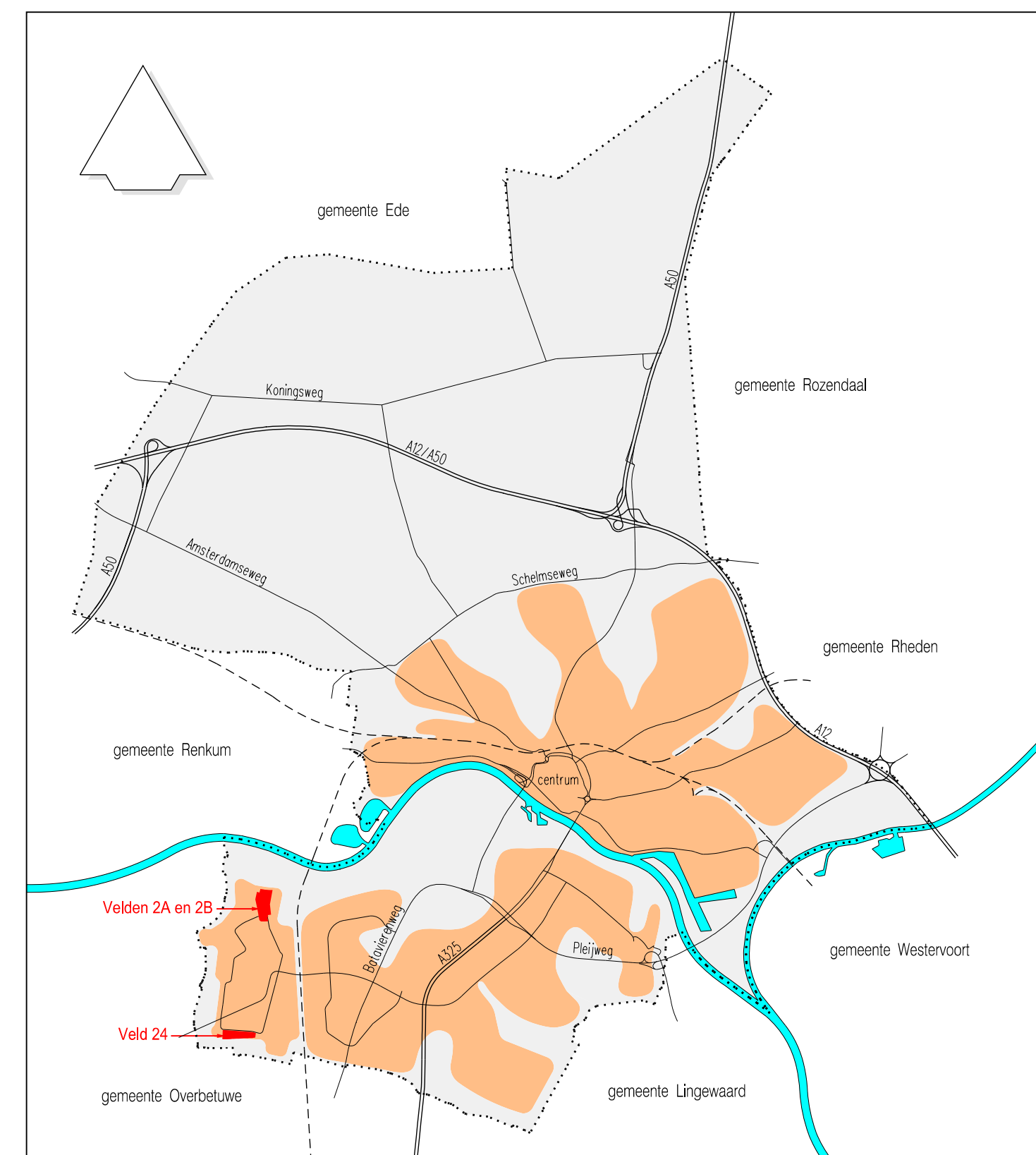
100% verhard
75% afvloeingscoëfficiënt
0% infiltratie
molgoot 50 cm max afvoer bij bui 10 40,8 m3
molgoot 100 cm max afvoer bij bui 10 127,8 m3

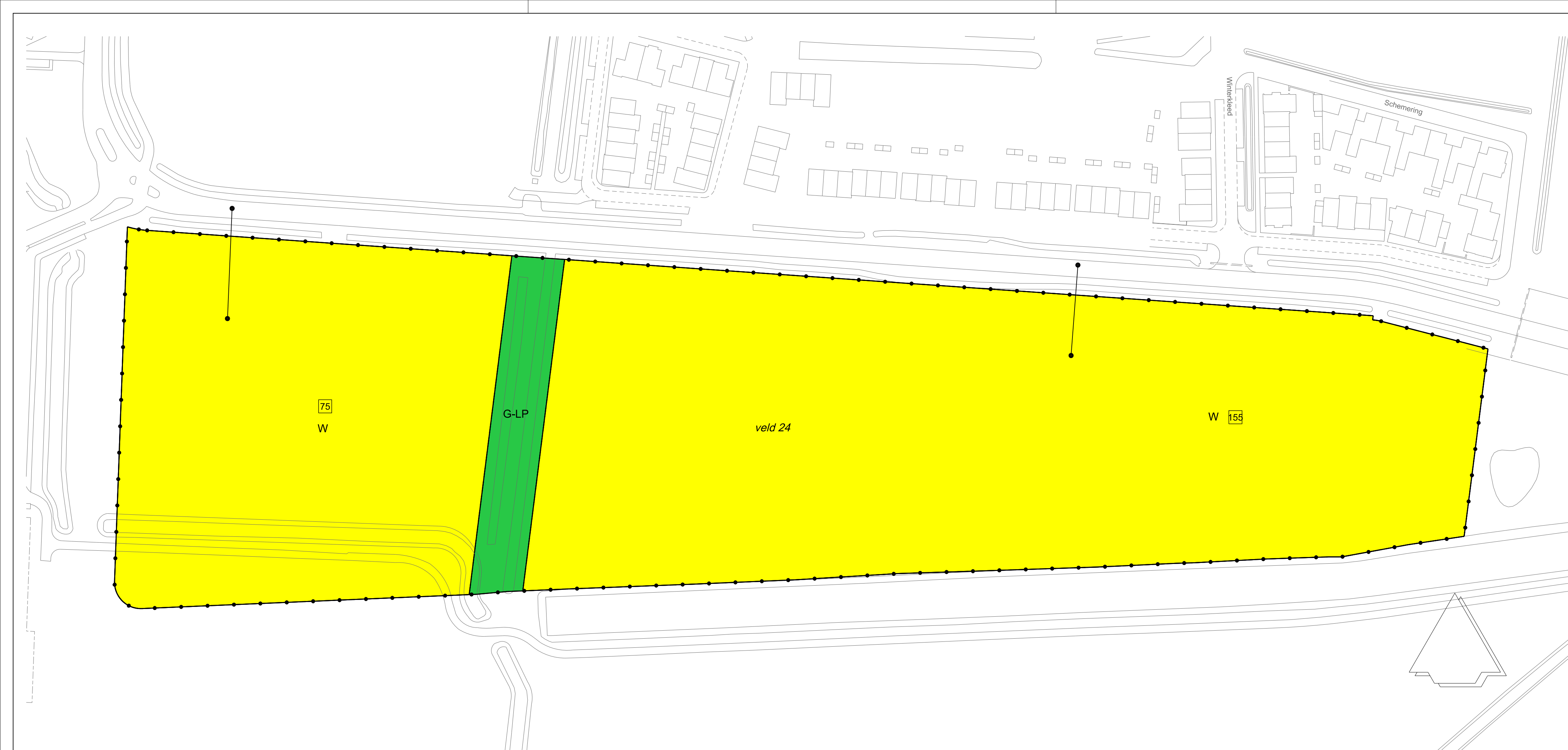
Conclusies en aanbevelingen

- Bodempassages voldoen. Bui 10 kan geborgen worden. Bovendien stroomt deze vrij uit in een watergang.
- Molgoten van 50cm breed voldoen op meerdere plekken niet, op deze locaties brede molgoten toepassen, 100cm breed
- Afwateringsgebied 2 (molgoot 1,5, 6, 7 en 10) stroomt vrij af richting watergang. Advies om bij de uitstroom een bermpassage te creëren.



- Plangebied**
- Plangebiedgrens
- Bestemmingen**
- G-LP Groen - Landschap en park
 - V-WV Verkeer - Wegverkeer
 - WA Water
 - W Wonen
- Gebiedsaanduidingen**
- overige zone - centrale groenvoorziening
 - veld 24 overige zone - veld 24
 - veld 2a overige zone - veld 2a
 - veld 2b overige zone - veld 2b
 - veiligheidszone - lpg
- Functieaanduidingen**
- (bor) bomenrij
 - (oe) oever
 - (v) verkeer
- Bouwaanduidingen**
- [gs] gestapeld
 - [sba-8] specifieke bouwaanduiding - 8
 - [vrij] vrijstaand
- Maatvoeringaanduidingen**
- maatvoeringsvlak
 - maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)
 - maximum aantal wooneenheden
 - minimum aantal wooneenheden
 - maximum volume (m3)
- Figuren**
- hartlijn leiding - riool
 - relatie





Plangebied



Plangebiedgrens

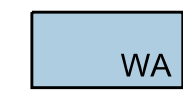
Bestemmingen



Groen - Landschap en park



Verkeer - Wegverkeer

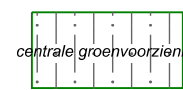


Water



Wonen

Gebiedsaanduidingen



overige zone - centrale groenvoorziening



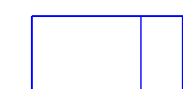
overige zone - veld 24



overige zone - veld 2a

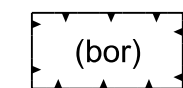


overige zone - veld 2b

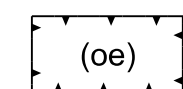


veiligheidszone - lpg

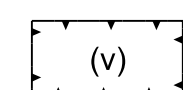
Functieaanduidingen



bomenrij

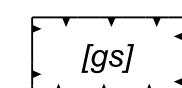


oever

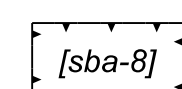


verkeer

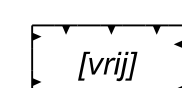
Bouwaanduidingen



gestapeld

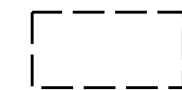


specifieke bouwaanduiding - 8

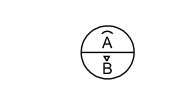


vrijstaand

Maatvoeringaanduidingen



maatvoeringsvlak



maximum goothoogte (m), maximum bouwhoogte (m)



maximum aantal wooneenheden

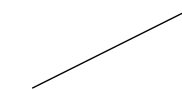


minimum aantal wooneenheden



maximum volume (m3)

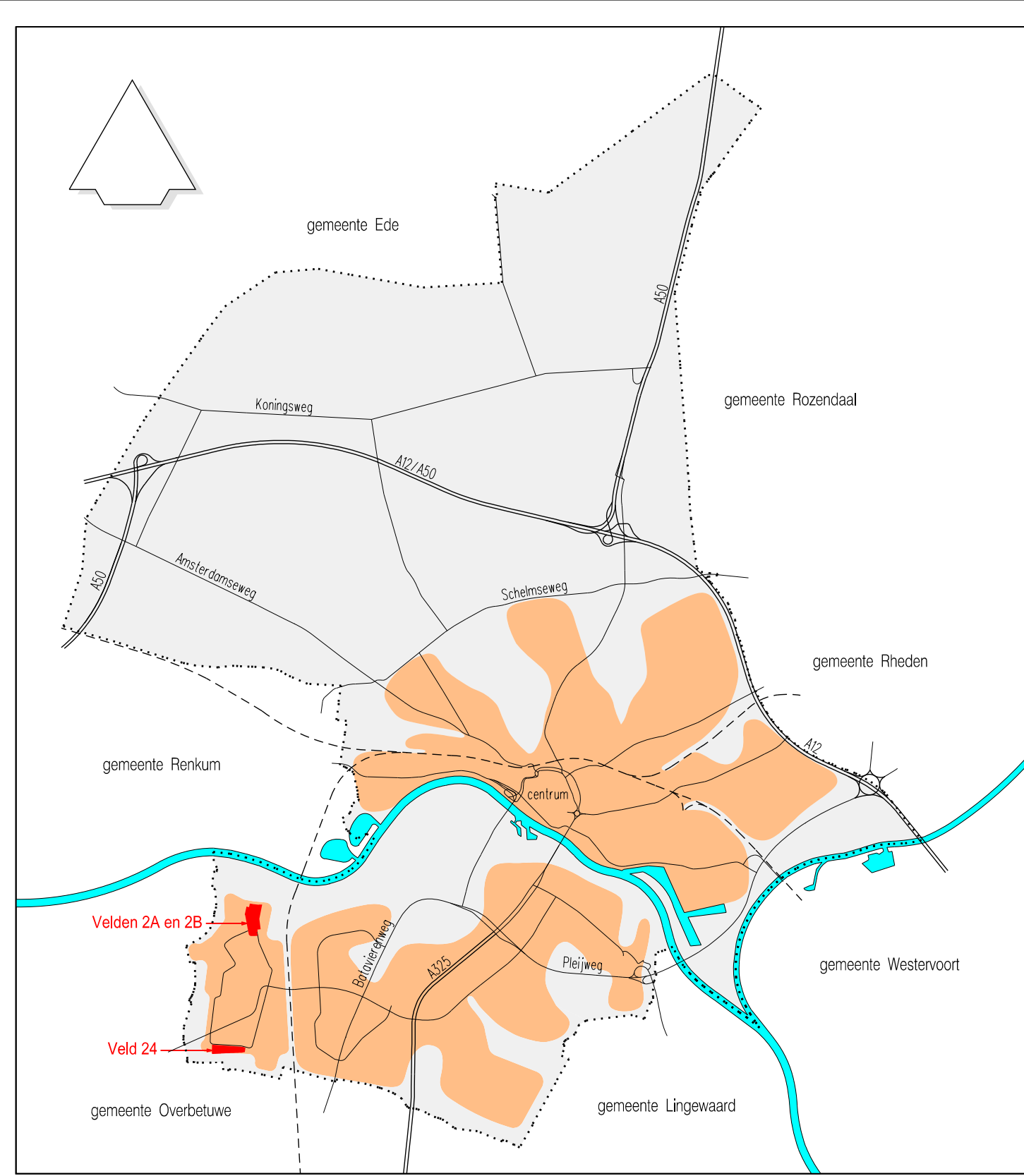
Figuren



hartlijn leiding - riool



relatie



BESTEMMINGSPLAN VEEGPLAN SCHUYTGRAAF 2017, GEDEELTELIJKE HERZIENING 2018-01 VELDEN 2A, 2B en 24			planstatus	datum:	getekend:
● ontwerp	29-11-2018	JWe	● vast te stellen		
○ vastgesteld			○ in werking		
○ onherroepelijk					
schaal: 1:1000	getekend: MRe	tekeningnummer: NL.IMRO.0202.941-0201			

Cluster
Strategie, Beleid en Regie, Gemeente Arnhem

Exploitatieplan

Vast te stellen
Plan

Colofon

Plan:	Exploitatieplan Schuytgraaf 2011, 10e herziening
Gemeente:	Arnhem
Plannummer:	EPP946
IMRO-identificatie:	NL.IMRO.0202.EPP946-301
Huidige status:	vast te stellen
Plantype:	exploitatieplan

Exploitatieplan Schuytgraaf 2011, 10e herziening

Deel A Toelichting

Hoofdstuk 1 Algemeen	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Leeswijzer	6
1.3 Het planologisch besluit waaraan het exploitatieplan is gekoppeld	6
1.4 Doel en functie van het exploitatieplan	6
1.5 Begrenzing van het exploitatieplan	7
1.6 Jaarlijkse herziening en eindafrekening	9
Hoofdstuk 2 Omschrijving van de werken en werkzaamheden	11
2.1 Bouwrijp maken	11
2.2 Aanleg nutsvoorzieningen	11
2.3 Woonrijp maken	11
Hoofdstuk 3 Grondeigenaren	13
Hoofdstuk 4 Toelichting op de exploitatieopzet	15
4.1 Ruimtegebruik	15
4.2 Eigendomssituatie	16
4.3 Programma	16
4.4 Kosten van inbrengwaarden	21
4.4.1 Kosten van inbrengwaarden van grond en te slopen opstallen (artikel 6.2.3.a en b Bro)	21
4.4.2 Totaaloverzicht inbrengwaarden	21
4.5 Overige kosten	22
4.5.1 Stand van de werkzaamheden per 1 juli 2008	22
4.5.2 Stand van de kosten per 1 januari 2018	24
4.5.3 Toerekening hoofdplanstructuur en spoorzone	24
4.5.4 Grondwerkzaamheden	26
4.5.5 Bouwrijp- en woonrijp maken (artikel 6.2.4.c Bro)	26
4.5.6 Kunstwerken	26
4.5.7 Plankosten (artikel 6.2.4.f t/m j Bro)	26
4.5.8 Diverse kosten	27
4.5.9 Tijdelijk beheer (artikel 6.2.4.k Bro)	27
4.6 Opbrengsten	28
4.6.1 Grondopbrengsten (artikel 6.2.7.a Bro)	28
4.6.2 Overige opbrengsten (subsidies en bijdragen derden artikel 6.2.7.c Bro)	28
4.7 Eigendommen en analyse ruimtegebruik	28
4.8 Resultaat	30
4.8.1 Parameters	30
4.8.2 Fasering	30
4.8.3 Netto contante waarde	31
4.9 Maximaal te verhalen: totale kosten versus totale opbrengsten	31

4.10	Berekening exploitatiebijdrage	32
4.10.1	Gewogen eenheden	32
4.10.2	Exploitatiebijdrage per eigenaar	33

Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels 35

5.1	Algemeen en begrippen	35
5.2	Eisen aan werken en werkzaamheden	35
5.3	Eisen omtrent aanbesteding	36
5.4	Koppelingseisen	36
5.5	Afwijkingsregels	37
5.6	Overtreding	37

Hoofdstuk 6 Toelichting op de bijlagen van deel A en deel B 39

Deel B Het Exploitatieplan

Hoofdstuk 1 Begrenzing van het exploitatiegebied 41

Hoofdstuk 2 Exploitatieopzet 43

Hoofdstuk 3 Regels 45

Artikel 1	Begripsbepalingen	45
Artikel 2	Eisen aan werken en werkzaamheden	47
Artikel 3	Aanbesteding	47
Artikel 4	Koppelingseisen	47
Artikel 5	Afwijkings- en uitzonderingsregels	48
Artikel 6	Citeertitel	49

Bijlagen bij Deel A Toelichting

Bijlage 1 Kaart eigenaren en te verwerven gronden

Bijlage 2 Kaart woningcategorieën

Bijlage 3 Kaart velden

Bijlage 4 Invulling plankostenscan

Bijlage 5 Overzicht kosten

Bijlage 6 Opbrengsten

Bijlage 7 Jaarschijven

Bijlage 8 Kaart gebied bestemmingsplan

Bijlage 9 Bruto-exploitatiebijdragen

Bijlagen bij Deel B Het Exploitatieplan

Bijlage 1	Kaart exploitatiegebied
Bijlage 2	Globale inrichtingseisen
Bijlage 3	Ruimtegebruikskaat
Bijlage 4	Drempelbedragen
Bijlage 5	Kaart blokindeling veld 2a

Deel A Toelichting

Hoofdstuk 1 Algemeen

1.1 Aanleiding

Schuytgraaf is de grootschalige nieuwbouwwijk in het zuidwesten van de gemeente Arnhem. Al jaren wordt gewerkt aan het realiseren van de woonwijk. In juni 1999 is hiertoe het Bestemmingsplan Schuytgraaf vastgesteld, waarna dit in 2003 onherroepelijk werd. Omdat het bestemmingsplan Schuytgraaf aan herziening toe was, is in 2011 een integrale herziening doorgevoerd. In 2011 is dit bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 vastgesteld en in 2012 is het bestemmingsplan onherroepelijk geworden.

Naast de vaststelling van het bestemmingsplan is destijds ook het Exploitatieplan Schuytgraaf 2011 vastgesteld. De gemeente is hiertoe verplicht omdat de grondexploitatiekosten niet anderszins verzekerd zijn (art. 6.12 Wet ruimtelijke ordening). De wettelijke verplichting voor het opstellen van een exploitatieplan volgt uit de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) op 1 juli 2008. De wet bevat een grondslag om kostenverhaal te plegen. Indien een particuliere grondeigenaar wenst over te gaan tot zelfrealisatie op gronden gelegen binnen het exploitatiegebied en indien het kostenverhaal niet verzekerd is middels een grondexploitatieovereenkomst (anterieure overeenkomst), kunnen de kosten op basis van het exploitatieplan, via een omgevingsvergunning voor bouwen, op de particuliere grondeigenaar worden verhaald.

Het gaat daarbij om de kosten die in de periode vanaf het moment van inwerkingtreding van de Wro tot aan de gereedkoming van het exploitatieplangebied Schuytgraaf worden gemaakt. Gezien de planvorming voor de ontwikkeling van Schuytgraaf al sinds 1999 loopt, zijn er in de periode tot 1 juli 2008 kosten en opbrengsten gerealiseerd die niet opgenomen mogen worden in de exploitatieopzet. De te verhalen kosten, en daarmee de kosten die meegenomen mogen worden in de exploitatieopzet, betreffen enkel de kosten die gemaakt zijn na 1 juli 2008 binnen de begrenzing van het exploitatiegebied. Conform artikel 6.15 Wro is het exploitatieplan jaarlijks ten minste één keer herzien.

In 2018 wordt wederom een partiële herziening van het bestemmingsplan Schuytgraaf ter vaststelling aangeboden, het betreft het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24'. Het exploitatieplan Schuytgraaf is daarbij eveneens herzien. Voorliggend exploitatieplan betreft inmiddels de 10^e herziening van het exploitatieplan Schuytgraaf.

Sinds de 9^e herziening is het exploitatieplan volgens een andere structuur opgezet. Hierbij is redactioneel veel aangepast. Dit is gedaan om diverse redenen: per eigenaar is het mogelijk de (voorlopige) exploitatiebijdrage af te leiden, er is aansluiting gezocht bij andere exploitatieplannen van de gemeente Arnhem en er is gezocht naar verbeteringen van de leesbaarheid. Verschillen tussen enerzijds de 10^e herziening en anderzijds de 9^e en eventueel voorgaande herzieningen kunnen dus worden gezien door de tekst van de herzieningen te vergelijken. Voorliggende 10^e herziening betreft een structurele herziening van het exploitatieplan.

De 10^e herziening heeft inhoudelijk betrekking op:

1. De velden 2a en 2b en 24 zijn - op basis van de ruimtelijke raamwerken- als ontwerp velden opgenomen i.p.v. normatieve velden. Ook is de actualiteit van de overige velden verwerkt.
2. Voor veld 2a is een koppelingsregel toegevoegd i.v.m. de fasering van de ontwikkeling.
3. Het exploitatieplan is herzien naar prijspeil 1-1-2018. Ook zijn de gerealiseerde kosten t/m 31-12-2017 opgenomen.
4. De parameters voor kosten - en opbrengstenstijging zijn geactualiseerd naar de huidige marktsituatie.
5. De kosten van bouw- en woonrijp maken zijn geactualiseerd en aangepast aan de huidige inzichten.
6. De opbrengsten zijn aangepast aan de huidige marktsituatie door aanpassing van de grondprijzen.

1.2 Leeswijzer

Het exploitatieplan bestaat uit een Toelichtend deel (deel A) en een bindend deel (deel B).

In de navolgende tekst komen in deel A paragraafsgewijs aan de orde:

- In hoofdstuk 1 eerst algemene onderdelen, zoals de koppeling met het ruimtelijk besluit (1.3), doel en functie van het exploitatieplan (1.4), begrenzing van het exploitatieplan (1.5), jaarlijkse herziening en eindafrekening (1.6).
- Vervolgens de omschrijving van werken en werkzaamheden in hoofdstuk 2.
- Grondeigenaren in hoofdstuk 3.
- Een toelichting op de exploitatieopzet in hoofdstuk 4.
- Een toelichting op de regels van het exploitatieplan in hoofdstuk 5.
- Een toelichting op de bijlagen van zowel deel A (de toelichting) als van deel B (het exploitatieplan) in hoofdstuk 6.
- Bijlagen bij de toelichting in hoofdstuk 7.

In deel B komen paragraafsgewijs aan de orde:

- Exploitatiegebied (hoofdstuk 1)
- Exploitatieopzet (hoofdstuk 2)
- Regels (hoofdstuk 3)
- Bijlagen bij het exploitatiegebied, de regels en de exploitatieopzet (hoofdstuk 4)

1.3 Het planologisch besluit waaraan het exploitatieplan is gekoppeld

Het exploitatieplan Schuytgraaf 2011 is van oorsprong gekoppeld aan het bestemmingsplan "Schuytgraaf 2011". Sinds het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan in 2012, hebben er, ten einde de verdere ontwikkeling van Schuytgraaf mogelijk te maken, meerdere herzieningen plaatsgevonden van het bestemmingsplan.

De 10^e herziening van het exploitatieplan is gekoppeld aan het bestemmingsplan "Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24". Het bestemmingsplan kent zowel ontwerp als normatieve velden. Dat betekent dat, zodra er een uitwerkingsplan volgt voor een normatief veld, het exploitatieplan wordt herzien. Dat het exploitatieplan behoort bij een bestemmingsplan met normatieve uit te werken velden betekent overigens niet dat het exploitatieplan in alle opzichten globaal is in de zin van artikel 6.13 lid 3 Wro. Wat de exploitatieopzet betreft is, waar mogelijk, al te grote globaliteit vermeden.

1.4 Doel en functie van het exploitatieplan

Om te komen tot het bestemmingsplan heeft de gemeente kosten gemaakt. Om tot de realisatie van bebouwing te kunnen komen zijn werken en werkzaamheden nodig, waarvoor ook kosten worden gemaakt. Deze kosten worden gemaakt door de eigenaren. De gemeente is één van de eigenaren. Ook andere partijen hebben grondeigendom. Met niet elk van die partijen zijn grondexploitatieovereenkomsten gesloten, zodat het kostenverhaal als bedoeld in artikel 6.12 Wro niet geheel via overeenkomsten en gemeentelijke grondverkoop verzekerd zal zijn. Op grond van artikel 6.12 Wro moet daarom een exploitatieplan worden vastgesteld. Dan kan bij omgevingsvergunningen voor het bouwen een betalingsvoorschrift worden opgenomen op basis van artikel 6.17 Wro.

In een exploitatieplan is het mogelijk regels op te nemen. Regels in een exploitatieplan zijn locatie-eisen voor de werken en werkzaamheden voor bouwrijp maken, aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte. Dit kunnen ook regels zijn voor fasering van de werkzaamheden of voor koppelingen tussen werken en werkzaamheden of tussen werken, werkzaamheden en bouwplannen. Dit zijn eisen waar grondeigenaren aan gebonden zijn. In het onderhavige exploitatieplan zijn regels opgenomen. Deze hebben betrekking op de uitvoering van werken en werkzaamheden, aanbestedingsregels en koppelingseisen.

Bij een herziening in verband met de vaststelling van een uitwerkingsplan kunnen regels worden

toegevoegd.

Samengevat dient de vaststelling van dit exploitatieplan ertoe om de noodzakelijke publiekrechtelijke basis te leggen voor het kostenverhaal en voor de locatie-eisen. De berekening van de exploitatiebijdragen vindt, op basis van dit exploitatieplan, plaats in het betalingsvoorschrift bij de te verlenen omgevingsvergunning voor het bouwen of in een exploitatieovereenkomst voor zover deze wordt gesloten na de vaststelling van dit exploitatieplan.

1.5 Begrenzing van het exploitatieplan

Het plangebied van het exploitatieplan Schuytgraaf is gelegen in het zuidwestelijk deel van Arnhem. De westelijke grens van het plangebied wordt bepaald door de gemeentegrens met de gemeente Overbetuwe die grotendeels samenvalt met de Vogelenzangsestraat, 't Vlot en de Grote Molenstraat. De noordelijke plangrens wordt gevormd door (het hart van) de Drielse Rijndijk. De oostgrens van het plangebied wordt gevormd door de oostelijke (kadastrale) begrenzing van de spoorlijn Arnhem-Nijmegen. De zuidelijke plangrens wordt gevormd door de gemeentegrens Overbetuwe, die gedeeltelijk het beloop van de Zesseling en De Laar volgt. De centrale verkeersader, de N837, die als provinciale weg in de aangrenzende gemeente Overbetuwe is aangesloten op de rijksweg A50, doorsnijdt Schuytgraaf. Binnen Schuytgraaf zijn zogenaamde velden gedefinieerd. Deze betreffen de diverse woonwijken die zich binnen het bestemmingsplangebied bevinden. Op de Kaart velden is de definiëring van de velden gevisualiseerd (Bijlage 3, deel A).

Het plangebied van het 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24' (Bijlage 8, Deel A) betreft een groter gebied dan het exploitatiegebied Schuytgraaf (Bijlage 1, deel B)). Dit komt doordat de te handhaven bebouwing en de velden en kavels, waar op basis van het bestemmingsplan Schuytgraaf 2003 reeds een omgevingsvergunning voor was afgegeven, geen deel uit maken van het exploitatieplan. Tevens maken gehele velden waar, op grond van het bestemmingsplan Schuytgraaf 2003, al een bouwtitel aanwezig was en die ongewijzigd zijn overgenomen in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011, geen onderdeel uit van het exploitatiegebied. Dit geldt ook voor delen van sommige velden (één en ander is nader toegelicht onder het kopje 'Bouwkavels en bouwblokken'). Voor andere velden was noch het één, noch het ander aan de orde.

In het moederexploitatieplan zijn alle per 2011 nog te ontwikkelen en te realiseren bouwplannen als bedoeld in artikel 6.2.1 Besluit ruimtelijke ordening (Bro) opgenomen, met uitzondering van de bouwplannen, die in de vorige alinea zijn beschreven. Dit resulteert in het volgende overzicht van velden en kavels die opgenomen zijn in het exploitatieplan:

	<i>Onderdeel Exploitatieplan</i>			<i>Status Veld</i>	
	Veld géén onderdeel van Exploitatieplan	Veld totaal onderdeel van Exploitatieplan	Veld kavels onderdeel van Exploitatieplan	Veld - Ontwerp	Veld - Normatief
Veld 1a		•			•
Veld 1b		•			•
Veld 2a		•		•	
Veld 2b		•		•	
Veld 3N		•			•
Veld 3Z		•		•	
Veld 4		•		•	
Veld 5	•			•	
Veld 6		•			•
Veld 7			•	•	
Veld 8			•	•	
Veld 9	•			•	
Veld 10	•			•	
Veld 11		•			•
Veld 12	•			•	
Veld 13		•		•	
Veld 14	•			•	
Veld 15		•		•	
Veld 16			•	•	
Veld 17		•		•	
Veld 18			•	•	
Veld 19			•	•	
Veld 20	•			•	
Veld 21	•			•	
Veld 22A		•		•	
Veld 22B		•		•	
Veld 23		•			•
Veld 24		•		•	
Veld 25	•			•	
Veld 26		•			•
Veld 27		•			•

Tabel 1: Velden en kavels in het exploitatieplan.

Ontwerp- en normatieve velden

Met ingang van de 9e herziening van het exploitatieplan is onderscheid gemaakt tussen zogenaamde ontwerpvelden en normatieve velden. De ontwerpvelden, zijn per 1/1/2018 al gerealiseerd of de plannen voor realisatie zijn per 1/1/2018 voldoende concreet voor het opnemen van de ontwerpen, waarbij gemeentelijk grondeigendom mogelijkheden geeft voor verdere planvorming. De normatieve velden moeten nog (verder) worden ontwikkeld en zijn opgenomen op basis van normen met betrekking tot het ruimtegebruik. Beide typen velden zijn aangegeven op de Ruimtegebruikskaart, Bijlage 3 bij deel B.

Bovenstaande heeft de volgende consequenties voor de exploitatieopzet. Met betrekking tot die onderdelen waarvoor nog een uitwerkingsplan moet worden opgesteld en die nog normatief zijn opgenomen in het exploitatieplan, zijn de eisen en de financiële gegevens in dit exploitatieplan nog globaal van karakter. Deze globale onderdelen zullen pas bij de procedure van betreffend

uitwerkingsplan een gedetailleerde invulling krijgen in de dan vast te stellen herziening van het exploitatieplan.

Bouwkavels en bouwblokken

De velden 7, 8, 16, 18 en 19 zijn niet geheel opgenomen in het exploitatiegebied. Voor deze velden geldt dat slechts enkele bouwkavels / bouwblokken onderdeel uitmaken van het exploitatiegebied. De kavels in veld 7, 8 die opgenomen zijn in het exploitatiegebied, zijn in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 van een nieuwe planologische grondslag voorzien; om die reden zijn deze kavels wel opgenomen in het exploitatiegebied. In veld 16 zijn enkele bouwkavels aanwezig waarvan de bouwtitel op basis van het vastgestelde uitwerkingsplan niet ongewijzigd is overgenomen in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011; om die reden zijn deze kavels wel opgenomen in het exploitatiegebied. In veld 18 en 19 zijn bouwblokken gelegen waarvoor nog geen omgevingsvergunning was verleend bij vaststelling van het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011; om die reden zijn deze bouwblokken wel opgenomen in het exploitatiegebied. Voorgaande is conform exploitatieplan Schuytgraaf 2011.

Overige gronden

In het noorden van het bestemmingsplangebied, langs de Achterstraat bevindt zich de agrarische zone, waar enkele uitbreidingen van bestaande opstallen zijn voorzien. Die uitbreidingen zijn echter kleiner dan 1.000 m², waardoor bouwplannen in de zin van art. 6.2.1 Bro niet aan de orde zijn en deze betreffende gronden niet opgenomen zijn in het exploitatiegebied.

Binnenplans bovenwijken

Naast de velden en kavels kent het exploitatieplan nog binnenplanse ontwikkelingen die een bovenwijkse karakter hebben. Die binnenplanse bovenwijkse werken betreffen de Hoofdplanstructuur en de Spoorzone, zie Kaart velden (Bijlage 3 bij deel A). De Hoofdplanstructuur vormt de verbinding tussen de velden binnen Schuytgraaf en bevat ruimte voor de ontwikkeling van natuurwaarden, bos en groen. De Spoorzone bevat kunstwerken die enerzijds benodigd zijn voor de realisatie van Schuytgraaf en anderzijds de fysieke verbindingen vormen tussen de bestaande stad en de nieuwbouwwijk.

De exacte begrenzing van het exploitatieplangebied is opgenomen op de Kaart exploitatiegebied (Bijlage 1 bij deel B).

1.6 Jaarlijkse herziening en eindafrekening

De Wro verplicht de gemeente in artikel 6.15 het exploitatieplan ten minste één keer per jaar te herzien. Herziening van het exploitatieplan kan leiden tot een hogere of lagere exploitatiebijdrage, met uitzondering van bijdragen voor die percelen waarvoor dan al een rechtsgeldige omgevingsvergunning voor het bouwen is verstrekt of waarvoor een overeenkomst over grondexploitatie is gesloten.

Herziening kan ook leiden tot het aanpassen, laten vervallen of toevoegen van regels ten aanzien van locatie-eisen of tot wijzigingen ten aanzien van het grondgebruik, hetgeen ook kan doorwerken in de tot het exploitatieplan behorende bijlagen.

Aan het einde van de exploitatie vindt een eindafrekening plaats. Binnen drie maanden na uitvoering van de werken, werkzaamheden en maatregelen, welke voorzien zijn in het exploitatieplan, stellen burgemeester en wethouders een afrekening van het exploitatieplan vast (artikel 6.20 lid 1 Wro) ten aanzien van exploitatiebijdragen die via omgevingsvergunningen voor het bouwen zijn voldaan. Daarbij worden de betaalde exploitatiebijdragen herberekend volgens de methode van artikel 6.20 lid 2 Wro. Lid 3 van dat artikel bepaalt dat, indien een herberekende exploitatiebijdrage meer dan vijf procent lager is dan een betaalde exploitatiebijdrage, de gemeente het verschil, voor zover het verschil groter is dan vijf procent, naar evenredigheid met rente terugbetaalt aan degene die houder was van de omgevingsvergunning (of aan diens rechtsopvolger).

Hoofdstuk 2 Omschrijving van de werken en werkzaamheden

2.1 Bouwrijp maken

Voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied worden in hoofdlijnen de volgende werken en werkzaamheden voorzien:

- Sanering van de bodem en/of het grondwater;
- Opsporen en opruimen van niet-gesprongen explosieven (NGE);
- Verwijderen van opstallen, bovengrondse en ondergrondse obstakels, bouwresten en verharding;
- Verwijderen van struiken, bomen en overige begroeiing;
- Dempen bestaande watergangen;
- Treffen van grondwaterregulerende maatregelen;
- Tijdelijk afvoeren van grondwater;
- Afgraven en afvoeren van grond;
- Aanvoeren en aanbrengen van grond en/of zand;
- Aanleg van bouwwegen;
- Aanleg van riolering.

2.2 Aanleg nutsvoorzieningen

Voor de aanleg van nutsvoorzieningen in het exploitatiegebied worden de volgende werken aangelegd en werkzaamheden voorzien:

- Aanleg van en verplaatsing of aanpassing van onder andere leidingen voor water, elektra, telecommunicatie;
- Aanleg van transformatorhuisjes en regelstations;
- Aanleg warmtenet.

2.3 Woonrijp maken

Voor het woonrijp maken van het exploitatiegebied worden in hoofdlijnen de volgende werken aangelegd en werkzaamheden voorzien:

- Plaatsen van lichtmasten;
- Plaatsen van brandkranen;
- Aanleg van wegen;
- Aanleg van parkeerplaatsen;
- Aanleg van fietspaden;
- Aanplant van groenvoorzieningen;
- Aanleg van parken incl. straatmeubilair en speelvoorzieningen;
- Aanbrengen van bebording, bebakening en uitlijning.

Hoofdstuk 3 Grondeigenaren

De eigendomssituatie is aangegeven op de Kaart eigenaren en te verwerven gronden (Bijlage 1 bij Deel A). Hier zijn de eigenaren en eigendommen aangeduid met nummers. Deze nummers staan voor:

1. Gemeente Arnhem
2. Gerealiseerd / uitgegeven
3. Dhr. M.J.H. van Schaik
4. Mw. G.G.W. van Schaik
5. Mw. G.G.W. van Dooijeweert
6. Oostervelden Projecten B.V.
7. Heanima B.V.
8. Mw. W.M. van Lieshout
9. Dhr. N. de Bruijn
10. Dhr. G.J.M. Knuiman

Bijlage 1 bij Deel A geeft de begrenzing van het exploitatiegebied Schuytgraaf aan met de daarbinnen gelegen percelen die de gemeente nog beoogt te verwerven.

De meeste nog te verwerven (gedeeltelijke) percelen zijn gelegen binnen de velden waarvoor een uit te werken bestemming is opgenomen in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2017. Dit betreft de percelen kadastraal bekend gemeente Arnhem, sectie AF, nummers: 3350, 3352, 3354, 101 en 3356. Uit de nog te vervaardigen uitwerkingsplannen met bijbehorende jaarlijkse herzieningen van het exploitatieplan, zal blijken in hoeverre eventuele zelfrealisatie van die bestemming door de eigenaar al dan niet mogelijk zal zijn. De percelen waarop zelfrealisatie niet aan de orde kan zijn, zal de gemeente zonodig op basis van onteigening trachten in eigendom te verkrijgen. Onteigening van deze gronden is pas mogelijk als een uitwerkingsplan is vastgesteld.

Hoofdstuk 4 Toelichting op de exploitatieopzet

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de exploitatieopzet. Volgens artikel 6.13 Wro bestaat een exploitatieopzet uit:

- Een raming van de inbrengwaarden (inclusief peildatum)
- Een raming van de andere kosten in verband met de exploitatie (inclusief peildatum)
- Een raming van de opbrengsten (inclusief peildatum)
- Een tijdvak waarbinnen de exploitatie van de gronden zal plaatsvinden
- Zo nodig een fasering van de uitvoering van werken, werkzaamheden, maatregelen en bouwplannen, en zo nodig koppelingen hiertussen
- De wijze van toerekening van de te verhalen kosten aan de uit te geven gronden

Alle genoemde bedragen in dit hoofdstuk betreffen prijspeil 1 januari 2018 en zijn exclusief BTW, tenzij uitdrukkelijk anders vermeld.

In deze paragraaf worden de kostenposten toegelicht en onderbouwd. De kostensoorten die worden meegenomen in het exploitatieplan zijn limitatief vastgelegd in artikel 6.2.3 tot en met 6.2.5 van het Bro.

Tenzij anders vermeld leveren de investeringen alleen profijt op voor het exploitatiegebied, worden ze alleen gedaan voor dit exploitatiegebied en zijn om die reden volledig toerekenbaar aan dit exploitatieplan.

Leeswijzer

Om de exploitatiebijdrage te berekenen wordt in dit hoofdstuk achtereenvolgens ingegaan op het ruimtegebruik, de eigendomssituatie, het programma, de kosten en opbrengsten, de grondgebruikanalyse, de gehanteerde parameters en fasering, de maximaal te verhalen kosten en de exploitatiebijdrage op basis van opbrengspotentie.

4.1 Ruimtegebruik

Het exploitatieplangebied is 2.574.105 m² groot.

Ruimtegebruik		
Bruto plangebied	2.574.105	m ²
Buiten beschouwing	-	m ²
Bruto exploitatiegebied	2.574.105	m ²
Structuren	377.215	m ²
Nader uit te werken (normatief)	370.166	m ²
Openbaar nader uit te werken	1.434	m ²
Nader uit te werken veld 15	5.615	m ²
Elementen in exploitatie	1.807.617	m ²
Wegen	156.701	m ²
Parkeerverharding	29.608	m ²
Fietspad	45.835	m ²
Voetpad	63.286	m ²
Groen	1.049.031	m ²
Water	463.156	m ²
Netto exploitatiegebied	389.273	m ²
Niet-Woningbouw	93.257	m ²
PO	36.596	m ²
Niet-woningbouw	56.661	m ²
Woningbouw	296.016	m ²

Tabel 2: Ruimtegebruik exploitatiegebied Schuytgraaf.

Het exploitatiegebied wordt van oorsprong voor agrarische doeleinden gebruikt. Het beoogde ruimtegebruik betreft voornamelijk wonen aangevuld met maatschappelijke, (niet-) commerciële voorzieningen en openbaar gebied (wegen, parkeren en groen). Eén en ander is weergegeven op de Ruimtegebruiks(Bijlage 3 bij deel B).

4.2 Eigendomssituatie

De eigenaren die binnen het exploitatiegebied gronden in eigendom hebben zijn in hoofdstuk 3 weergegeven. In Bijlage 1 bij Deel A is de Kaart eigenaren en te verwerven gronden opgenomen.

4.3 Programma

In het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017 is opgenomen dat minimaal 6.100 woningen en maximaal 6.900 woningen in geheel Schuytgraaf worden gerealiseerd. Ten aanzien van het programma niet-woningbouw is in het bestemmingsplan de locatiekeuze van diverse functies onderbouwd.

Voor de normatieve velden is een normatief programma opgesteld op basis van vier veldtypen die differentiaties kennen op het gebied van dichtheden en thematiek. De typen velden betreffen 'centrum',

'kernen', 'linten' en 'linten accent'. Onderstaand wordt per veld (indien het veld onderdeel van het exploitatiegebied is) aangegeven welk type veld het betreft.

	<i>Veld differentiatie</i>			
	Centrum	Kernen	Linten	Linten Accent
Veld 1a				•
Veld 1b			•	
Veld 2a		•		
Veld 2b		•		
Veld 3N			•	
Veld 3Z			•	
Veld 4		•		
Veld 6		•		
Veld 7			•	
Veld 8			•	
Veld 11	•			
Veld 13	•			
Veld 15	•			
Veld 16			•	
Veld 17		•		
Veld 18	•			
Veld 19	•			
Veld 22A		•		
Veld 22B		•		
Veld 23				•
Veld 24		•		
Veld 26				•
Veld 27				•

Tabel 3: Veld differentiatie.

Ieder type veld kent zijn eigen normen ten aanzien van de volgende onderdelen: verhouding woningtypologieën, wegen, paden, parkeren en groen. Op basis van de totale oppervlakte van een normatief veld en de veldtypologie is een indicatief woningbouwprogramma bepaald. In de verdere planvorming en uitvoering kunnen aantallen en woningtypologieën nog wijzigen. Dit is afhankelijk van factoren als: stedenbouwkundige visievorming, marktomstandigheden en afzetmogelijkheden. Met de jaarlijkse actualisatie van het exploitatieplan zal ook steeds het bouwprogramma worden geactualiseerd.

Programma woningbouw exploitatieplan Schuytgraaf

Van het totale woningbouwprogramma dat voorzien is binnen Schuytgraaf, maakt slechts een deel van het programma onderdeel uit van het exploitatiegebied. In het exploitatieplan is dat deel van het programma niet opgenomen waarvoor geldt dat:

- De woningen reeds waren gerealiseerd.
- De omgevingsvergunning voor realisatie al was verleend op basis van het bestemmingsplan Schuytgraaf uit 2003.
- Het deel uitmaakte van een uitwerkingsplan dat in werking is getreden vóór de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan 2011 en dat onveranderd is overgenomen in het bestemmingsplan 2011.

Onderstaand volgt het woningbouwprogramma zoals dit in het exploitatieplan is opgenomen. Hierbij worden per woningcategorie het totaal aantal woningen weergegeven.

Bestemming/categorie	Aantal
1.1 Sociaal eengezins (huur)	188
1.2 Sociaal appartement (huur)	270
1.3 Sociaal eengezins (koop)	409
1.4 Sociaal appartement (koop)	0
5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	337
5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	633
5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	13
5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	88
5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	320
5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	373
5.3 A App markt standaard	165
5.3 B App markt duur	127
5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	50
5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	13
5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	122
5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m²)	23
5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	5
Totaal woningbouw (stuks)	3136

Tabel 4: Aantallen woningen naar woningcategorie binnen het exploitatieplan Schuytgraaf.

Onderverdeeld naar de velden ziet het woningbouwprogramma binnen het exploitatiegebied er als volgt uit.

Bestemming/categorie	Aantal	veld 11	veld 6	veld 1B, 3N	veld 1A, 23, 26, 27	veld 2a	veld 2b	veld 3z	veld 4	veld 7 & 8
		Normatief	Normatief	Normatief	Normatief	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp
	Totaal	Centrum	Kernen	Linten	ten Accent	Kernen	Kernen	Linten	Kernen	Linten
1.1 Sociaal eengezins (huur)	188	57	6	-	-	22	-	26	-	-
1.2 Sociaal appartement (huur)	270	-	40	-	-	-	-	-	-	-
1.3 Sociaal eengezins (koop)	409	105	45	87	-	19	-	22	-	-
1.4 Sociaal appartement (koop)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal sociaal	867	162	91	87	-	41	-	48	-	-
5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	337	-	-	-	-	47	-	-	-	-
5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	633	15	73	37	-	44	-	109	58	-
5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	13	-	-	-	-	-	-	5	-	-
5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	88	20	-	-	-	-	-	13	-	-
5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	320	-	18	-	-	76	-	21	33	-
5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	373	-	-	314	32	15	-	8	-	-
5.3 A App markt standaard	165	30	-	-	-	-	-	-	-	-
5.3 B App markt duur	127	-	-	-	-	-	60	-	-	-
5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	50	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	13	-	-	-	-	-	-	-	-	10
5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	122	-	-	23	83	8	-	8	-	-
5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m²)	23	-	-	-	23	-	-	-	-	-
5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	5	-	-	-	5	-	-	-	-	-
Totaal vrije sector	2269	65	91	374	143	190	60	164	91	10
Totaal woningbouw (stuks)	3136	227	182	461	143	231	60	212	91	10

Bestemming/categorie	Aantal	veld 13	veld 15	veld 16	veld 17b	veld 18 & 19	veld 22a	veld 22b	veld 24	HPS
		Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	
	Totaal	Centrum	Centrum	Linten	Kernen	Centrum	Kernen	Kernen	Kernen	
1.1 Sociaal eengezins (huur)	188	-	-	-	-	-	52	-	25	-
1.2 Sociaal appartement (huur)	270	55	96	-	-	79	-	-	-	-
1.3 Sociaal eengezins (koop)	409	-	10	-	-	96	-	-	25	-
1.4 Sociaal appartement (koop)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal sociaal	867	55	106	-	-	175	52	-	50	-
5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	337	54	-	-	-	236	-	-	-	-
5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	633	-	59	-	-	-	-	221	17	-
5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	13	-	-	-	-	-	-	-	8	-
5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	88	-	-	-	-	-	-	16	39	-
5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	320	-	-	-	-	-	-	110	62	-
5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	373	-	-	-	-	-	-	-	4	-
5.3 A App markt standaard	165	-	135	-	-	-	-	-	-	-
5.3 B App markt duur	127	-	-	20	47	-	-	-	-	-
5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	50	-	-	-	50	-	-	-	-	-
5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	13	-	-	3	-	-	-	-	-	-
5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	122	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m²)	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	5	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal vrije sector	2269	54	194	23	97	236	-	347	130	-
Totaal woningbouw (stuks)	3136	109	300	23	97	411	52	347	180	-

Tabel 5: Aantallen woningen gesitueerd in de velden binnen het exploitatieplan Schuytgraaf.

Programma woningbouw bestemmingsplan Schuytgraaf

Het totale programma voor Schuytgraaf is in de tabel hieronder weergegeven. Dit betreft zowel de woningbouw binnen het exploitatiegebied als de woningbouw buiten het exploitatiegebied.

Woningbouwprogramma Schuytgraaf									
Woningcategorie	1.1	1.2	1.3	1.4	5.1	5.2	5.3	5.4	Totaal
Normatief Centrum (veld 11)	57	0	105	0	15	20	30	0	227
Normatief Kernen (veld 6)	6	40	45	0	73	18	0	0	182
Normatief Linten (velden 1B, 3N)	0	0	87	0	37	314	0	23	461
Normatief Linten Accent (velden 1A, 23, 26, 27)	0	0	0	0	0	32	0	111	143
veld 2a	22		19		91	91		8	231
veld 2b							60		60
veld 3z	26		22		114	42		8	212
veld 4					58	33			91
veld 5					69	146	16	29	260
veld 7								34	34
veld 8								28	28
veld 9	29	29	67	65	172	112	16		490
veld 10	53	35	56	12	119	111	56		442
veld 12	14	11		28	30	159	15	20	277
veld 13		55			54				109
veld 14						92		29	121
veld 15		96	10		59		135		300
veld 16						129	20	37	186
veld 17a	54	49	19		180	88	16		406
veld 17b							47	50	97
veld 18 & 19	135	79	165		284				663
veld 20		21		4	31	150		20	226
veld 21	29	42	22	4	167	27	18		309
veld 22	52				221	126			399
veld 24	25		25		25	105			180
veld 25	24	12	22	10	113	51	6		238
Totaal	526	469	664	123	1912	1846	435	397	6.372
%	8,3%	7,4%	10,4%	1,9%	30,0%	29,0%	6,8%	6,2%	
%	15,6%		12,4%		65,8%			6,2%	100,0%

Tabel 6: Aantallen woningen naar woningcategorie binnen het bestemmingsplan Schuytgraaf.

Sociale koop- en sociale huurwoningen

In de toelichting behorend bij het bestemmingsplan is opgenomen dat minimaal 28% en maximaal 33% van het totaal aantal woningen dat in Schuytgraaf wordt gerealiseerd, sociale woningbouw dient te betreffen. Binnen het sociale woningbouwprogramma worden sociale koop- en sociale huurwoningen

onderscheiden. De maximale koopprijs van een sociale koop- respectievelijk een sociale huurwoning is vastgelegd in artikel 1.1.1 Bro. De maximale koopprijs voor een sociale koopwoning in de gemeente Arnhem is vastgesteld op € 172.000,- (V.O.N; prijspeil 1-1-2018). (Noot: De gemeenteraad heeft met het vaststellen van de verordening doelgroepen sociale woningbouw besloten dat de te hanteren maximale koopprijs voor een sociale koopwoning wordt gesteld op een prijs van € 172.000,- vrij op naam).

Naast het beleid ten aanzien van de totale sociale woningbouwopgave, van minimaal 28%, is in de toelichting van het bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, opgenomen dat van het totaal aantal woningen dat in Schuytgraaf wordt gerealiseerd, minimaal 15,5% een goedkope sociale huurwoning dient te zijn. In tabel 6 wordt aangetoond dat met het totale woningbouwprogramma dat binnen Schuytgraaf zal worden gerealiseerd (incl. het normatieve programma) voldaan wordt aan het beleid met betrekking tot de sociale woningbouwopgave.

Programma niet-woningbouw exploitatieplan Schuytgraaf

Naast woningbouw wordt binnen het bestemmingsplan ook de realisatie van niet-woningbouw functies mogelijk gemaakt. Onderstaand wordt het niet-woningbouwprogramma dat is opgenomen binnen het exploitatiegebied weergegeven.

Bestemming/categorie	Aantal
Nutskavels (m² kavel)	1.533
Maatschappelijk (m² bvo)	5.000
Scholen (m² bvo)	9.806
Scholen (m² kavel)	4.525
Diverse voorzieningen	2.749
Zorg (m² bvo)	1.000
Winkels (m² bvo)*	8.700
Horecavoorziening (m² bvo)	1.900
Sport (m² kavel)	19.605
Natuurbeleving (m² bvo)	100
Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m² kavel)	5.062
Baggerspeciedepot (m² kavel)	10.000
Totaal niet-woningbouw (m²)	69.980

Tabel 7: Aantallen m² niet-woningbouw binnen het exploitatieplan Schuytgraaf.

Niet in alle velden van het exploitatieplan is de realisatie van niet-woningbouw voorzien; onderstaande tabel geeft de verdeling van de niet-woningbouw functies weer over de velden.

Bestemming/categorie	Aantal	veld 11	veld 6	veld 1B, 3N	veld 1A, 23, 26, 27	veld 2a	veld 2b	veld 3z	veld 4	veld 7 & 8
		Normatief	Normatief	Normatief	Normatief	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp
	Totaal	Centrum	Kernen	Linten	ten Accent	Kernen	Kernen	Linten	Kernen	Linten
Nutskavels (m² kavel)	1.533	20	20	40	80	20	20	20	-	-
Maatschappelijk (m² bvo)	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scholen (m² bvo)	9.806	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Scholen (m² kavel)	4.525	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Diverse voorzieningen	2.749	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Zorg (m² bvo)	1.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Winkels (m² bvo)*	8.700	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Horecavoorziening (m² bvo)	1.900	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Sport (m² kavel)	19.605	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Natuurbeleving (m² bvo)	100	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m² kavel)	5.062	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Baggerspeciedepot (m² kavel)	10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Totaal niet-woningbouw (m²)	69.980	20	20	40	80	20	20	20	-	-

Bestemming/categorie	Aantal	veld 13	veld 15	veld 16	veld 17b	veld 18 & 19	veld 22a	veld 22b	veld 24	HPS
		Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	Ontwerp	
	Totaal	Centrum	Centrum	Linten	Kernen	Centrum	Kernen	Kernen	Kernen	
Nutskavels (m² kavel)	1.533	20	-	33	20	-	-	20	20	1.200
Maatschappelijk (m² bvo)	5.000	5.000	-	-	-	-	-	-	-	-
Scholen (m² bvo)	9.806	-	9.806	-	-	-	-	-	-	-
Scholen (m² kavel)	4.525	-	-	-	-	-	4.525	-	-	-
Diverse voorzieningen	2.749	-	-	-	-	-	2.749	-	-	-
Zorg (m² bvo)	1.000	-	1.000	-	-	-	-	-	-	-
Winkels (m² bvo)*	8.700	-	8.700	-	-	-	-	-	-	-
Horecavoorziening (m² bvo)	1.900	-	-	-	1.900	-	-	-	-	-
Sport (m² kavel)	19.605	-	-	-	-	-	-	-	-	19.605
Natuurbeleving (m² bvo)	100	-	-	-	-	-	-	-	-	100
Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m² kavel)	5.062	-	-	-	-	-	-	-	-	5.062
Baggerspeciedepot (m² kavel)	10.000	-	-	-	-	-	-	-	-	10.000
Totaal niet-woningbouw (m²)	69.980	5.020	19.506	33	1.920	-	7.274	20	20	35.967

Tabel 8: Aantallen m² niet-woningbouw binnen het exploitatieplan Schuytgraafonderverdeeld naar veld.

Als onderlegger voor het voorgenomen grondgebruik in de exploitatieopzet, is gerekend met uitteefbare elementen, zoals aangegeven op de Ruimtegebruikskaart, Bijlage 3 bij Deel B en met aanleg van openbaar gebied (groen, snelverkeer, parkeren, voetpad).

4.4 Kosten van inbrengwaarden

4.4.1 Kosten van inbrengwaarden van grond en te slopen opstallen (artikel 6.2.3.a en b Bro)

De raming van de inbrengwaarden van de gronden en opstallen in het exploitatiegebied is gebaseerd op een taxatie van een onafhankelijke en deskundige taxateur, de heer mr. H.J.A. van Hoogmoed RT (rentemeester NVR) verbonden aan Hoogstate Taxateurs o/z en Rentmeester B.V. Het geraamde bedrag van de inbrengwaarden is opgenomen in tabel 9.

4.4.2 Totaaloverzicht inbrengwaarden

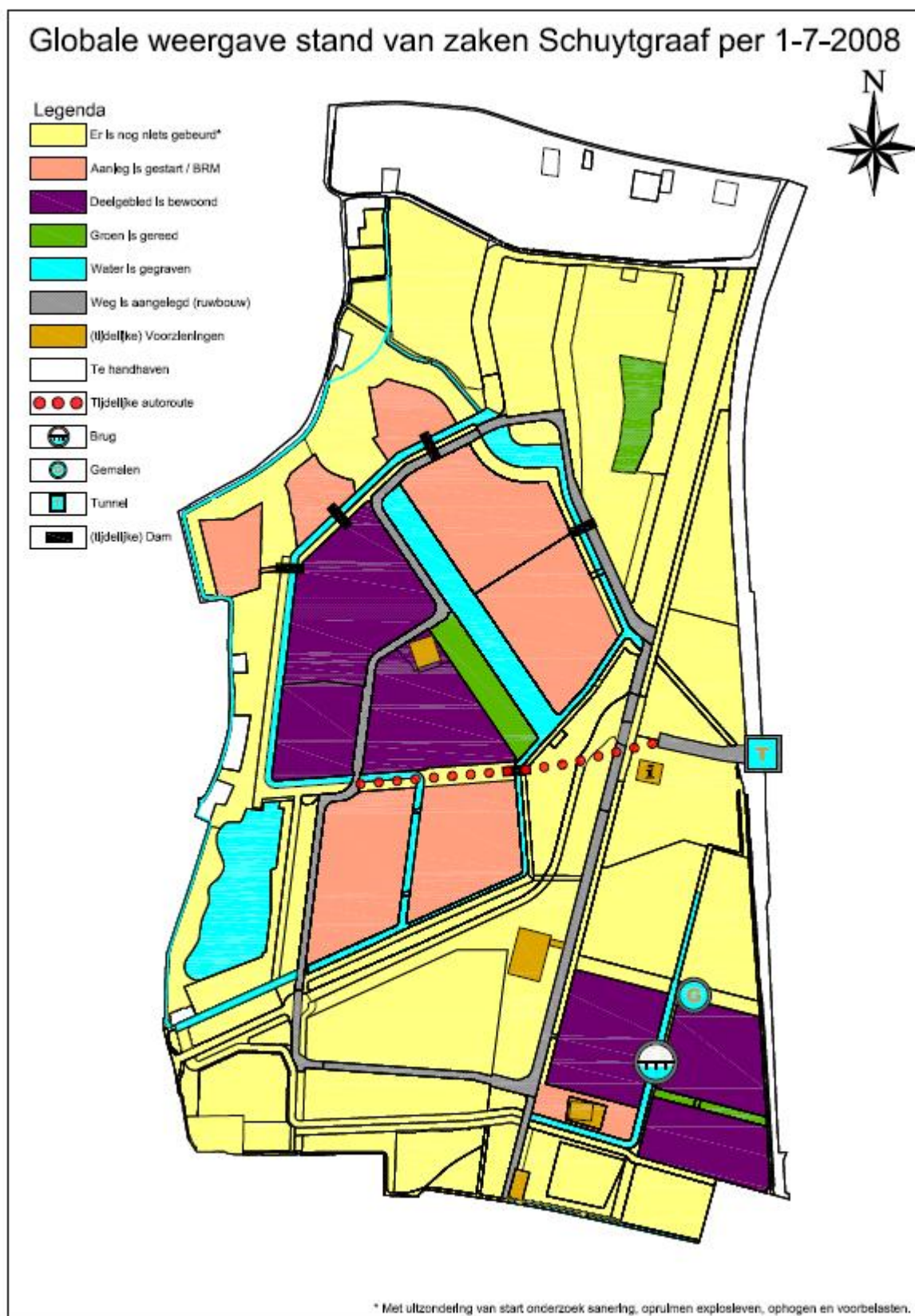
Verwerving en inbrengwaarde	Toekennen aan eigenaar	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs per eenheid	Bedrag op prijspeil
Inbrengwaarde gronden	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	2.127.579	m2	€ 27,50	€ 58.508.422,50
Inbrengwaarde gronden	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	358968	m2	€ 27,50	€ 9.871.620,00
Inbrengwaarde gronden	3: 3 VAN SCHAİK, MARINUS JAN HENDRIKUS	1511	m2	€ 27,50	€ 41.552,50
Inbrengwaarde gronden	4: 4 VAN SCHAİK, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	1599	m2	€ 27,50	€ 43.972,50
Inbrengwaarde gronden	5: 5 VAN DOOJEWERT, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	689	m2	€ 27,50	€ 18.947,50
Inbrengwaarde gronden	6: 6 OOSTERVELDEN PROJECTEN BV	553	m2	€ 27,50	€ 15.207,50
Inbrengwaarde gronden	7: 7 HEANIMA BV	4961	m2	€ 27,50	€ 136.427,50
Inbrengwaarde gronden	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	2567	m2	€ 27,50	€ 70.592,50
Inbrengwaarde grond en opstallen	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	1000	m2	€ 150,00	€ 150.000,00
Inbrengwaarde gronden	9: 9 DE BRUIJN, NELIS	2655	m2	€ 27,50	€ 73.012,50
Inbrengwaarde gronden	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	20359	m2	€ 27,50	€ 559.872,50
Inbrengwaarde gronden	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	6632	m2	€ 27,50	€ 182.380,00
Inbrengwaarde gronden	12: 10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	0	m2	€ 27,50	€ 0,00
Inbrengwaarde apart getaxeerd	12: 10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	8060	m2	€ 35,72	€ 287.869,50
Inbrengwaarde apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	27380	m2	€ 28,72	€ 786.238,27
Inbrengwaarde apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	6020	m2	€ 32,43	€ 195.216,69
Inbrengwaarde apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	3572	m2	€ 33,22	€ 118.667,73
Rente inbrengwaarde gronden	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	1	post	€ 8.565.416,57	€ 8.565.416,57
Rente inbrengwaarde gronden	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	1	post	€ 1.445.168,64	€ 1.445.168,64
Rente inbrengwaarde gronden	3: 3 VAN SCHAİK, MARINUS JAN HENDRIKUS	1	post	€ 6.083,13	€ 6.083,13
Rente inbrengwaarde gronden	4: 4 VAN SCHAİK, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	1	post	€ 6.437,41	€ 6.437,41
Rente inbrengwaarde gronden	5: 5 VAN DOOJEWERT, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	1	post	€ 2.773,84	€ 2.773,84
Rente inbrengwaarde gronden	6: 6 OOSTERVELDEN PROJECTEN BV	1	post	€ 2.226,32	€ 2.226,32
Rente inbrengwaarde gronden	7: 7 HEANIMA BV	1	post	€ 19.972,48	€ 19.972,48
Rente inbrengwaarde gronden	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	1	post	€ 10.334,48	€ 10.334,48
Rente inbrengwaarde grond en opstallen	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	1	post	€ 21.959,44	€ 21.959,44
Rente inbrengwaarde gronden	9: 9 DE BRUIJN, NELIS	1	post	€ 10.688,76	€ 10.688,76
Rente inbrengwaarde gronden	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	1	post	€ 81.963,26	€ 81.963,26
Rente inbrengwaarde gronden	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	1	post	€ 26.699,76	€ 26.699,76
Rente inbrengwaarde gronden	12: 10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	1	post	€ 0,00	€ 0,00
Rente inbrengwaarde gronden apart getaxeerd	12: 10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	1	post	€ 42.143,03	€ 42.143,03
Rente inbrengwaarde gronden apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	1	post	€ 115.102,37	€ 115.102,37
Rente inbrengwaarde gronden apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	1	post	€ 28.579,00	€ 28.579,00
Rente inbrengwaarde gronden apart getaxeerd	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	1	post	€ 17.372,52	€ 17.372,52
Subtotaal Verwerving en inbrengwaarde					€ 81.462.920,72

Tabel 9: Totaaloverzicht van inbrengwaarden.

4.5 Overige kosten

4.5.1 Stand van de werkzaamheden per 1 juli 2008

Voor alle in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011, nog uit te werken velden geldt dat er alleen in delen van deze gebieden al werkzaamheden hebben plaatsgevonden die te maken hebben met bodemsanering, grondwerk of het verwijderen van explosieven. In de inhoud van het exploitatieplan is hiermee rekening gehouden door bijvoorbeeld kosten die zijn gemaakt vóór 1 juli 2008, niet op te nemen in de exploitatieopzet. De datum van 1 juli 2008 hangt samen met de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening, vanaf dat moment geldt voor de gemeente de plicht tot het verhalen van kosten. In onderstaande figuur wordt de stand van de werkzaamheden per 1 juli 2008 visueel weergegeven, waarna een tekstuele toelichting op de figuur volgt.



Figuur 1: Stand van zaken in Schuytgraaf per 1-1-2008.

Stand van de werkzaamheden in de velden per 1 juli 2008 (zie figuur 1):

- Ten aanzien van de velden die in figuur 1 met een paarse kleur zijn aangeduid, geldt dat deze

bouwnijp zijn, de bebouwing geheel of gedeeltelijk is gerealiseerd en het openbaar gebied ook geheel of gedeeltelijk woonrijp is. Deze velden maken geen onderdeel uit van het exploitatieplan.

- Ten aanzien van de velden die in figuur 1 met een oranje kleur zijn aangeduid geldt dat deze bouwnijp zijn en dat daar al gedeeltelijk is gestart met de bouw. Deze velden maken geen onderdeel uit van het exploitatieplan, met uitzondering van enkele kavels waarop het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 nieuwe bouwplannen mogelijk maakt.
- In de met geel aangeduide gebieden hebben alleen voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden. Dit betreft het opruimen van het gebied door het weghalen van bestaande structuren, begroeiing en opstallen, onderzoek naar en opruimen van explosieven samen met sanering van vervuilingen, ophogen en voorbelasten. Deze gronden maken wel onderdeel uit van het exploitatieplan.

Stand van de werkzaamheden in de *Hoofdplanstructuur* per 1 juli 2008 (zie figuur 1):

Voor de Hoofdplanstructuur geldt dat deze in het bestemmingsplan is opgenomen als eindbestemming. De situering van de Hoofdplanstructuur is weergegeven op de Kaart velden (Bijlage bij Deel A). Voor de visie op de Hoofdplanstructuur en de omschrijving van de bestemmingen wordt verwezen naar het bestemmingsplan Schuytgraaf 2017. De navolgende omschrijving gaat in op hetgeen gereed was per 1 juli 2008.

- De met lichtblauw weergegeven watergangen zijn gegraven, maar er heeft nog geen afwerking plaatsgevonden. De grond die uit deze watergangen is vrijgekomen, is gebruikt voor het ophogen van diverse velden. Het hierbij vrijgekomen zand is gestort in een zanddepot en wordt gebruikt bij het bouwnijp maken.
- De op de kaart in grijs weergegeven hoofdwegen zijn aangelegd in ruwbouw. Dit betekent dat de bermen nog niet zijn afgewerkt, de verlichting nog niet is aangebracht, de deklaag van het asfalt nog niet is aangebracht, de definitieve belijning niet is aangebracht en het straatmeubilair (bebording e.d.) er nog niet is. De aanleg van het stationsplein is gestart.
- Voor de donkergroen aangegeven bossen geldt dat het noordelijke bos een bestaand bos is. Het bij veld 12 gelegen bos is aangelegd.
- In de gele gebieden hebben alleen voorbereidende werkzaamheden plaatsgevonden. Dit betreft het opruimen van het gebied door het weghalen van bestaande structuren, begroeiing en opstallen, onderzoek naar en opruimen van explosieven samen met sanering van vervuilingen, ophogen en voorbelasten.

4.5.2 Stand van de kosten per 1 januari 2018

In de periode 1 juli 2008 tot 1 januari 2018 is verder gewerkt aan de verdere ontwikkeling van Schuytgraaf. De kosten die gemaakt zijn in de periode 1 juli 2008 tot 1 januari 2018 zijn verhaalbaar en daarom meegenomen in de exploitatieopzet. Uitzondering hierop betreffen de gemaakte kosten met betrekking tot de Hoofdplanstructuur en de Spoorzone. In de volgende paragraaf wordt daar op terug gekomen. Onderstaand volgt de boekwaarde ontwikkeling van Schuytgraaf tot 1-1-2018.

Boekwaarde	totaal	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
schadeloosstellingen	42.500	-	-	-	42.500	-	-	-	-	-	-
sloop gebouwen	42.407	-	42.407	-	-	-	-	-	-	-	-
voorbereidende werkzaamheden	1.276.036	-	1.360.601	23.817	-154.622	10.311	24.130	815	2.788	3.409	4.786
groot grondwerk en opschonen	2.049.541	-	2.473.989	-812.263	387.814	-	-	-	-	-	-
bouw- woonrijp maken	18.503.026	-	362.506	1.301.082	3.494.522	1.489.101	1.081.041	1.489.489	2.783.096	2.976.487	3.525.701
kunstwerken	1.123.246	-	570.555	552.691	-	-	-	-	-	-	-
spoorzone (fietswiel dordrechtweg)	132.906	-	9.124	4.490	86.711	-	51.296	-14.474	-4.241	-	-
diverse	2.009.992	-	710.016	1.024.473	126.231	-	106.603	-	-	-	42.668
Totaal kosten	25.179.654	-	5.529.199	2.094.291	3.983.157	1.499.413	1.263.071	1.475.830	2.781.643	2.979.896	3.573.156

Tabel 10: Boekwaardeontwikkeling vanaf 2008.

4.5.3 Toerekening hoofdplanstructuren spoorzone

Voor de in de vorige paragraaf benoemde kosten binnen de velden geldt dat ze worden gemaakt voor het exploitatieplan, dat ze profijt opleveren voor het exploitatiegebied en dat andere gebieden van de meeste van deze investeringen geen profijt hebben, zodat de kosten voor 100% in de exploitatieopzet worden opgenomen als proportionele toerekening. Een uitzondering hiervoor geldt voor de Hoofdplanstructuur en de Spoorzone.

Volgens artikel 6.13 lid 6 Wro geldt dat kosten in verband met werken, werkzaamheden en maatregelen waarvan het exploitatiegebied profijt heeft, en die toerekenbaar zijn aan het exploitatieplan, naar rato van proportionaliteit worden opgenomen in de exploitatieopzet. Het gaat hier om de criteria profijt, toerekenbaarheid (causaal verband) en proportionaliteit.

Hoofdplanstructuur

De Hoofdplanstructuur ligt volledig binnen het exploitatiegebied Schuytgraaf. Ten aanzien van het uitgeefbaar gebied ligt een deel binnen het exploitatiegebied, maar ook een aanzienlijk gedeelte buiten het exploitatiegebied. Daarmee wordt voldaan aan de eis van toerekenbaarheid en profijt. Het proportionele aandeel van de aan het exploitatiegebied toe te rekenen kosten van de realisatie van de Hoofdplanstructuur is als volgt bepaald:

Toerekening Hoofdplanstructuur	
Aantal woningequivalenten in EP	3.136
Aantal woningequivalenten in gehele BP	6.372
Aandeel toerekening Hoofdplanstructuur	49%

Tabel 11: Toerekening Hoofdplanstructuur.

Het aan het exploitatiegebied toe te rekenen proportionele aandeel van de kosten bedraagt daardoor 49% op startwaarde per 1-1-2018.

Spoorzone

De kosten met betrekking tot de Spoorzone (geluidswerende voorzieningen, tunnels) zijn ten behoeve van meerdere ontwikkelingen en (bestaande) gebieden. Deze kosten hebben betrekking op voorzieningen welke zijn gelegen binnen het exploitatiegebied. Het proportionele aandeel van de aan het exploitatiegebied toe te rekenen kosten van de realisatie van de hoofdontsluiting is als volgt bepaald:

Toerekening Spoorzone	
Aantal woningen in Arnhem Zuid (excl. Schuytgraaf)	29.000
Aantal woningen in Schuytgraaf	6.372
Aandeel van Schuytgraaf	18%
Aandeel exploitatieplan in Schuytgraaf	49%
Aandeel toerekening Spoorzone	9%

Tabel 12: Toerekening Spoorzone.

Het aan het exploitatiegebied toe te rekenen proportionele aandeel van de kosten bedraagt daardoor 9% op startwaarde per 1-1-2018. In het exploitatieplan zijn enkel de kosten voor realisatie van de fietstunnel Dordrechtweg opgenomen. De overige voorzieningen worden met subsidies en bijdragen gerealiseerd en zijn derhalve niet in het exploitatieplan opgenomen.

Op basis van bovenstaande resulteert onderstaande tabel ten aanzien van de toerekenbare boekwaarde, oftewel de boekwaarde zoals opgenomen in de exploitatieopzet.

Boekwaarde	totaal	spoor	grondbank	algemeen	hps	velden
		9%	100%	100%	49%	100%
schadeloosstellingen	42.500	-	-	42.500	-	-
sloop gebouwen	42.407	-	42.407	-	-	-
voorbereidende werkzaamheden	1.276.036	-	944.912	295.046	263	35.814
groot grondwerk en opschonen	2.049.541	-	54.228	1.721.353	38.956	235.004
bouw- woonrijp maken	18.503.026	-	-239.278	163.796	5.236.192	13.342.315
kunstwerken	1.123.246	-	-	-	1.123.246	-
spoorzone (fietstunnel dordrechtweg)	132.906	132.906	-	-	-	-
diverse	2.009.992	-	206.068	872.480	694.644	236.799
Totaal kosten	25.179.654	132.906	1.008.337	3.095.175	7.093.302	13.849.933

Tabel 13: Boekwaarde toerekenbaar exploitatieplan.

4.5.4 Grondwerkzaamheden

Op basis van ontwerpen van de ontwerpvelen en aannames ten aanzien van het toekomstige ruimtegebruik van de normatieve velden zoals aangegeven in paragraaf 4.3, zijn ten aanzien van de grondwerkzaamheden ramingen opgesteld.

De geraamde bedragen zijn opgenomen in het Overzicht kosten, Bijlage 5 bij Deel A.

4.5.5 Bouwrijp- en woonrijp maken (artikel 6.2.4.c Bro)

Op basis van de ontwerpen van de ontwerpvelen en aannames ten aanzien van het toekomstige ruimtegebruik van de normatieve velden, zoals aangegeven in paragraaf 4.3, zijn ramingen opgesteld van de civieltechnische realisatiekosten.

De geraamde bedragen zijn opgenomen in het Overzicht kosten, Bijlage 5 bij deel A.

4.5.6 Kunstwerken

Op basis van de ontwerpen van de ontwerpvelen en aannames ten aanzien van het toekomstige ruimtegebruik van de normatieve velden, zoals aangegeven in paragraaf 4.3, zijn ramingen opgesteld van de civieltechnische realisatiekosten ten aanzien van kunstwerken.

De geraamde bedragen zijn opgenomen in het Overzicht kosten, Bijlage 5 bij deel A.

4.5.7 Plankosten (artikel 6.2.4.f t/m j Bro)

Onder de plankosten vallen kosten voor het opstellen van ruimtelijke plannen, ontwerpcompetities, gemeentelijke apparaatskosten en voorbereiding, directievoering en toezicht (VTU) op de werken inzake bouwrijp maken uitgeefbaar gebied en inrichting openbare ruimte.

Voor de berekening van de verhaalbare plankosten is in het exploitatieplan zoals dat luidt tot en met de 8^e herziening, gebruikgemaakt van het ontwerp van de ministeriële regeling plankosten, zoals deze in 2010 gepubliceerd is op de website van het toenmalige ministerie van VROM. In het besluit tot 8^e herziening van het exploitatieplan is deze aanpak voortgezet.

Op 6 februari 2017 is door de minister van IenM de definitieve Regeling plankosten exploitatieplan gepubliceerd (Stcrt. 2017, 6470). Deze regeling is in werking getreden per 1 april 2017. De gevolgen van deze inwerkingtreding zijn verwerkt in het besluit tot 10^e herziening van het exploitatieplan.

De toepassing van de ministeriële regeling leidt tot een forfaitair bedrag van de raming van plankosten, dit met uitzondering van de kosten van VTU die betrekking hebben op bovenwijkse voorzieningen gelegen buiten het exploitatiegebied. Verwezen wordt naar Bijlage 4 bij Deel A van dit exploitatieplan, waar de uitkomst van de toepassing van de ministeriële regeling is opgenomen. Daarbij is onder meer rekening gehouden met het feit dat het bestemmingsplangebied groter is dan het exploitatiegebied (zie de vragenlijst van de ministeriële regeling).

De toepassing van de ministeriële regeling leidt tot een raming die gebaseerd is op het prijspeil 1 januari 2018.

Het samenvattende overzicht van de resultatsheet, voorzien van herberekening naar netto contante waarde per 1 januari 2018, is hieronder opgenomen.

Produkt/activiteit	uren	EUR prijspeil 1-1-2017	EUR NCW 1-1-2018	EUR NCW 1-1-2018 excl. bovenw. vrz binnen expl. gebied
Verwerving	2.048	185.344	189.069	189.069
Stedenbouw	18.802	2.270.262	2.315.894	2.315.894
Ruimtelijke Ordening	3.096	354.641	361.769	361.769
Civiele en cultuur techniek	187.608	17.784.722	18.142.195	12.397.390
planontwikkeling	3.549	398.958	406.977	406.977
voorbereiding, toezicht en directievoering sloop	-	-	-	-
voorbereiding, toezicht en directievoering ophoging	-	829.313	845.982	845.982
voorbereiding, toezicht en directievoering brm/wrm	184.059	16.556.451	16.889.236	11.144.431
Landmeten/vastgoed informatie	2.129	186.631	190.382	190.382
Communicatie	1.183	517.454	527.855	527.855
Gronduitgifte	-	-	-	-
Management	29.812	3.294.446	3.360.665	3.360.665
Planeconomie	8.518	957.499	976.745	976.745
TOTAAL		€ 25.551.000	€ 26.064.575	€ 20.319.769

Tabel 14: Plankosten op basis van plankostenscan.

De toepassing van de ministeriële regeling plankosten leidt hiermee tot een raming van de plankosten op basis van netto contante waarde per 1 januari 2018.

Uit de toepassing van de ministeriële regeling volgt dat de plankosten die betrekking hebben op bovenwijkse voorzieningen die gelegen zijn binnen het exploitatiegebied (Hoofdplanstructuur en Spoorzone), in de toepassing van deze regeling zijn begrepen. De plankosten, uitgezonderd de plankosten die kunnen worden toegerekend aan de Hoofdplanstructuur en de Spoorzone, bedragen € 20.319.769. Het aan het exploitatiegebied toe te rekenen aandeel in de plankosten van de Hoofdplanstructuur en de Spoorzone bedraagt in totaal € 2.660.523. De totale plankosten die in de exploitatieopzet voor Schuytgraaf zijn opgenomen bedraagt hiermee € 22.980.292.

	Omschrijving	Bedrag p.p. 1-1-2018	Toelichting
a	Totale plankosten o.b.v. Regeling Plankosten Exploitatieplan	€ 26.064.575	Totaal max. verhaalbare plankosten (Regeling Plankosten Exploitatieplan) per 1-1-2016
b	Totaal voorbereiding, toezicht en directievoering brm/wrm	€ 16.889.236	O.b.v. Regeling Plankosten Exploitatieplan (product Civiele en Cultuur techniek)
c	Totale kosten bouw- en woonrijpmaken	€ 70.647.085	Excl. sloop, ophoging, bovenwijken buiten plangebied
d	Voorbereiding, toezicht en directievoering %	23,91%	Percentage van totale kosten civiele techniek (b)
e	Kosten aanleg bovenwijken binnen plangebied Spoorzone	€ 1.728.902	Kosten aanleg Spoorzone
f	VTU bovenwijken spoorzone	€ 413.320	d*e
g	Kosten aanleg bovenwijken binnen plangebied Hoofdplanstructuur	€ 22.301.419	Kosten aanleg Hoofdplanstructuur
h	VTU bovenwijken hoofdplanstructuur	€ 5.331.486	d*g
i	Totaal VTU bovenwijken binnen plangebied	€ 5.744.805	f+h
j	Aan EP toe te rekenen VTU excl. bovenwijken	€ 11.144.431	b-i
k	Aan toekomstige grondexploitaties toe te rekenen VTU	€ 3.084.283	Op basis van PPT-criteria, naar rato van oppervlakte plangebied
l	Aan EP toe te rekenen VTU bovenwijken binnen plangebied	€ 2.660.523	i-k

Tabel 15: Toerekenbare VTU Hoofdplanstructuren Spoorzone.

4.5.8 Diverse kosten

Onder de diverse kosten zijn kosten opgenomen die volgen uit de ontwerpen van de ontwerpvelen.

De geraamde bedragen zijn opgenomen in het Overzicht kosten, Bijlage 5 bij Deel A.

4.5.9 Tijdelijk beheer (artikel 6.2.4.k Bro)

Op basis van de ontwerpen van de ontwerpvelen zijn raming met betrekking tot tijdelijk beheer opgenomen. Ten aanzien van de normatieve velden zijn de kosten geraamd op basis van een kengetal (4% van de bouwrijp- en woonrijp maken investeringen).

De geraamde bedragen zijn opgenomen in het Overzicht kosten, Bijlage 5 bij deel A.

4.6 Opbrengsten

In deze paragraaf worden de opbrengstenposten toegelicht en onderbouwd. Welke opbrengsten mogen worden meegenomen in het exploitatieplan, is vastgelegd in artikel 6.2.7 Bro.

4.6.1 Grondopbrengsten (artikel 6.2.7.a Bro)

De opbrengsten zijn bepaald conform gemeentelijke grondprijsbeleid. De geraamde en gerealiseerde bedragen zijn opgenomen in Bijlage 6 bij Deel A, opbrengsten.

Voor de vrije sector woningen zijn de grondprijzen gebaseerd op de huidige marktsituatie. Hierbij is een differentiatie aan woningtypologieën gehanteerd met daarbij de marktconforme grondprijs op basis van een analyse van de marktsituatie. De grondprijzen voor sociale woningbouw zijn gebaseerd op de vaste kavelprijzen zoals opgenomen in de grondprijzenbrief van de gemeente Arnhem.

Behalve de opbrengsten uit gronduitgifte ten behoeve van woningbouw zijn er ook opbrengsten uit gronduitgifte in verband met de realisatie van niet-woningbouw.

4.6.2 Overige opbrengsten (subsidies en bijdragen derden artikel 6.2.7.c Bro)

Onder subsidies en bijdragen van derden vallen bijdragen ten behoeve van de ontwikkeling van Schuytgraaf.

De geraamde bedragen zijn opgenomen in de bijlage opbrengsten, Bijlage 6 bij Deel A.

4.7 Eigendommen en analyse ruimtegebruik

Door per veld het beoogde programma te verdelen naar rato van het grondeigendom, is per veld af te leiden welk voorlopig ruimtegebruik per eigenaar is aangenomen. Per eigenaar is bepaald hoeveel uitgeefbaar gebied op de betreffende percelen is geprojecteerd. Door het aantal woningen per eigenaar te vermenigvuldigen met de betreffende kavelopbrengst in de betreffende uitgiftecategorie, wordt de opbrengstpotentie per eigenaar bepaald. Ten aanzien van de ontwerpvelden is de bedoelde projectie weergegeven op de Kaart woningcategorieën, Bijlage 2 bij Deel A en de Ruimtegebruikskaart, Bijlage 3 bij Deel B.

De resultaten van de analyse van het toekomstige ruimtegebruik zijn in onderstaande tabel 16 aangegeven. Daarbij geldt de kanttekening dat als de eigendomssituatie verandert, dit gevolgen kan hebben voor de opbrengstpotentie per eigenaar.

Ruimtegebruik	Alle eigenaren	1 GEMEENTE ARNHEM	2 Gerealiseerd / uitgegeven	3 VAN SCHAİK, MARINUS JAN HENDRIKUS	4 VAN SCHAİK, GJDSJE GEERTJE WILHELMINA	5 VAN DOODJEWEER T, GJDSJE GEERTJE WILLEMINA	6 OOSTERVELD EN PROJECTEN BV
Bruto plangebied	2.574.105	2.164.551	358.968	1.511	1.599	689	553
Buiten beschouwing	-	-	-	-	-	-	-
Bruto exploitatiegebied	2.574.105	2.164.551	358.968	1.511	1.599	689	553
Structuren	377.215	335.672	2.254	1.511	1.599	689	-
	370.166	328.623	2.254	1.511	1.599	689	-
	1.434	1.434	-	-	-	-	-
	5.615	5.615					
Elementen in exploitatie	1.807.617	1.612.057	186.868	-	-	-	-
	156.701	155.480	788	-	-	-	-
	29.608	29.538	7	-	-	-	-
	45.835	45.308	527	-	-	-	-
	63.286	62.984	302	-	-	-	-
	1.049.031	987.492	53.368	-	-	-	-
	463.156	331.255	131.876	-	-	-	-
Netto exploitatiegebied	389.273	216.822	169.846	-	-	-	553
Niet-Woningbouw	93.257	58.817	33.062	-	-	-	553
	36.596	17.532	17.686	-	-	-	553
	56.661	41.285	15.376	-	-	-	-
Woningbouw	296.016	158.005	136.784	-	-	-	-

Ruimtegebruik	7 HEANIMA BV	8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	9 DE BRUIJN, NELIS	10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA
Bruto plangebied	4.961	3.567	2.655	20.359	6.632	8.060
Buiten beschouwing	-	-	-	-	-	-
Bruto exploitatiegebied	4.961	3.567	2.655	20.359	6.632	8.060
Structuren	4.942	3.567	-	20.349	6.632	-
	4.942	3.567	-	20.349	6.632	-
	-	-	-	-	-	-
Elementen in exploitatie	19	-	603	10	-	8.060
	-	-	433	-	-	-
	-	-	63	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
	3	-	107	9	-	8.052
	16	-	-	1	-	8
Netto exploitatiegebied	-	-	2.052	-	-	-
Niet-Woningbouw	-	-	825	-	-	-
	-	-	825	-	-	-
	-	-	-	-	-	-
Woningbouw	-	-	1.227	-	-	-

Tabel 16: Grondgebruik per eigenaar.

Voor de onderdelen waarbij sprake is van normatieve velden, zijn de eisen en de financiële gegevens in dit exploitatieplan nog globaal van karakter. Deze globale onderdelen zullen pas bij de procedure van

betreffend uitwerkingsplan een gedetailleerde invulling krijgen in de dan vast te stellen herziening van het exploitatieplan. Onderstaand worden van de normatieve velden het ruimtegebruik weergegeven.

Ruimtegebruik normatieve velden	Uitgeefbaar	Wegen	Paden	Parkeren	Groen/water	Totaal
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	218.313	31.532	14.838	15.062	51.132	330.877
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	13	-	-	-	-	13
3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRIKUS	1.047	154	73	62	175	1.511
4: 4 VAN SCHAIK, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	1.108	163	77	65	185	1.599
5: 5 VAN DOOIJEWERT, GIJSJE GEERTJE WILHELMINA	477	70	33	28	80	689
6: 6 OOSTERVELDEN PROJECTEN BV	-	-	-	-	-	-
7: 7 HEANIMA BV	3.424	505	238	202	572	4.941
8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	2.471	365	172	146	413	3.566
9: 9 DE BRUIJN, NELIS	-	-	-	-	-	-
10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	10.034	2.698	1.270	1.641	4.698	20.341
11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	2.624	692	326	501	2.487	6.630
12: 10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	-	-	-	-	-	-
Totaal	239.510	36.180	17.026	17.708	59.742	370.166
%	65%	10%	5%	5%	16%	100%

Tabel 17: Ruimtegebruik normatieve velden.

4.8 Resultaat

Om het uiteindelijke resultaat van de exploitatieopzet te kunnen bepalen zijn de kosten en opbrengsten in de tijd gefaseerd. In deze paragraaf wordt ingegaan op de fasering en de hierbij gebruikte parameters. Deze leiden uiteindelijk tot het netto contante resultaat per 1 januari 2018. De fasering van kosten en opbrengsten is opgenomen in het overzicht Jaarschijven, Bijlage 7 bij Deel A.

4.8.1 Parameters

In de onderstaande tabel staan de projectparameters weergegeven waar in de exploitatieopzet mee is gerekend.

Modelfactor (kwartaal, halfjaar of jaar)	Jaar
Prijspeildatum	1 januari 2018
Startdatum exploitatie	1 juli 2008
Contante waarde datum	1 januari 2018
Laatste moment kosten of opbrengsten	31 december 2027
Einddatum exploitatie	31 december 2027
Aantal jaar exploitatieduur	20
Aantal jaar contant maken	10
Rente (debetrente, creditrente en discontovoet)	2%
Opbrengstenstijging	Variabel
Kostenstijging	Variabel

Tabel 18: Parametersten behoefte van exploitatieopzet

De opbrengstenstijging voor de jaren 2018, 2019/2020 en 2021 en verder is respectievelijk 3,5%, 2,5% en 2%. Ten aanzien van de kostenstijging betreft dit respectievelijk, 3%, 2,5% en 2%.

De parameters zijn conform gemeentelijk beleid.

4.8.2 Fasering

Om rekening te kunnen houden met kosten- en opbrengstenstijging en rentekosten en -opbrengsten is een fasering van de kosten en opbrengsten noodzakelijk. De fasering van de kosten en opbrengsten in de tijd heeft uiteindelijk zijn weerslag in het financiële resultaat van de exploitatie. Uitgaande van de hoeveelheid en de diversiteit qua prijscategorieën woningen zijn de kosten en opbrengsten over een periode van twintig jaar (vanaf 1-7-2008) gefaseerd. Uitgangspunt is dat per 31 december 2027 het programma en de daarbij behorende werken en werkzaamheden volledig zijn gerealiseerd. In Bijlage 7 bij Deel A is de fasering opgenomen.

4.8.3 Netto contante waarde

In de onderstaande tabel is het resultaat weergegeven.

FINANCIEEL				
Investerings		Opbrengsten	Hoeveelheid	Bedrag
	Bedrag	Woningbouw		
Verwerving en inbrengwaarde	€ 81.462.920,72	Eengezins sociale huur	188	€ 5.600.151,73
Onderzoek en milieukosten	€ 0,00	Eengezins sociale koop	409	€ 12.286.119,56
Sloopkosten	€ 0,00	Eengezins goedkope koop	337	€ 13.029.270,54
Saneringskosten	€ 0,00	Eengezins midden koop	1427	€ 104.261.091,16
Grondwerk	€ 0,00	Eengezins dure koop	213	€ 35.862.373,37
Bouwrijpmaken	€ 32.565.983,78	Meergezins sociale huur	270	€ 6.367.685,87
Boekwaarde kosten	€ 25.179.653,90	Meergezins sociale koop	0	€ 0,00
Niet toerekenbare inbrengwaarde	-€ 24.755.744,73	Meergezins goedkope koop	0	€ 0,00
Tijdelijk beheer gronden en opstellen	€ 0,00	Meergezins midden koop	165	€ 4.150.000,00
Plankosten	€ 22.980.291,85	Meergezins dure koop	127	€ 4.014.700,00
Voorbereiding en toezicht	€ 0,00			
Planschade	€ 0,00			
Bovenwijkse voorzieningen	€ 0,00			
Fondsvorming	€ 0,00			
Fiscale kosten	€ 0,00			
Overige kosten	€ 0,00			
Rente boekwaarde	€ 2.868.881,71			
		Subtotaal woningbouw	3.136	€ 185.571.392,23
		Niet-woningbouw	Uitgeefbaar	Bedrag
		Bedrijven	-	€ 0,00
		Kantoren	-	€ 0,00
		Winkels	-	€ 0,00
		Horeca	1.900	€ 600.471,42
		Commercieel	14.864	€ 11.911.486,93
		Niet-commercieel	25.253	€ 3.925.372,52
		Overig	9.698	€ 225.514,10
		Subtotaal niet-woningbouw		€ 16.662.844,97
		Overige opbrengsten		€ 296.437,14
Subtotaal investeringen	€ 140.301.987,22	Subtotaal opbrengsten		€ 202.530.674,33
Kostenstijging	€ 3.896.728,25	Opbrengstenstijging		€ 15.791.812,76
Te realiseren rentekosten	€ 2.154.362,50	Te realiseren renteopbrengsten		€ 5.504.191,62
Totaal investeringen	€ 146.353.077,98	Totaal opbrengsten		€ 223.826.678,71
Eindwaarde	€ 77.473.600,73	31-12-2027	Boekwaarde kosten	€ 106.803.013,42
Contante waarde	€ 63.555.336,58	1-1-2018	Boekwaarde opbr.	€ 59.257.027,39
Nominale waarde	€ 62.228.687,11		Boekwaarde saldo	-€ 47.545.986,02

Tabel 19: Financieel resumé.

4.9 Maximaal te verhalen: totale kosten versus totale opbrengsten

De maximaal te verhalen kosten zijn wettelijk begrensd (artikel 6.16 Wro). Als de totale netto contante kosten, na aftrek van bijdragen van derden en bijdragen van andere grondexploitaties, hoger zijn dan de geraamde netto contante opbrengsten uit gronduitgifte, dan kunnen slechts kosten worden verhaald tot maximaal het niveau van de netto contante opbrengsten uit gronduitgifte. Dit wordt de macro aftopping genoemd. Voor het exploitatieplan Schuytgraaf ziet dit er als volgt uit.

Macro-aftopping	NCW per 1-1-2018
Totaal inbrengwaarden van de gronden	€ 81.542.821,57
Totaal andere kosten	€ 59.667.845,87
Bruto te verhalen kosten	€ 141.210.667,44
Totaal van overige opbrengsten	€ 288.020,98
Netto te verhalen kosten	€ 140.922.646,46
Totale opbrengsten uitgaven	€ 204.477.983,04
Maximaal te verhalen kosten	€ 140.922.646,46

Tabel 20: Macro-aftopping.

Het blijkt dat geen sprake is van macro aftopping en dat de kosten kunnen worden verhaald tot maximaal het niveau van de netto contante opbrengsten uit gronduitgifte conform de bedragen zoals opgenomen in tabel 20.

4.10 Berekening exploitatiebijdrage

In artikel 6.18 lid 1 tot en met lid 5 en artikel 6.19 van de Wro is aangegeven dat voor de bepaling van de hoogte van de exploitatiebijdragen uitgiftecategorieën, basiseenheden, gewichten en gewogen basiseenheden vastgesteld en berekend moeten worden. De koppeling tussen de berekeningsmethode naar rato van uitgifteprijs en deze wettelijke voorschriften wordt als volgt onderbouwd.

4.10.1 Gewogen eenheden

Voor de bepaling van de exploitatiebijdrage in het exploitatieplan wordt gerekend met basiseenheden, gewichten en gewogen eenheden. De uitgiftecategorieën binnen het exploitatieplan betreffen de volgende.

Bestemming/categorie	
Woningbouw	Niet-woningbouw
1.1 Sociaal eengezins (goedkope huur)	Nutskavels (m ² kavel)
1.2 Sociaal appartement (goedkope huur)	Maatschappelijk (m ² bvo)
1.3 Sociaal eengezins (huur/koop)	Scholen (m ² bvo)
1.4 Sociaal appartement (huur/koop)	Scholen (m ² kavel)
5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m ²)	Diverse voorzieningen
5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m ² tot 160 m ²)	Zorg (m ² bvo)
5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m ² of meer)	Winkels (m ² bvo)*
5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m ²)	Horecavoorziening (m ² bvo)
5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m ² tot 290 m ²)	Sport (m ² kavel)
5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m ² of meer)	Natuurbeleving (m ² bvo)
5.3 A App markt standaard	Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m ² kavel)
5.3 B App markt duur	Baggerspeciedepot (m ² kavel)
5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	
5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	
5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	
5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m ²)	
5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	

Tabel 21: Uitgiftecategorieënexploitatieplan Schuytgraaf.

Als basiseenheid wordt ten aanzien van het segment woningbouw een kavelprijs gebruikt. Een kavelprijs in de woningcategorie "5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)" heeft een hogere kavelprijs dan een kavelprijs in de woningcategorie "5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)".

Ten aanzien van het segment niet-woningbouw wordt een m² prijs als basiseenheid gehanteerd. Hierbij geldt eveneens dat de ene niet-woningbouwcategorie een andere m² prijs heeft, dan de andere niet-woningbouwcategorie.

Het begrip wegingsfactor duidt op het relatieve verschil: de verschillen van de uitgifteprijs ten opzichte van elkaar. De verschillende uitgiftecategorieën worden qua kavelprijs en prijs per m² met elkaar in verband gebracht, wat een overzicht aan gewichtsfactoren oplevert. Elke categorie wordt vermenigvuldigd met het aantal eenheden, en in geval van het segment niet-woningbouw ook maal het totaal aantal m² kaveloppervlak. Dat levert een totaal op dat het totaal aantal gewogen eenheden uitdrukt. Dat is te vertalen naar de exploitatiebijdrage per gewogen eenheid en, bij wijze van informatie, ook per eigenaar, één en ander zoals weergegeven in Bijlage 9 bij Deel A.

De brutobijdrage wordt bepaald op het bedrag zoals (op prijspeil 1 januari 2018) opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A en is opgebouwd door het aantal gewogen eenheden per woningtype (c.q. per m² bij niet-woningbouw) per veld per eigenaar. Wanneer een eigenaar voor een veld niet het geheel aanvraagt van het aantal woningen binnen het type waarmee is gerekend, wordt de brutobijdrage bepaald door het bedrag per woning (c.q. per m² bij niet-woningbouw), zoals opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A, maal het aantal aangevraagde woningen. Voor het bepalen van het opleggen van een concrete bijdrage in een omgevingsvergunning welke na 1 januari 2018 wordt verleend, wordt de bijdrage zoals opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A verhoogd met de rente volgens de in het exploitatieplan opgenomen renteparameter.

4.10.2 Exploitatiebijdrage per eigenaar

Voor het totaalbeeld staat in onderstaande tabel een indicatie van de exploitatiebijdrage voor elke eigenaar (prijspeil 1 januari 2018).

NCW per 1-1-2018	1 GEMEENTE ARNHEM	2 Gerealiseerd / uitgegeven	3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRIKUS	4 VAN SCHAIK, GIDSJE GEERTJE WILHELMINA	5 VAN DOODJEWEERT, GIDSJE GEERTJE WILLEMINA	6 OOSTERVELDEN PROJECTEN BV
Aantal gewogen eenheden	2.488,33	901,80	6,02	6,37	2,74	3,10
Te verhalen per eenheid	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04
Bruto bijdrage	€ 99.575.460,08	€ 36.087.229,47	€ 240.742,46	€ 254.763,20	€ 109.776,01	€ 124.119,19

NCW per 1-1-2018	7 HEANIMA BV	8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARIA	9 DE BRUIJN, NELIS	10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA	10.3 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNES MARIA
Aantal gewogen eenheden	19,68	14,20	12,99	50,84	15,50	0,00
Te verhalen per eenheid	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 40.017,04
Bruto bijdrage	€ 787.391,94	€ 568.317,90	€ 520.018,79	€ 2.034.622,62	€ 620.204,82	€ 0,00

Tabel 22: Exploitatiebijdrage per eigenaar.

De exploitatiebijdrage per eigenaar is voor de percelen waar nog een uitwerkingsplicht voor geldt gebaseerd op een normatief programma. Het werkelijke bedrag kan afwijken van de huidige berekening in geval bij een uitwerkingsplicht een ander programma qua uitteefbaar en openbaar gebied (en de verhouding tussen die beide) wordt verondersteld. Bij het uitwerkingsplan voor het betreffende perceel zal de exploitatiebijdrage meer afgestemd zijn op het te verondersteld ontwikkelen programma en op het verondersteld aan te leggen openbaar gebied.

Hoofdstuk 5 Toelichting op de regels

5.1 Algemeen en begrippen

De ontwikkeling van het plangebied Schuytgraaf is een project waarvoor veel werkzaamheden moeten worden verricht en dat afhankelijk is van veel factoren. Gelet hierop en op de aanwezigheid van verschillende eigenaren in het exploitatiegebied is het van belang de kwaliteit en de integraliteit van de uitvoering te waarborgen van de werken, werkzaamheden en maatregelen in dit exploitatieplangebied, vooral waar het het openbaar gebied betreft.

De regels hebben onder meer betrekking op de wijze van uitvoering en op kwalitatieve normen. Deze zijn opgenomen in de Globale inrichtingseisen. Aangezien de gemeente verantwoordelijk is voor de juiste naleving van de aanbestedingsregelgeving, zijn daarvoor ook regels opgenomen.

De regels zelf beginnen met artikel 1 waarin de meest relevante begrippen uit dit exploitatieplan zijn gedefinieerd.

5.2 Eisen aan werken en werkzaamheden

In artikel 2 lid 1 zijn eisen opgenomen zoals de Globale eisen voor inrichting van de openbare ruimte en de kavels voor de uitwerkingsvelden en voor zaken zoals bodemonderzoeken, het opsporen van explosieven, het saneren van de bodem en de wijze van archeologisch onderzoek.

Deze locatie-eisen zijn nog slechts globaal gedefinieerd voor de velden die op grond van het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24' nog uit te werken zijn. Ten aanzien van de technische uitvoering van civiele werken zijn eveneens slechts globale inrichtingseisen vastgelegd. In Bijlage 2 van deel B, het juridisch bindend gedeelte van dit exploitatieplan, zijn deze globale eisen opgenomen.

In de herziening van het exploitatieplan bij een uitwerkingsplan kunnen aanvullende eisen voor de inrichting van de ondergrondse en bovengrondse openbare ruimte voor het betreffende veld worden opgenomen. De globale eisen blijven overigens gelden. Daarbij zal de volgende werkwijze worden voorgeschreven indien het zelfrealisatie betreft:

- Vooruitlopend op de uitvoering van de werkzaamheden en het opstellen van het bestek/contract zal een definitief stedenbouwkundig plan ter goedkeuring bij het college van burgemeester en wethouders worden ingediend. Dit kan eventueel vooraf gaan aan een overleg over het voorlopig stedenbouwkundig plan.
- Uiterlijk 12 weken voordat met de werkzaamheden wordt gestart, moet degene die de werkzaamheden gaat uitvoeren van het voornemen tot uitvoering een schriftelijke melding en een bestek/contract ter goedkeuring bij het college van burgemeester en wethouders indienen. Deze melding dient aan te geven welke werkzaamheden worden verricht.
- Op basis van het bestek/contract toetsen burgemeester en wethouders of de voorgenomen werkzaamheden voldoen aan de gestelde inrichtingseisen en voorts om toezicht te houden op de uitvoering hiervan. Na goedkeuring van het bestek kan met de werkzaamheden worden aangevangen.
- Als de werkzaamheden zijn uitgevoerd, dient een voltooiingsverklaring te worden ingeleverd bij het college van burgemeester en wethouders. Daarna toetsen burgemeester en wethouders of de openbare ruimte geheel overeenkomstig de gestelde eisen is aangelegd.

In artikel 2 lid 2 is een verbod opgenomen om werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte uit te voeren in strijd met de eisen zoals aangegeven in artikel 2 lid 1.

5.3 Eisen omtrent aanbesteding

Op grond van Europees recht en - in lijn daarmee - op grond van gemeentelijk beleid rekent de gemeente het tot haar taak om mededinging te bewerkstelligen als het gaat om werken, leveringen en diensten, zoals bedoeld in de Aanbestedingswet 2012. De desbetreffende Europese regels en beginselen zijn voor Nederland vervat in de Aanbestedingswet 2012 en het Aanbestedingsbesluit 2012. Ingevolge artikel 6.2.9 Bro zijn deze regels ook van toepassing voor dit exploitatieplan en schrijft de gemeente - aanvullend - haar eigen gemeentelijk aanbestedingsbeleid voor dat ook ziet op openbare aanbestedingen van werken en werkzaamheden beneden de drempelbedragen als bedoeld in de Aanbestedingswet 2012 en het Aanbestedingsbesluit 2012.

5.4 Koppelingseisen

Voor gronden met een uit te werken bestemming is het verboden werken of werkzaamheden uit te voeren voordat een uitwerkingsplan in werking is getreden, met uitzondering van het doen van bodemonderzoeken, het opsporen en verwijderen van explosieven, het saneren van de bodem, het uitvoeren van archeologisch onderzoek, het voorbelasten en in dat verband tevens ophogen van de grond zodat deze voldoende inklinkingstijd heeft, het verwijderen van bomen en struiken en het slopen van gebouwen. Vanwege de voorbereidingstijd die deze werkzaamheden vergen, is deze uitzondering opgenomen ten behoeve van de noodzakelijke continuïteit van de uitvoering. Wat deze werkzaamheden betreft, geldt hiervoor wel dat deze moeten voldoen aan de eisen die zijn opgenomen in artikel 3 van de regels van dit exploitatieplan.

Naast deze fasering in de ontwikkeling en realisatie van de velden, gelden de volgende bijzondere koppelingseisen:

- Indien er een eindbestemming bestaat of zodra voor een veld een uitwerkingsplan is vastgesteld, geldt dat een omgevingsvergunning pas wordt verleend als de bouwplaats bereikt kan worden via een door de gemeente goedgekeurde (bouw)ontsluiting die in ieder geval moet voldoen aan de in ter zake in Bijlage 2 bij Deel B opgenomen eisen.
- Voor zover het betreft de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige bouwwerken gelegen binnen 300 meter van het spoor (aangegeven op Bijlage 2 bij Deel B) kunnen omgevingsvergunningen niet eerder worden verleend dan nadat het geluidsscherm langs het spoor is gerealiseerd.
- Een omgevingsvergunning mag niet eerder worden afgegeven dan nadat de werkzaamheden voor het bouwrijp maken en de aanleg van nutsvoorzieningen ten behoeve van de betreffende opstal(len) zijn afgerond. Onder de aanleg van nutsvoorzieningen wordt in dit verband tevens verstaan de aanleg van het stadswarmtenet voor een heel veld.
- Voor zover het de ontwikkeling van veld 2a betreft dient de gegeven bouwvolgorde, de bouwstroom, te worden nageleefd. Het betreft de volgorde van zuid naar noord als het gaat om de blokken A tot en met D in veld 2a, één en ander zoals aangegeven op de Kaart blokindeling veld 2a, Bijlage 5 bij Deel B. In deze volgorde zal de gronduitgifte en zullen de bouwaanvragen plaatsvinden. De reden van deze volgorde is dat vanuit het meest zuidelijk gelegen deel (blok A) kan worden aangesloten op reeds bestaande infrastructuur. Een ontwikkeling vanuit de noordkant (de Achterstraat) is ongewenst, aangezien dan een (tijdelijke) ontsluiting van en naar de Achterstraat zou moeten worden aangelegd. Dat verdraagt zich niet goed met de verkeersdrukte en het aantal aansluitingen op de Achterstraat dat er al is. Blok D is niet in eigendom van de gemeente. De gemeente heeft daarom privaatrechtelijk geen invloed op de start van de bebouwing op dit blok. Zonder nadere regeling zou dit blok dan tegelijk of eerder dan de blokken A, B en C kunnen worden bebouwd. De ontwikkeling heeft belang bij een goede en logische faseerbaarheid. Een logische en flexibele bouwstroom is gewenst. De ontwikkelende partijen hebben baat bij een logische bouwstroom en een flexibele fasering, die in kan spelen op de behoefte die er op dat moment is in de markt. Ook gezien vanuit de bewoners is sturing op de volgorde van belang. Voor de bewoners is het zaak de ontwikkeling zo snel mogelijk af te ronden, het woongenot zo snel mogelijk op niveau te brengen en de overlast gedurende de bouw van de diverse fases te beperken. Daarom is een koppelingsregel opgenomen; de mogelijkheid van bebouwing van blok D moet niet vooruitlopen op de bebouwing van

de blokken A, B en C.

Deze eisen kunnen allemaal tegelijk van toepassing zijn op een locatie waarvoor een omgevingsvergunning wordt aangevraagd; dat is altijd het geval voor de eerste en derde eis.

Met deze eisen wordt een juiste afstemming tussen uitvoering en vergunningverlening zeker gesteld. De in deze paragraaf genoemde koppelingseisen zijn vertaald in regels, opgenomen in deel B van dit exploitatieplan.

5.5 Afwijkingsregels

In artikel 5 lid 1 en 2 zijn twee algemene mogelijkheden opgenomen voor het verlenen van afwijking van regels en verbodsbepalingen uit dit exploitatieplan ter bevordering van de flexibiliteit van het exploitatieplan.

Artikel 5 lid 4 sub a biedt uitzonderingen op de koppelingsregel van artikel 4 sub a. De koppelingsregel houdt in dat geen werken en werkzaamheden mogen worden verricht in velden waar nog geen uitwerkingsplan geldt. Op een aantal voorbereidende werkzaamheden zou dat verbod echter in die zin vertragend kunnen werken dat een soepele doorloop van voorbereidende werkzaamheden niet mogelijk is. Voor die specifieke voorbereidende werkzaamheden is daarom een uitzondering opgenomen.

Artikel 5 lid 4 sub d biedt een vergelijkbare flexibiliteit voor zaken die in artikel 4 sub b onder 3 aan een koppelingsregel gebonden zijn. Artikel 4 sub b regelt dat geen omgevingsvergunning wordt verleend dan (ten derde) nadat de werkzaamheden voor het bouwrijp maken en de aanleg van nutsvoorzieningen in een veld zijn afgerond (met de kanttekening dat onder de aanleg van nutsvoorzieningen ook wordt verstaan de aanleg van het stadswarmtenet voor een geheel veld of voor een samenhangend gedeelte daarvan). Van de koppelingsregel kan worden afgeweken als er goede redenen zijn voor gefaseerde realisatie van een veld waarbij de verlening van de omgevingsvergunning parallel kan lopen aan de werkzaamheden van bouwrijp maken en aanleg van nutsvoorzieningen. Voor kavels aan de noordrand van veld 1, voorzover ze aan de Achterstraat ontsloten zijn, kan eveneens worden afgeweken. Aansluiting op nutsvoorzieningen verloopt dan via de Achterstraat.

Voor de afwijkingen geldt dat een besluit van burgemeester en wethouders nodig is.

5.6 Overtreding

Overtreding van de Regels is een economisch delict in de zin van de Wet op de economische delicten en daarmee een strafbaar feit.

Hoofdstuk 6 Toelichting op de bijlagen van deel A en deel B

Het exploitatieplan kent zowel toelichtende bijlagen als een bindende bijlage. De toelichtende bijlagen horen bij de Toelichting, deel A; de bindende bijlage horen bij het Exploitatieplan, deel B. Hierna worden deze bijlagen toegelicht.

Toelichting bijlagen deel A

1. *Kaart eigenaren en te verwerven gronden, Bijlage 1*

Op deze kaart zijn de eigenaren met nummers aangegeven. Deze nummers corresponderen met de namen zoals genoemd in hoofdstuk 3 van deel A. Op deze kaart is ook aangegeven welke gronden de gemeente wenst te verwerven.

2. *Kaart woningcategorieën, Bijlage 2*

De Kaart woningcategorieën geeft aan op welke plekken met welke prijs categorieën voor woningen is gerekend en op welke plek met niet woningbouw is gerekend.

3. *Kaart velden, Bijlage 3*

Op deze kaart zijn de ontwikkelvelden weergegeven met daarin onderscheid tussen velden waar een eindplan voor geldt en velden waar een eindplan voor geldt. Op deze kaart is ook de Hoofdplanstructuur weergegeven.

4. *Invulling plankostenscan, Bijlage 4*

Deze bijlage geeft inzicht in de wijze waarop de ministeriële regeling, zoals bedoeld in artikel 6.2.6 Bro (in de praktijk wel aangeduid als 'plankostenscan'), is toegepast.

5. *Overzicht kosten, Bijlage 5*

In deze bijlage is een onderbouwing gegeven van de in de exploitatieopzet geraamde kosten. Hierin zijn ook eenheidsprijzen verwerkt.

6. *Opbrengsten, Bijlage 6 Opbrengsten*

In deze bijlage zijn de opbrengsten van de gronden voor woningbouw en niet-woningbouw opgenomen.

7. *Jaarschijven, Bijlage 7*

In deze bijlage is de gehanteerde fasering van kosten en opbrengsten opgenomen.

8. *Kaart gebied bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24', Bijlage 8*

Het betreft de verbeelding van het bestemmingsplan.

9. *Bruto-exploatiebijdragen, Bijlage 9*

In deze bijlage zijn de bruto-exploatiebijdragen per typen woningn per veld per eigenaar en - waar het niet-woningbouw betreft- de bruto-exploatiebijdragen per m² opgenomen. Ook zijn hierin de bedragen per woning opgenomen.

Toelichting bijlagen deel B

1. *Kaart exploitatiegebied, Bijlage 1*

Deze kaart geeft de begrenzing van het exploitatiegebied aan. De motivering van de begrenzing is opgenomen in deel A, paragraaf 1.5.

2. *Globale inrichtingseisen, Bijlage 2*

In dit document zijn globale eisen opgenomen die de gemeente stelt aan de inrichting en de kwaliteit van het openbaar gebied en van de kavels.

3. *Ruimtegebruikskaat, Bijlage 3*

Deze kaart geeft aan op welke plekken is gerekend met diverse onderscheiden soorten uitgeefbaar gebied en met diverse onderscheiden soorten voorzieningen in het openbaar gebied. Ook is op deze kaart weergegeven waarmee in de exploitatieopzet is gerekend en is de koppeling aan de Spoorzone opgenomen, zoals bedoeld in artikel 4 sub 2 onder 2.

4. *Drempelbedragen aanbestedingsbeleid gemeente Arnhem, Bijlage 4*

Deze bijlage bevat in schema de drempelbedragen die de gemeente Arnhem hanteert bij de aanbesteding van werken.

5. Kaart blokindeling veld 2a, Bijlage 5

Deze bijlage geeft een kaart met de bouwblokken in veld 2a weer. Bij de koppelingseisen is een regel opgenomen met betrekking tot de bouwvolgorde voor de blokken A tot en met D.

Deel B Het Exploitatieplan

Hoofdstuk 1 Begrenzing van het exploitatiegebied

Dit exploitatieplan behoort bij het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24' van de gemeente Arnhem. Het exploitatiegebied is begrensd zoals aangegeven in de Kaart exploitatiegebied, Bijlage 1 bij Deel B.

Hoofdstuk 2 Exploitatieopzet

Voor de toelichting op de exploitatieopzet wordt verwezen naar hoofdstuk 4 van deel A.

De brutobijdrage wordt bepaald op het bedrag zoals (op prijspeil 1 januari 2018) opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A en is opgebouwd door het aantal gewogen eenheden per woningtype (c.q. per m² bij niet woningbouw) per veld per eigenaar. Wanneer een eigenaar slechts voor een gedeelte van zijn grondeigendom een omgevingsvergunning aanvraagt wordt de brutobijdrage bepaald door het bedrag per woning (c.q. per m² bij niet-woningbouw), zoals opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A , maal het aantal aangevraagde woningen. Voor het bepalen van het opleggen van een concrete bijdrage in een betalingsvoorschrift bij een omgevingsvergunning welke na 1 januari 2018 wordt verleend, wordt de bijdrage zoals opgenomen in Bijlage 9 bij Deel A verhoogd met de rente volgens de in het exploitatieplan opgenomen renteparameter.

Hoofdstuk 3 Regels

Artikel 1 Begripsbepalingen

Tenzij anders vermeld gelden de definities van begrippen die in het bestemmingsplan zijn opgenomen ook voor dit exploitatieplan, voor zover deze begrippen ook in dit exploitatieplan voorkomen. Overige van belang zijnde begrippen zijn in het onderstaande weergegeven. Er geldt dat in dit exploitatieplan wordt verstaan onder:

1.1 Bestemmingsplan

Het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24'.

1.2 Bestek

De vastlegging naar plaats, omvang, materiaal en kwaliteit van tot stand te brengen objecten, tevens omvattende de administratieve voorwaarden, de algemene technische bepalingen en de bepalingen met betrekking tot de arbeidsomstandigheden waaraan tijdens de totstandkoming moet worden voldaan, dienende ter verkrijging van prijsopgaven van inschrijvers en ter contractuele vastlegging tussen opdrachtgever en aannemer/leverancier, welke vastlegging gebaseerd is op de systematiek van de RAW.

1.3 Blok

Een ruimtelijk samenhangende groep van kavels binnen een veld, die wordt omsloten door openbare ruimte.

1.4 Bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.5 Bouwrijp maken

Voor zover betrekking hebbend op het uitgeefbaar gebied: het geschikt maken van de uitgeefbare gronden voor bebouwing (zoals ophogen, afgraven et cetera) en het zodanig bereikbaar maken van bouwkavels vanaf de openbare ruimte dat bebouwing op de bouwkavels kan plaatsvinden. Voor zover betrekking hebbend op de openbare ruimte: de werken en werkzaamheden welke nodig zijn om de Openbare ruimte aan te kunnen leggen.

1.6 Bouwplan

Een bouwplan als bedoeld in artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening.

Bouwweg: Een weg met een al dan niet tijdelijk karakter ter ontsluiting van een bouwterrein dat deel uitmaakt van het exploitatiegebied, die voldoet aan de kwaliteitseisen zoals gesteld in dit exploitatieplan.

1.7 Bouwweg

Elke constructie van enige omvang van hout, steen, metaal of ander materiaal, die hetzij direct hetzij indirect met de grond is verbonden, hetzij direct of indirect steun vindt in of op de grond.

1.8 Burgemeester en wethouders

Het college van burgemeester en wethouders.

1.9 Drempelbedragen

De bedragen met de bijbehorende aanbestedingsvormen, zoals de gemeente Arnhem deze hanteert bij de aanbesteding van werken, welke drempelbedragen als Bijlage 4 bij Deel B uitmaken van dit exploitatieplan.

1.10 Eigenaar

Degene die het zakelijk recht heeft krachtens eigendom. Een zakelijk gerechtigde is ter wille van de leesbaarheid in dit exploitatieplan samengenomen onder het begrip eigenaar.

1.11 Exploitatiegebied

De afbakening van het gebied binnen de grenzen van het bestemmingsplan, niet zijnde te handhaven bestaande bestemmingen of functies, zoals weergegeven op de Kaart exploitatiegebied, Bijlage 1 bij deel B.

1.12 Functie

Doeleinden ten behoeve waarvan gebruik van gebouwen en/of gronden of aangewezen delen daarvan is toegestaan.

1.13 Gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.14 Gebruiksrijp maken

Het naar de definitieve vorm inrichten van de openbare ruimte voor de werkzaamheden als omschreven in hoofdstuk 4.

1.15 Hoofdplanstructuur(HPS)

De gronden deel uitmakend van het bestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a en 2b en 24', voor zover die op Bijlage 3 bij Deel A (Kaart velden) zijn aangeduid als Hoofdplanstructuur, voornamelijk bestaande uit hoofdinfrastructuur, groengebieden, watergangen en bijbehorende voorzieningen.

1.16 Inrichting openbaar gebied

Het dusdanig inrichten van het openbaar gebied met openbare voorzieningen dat dit kan worden gebruikt volgens haar bestemming met inachtnaam van de eisen en regels die in dit exploitatieplan aan de inrichting van het openbaar gebied worden gesteld.

1.17 Openbaar gebied

Gronden welke worden ingericht om te functioneren als voorziening van openbaar nut. Dit begrip wordt in het exploitatieplan ook wel aangeduid als openbaar gebied.

1.18 Ruimtegebruikskaart

Kaart waarop het grondgebruik waarmee gerekend is, is gevisualiseerd. Het betreft de kaart die als Bijlage 3 bij deel B van dit exploitatieplan behoort.

1.19 Uitgeefbare gronden/uitgeefbaar gebied

De gronden waarop het programma gerealiseerd kan worden. Dit begrip wordt in dit exploitatieplan ook wel aangeduid als uitgeefbaar gebied.

1.20 Veld

Een zelfstandige eenheid, gelegen binnen de grenzen van het exploitatiegebied, waar in hoofdzaak (woon)bebouwing is geprojecteerd. De onderscheiden velden zijn aangegeven op de Kaart velden die als Bijlage 3 bij deel A deel uitmaakt van dit exploitatieplan.

1.21 Werk

Een constructie geen gebouw of bouwwerk zijnde voor zover onderdeel uitmakend van het bouwrijp maken, de aanleg van nutsvoorzieningen of de inrichting van de openbare ruimte.

Artikel 2 Eisen aan werken en werkzaamheden

Artikel 2.1 Toepasselijke eisen

- a. De locatieontwikkeling voor nog uit te werken velden vindt plaats conform de Globale inrichtingseisen.
- b. De onderstaande werkzaamheden geschieden conform de daarbij genoemde eisen:
 1. bodemonderzoeken worden uitgevoerd conform NEN 5740;
 2. het opsporen en verwijderen van explosieven vindt plaats conform de Beoordelingsrichtlijn Opsporen Conventionele Explosieven (BRL-OCE), door een daartoe gecertificeerde instantie;
 3. het saneren van de bodem vindt plaats conform de daartoe strekkende bepalingen uit de Wet Bodembescherming;
 4. archeologisch onderzoek wordt uitgevoerd conform de Kwaliteitsnorm voor de Nederlandse Archeologie, versie 3.2 door een instantie met een opgravingsvergunning zoals bedoeld in artikel 45 van de Monumentenwet 1988;

Artikel 2.2 Uitvoering werken en werkzaamheden

Het is verboden werken en werkzaamheden voor het bouwrijp maken van het exploitatiegebied, de aanleg van nutsvoorzieningen en de inrichting van de openbare ruimte uit te voeren in strijd met de eisen zoals aangegeven in lid 1 van dit artikel.

Artikel 3 Aanbesteding

Op de aanbesteding van de in dit exploitatieplan in hoofdstuk 4 van de Toelichting genoemde werken en werkzaamheden, voor zover betrekking hebbend op voorzieningen van openbaar nut en de daarmee samenhangende diensten, zijn de Aanbestedingswet 2012 en het Aanbestedingsbesluit 2012 van toepassing. Voor zover deze wet en dit besluit niet van toepassing zijn, zijn de Drempelbedragen van toepassing.

Artikel 4 Koppelingseisen

- a. Werken, werkzaamheden en maatregelen binnen een veld, mogen niet eerder worden uitgevoerd dan nadat een voor het betreffende veld toepasselijk uitwerkingsplan dan wel een algehele of gedeeltelijke herziening van het bestemmingsplan als bedoeld in artikel 3.6 van de Wro, respectievelijk artikel 3.1 in werking is getreden.
- b. Omgevingsvergunningen kunnen niet eerder worden verleend dan:
 1. nadat de bouwplaats bereikt kan worden via een bouwweg die de instemming heeft verkregen van burgemeester en wethouders;
 2. voor zover het betreft de bouw van woningen en andere geluidsgevoelige gebouwen zoals bedoeld in artikel 1 van de Wet geluidhinder, die zijn gelegen binnen de op de Ruimtegebruikskaat Bijlage 3 bij Deel B aangegeven aanduiding "koppelingseis Spoorzone", nadat een geluidsschermbestemming strekkend ter voldoening aan de bepalingen van de Wet geluidhinder voor deze woningen is opgericht, tenzij wordt voldaan aan de voorkeursgrenswaarde of aan een verkregen hogere grenswaarde op grond van de Wet geluidhinder of aan de voorwaarden opgenomen in het verkregen besluit hogere grenswaarden;
 3. nadat de werkzaamheden voor het bouwrijp maken en voor de aanleg van nutsvoorzieningen in het veld waarin de gronden voor de te verlenen omgevingsvergunning zijn gelegen, zijn afgerond. Onder de aanleg van de nutsvoorzieningen wordt in dit verband tevens verstaan de aanleg van het stadswarmtenet voor een geheel veld of voor een samenhangend gedeelte daarvan;
 4. voorzover het de gronden in veld 2a blok D betreft, nadat voor de laatste woningen van de blok C vergunningen voor het bouwen zijn verleend, één en ander conform de Kaart blokindeling veld 2a, Bijlage 5 bij Deel B.

Artikel 5 Afwijkings- en uitzonderingsregels

Artikel 5.1

Burgemeester en wethouders kunnen, met uitzondering van de regel die is gesteld in artikel 3, afwijking toestaan van de regels in dit exploitatieplan indien deze als gevolg van gewijzigde omstandigheden in redelijkheid niet uitvoerbaar blijken te zijn.

Artikel 5.2

Burgemeester en wethouders kunnen toestaan dat wordt afgeweken van het in artikel 2, lid 2 opgenomen verbod, met uitzondering van het bepaalde in artikel 2, lid 1, onder b.:

- a. mits dit naar hun oordeel geen afbreuk doet aan de kwaliteit en de functie van de velden of openbare ruimte;
- b. indien naar hun oordeel een gelijkwaardige andere oplossing is gekozen voor werken en werkzaamheden die zijn voorgeschreven;

Artikel 5.3

Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht j° artikel 5.18 van het Besluit omgevingsrecht toestaan dat wordt afgeweken van:

het in artikel 2 onder lid 2 opgenomen verbod ten behoeve van het aanleggen van sportfuncties met een tijdelijk karakter in veld 22 mits dit geen permanente afbreuk doet aan de kwaliteit en functie van de velden of de openbare ruimte.

Artikel 5.4

- a. Het bepaalde in artikel 4 onder a. is, onverminderd het bepaalde in artikel 2, lid 1, niet van toepassing ten aanzien van de hieronder genoemde werkzaamheden:
 - 1. bodemonderzoeken;
 - 2. het opsporen en verwijderen van explosieven;
 - 3. het saneren van de bodem;
 - 4. het uitvoeren van archeologisch onderzoek;
 - 5. het voorbelasten en het ten behoeve daarvan ophogen van gronden met grondpartijen voor zover hierbij geen sprake is van het definitief op peil brengen van de gronden;
 - 6. het verwijderen van beplanting;
 - 7. het amoveren van opstallen.
- b. Plannen ten behoeve van de werken en werkzaamheden als bedoeld in dit lid onder a, 1 tot en met 5, behoeven voorafgaand aan de uitvoering de schriftelijke goedkeuring van burgemeester en wethouders.
- c. Het is verboden werken en werkzaamheden zoals bedoeld in dit lid onder a, 1 tot en met 5, uit te voeren in strijd met of voorafgaand aan de schriftelijke goedkeuring van burgemeester en wethouders.
- d. Burgemeester en wethouders kunnen op grond van artikel 2.1, lid 1 onder c van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht j° artikel 5.18 van het Besluit omgevingsrecht toestaan dat wordt afgeweken van:
 - 1. artikel 4 onder b sub 3 indien er goede redenen zijn voor een gefaseerde realisatie van een veld waarbij de verlening van de omgevingsvergunning parallel kan lopen aan de uitvoering van de in artikel 4 onder b sub 3 vermelde werkzaamheden, zonder dat dit leidt tot een onevenredig minder efficiënte uitvoering van de betreffende werkzaamheden;
 - 2. artikel 4 onder b sub 3 voor de kavels aan de noordrand van veld 1 voor zover deze via de Achterstraat ontsloten zijn;
 - 3. het bepaalde in artikel 3 met betrekking tot de Globale eisen ten aanzien van het onderdeel over nutsvoorzieningen.

Artikel 5.5

Afwijking zoals bedoeld in dit artikel is slechts toegestaan indien deze wordt aangevraagd voor de in artikel 6.15, lid 3, van de Wro bedoelde niet-structurele onderdelen van dit exploitatieplan of indien deze afwijking in overeenstemming is met een in ontwerp ter inzage gelegde herziening van het exploitatieplan.

Artikel 6 Citeertitel

Dit plan kan worden aangehaald als: Exploitatieplan Schuytgraaf 2011 10^e herziening.

Cluster
Strategie, Beleid en Regie, Gemeente Arnhem

Exploitatieplan

Vast te stellen
Bijlagen

Colofon

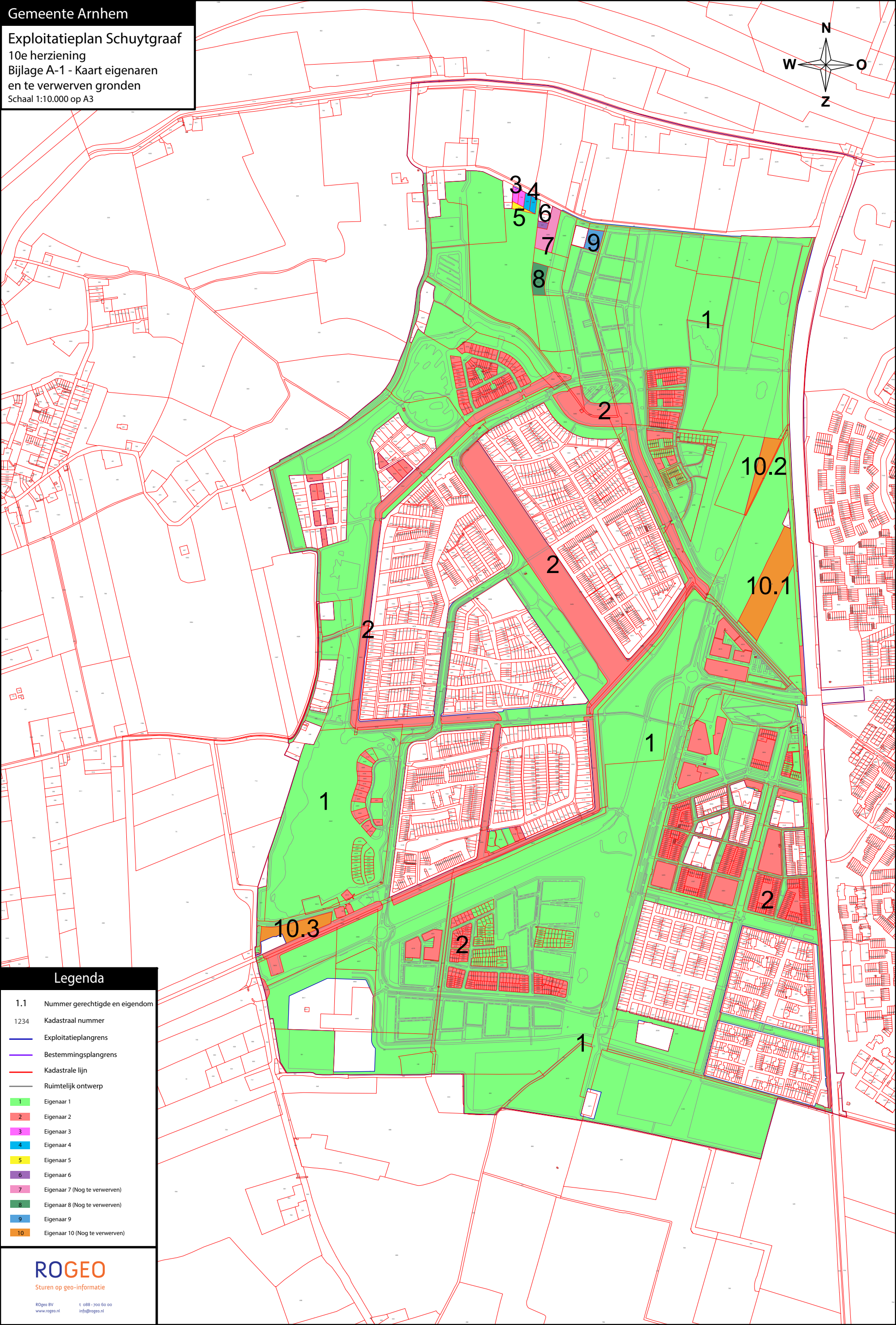
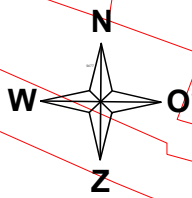
Plan:	Exploitatieplan Schuytgraaf 2011, 10e herziening
Gemeente:	Arnhem
Plannummer:	EPP946
IMRO-identificatie:	NL.IMRO.0202.EPP946-301
Huidige status:	vast te stellen
Plantype:	exploitatieplan

Bijlagen bij Deel A Toelichting

Bijlage 1	Kaart eigenaren en te verwerven gronden
Bijlage 2	Kaart woningcategorieën
Bijlage 3	Kaart velden
Bijlage 4	Invulling plankostenscan
Bijlage 5	Overzicht kosten
Bijlage 6	Opbrengsten
Bijlage 7	Jaarschijven
Bijlage 8	Kaart gebied bestemmingsplan
Bijlage 9	Bruto-exploitatiebijdragen

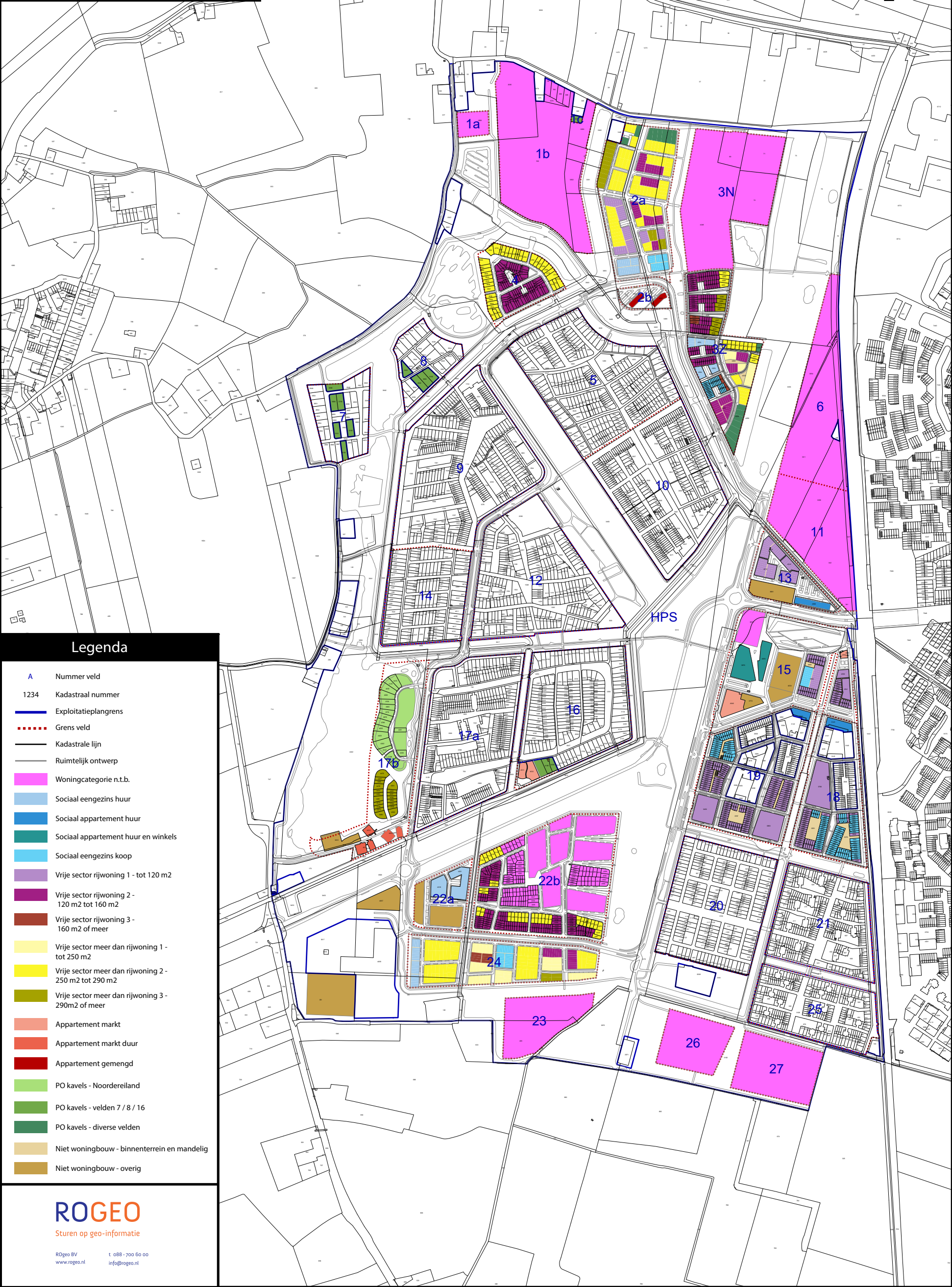
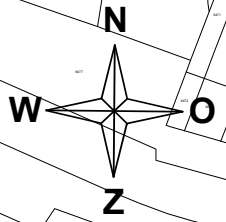
Bijlagen bij Deel B Het Exploitatieplan

Bijlage 1	Kaart exploitatiegebied
Bijlage 2	Globale inrichtingseisen
Bijlage 3	Ruimtegebruikskaat
Bijlage 4	Drempelbedragen
Bijlage 5	Kaart blokindeling veld 2a



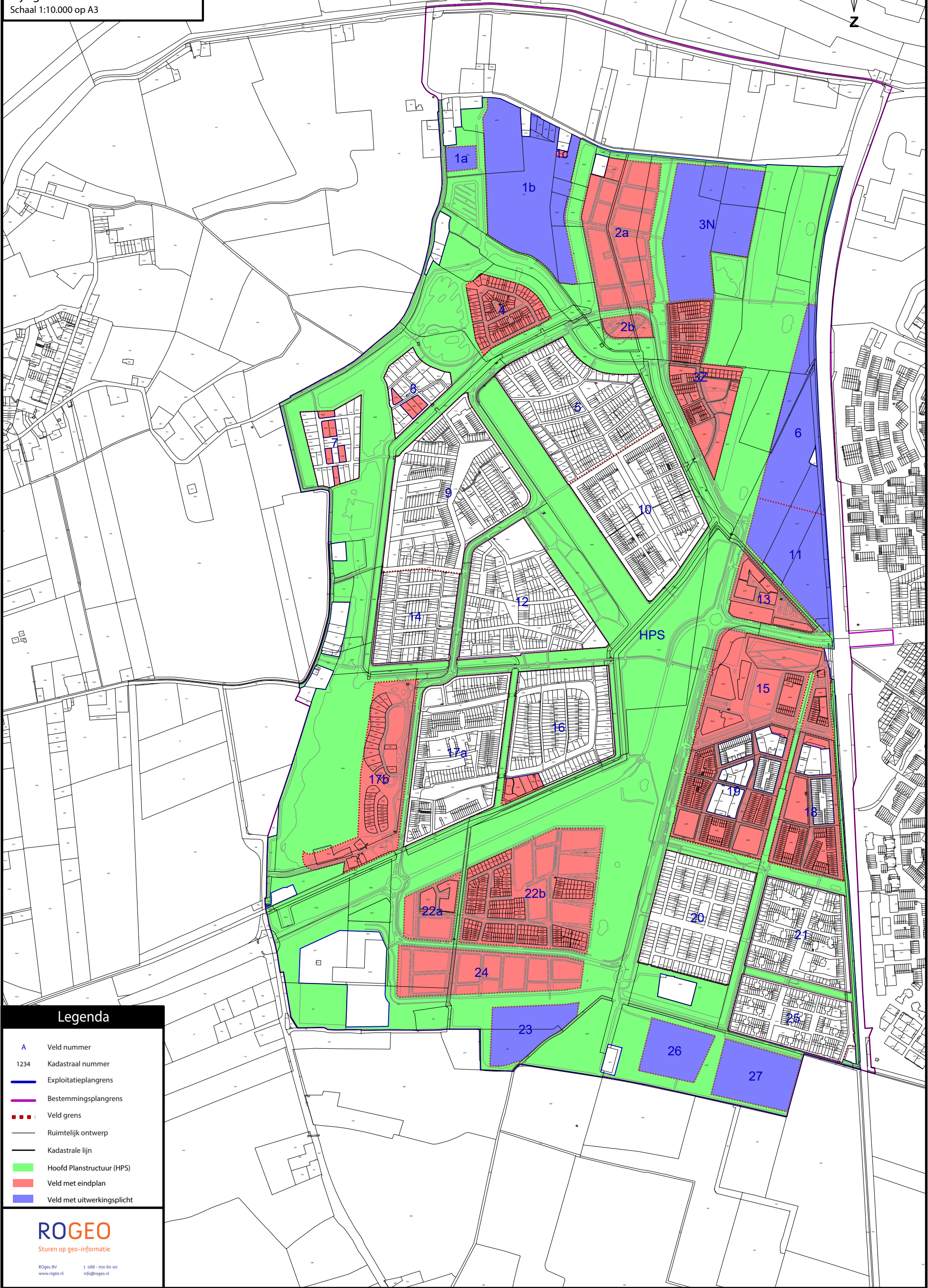
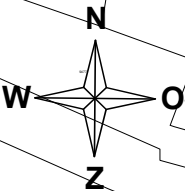
Legenda

- 1.1 Nummer gerechtigde en eigendom
- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Bestemmingsplangrens
- Kadastrale lijn
- Ruimtelijk ontwerp
- Eigenaar 1
- Eigenaar 2
- Eigenaar 3
- Eigenaar 4
- Eigenaar 5
- Eigenaar 6
- Eigenaar 7 (Nog te verwerven)
- Eigenaar 8 (Nog te verwerven)
- Eigenaar 9
- Eigenaar 10 (Nog te verwerven)



Legenda

- A Nummer veld
- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Grens veld
- Kadastrale lijn
- Ruimtelijk ontwerp
- Woningcategorie n.t.b.
- Sociaal eengezins huur
- Sociaal appartement huur
- Sociaal appartement huur en winkels
- Sociaal eengezins koop
- Vrije sector rijwoning 1 - tot 120 m2
- Vrije sector rijwoning 2 - 120 m2 tot 160 m2
- Vrije sector rijwoning 3 - 160 m2 of meer
- Vrije sector meer dan rijwoning 1 - tot 250 m2
- Vrije sector meer dan rijwoning 2 - 250 m2 tot 290 m2
- Vrije sector meer dan rijwoning 3 - 290m2 of meer
- Appartement markt
- Appartement markt duur
- Appartement gemengd
- PO kavels - Noordereiland
- PO kavels - velden 7 / 8 / 16
- PO kavels - diverse velden
- Niet woningbouw - binnenterrein en mandelig
- Niet woningbouw - overig



Legenda

- A Veld nummer
- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Bestemmingsplangrens
- Veld grens
- Ruimtelijk ontwerp
- Kadastrale lijn
- Hoofd Planstructuur (HPS)
- Veld met eindplan
- Veld met uitwerkingsplicht

Bijlage A-4 – Plankosten

Regeling plankosten exploitatieplan 2017																		
Vragenlijst																		
	Datum	10-10-2018																
	Gemeente	Arnhem																
	Projectnaam	Schuytgraaf																
	Projectnummer	nvt																
	Datum prijspeil	1-1-2017																
	Looptijd project in jaren	20																
	Aantal werkweken per jaar	42																
print																		
A Algemeen																		
info	1	Wat is de looptijd van het project vanaf het moment van vaststellen van het ruimtelijk besluit ?	17 jaren															
info	2	Wat is de grootte van het exploitatiegebied in m2 (netto) ?	2.574.105,00 m2															
info	3	Wat voor een locatie is het exploitatiegebied?	☐ historisch gebied ☐ binnenstedelijke locatie ☐ inbreidingslocatie ☐ uitbreidingslocatie ☒ uitleglocatie															
info	4	Betreft het een herstructureringsopgave ?	☐ ja ☒ nee															
B Inbreng en verwerving																		
info	5	Uit hoeveel kadastrale percelen bestaat het exploitatieplan en hoeveel daarvan zijn onbebouwd en bebouwd?	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>totaal</td> </tr> <tr> <td>a</td> <td>aantal onbebouwde percelen</td> <td>stuks</td> </tr> <tr> <td>b</td> <td>aantal bebouwde percelen</td> <td>stuks</td> </tr> </table>			totaal	a	aantal onbebouwde percelen	stuks	b	aantal bebouwde percelen	stuks						
		totaal																
a	aantal onbebouwde percelen	stuks																
b	aantal bebouwde percelen	stuks																
info	6	Hoeveel onroerende zaken is de gemeente van plan daadwerkelijk te verwerven ?	<table border="1"> <tr> <td></td> <td></td> <td>totaal</td> </tr> <tr> <td>a</td> <td>waarvan onbebouwde percelen</td> <td>stuks</td> </tr> <tr> <td>b</td> <td>waarvan percelen met woningen</td> <td>stuks</td> </tr> <tr> <td>c</td> <td>waarvan percelen met (agrarische) bedrijven/winkels/kantoren (inclusief bijbehorende bedrijfswooning)</td> <td>stuks</td> </tr> <tr> <td>d</td> <td>waarvan percelen met bijzondere objecten</td> <td>stuks</td> </tr> </table>			totaal	a	waarvan onbebouwde percelen	stuks	b	waarvan percelen met woningen	stuks	c	waarvan percelen met (agrarische) bedrijven/winkels/kantoren (inclusief bijbehorende bedrijfswooning)	stuks	d	waarvan percelen met bijzondere objecten	stuks
		totaal																
a	waarvan onbebouwde percelen	stuks																
b	waarvan percelen met woningen	stuks																
c	waarvan percelen met (agrarische) bedrijven/winkels/kantoren (inclusief bijbehorende bedrijfswooning)	stuks																
d	waarvan percelen met bijzondere objecten	stuks																
info	7	Van hoeveel huur(pacht)ontbindingen is sprake ?	stuks															
info	8	Indien er met een onteigeningsplan wordt gewerkt (administratieve procedure)	<table border="1"> <tr> <td>a</td> <td>voor hoeveel onroerende zaken ?</td> <td>stuks</td> </tr> <tr> <td>b</td> <td>in hoeveel van die gevallen komt het tot een gerechtelijke procedure ?</td> <td>stuks</td> </tr> </table>	a	voor hoeveel onroerende zaken ?	stuks	b	in hoeveel van die gevallen komt het tot een gerechtelijke procedure ?	stuks									
a	voor hoeveel onroerende zaken ?	stuks																
b	in hoeveel van die gevallen komt het tot een gerechtelijke procedure ?	stuks																
	9	Wordt of is een voorkeursrecht gevestigd (Wvg) ?	☐ ja ☒ nee															
C Beoogde programma																		
	10	Wat is het beoogde programma volgens het ruimtelijk besluit ?	<table border="1"> <tr> <td>woningen</td> <td>3.136</td> <td>aantal</td> </tr> <tr> <td>bedrijvigheid</td> <td>10.000</td> <td>m2 uitgeefbaar</td> </tr> <tr> <td>commercieel/retail</td> <td>20.753</td> <td>m2 bvo</td> </tr> <tr> <td>maatschappelijk</td> <td>21.906</td> <td>m2 bvo</td> </tr> <tr> <td>recreatie</td> <td>15.200</td> <td>m2</td> </tr> </table>	woningen	3.136	aantal	bedrijvigheid	10.000	m2 uitgeefbaar	commercieel/retail	20.753	m2 bvo	maatschappelijk	21.906	m2 bvo	recreatie	15.200	m2
woningen	3.136	aantal																
bedrijvigheid	10.000	m2 uitgeefbaar																
commercieel/retail	20.753	m2 bvo																
maatschappelijk	21.906	m2 bvo																
recreatie	15.200	m2																
	11	Wat is de beoogde verdeling tussen uitgeefbaar en openbaar gebied ?	<table border="1"> <tr> <td></td> <td>765.054</td> <td>m2 uitgeefbaar</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td></td> <td>1.809.051</td> <td>m2 openbaar</td> <td>70%</td> </tr> </table>		765.054	m2 uitgeefbaar	30%		1.809.051	m2 openbaar	70%							
	765.054	m2 uitgeefbaar	30%															
	1.809.051	m2 openbaar	70%															
D Stedenbouwkundige planvorming																		
info	12	Wordt er een prijsvraag georganiseerd ?	☐ Ja ☒ Nee															
	13	Worden de volgende producten opgesteld ?	☐ Programma van eisen info ☐ Masterplan info ☒ Beeldkwaliteitsplan info ☒ Stedenbouwkundig plan info ☒ Inrichtingsplan Openbare Ruimte info															
info	E Onderzoeken																	
	14	Zijn de volgende onderzoeken nodig?	☐ Milieu Effect Rapportage (MER) ☐ Nader onderzoek luchtkwaliteit ☒ Aanvullend archeologisch onderzoek															

F Ruimtelijke ordening procedures

- 15** Wordt het ruimtelijk besluit opgesteld via een globaal uit te werken plan, een 'omgevingsvergunning in afwijking van het bestemmingsplan' of een projectuitvoeringsbesluit ? ☒ ja ☐ nee
- 16** Of wordt het ruimtelijk besluit herzien via een gedetailleerd bestemmingsplan ? ☐ ja ☒ nee
- 17** Of kan gebruik gemaakt worden van een wijziging van het ruimtelijk besluit ? ☐ ja ☒ nee
- 18** Maakt dit exploitatieplan deel uit van een groter ruimtelijk besluit ? ☒ ja ☐ nee
- 19** zo ja, wat is de verhouding in oppervlakte ten opzichte van dit ruimtelijk besluit ? % van het totale ruimtelijke besluit

G Civiele en cultuurtechniek

- 19** Wat is de (te verwachten) bodemgesteldheid in het gebied? ☒ slecht ☐ normaal ☐ goed

Slopen

- 20** Is sprake van sloop van onroerende zaken ? ☐ ja ☒ nee
- a** Zo ja, hoeveel m3 moet er gesloopt worden ? m3
- b** Wat voor een soort te slopen onroerende zaken zijn het? Het gaat hoofdzakelijk om:
- Meerdere antwoorden zijn mogelijk ☐ (agrarisch) %
- ☐ overige onroerende zaken %
- 21** Is er sprake van asbest in de te slopen onroerende zaken? ☐ ja ☒ nee
- a** Zo ja, in hoeveel procent van het totaal aantal te slopen m3 is sprake van asbest ? %
- 22** Op welke wijze wordt het slopen aanbesteed ?
- Meerdere antwoorden zijn mogelijk ☐ Openbaar % ☐ Design&construct %
- ☐ Enkelvoudig onderhands % ☐ Turn key %
- ☐ Meervoudig onderhands % ☐ Europees %

Ophogen/voorbelasten

- 23** Is sprake van ophoging danwel voorbelasting? ☒ ja ☐ nee
- a** Wordt er integraal of partieel opgehoogd? ☐ integraal ☒ partieel
- b** In hoeveel deelplannen/fasen wordt er opgehoogd/voorbelast? deelplan/fase
- c** Wat is de gemiddelde te verwachten zettingstijd? jaar
- d** Wat is de gemiddelde hoogte van de voorbelasting? m1

Bouw-en woonrijpmaken

- 24** Is sprake van bouw-en of woonrijpmaken ? ☒ ja ☐ nee
- 25** Op welke wijze wordt het bouw-en woonrijpmaken aanbesteed ?
- Meerdere antwoorden zijn mogelijk ☐ Openbaar % ☐ Design&construct %
- ☐ Enkelvoudig onderhands % ☐ Turn key %
- ☐ Meervoudig onderhands % ☐ Europees %
- 26** Is er sprake van bodemsanering ? ☐ Ja ☒ Nee
- a** Zo ja, in hoeveel procent van het exploitatiegebied is sprake van bodemsanering ? %

Regeling plankosten exploitatieplan 2017

Producten/activiteitenlijst

Datum 10-10-2018
 Gemeente **Arnhem**
 Projectnaam **Schuytgraaf**
 Projectnummer **nvt**
 Datum prijspeil 1-1-2017
 Looptijd in jaren 20

print

info

Antwoorden uit vragenlijst gebruiken

Tarieven 2017 excl btw	€/uur
Verwenning/juridisch	€ 118
Stedenbouw	€ 118
Ruimtelijke Ordening	€ 118
Civiele en Cultuurtechniek	€ 118
Landmeten/Vastgoedinformatie	€ 92
Communicatie	€ 102
Gronduitgifte	€ 118
Projectmanagement	€ 134
Projectmanagementassistentie	€ 92
Planeconomie	€ 118

Tarieven 2017 excl btw	€/uur
Civiel technisch projectleiden	€ 118
Civiel technische ontwerpen	€ 118
Bestekschrijven/calculeren	€ 92
Tekenen	€ 82
Directievoeren	€ 102
Toezichthouden	€ 82

Complexiteitsfactor (CF)	134%	Invloedsfactoren (IF):	
Complexiteitsfactor ruimtelijke ordening	124%	Omvang exploitatiegebied	80%
Complexiteitsfactor civiele techniek	125%	Ligging	0%
		Herstructurering	0%
		Verwervingsituatie	30%
		Programma	65%
		Onderzoeken	30%
		Bodemgesteldheid	50%

Produkt / Activiteit		Aantal	Uren of bedrag	Tarief	IF ?	IF	CF ?	CF	Totaal in euro's	Totaal in uren
Verwenning									€ 185.344	808
☒ 1.1	1.1 Taxatie inbrengwaarde percelen								€ 12.272	104
	uur per onbebouwd perceel	0	1	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
	uur per bebouwd perceel	0	2	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
	ambtelijke begeleiding onderzoek	1	16	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 1.888	16
	jaarlijkse herziening (plus 1 maal per 5 jaar hertaxatie)	1	84,00	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 9.912	84
☒ 1.2	1.2 Taxatie en aankoop onroerende zaak								€ 26.432	224
	uur per onbebouwde perceel	6	24	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 16.992	144
	uur per woning (ook huur/pachtonbinding)	0	48	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
	uur per agrarisch/bedrijf/winkel/kantoor	1	80	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 9.440	80
	uur per agrarisch/bedrijf/winkel/kantoor in herstructurering	0	100	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
	uur per byzonder object	0	80	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
	uur per byzonder object in herstructurering	0	100	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
☒ 1.3	1.3 Onteigenen van onroerende zaken								€ 146.640	480
	uur per administratieve procedure	3	110	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 38.940	330
	uur per gerechtelijke procedure	3	50	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 17.700	150
	vast bedrag advocaatkosten per onteigening	3	€ 30.000		nee	100%	nee	100%	€ 90.000	
☐ 1.4	1.4 Toepassen Wet voorkeursrecht gemeente								€ -	-
	uur voor vestiging voorkeursrecht	0	60	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
Stedenbouw									€ 2.270.262	19.240
☐ 2.1	2.1 Programma van Eisen								€ -	-
	uur voor opstellen pve	1	80	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ -	-
	uur bij maatschappelijk programma	1	40	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ -	-
☐ 2.2	2.2 Prijsvraag								€ -	-
	uur voor organiseren	1	200	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ -	-
☐ 2.3	2.3 Masterplan								€ -	-
	uur per woning	3136	1,50	€ 118	nee	100%	ja	134%	€ -	-
	uur per 100 m2 uitgeefbaar niet woningbouw	678,5901714	0,25	€ 118	nee	100%	ja	134%	€ -	-
☒ 2.4	2.4 Beeldkwaliteitsplan								€ 390.066	3.306
	uur per woning	3136	1,00	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 370.048	3.136
	uur per 100 m2 uitgeefbaar niet woningbouw	678,5901714	0,25	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 20.018	170
☒ 2.5	2.5 Stedenbouwkundig plan								€ 1.285.087	10.891
	uur per woning	3136	2,50	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ 1.225.784	10.388
	uur per 100 m2 uitgeefbaar niet woningbouw	678,5901714	0,50	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ 53.049	450
	uur bij maatschappelijk programma	1	40	€ 118	herstruct+programma	133%	nee	100%	€ 6.254	53
☒ 2.6	2.6 Inrichtingsplan Openbare ruimte								€ 595.109	5.043
	uur per woning	3136	1,5	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 555.072	4.704
	uur per 100 m2 uitgeefbaar niet woningbouw	678,5901714	0,5	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 40.037	339
Ruimtelijke ordening									€ 354.641	3.005
☒ 3.1	3.1 Opstellen en procedure bestemmingsplan, omgevingsvergunning of projectuitvoeringsbesluit								€ 199.124	1687
	- uur per globaal uit te werken plan, omgevingsvergunning of projectuitvoeringsbesluit	0,63	550	€ 118	nee	100%	ja	124%	€ 50.444	427
	- uur per uitwerkingsplan	14	90	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ 148.680	1.260
	- uur per gedetailleerd bestemmingsplan	0,00	700	€ 118	nee	100%	ja	124%	€ -	-
☐ 3.2	3.2 Opstellen en procedure wijzigingsplan								€ -	-
	uur per plan (art 3.6.1.a Wro)	0	90	€ 118	nee	100%	nee	100%	€ -	-
☒ 3.3	3.3 Opstellen en procedure exploitatieplan								€ 155.517	1.318
	uur per exploitatieplan	1	300	€ 118	nee	100%	ja	124%	€ 43.808	371
	jaarlijkse actualisatie	17	45	€ 118	nee	100%	ja	124%	€ 111.709	947

☒ 4.1	Civiele en cultuur techniek																		
	4.1	Planontwikkeling	uur per week	840	2	€	118	bodemgesteldheid	150%	ja	134%	€	398.958	€ 17.784.722	3.381	176.317			
☒ 4.2	4.2	Voorbereiding, toezicht en directievoering	uren en bedragen slopen	1	€	-	1,00	nee	100%	ja	125%	€	-	€ 17.385.764	0	172.936			
			bedragen ophogen/voorbelasten	1	€	829.312,76	1,00	nee	100%	nee	100%	€	829.313						
			uren en bedragen bouw en woonrijpmaken	1	€	13.245.161	1,00	nee	100%	ja	125%	€	16.556.451		172.936				
☒ 5.1	Landmeten/vastgoedinformatie																		
	5.1	Kaartmateriaal	uur per week	840	1	€	92	omvang	180%	ja	134%	€	186.631	€ 186.631	2.029	2.029			
☒ 6.1	Communicatie																		
	6.1	Omgevingsmanagement	uur per week	840	1	€	102	nee	100%	ja	134%	€	517.454	€ 517.454	1.127	1.127			
			kosten gemid per jaar woningbouw	20	€	5.000	1	nee	100%	ja	134%	€	114.954		1.127				
			kosten gemid per jaar bedrijvigheid/commercieel	20	€	10.000	1	nee	100%	ja	134%	€	134.167						
								nee	100%	ja	134%	€	268.333						
☒ 7.1	Management																		
	7.1	Projectmanagement	uur per week	840	8	€	134	omvang	180%	ja	134%	€	2.174.659	€ 3.294.446	16.229	28.400			
☒ 7.2	7.2	Projectmanagementassistentie	uur per week	840	6	€	92	omvang	180%	ja	134%	€	1.119.787		12.172				
☒ 8.1	Planeconomie																		
	8.1	Planeconomie	uur per week	840	4	€	118	omvang	180%	ja	134%	€	957.499	€ 957.499	8.114	8.114			

Regeling plankosten exploitatieplan 2017

Resultaat

Datum	10-10-2018	Complexiteit		134%
Gemeente	Arnhem	print		
Projectnaam	Schuytgraaf			
Projectnummer	nvt			
Datum prijspeil	1-1-2017			
Looptijd project in jaren	20			
<i>Produkt/activiteit</i>	<i>uren</i>	<i>euro's</i>	<i>euro's in %</i>	
Verwerving	808	€ 185.344	1%	
1.1 Taxatie inbrengwaarde percelen	104	€ 12.272	0%	
1.2 Taxatie en aankoop onroerende zaak	224	€ 26.432	0%	
1.3 Onteigenen van onroerende zaken	480	€ 146.640	1%	
1.4 Toepassen Wet voorkeursrecht gemeente	-	€ -	0%	
Stedenbouw	19.240	€ 2.270.262	9%	
2.1 Programma van Eisen	-	€ -	0%	
2.2 Prijsvraag	-	€ -	0%	
2.3 Masterplan	-	€ -	0%	
2.4 Beeldkwaliteitsplan	3.306	€ 390.066	2%	
2.5 Stedenbouwkundig plan	10.891	€ 1.285.087	5%	
2.6 Inrichtingsplan Openbare ruimte	5.043	€ 595.109	2%	
Ruimtelijke Ordening	3.005	€ 354.641	1%	
3.1 Opstellen en procedure bestemmingsplan, omgevingsvergunning of project	1.687	€ 199.124	1%	
3.2 Opstellen en procedure wijzigingsplan	-	€ -	0%	
3.3 Opstellen en procedure exploitatieplan	1.318	€ 155.517	1%	
Civiele en cultuur techniek	176.317	€ 17.784.722	70%	
4.1 Planontwikkeling	3.381	€ 398.958	2%	
4.2 Voorbereiding, toezicht en directievoering	172.936	€ 17.385.764	68%	
Landmeten/vastgoedinformatie	2.029	€ 186.631	1%	
5.1 Kaartmateriaal	2.029	€ 186.631	1%	
Communicatie	1.127	€ 517.454	2%	
6.1 Omgevingsmanagement	1.127	€ 517.454	2%	
Management	28.400	€ 3.294.446	13%	
7.1 Projectmanagement	16.229	€ 2.174.659	9%	
7.2 Projectmanagementassistentie	12.172	€ 1.119.787	4%	
Planeconomie	8.114	€ 957.499	4%	
8.1 Planeconomie	8.114	€ 957.499	4%	
totaal	239.041	€ 25.551.000	100%	

Bijlage A-5 – Overzicht kosten

Element	Fase	Eenheid	Prijs per eenheid
Bouwweg	BRM	m ²	€ 32,39
Klei afvoeren	BRM	m ³	€ 5,25
Woonstraat (incl. lichtmast)	WRM	m ²	€ 70,02
Parkeerplaatsen	WRM	m ²	€ 52,37
Voet-/fietspaden	WRM	m ²	€ 60,88
Verkeersgeleiding, drempels, e.d.	WRM	%	2,00%
Afwateringsoplossing	WRM	ha	€ 10.605,00
DWA (incl afdichtvoorziening)	BRM	m ¹	€ 182,86
RWA (incl. kolken en afdichtvoorz.)	BRM	m ¹	€ 182,86
Huisaansluiting DWA	WRM	st	€ 343,40
Buurtgroen/bodempassage	WRM	m ²	€ 21,36
Speelplek	WRM	st	€ 30.754,50
Brandkranen	WRM	st	€ 927,94
Tijdelijke voorzieningen en beheer	BEH	%	3%
Damwand	BRM	m ¹	€ 532,18

Kostensoort - veld	Hoeveelheid	Bedrag op prijspeil
Bouwrijpmaken		€ 7.860.062
Algemeen	1	€ 973.349
Archeologisch veld	1	€ 40.145
Hoofdplanstructuur	8	€ 936.700
Veld 11 - Centrum	9.323	€ 580.438
Veld 13 - Centrum	3.983	€ 171.805
Veld 15 - Centrum	3	€ 271.239
Veld 17b - Kernen	1	€ 8.948
Veld 1A, 23, 26, 27 - Linten Accent	6.592	€ 431.812
Veld 1B, 3N - Linten	21.205	€ 1.345.693
Veld 22a - Kernen	711	€ 138.421
Veld 22b - Kernen	3.422	€ 750.519
Veld 24 - Kernen	8.381	€ 524.211
Veld 2a - Kernen	12.032	€ 752.500
Veld 2b - Kernen	1.886	€ 117.477
Veld 3z - Linten	1.514	€ 284.998
Veld 4 - Kernen	1	€ 68.500
Veld 6 - Kernen	7.475	€ 463.306
Brm/wrm (raming Openbare Ruimte)		€ 1.607.713
Archeologisch veld	2	€ 401.455
Hoofdplanstructuur	1	€ 240.152

Kostensoort - veld	Hoeveelheid	Bedrag op prijspeil
Veld 15 - Centrum	1	€ 298.680
Veld 17b - Kernen	4	€ 555.426
Veld 2a - Kernen	1	€ 112.000
Diverse		€ 1.990.511
Algemeen	4	€ 1.297.768
Veld 15 - Centrum	3	€ 185.004
Veld 17b - Kernen	1	€ 7.739
Veld 18&19 - Centrum	1	€ 500.000
Kunstwerken		€ 1.673.563
Hoofdplanstructuur	8	€ 1.118.867
Spoorzone	0	€ 20.253
Veld 13 - Centrum	300	€ 443.212
Veld 15 - Centrum	180	€ 91.231
Opruiming/grondwerk		€ 2.586.569
Algemeen	2	€ 405.982
Hoofdplanstructuur	2	€ 463.125
Veld 11 - Centrum	20.357	€ 101.783
Veld 13 - Centrum	15.151	€ 126.251
Veld 17b - Kernen	25.188	€ 125.942
Veld 1A, 23, 26, 27 - Linten Accent	27.665	€ 433.116
Veld 1B, 3N - Linten	88.074	€ 544.497
Veld 22a - Kernen	5.571	€ 83.905
Veld 22b - Kernen	5.188	€ 25.940
Veld 2a - Kernen	41.119	€ 205.594
Veld 2b - Kernen	7.030	€ 35.150
Veld 6 - Kernen	7.057	€ 35.284
Tijdelijk beheer		€ 1.381.079
Algemeen	2	€ 555.811
Veld 11 - Centrum	0	€ 53.832
Veld 13 - Centrum	2	€ 50.692
Veld 15 - Centrum	2	€ 142.515
Veld 17b - Kernen	2	€ 54.354
Veld 1A, 23, 26, 27 - Linten Accent	0	€ 54.725
Veld 1B, 3N - Linten	0	€ 139.924
Veld 22a - Kernen	2	€ 19.869
Veld 22b - Kernen	0	€ 86.377
Veld 24 - Kernen	0	€ 53.539
Veld 2a - Kernen	0	€ 73.454
Veld 2b - Kernen	0	€ 13.219
Veld 3z - Linten	0	€ 38.101
Veld 6 - Kernen	0	€ 44.666

Kostensoort - veld	Hoeveelheid	Bedrag op prijspeil	
Woonrijpmaken		€	15.466.488
Hoofdplanstructuur	23	€	1.123.568
Veld 11 - Centrum	17.763	€	1.204.596
Veld 13 - Centrum	12.438	€	548.949
Veld 15 - Centrum	2.601	€	439.702
Veld 16 - Linten	1	€	5.000
Veld 17b - Kernen	1	€	46.656
Veld 1A, 23, 26, 27 - Linten Accent	15.556	€	1.053.192
Veld 1B, 3N - Linten	48.817	€	3.014.136
Veld 22a - Kernen	5.933	€	477.718
Veld 22b - Kernen	34.976	€	2.277.002
Veld 24 - Kernen	20.935	€	1.226.393
Veld 2a - Kernen	26.414	€	1.616.478
Veld 2b - Kernen	6.557	€	310.682
Veld 3z - Linten	12.465	€	1.050.455
Veld 4 - Kernen	1	€	5.000
Veld 6 - Kernen	17.080	€	1.066.961
Eindtotaal	541.020	€	32.565.984

Bijlage A-6 – Opbrengsten

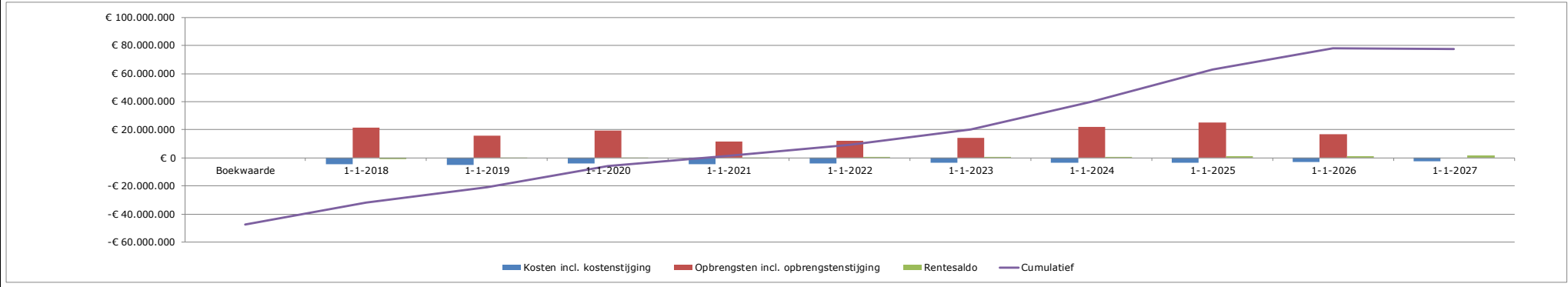
Woningsoort									
Toekennen aan eigenaar	Woningsoort	Woning naam	Aantal	Grondopbrengst per kavel	Grondopbrengst totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale huur	veld 11 1.1 Sociaal eengezins (huur)	41,77	€ 29.500,00	€ 1.232.075,49	€ 0,00	€ 1.232.075,49		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale koop	veld 11 1.3 Sociaal eengezins (koop)	76,94	€ 29.500,00	€ 2.269.612,74	€ 0,00	€ 2.269.612,74		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 11 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	10,99	€ 52.000,00	€ 571.524,76	€ 0,00	€ 571.524,76		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 11 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	14,65	€ 75.000,00	€ 1.099.086,07	€ 0,00	€ 1.099.086,07		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins midden koop	veld 11 5.3 A App markt standaard	21,98	€ 25.000,00	€ 549.543,04	€ 0,00	€ 549.543,04		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale huur	veld 11 1.1 Sociaal eengezins (huur)	15,23	€ 29.500,00	€ 449.424,51	€ 0,00	€ 449.424,51		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale koop	veld 11 1.3 Sociaal eengezins (koop)	28,06	€ 29.500,00	€ 827.887,26	€ 0,00	€ 827.887,26		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 11 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	4,01	€ 52.000,00	€ 208.475,24	€ 0,00	€ 208.475,24		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 11 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	5,35	€ 75.000,00	€ 400.913,93	€ 0,00	€ 400.913,93		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Meergezins midden koop	veld 11 5.3 A App markt standaard	8,02	€ 25.000,00	€ 200.456,96	€ 0,00	€ 200.456,96		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale huur	veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	4,65	€ 29.500,00	€ 137.053,97	€ 0,00	€ 137.053,97		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins sociale huur	veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	30,97	€ 22.500,00	€ 696.884,57	€ 0,00	€ 696.884,57		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale koop	veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	34,84	€ 29.500,00	€ 1.027.904,74	€ 0,00	€ 1.027.904,74		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	56,53	€ 52.000,00	€ 2.939.304,25	€ 0,00	€ 2.939.304,25		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	13,94	€ 90.000,00	€ 1.254.392,22	€ 0,00	€ 1.254.392,22		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale huur	veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	0,67	€ 29.500,00	€ 19.752,26	€ 0,00	€ 19.752,26		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Meergezins sociale huur	veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	4,46	€ 22.500,00	€ 100.435,23	€ 0,00	€ 100.435,23		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale koop	veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	5,02	€ 29.500,00	€ 148.141,97	€ 0,00	€ 148.141,97		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	8,15	€ 52.000,00	€ 423.613,49	€ 0,00	€ 423.613,49		
10: 10.1 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	2,01	€ 90.000,00	€ 180.783,42	€ 0,00	€ 180.783,42		
11: 10.2 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale huur	veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	0,78	€ 29.500,00	€ 23.193,77	€ 0,00	€ 23.193,77		
11: 10.2 KNIJMAAN, GERARDUS J	Meergezins sociale huur	veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	0,88	€ 22.500,00	€ 102.680,20	€ 0,00	€ 102.680,20		
11: 10.2 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins sociale koop	veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	5,13	€ 29.500,00	€ 151.453,29	€ 0,00	€ 151.453,29		
11: 10.2 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	8,33	€ 52.000,00	€ 433.082,26	€ 0,00	€ 433.082,26		
11: 10.2 KNIJMAAN, GERARDUS J	Fengezins midden koop	veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	2,05	€ 90.000,00	€ 184.824,36	€ 0,00	€ 184.824,36		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale huur	veld 24 1.1 Sociaal eengezins (huur)	25,00	€ 29.500,00	€ 737.500,00	€ 0,00	€ 737.500,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale koop	veld 24 1.3 Sociaal eengezins (koop)	25,00	€ 29.500,00	€ 737.500,00	€ 0,00	€ 737.500,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 24 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	17,00	€ 52.000,00	€ 884.000,00	€ 0,00	€ 884.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 24 5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	8,00	€ 59.500,00	€ 476.000,00	€ 0,00	€ 476.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 24 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 250 m²)	39,00	€ 75.000,00	€ 2.925.000,00	€ 0,00	€ 2.925.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 24 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	62,00	€ 90.000,00	€ 5.580.000,00	€ 0,00	€ 5.580.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 24 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	0,21	€ 97.000,00	€ 388.000,00	€ 0,00	€ 388.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	80,64	€ 29.500,00	€ 2.378.796,22	€ 0,00	€ 2.378.796,22		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	34,29	€ 52.000,00	€ 1.783.286,16	€ 0,00	€ 1.783.286,16		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	291,04	€ 97.000,00	€ 28.230.420,87	€ 0,00	€ 28.230.420,87		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	20,39	€ 142.987,50	€ 2.915.658,96	€ 0,00	€ 2.915.658,96		
7: 7 HEANIMA BV	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	2,55	€ 29.500,00	€ 75.368,22	€ 0,00	€ 75.368,22		
7: 7 HEANIMA BV	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1,09	€ 52.000,00	€ 56.500,47	€ 0,00	€ 56.500,47		
7: 7 HEANIMA BV	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	9,22	€ 97.000,00	€ 894.434,19	€ 0,00	€ 894.434,19		
7: 7 HEANIMA BV	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	0,65	€ 142.987,50	€ 92.377,83	€ 0,00	€ 92.377,83		
8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMIN	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1,84	€ 29.500,00	€ 54.398,72	€ 0,00	€ 54.398,72		
8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMIN	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	0,21	€ 97.000,00	€ 40.780,49	€ 0,00	€ 40.780,49		
8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMIN	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	6,66	€ 97.000,00	€ 645.578,06	€ 0,00	€ 645.578,06		
8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMIN	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	0,47	€ 142.987,50	€ 66.675,78	€ 0,00	€ 66.675,78		
3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	0,78	€ 29.500,00	€ 23.043,58	€ 0,00	€ 23.043,58		
3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	0,33	€ 52.000,00	€ 17.274,83	€ 0,00	€ 17.274,83		
3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	2,82	€ 97.000,00	€ 273.470,27	€ 0,00	€ 273.470,27		
3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	0,20	€ 142.987,50	€ 28.244,21	€ 0,00	€ 28.244,21		
4: 4 VAN SCHAIK, GUSJIE GEERT	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	0,83	€ 29.500,00	€ 24.385,63	€ 0,00	€ 24.385,63		
4: 4 VAN SCHAIK, GUSJIE GEERT	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	0,35	€ 52.000,00	€ 18.280,91	€ 0,00	€ 18.280,91		
4: 4 VAN SCHAIK, GUSJIE GEERT	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	2,98	€ 97.000,00	€ 289.397,06	€ 0,00	€ 289.397,06		
4: 4 VAN SCHAIK, GUSJIE GEERT	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	0,21	€ 142.987,50	€ 29.889,14	€ 0,00	€ 29.889,14		
5: 5 VAN DOODIJEERT, GUSJIE	Fengezins sociale koop	veld 18 en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	0,36	€ 29.500,00	€ 10.507,63	€ 0,00	€ 10.507,63		
5: 5 VAN DOODIJEERT, GUSJIE	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	0,15	€ 52.000,00	€ 7.877,14	€ 0,00	€ 7.877,14		
5: 5 VAN DOODIJEERT, GUSJIE	Fengezins midden koop	veld 18 en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	1,29	€ 97.000,00	€ 124.699,55	€ 0,00	€ 124.699,55		
5: 5 VAN DOODIJEERT, GUSJIE	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	0,09	€ 142.987,50	€ 12.879,06	€ 0,00	€ 12.879,06		
6: 6 OOSTERVELDEN PROJECT	Fengezins dure koop	veld 18 en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	1,00	€ 175.715,75	€ 175.715,75	€ 0,00	€ 175.715,75		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale huur	veld 2a 1.1 Sociaal eengezins (huur)	22,00	€ 29.500,00	€ 649.000,00	€ 0,00	€ 649.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins sociale koop	veld 2a 1.3 Sociaal eengezins (koop)	19,00	€ 29.500,00	€ 560.500,00	€ 0,00	€ 560.500,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins goedkope koop	veld 2a 5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	47,00	€ 47.000,00	€ 2.209.000,00	€ 0,00	€ 2.209.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 2a 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	44,00	€ 52.000,00	€ 2.288.000,00	€ 0,00	€ 2.288.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 2a 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	71,00	€ 90.000,00	€ 6.390.000,00	€ 0,00	€ 6.390.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 2a 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	15,00	€ 97.000,00	€ 1.455.000,00	€ 0,00	€ 1.455.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 2a 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	6,00	€ 142.987,50	€ 857.925,00	€ 0,00	€ 857.925,00		
9: 9 DE BRUIJN, NELIS	Fengezins midden koop	veld 2a 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	5,00	€ 90.000,00	€ 450.000,00	€ 0,00	€ 450.000,00		
9: 9 DE BRUIJN, NELIS	Fengezins dure koop	veld 2a 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	2,00	€ 142.987,50	€ 285.975,00	€ 0,00	€ 285.975,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 1A, 23, 26, 27 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² of meer)	32,00	€ 97.000,00	€ 3.104.000,00	€ 0,00	€ 3.104.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 1A, 23, 26, 27 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	83,00	€ 142.987,50	€ 11.867.962,50	€ 0,00	€ 11.867.962,50		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 1A, 23, 26, 27 5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m²)	23,00	€ 258.835,05	€ 5.953.206,15	€ 0,00	€ 5.953.206,15		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 1A, 23, 26, 27 5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	5,00	€ 258.835,05	€ 1.294.175,25	€ 0,00	€ 1.294.175,25		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins midden koop	veld 4 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	58,00	€ 47.279,46	€ 2.742.208,70	€ 0,00	€ 2.742.208,70		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins midden koop	veld 4 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	71,00	€ 97.487,74	€ 3.217.424,48	€ 0,00	€ 3.217.424,48		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins dure koop	veld 7 & 8 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	10,00	€ 257.380,28	€ 2.573.802,78	€ 0,00	€ 2.573.802,78		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins sociale huur	veld 13 1.2 Sociaal appartement (huur)	55,00	€ 22.500,00	€ 1.237.500,00	€ 0,00	€ 1.237.500,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins goedkope koop	veld 13 5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	54,00	€ 36.197,05	€ 1.954.640,69	€ 1.954.640,69	€ 0,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Meergezins sociale huur	veld 15 1.2 Sociaal appartement (huur)	64,00	€ 23.702,82	€ 1.516.980,43	€ 1.516.980,43	€ 0,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins sociale huur	veld 15 1.3 Sociaal eengezins (koop)	10,00	€ 31.077,03	€ 310.770,30	€ 310.770,30	€ 0,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins midden koop	veld 15 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	34,00	€ 38.573,69	€ 1.311.505,48	€ 1.311.505,48	€ 0,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Meergezins midden koop	veld 15 5.3 A App markt standaard	100,00	€ 25.250,00	€ 2.525.000,00	€ 2.525.000,00	€ 0,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins sociale huur	veld 15 1.2 Sociaal appartement (huur)	32,00	€ 22.500,00	€ 720.000,00	€ 0,00	€ 720.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins midden koop	veld 15 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	25,00	€ 52.000,00	€ 1.300.000,00	€ 0,00	€ 1.300.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins midden koop	veld 15 5.3 A App markt standaard	35,00	€ 25.000,00	€ 875.000,00	€ 0,00	€ 875.000,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins dure koop	veld 16 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	1,66	€ 20.438,41	€ 34.097,13	€ 344.597,13	€ 0,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Meergezins dure koop	veld 16 5.3 B App markt duur	20,00	€ 32.000,00	€ 640.000,00	€ 0,00	€ 640.000,00		
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Fengezins dure koop	veld 16 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	1,34	€ 205.384,56	€ 274.968,40	€ 0,00	€ 274.968,40		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Meergezins dure koop	veld 17b 5.3 B App markt duur	29,00	€ 30.300,00	€ 878.700,00	€ 878.700,00	€ 0,00		
2: 2 Gereelseerd / uitgegeven	Fengezins dure koop	veld							

Niet- Woningbouw										
Horeca										
Toekennen aan eigenaar	Omschrijving	Code administratie	Aantal	m² uitgiftebaar	Totaal uitgiftebaar	Prijs per m² uitgiftebaar	Grondopbrengst totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren	
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Horecavoorziening (m² bvo) veld 17b	15	1,00	1900	1900,00	316,04	€ 600.471	€ 600.471	€	-
Commercieel										
Toekennen aan eigenaar	Omschrijving	Code administratie	Aantal	m² uitgiftebaar	Totaal uitgiftebaar	Prijs per m² uitgiftebaar	Grondopbrengst totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren	
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 1a	1	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 1b	2	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 2a	3	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 2b	4	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 3N	5	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 3Z	6	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 6	7	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 11	8	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 13	10	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Winkels (m² bvo)* veld 15	13	1,00	8.700	8700,00	1.127,59	€ 9.810.068	€ 6.873.818	€	2.936.250
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 16	14	1,00	33	33,00	255,00	€ 8.415	€ -	€	8.415
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 17b	16	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Diverse voorzieningen veld 22a	18	1,00	2.749	2749,00	180,00	€ 494.820	€ -	€	494.820
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 22b	19	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 23	20	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 24	21	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 26	22	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) veld 27	23	1,00	20	20,00	255,00	€ 5.100	€ -	€	5.100
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m² kavel) HPS	26	0,49	5.062	2491,28	550,35	€ 1.371.085	€ 1.371.085	€	-
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Nutskavels (m² kavel) HPS	27	0,49	1.200	590,58	255,00	€ 150.599	€ -	€	150.599
Niet-commercieel										
Toekennen aan eigenaar	Omschrijving	Code administratie	Aantal	m² uitgiftebaar	Totaal uitgiftebaar	Prijs per m² uitgiftebaar	Grondopbrengst totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren	
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Maatschappelijk (m² bvo) veld 13	9	1,00	5.000	5000,00	184,36	€ 921.776	€ 921.776	€	-
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Scholen (m² bvo) veld 15	11	1,00	9.806	9806,02	200,60	€ 1.967.091	€ 1.967.091	€	-
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Zorg (m² bvo) veld 15	12	1,00	1.000	1000,00	184,36	€ 184.355	€ 184.355	€	-
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Scholen (m² kavel) veld 22a	17	1,00	4.525	4525,00	180,00	€ 814.500	€ -	€	814.500
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Baggerspeciedepot (m² kavel) HPS	28	0,49	10.000	4921,53	7,65	€ 37.650	€ -	€	37.650
Overig										
Toekennen aan eigenaar	Omschrijving	Code administratie	Aantal	m² uitgiftebaar	Totaal uitgiftebaar	Prijs per m² uitgiftebaar	Grondopbrengst totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren	
2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	Sport (m² kavel) HPS	24	0,49	19.605	9648,66	€ 22,45	€ 216.655	€ 216.655	€	-
1: 1 GEMEENTE ARNHEM	Natuurbeleving (m² bvo) HPS	25	0,49	100	49,22	€ 180,00	€ 8.859	€ -	€	8.859
TOTAAL							€ 16.662.844,97	€ 12.135.252,62	€ 4.527.592,34	

Overige Opbrengsten								
Bijdragen								
Omschrijving	Code administratie	Hoeveelheid	Prijs per eenheid	Totaal	Boekwaarde	Nog te realiseren		
bijdragen derden		1,00	€ 72.146,70	€ 72.147	€ 72.147	€	-	
HPS bijdrage Waterschap		0,49	€ 455.733,00	€ 224.290	€ -	€	224.290	
TOTAAL				€ 296.437,14	€ 72.146,70		€ 224.290,44	

Bijlage A-7 – Jaarschijven

Kasstroom grondexploitatie														
Kosten	Totaal	Nog te realiseren	Boekwaarde	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021	1-1-2022	1-1-2023	1-1-2024	1-1-2025	1-1-2026	1-1-2027	
Vererving en inbrengwaarde	€ 81.462.921	€ 0	€ 81.462.921	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Bouwrijpmaken	€ 32.565.984	€ 32.565.984	€ 0	€ 4.426.272	€ 4.471.307	€ 3.299.529	€ 4.017.573	€ 3.491.774	€ 2.945.695	€ 2.855.860	€ 2.862.995	€ 2.313.182	€ 1.881.796	
Boekwaarde kosten	€ 25.179.654	€ 0	€ 25.179.654	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Niet toerekenbare inbrengwaarde	-€ 24.755.745	€ 0	-€ 24.755.745	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Plankosten	€ 22.980.292	€ 932.990	€ 22.047.302	€ 112.900	€ 162.462	€ 159.163	€ 188.452	€ 151.633	€ 81.769	€ 25.177	€ 25.177	€ 16.917	€ 9.339	
Rente boekwaarde	€ 2.868.882	€ 0	€ 2.868.882	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Totale Kosten	€ 140.301.987	€ 33.498.974	€ 106.803.013	€ 4.539.172	€ 4.633.769	€ 3.458.692	€ 4.206.025	€ 3.643.407	€ 3.027.464	€ 2.881.037	€ 2.888.172	€ 2.330.099	€ 1.891.136	
Opbrengsten	Totaal	Nog te realiseren	Boekwaarde	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021	1-1-2022	1-1-2023	1-1-2024	1-1-2025	1-1-2026	1-1-2027	
Woningbouw	€ 185.571.392	€ 138.521.764	€ 47.049.628	€ 20.538.763	€ 14.815.386	€ 14.979.905	€ 10.447.963	€ 10.814.963	€ 12.580.438	€ 18.998.618	€ 21.381.979	€ 13.963.750	€ 0	
Horeca	€ 600.471	€ 0	€ 600.471	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Commercieel	€ 11.911.487	€ 3.666.584	€ 8.244.903	€ 163.834	€ 170.719	€ 3.086.569	€ 145.219	€ 26.614	€ 31.714	€ 36.814	€ 5.100	€ 0	€ 0	
Niet- commercieel	€ 3.925.373	€ 852.150	€ 3.073.223	€ 203.625	€ 203.625	€ 203.625	€ 203.625	€ 0	€ 0	€ 0	€ 37.650	€ 0	€ 0	
Overig	€ 225.514	€ 8.859	€ 216.655	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 8.859	€ 0	€ 0	
Bijdragen	€ 296.437	€ 224.290	€ 72.147	€ 56.073	€ 56.073	€ 56.073	€ 56.073	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	
Totale Opbrengsten	€ 202.530.674	€ 143.273.647	€ 59.257.027	€ 20.962.295	€ 15.245.803	€ 18.326.172	€ 10.852.879	€ 10.841.577	€ 12.612.152	€ 19.035.432	€ 21.433.587	€ 13.963.750	€ 0	
Inflatiecorrectie en bepaling van kasstroom														
Stand per 1-1-	Totaal	Nog te realiseren	Boekwaarde	1-1-2018	1-1-2019	1-1-2020	1-1-2021	1-1-2022	1-1-2023	1-1-2024	1-1-2025	1-1-2026	1-1-2027	
Kosten	-€ 140.301.987	-€ 33.498.974	-€ 106.803.013	-€ 4.539.172	-€ 4.633.769	-€ 3.458.692	-€ 4.206.025	-€ 3.643.407	-€ 3.027.464	-€ 2.881.037	-€ 2.888.172	-€ 2.330.099	-€ 1.891.136	
Opbrengsten	€ 202.530.674	€ 143.273.647	€ 59.257.027	€ 20.962.295	€ 15.245.803	€ 18.326.172	€ 10.852.879	€ 10.841.577	€ 12.612.152	€ 19.035.432	€ 21.433.587	€ 13.963.750	€ 0	
Kostenstijging	-€ 3.896.728	-€ 3.896.728		-€ 67.306	-€ 208.841	-€ 263.195	-€ 432.731	-€ 455.401	-€ 447.266	-€ 492.660	-€ 561.523	-€ 508.743	-€ 459.062	
Opbrengstenstijging	€ 15.791.813	€ 15.791.813		€ 325.946	€ 678.071	€ 1.043.854	€ 893.582	€ 1.240.139	€ 1.611.645	€ 3.074.601	€ 3.956.395	€ 2.967.581	€ 0	
Rente over negatieve kasstroom	-€ 2.154.363	-€ 2.154.363		-€ 955.674	-€ 636.227	-€ 424.054	-€ 114.905	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	€ 0	-€ 23.502	
Rente over positieve kasstroom	€ 5.504.192	€ 5.504.192		€ 166.818	€ 110.813	€ 156.481	€ 71.077	€ 106.908	€ 297.175	€ 599.077	€ 1.019.758	€ 1.402.777	€ 1.573.307	
Stand per 31-12-	€ 77.473.601		-€ 47.545.986	-€ 31.653.080	-€ 21.097.230	-€ 5.716.665	€ 1.347.212	€ 9.437.027	€ 20.483.269	€ 39.818.682	€ 62.778.727	€ 78.273.993	€ 77.473.601	
Saldo op Netto Contante Waarde	€ 63.555.337	1-1-2018	63.555.337	31-12-2018	31-12-2019	31-12-2020	31-12-2021	31-12-2022	31-12-2023	31-12-2024	31-12-2025	31-12-2026	31-12-2027	
Saldo op Eindwaarde	€ 77.473.601	31-12-2027	77.473.601											
Saldo op Nominale Waarde	€ 62.228.687													



Bijlage A-8
Kaart gebied
bestemmingsplan



Bijlage A-9 – Bruto exploitatiebijdrage

Uitgiftecategorie	Eigenaar	Uitgifteprijs startdatum	Uitgifteprijs NCW	Gewichts factor	Programma	Gewogen eenheden	Bijdrage per woning / m²	Bijdrage per gewogen eenheid	Bruto expl. bijdrage
Woningen									
veld 11 1.1 Sociaal eengezins (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.682,70	0,49	41,77	20,63	€ 19.767,62	€ 40.017,04	€ 825.599,86
veld 11 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.675,03	0,49	76,94	37,99	€ 19.762,33	€ 40.017,04	€ 1.520.434,94
veld 11 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 53.312,01	0,92	10,99	10,09	€ 36.741,71	€ 40.017,04	€ 403.822,97
veld 11 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 210 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 75.000,00	€ 76.892,33	1,32	14,65	19,41	€ 52.992,84	€ 40.017,04	€ 776.582,63
veld 11 5.3 A App markt standaard	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 25.000,00	€ 25.630,78	0,44	21,98	9,70	€ 17.664,28	€ 40.017,04	€ 388.291,32
veld 11 1.1 Sociaal eengezins (huur)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.682,70	0,49	15,23	7,53	€ 19.767,62	€ 40.017,04	€ 301.154,29
veld 11 1.3 Sociaal eengezins (koop)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.675,03	0,49	28,06	13,86	€ 19.762,33	€ 40.017,04	€ 554.609,47
veld 11 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 52.000,00	€ 53.312,01	0,92	4,01	3,68	€ 36.741,71	€ 40.017,04	€ 147.302,62
veld 11 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 210 m²)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 75.000,00	€ 76.892,33	1,32	5,35	7,08	€ 52.992,84	€ 40.017,04	€ 283.274,26
veld 11 5.3 A App markt standaard	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 25.000,00	€ 25.630,78	0,44	8,02	3,54	€ 17.664,28	€ 40.017,04	€ 141.637,13
veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.656,97	0,49	4,65	2,29	€ 19.749,88	€ 40.017,04	€ 91.755,93
veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 22.500,00	€ 21.853,80	0,38	30,97	11,66	€ 15.061,26	€ 40.017,04	€ 466.486,99
veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.651,36	0,49	34,84	17,19	€ 19.746,01	€ 40.017,04	€ 688.034,58
veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 53.310,94	0,92	56,53	51,90	€ 36.740,97	€ 40.017,04	€ 2.076.786,08
veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 90.000,00	€ 92.261,75	1,59	13,94	22,15	€ 63.585,18	€ 40.017,04	€ 886.230,61
veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.656,97	0,49	0,67	0,33	€ 19.749,88	€ 40.017,04	€ 13.223,89
veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 22.500,00	€ 21.853,80	0,38	4,46	1,68	€ 15.061,26	€ 40.017,04	€ 67.230,26
veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.651,36	0,49	5,02	2,48	€ 19.746,01	€ 40.017,04	€ 99.159,77
veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 52.000,00	€ 53.310,94	0,92	8,15	7,48	€ 36.740,97	€ 40.017,04	€ 299.307,09
veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	10: 10.1 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 90.000,00	€ 92.261,75	1,59	2,01	3,19	€ 63.585,18	€ 40.017,04	€ 127.723,84
veld 6 1.1 Sociaal eengezins (huur)	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.656,97	0,49	0,68	0,34	€ 19.749,88	€ 40.017,04	€ 13.519,48
veld 6 1.2 Sociaal appartement (huur)	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 22.500,00	€ 21.853,80	0,38	4,56	1,72	€ 15.061,26	€ 40.017,04	€ 68.733,01
veld 6 1.3 Sociaal eengezins (koop)	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 29.500,00	€ 28.651,36	0,49	5,13	2,53	€ 19.746,01	€ 40.017,04	€ 101.376,23
veld 6 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 52.000,00	€ 53.310,94	0,92	8,33	7,65	€ 36.740,97	€ 40.017,04	€ 305.997,32
veld 6 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	11: 10.2 KNUIMAN, GERARDUS JOHANNE	€ 90.000,00	€ 92.261,75	1,59	2,05	3,26	€ 63.585,18	€ 40.017,04	€ 130.578,78
veld 24 1.1 Sociaal eengezins (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.788,03	0,50	25,00	12,39	€ 19.840,21	€ 40.017,04	€ 496.005,17
veld 24 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.686,30	0,49	25,00	12,35	€ 19.770,10	€ 40.017,04	€ 494.252,38
veld 24 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 53.258,42	0,92	17,00	15,59	€ 36.704,77	€ 40.017,04	€ 623.981,12
veld 24 5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 59.500,00	€ 61.007,23	1,05	8,00	8,41	€ 42.045,11	€ 40.017,04	€ 336.360,89
veld 24 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 210 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 75.000,00	€ 76.620,13	1,32	39,00	51,46	€ 52.805,26	€ 40.017,04	€ 2.059.404,98
veld 24 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 290 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 90.000,00	€ 91.927,92	1,58	62,00	98,16	€ 63.355,11	€ 40.017,04	€ 3.928.017,01
veld 24 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² tot 330 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 97.000,00	€ 99.457,16	1,71	4,00	6,85	€ 68.544,13	€ 40.017,04	€ 274.176,53
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	80,64	39,78	€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 1.592.021,99
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	34,29	31,48	€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 1.259.558,12
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (160 m² of meer)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	291,04	498,31	€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 19.941.007,12
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	20,39	51,46	€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 2.059.331,50
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	7: 7 HEANIMA BV	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	2,55	1,26	€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 50.440,58
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	7: 7 HEANIMA BV	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	1,09	1,00	€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 39.907,02
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (160 m² of meer)	7: 7 HEANIMA BV	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	9,22	15,79	€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 631.797,83
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	7: 7 HEANIMA BV	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	0,65	1,63	€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 65.246,51

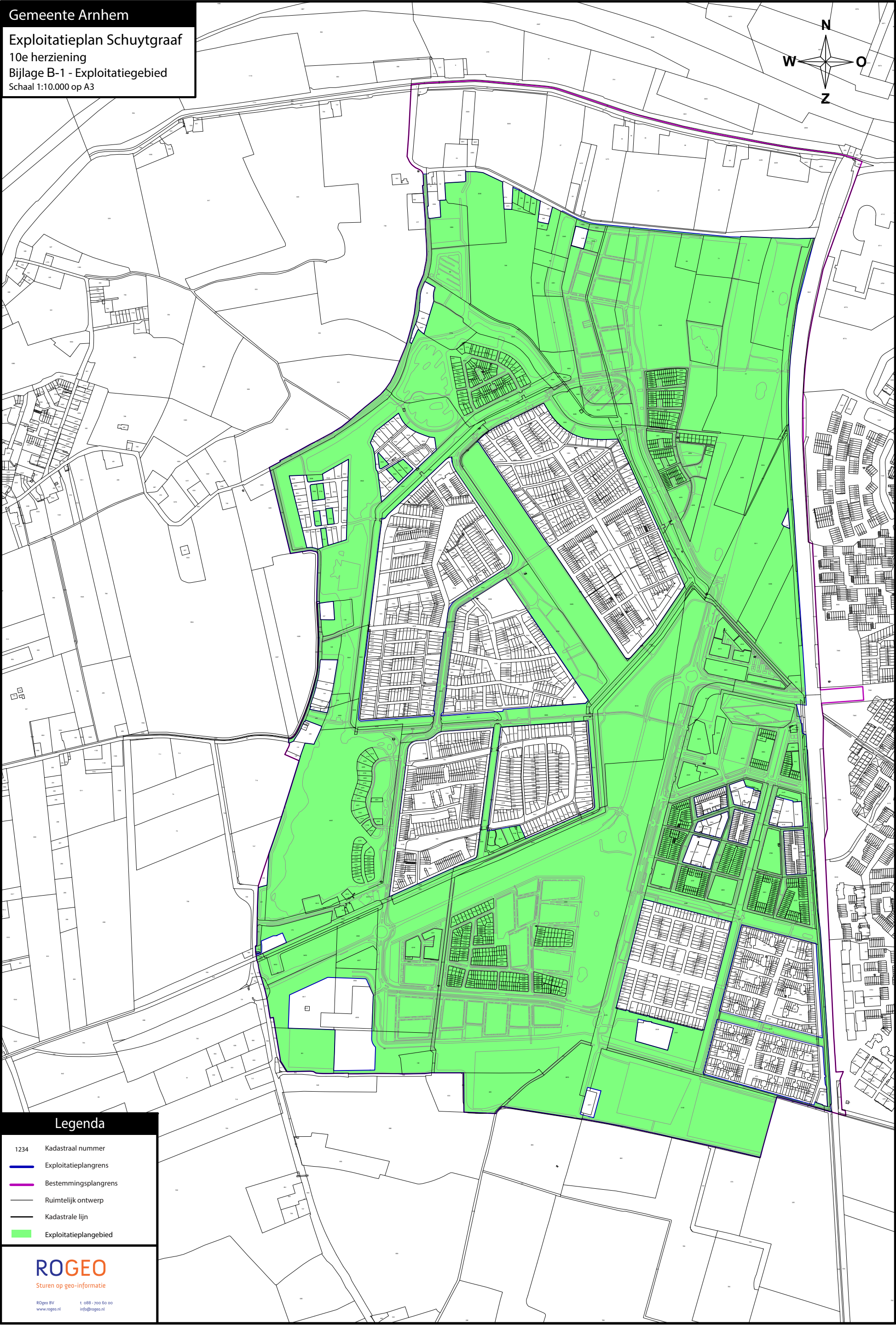
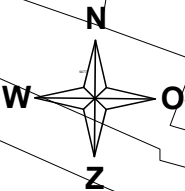
Uitgiftecategorie	Eigenaar	Uitgifteprij startdatum	Uitgifteprij NCW	Gewichts factor	Programma	Gewogen eenheden
Woningen						
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARI	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	1,84	0,91
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	tr 8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARI	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	0,78	0,72
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARI	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	6,66	11,40
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	8: 8 VAN LIESHOUT, WILHELMINA MARI	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	0,47	1,18
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRI	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	0,78	0,39
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	tr 3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRI	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	0,33	0,30
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3	3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRI	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	2,82	4,83
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	3: 3 VAN SCHAIK, MARINUS JAN HENDRI	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	0,20	0,50
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	4: 4 VAN SCHAIK, GIJSJE GEERTJE WILH	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	0,83	0,41
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	tr 4: 4 VAN SCHAIK, GIJSJE GEERTJE WILH	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	0,35	0,32
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3	4: 4 VAN SCHAIK, GIJSJE GEERTJE WILH	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	2,98	5,11
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	4: 4 VAN SCHAIK, GIJSJE GEERTJE WILH	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	0,21	0,53
veld 1B en 3N 1.3 Sociaal eengezins (koop)	5: 5 VAN DOOIJEWEEERT, GIJSJE GEERTJ	€ 29.500,00	€ 28.647,03	0,49	0,36	0,18
veld 1B en 3N 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	tr 5: 5 VAN DOOIJEWEEERT, GIJSJE GEERTJ	€ 52.000,00	€ 53.292,52	0,92	0,15	0,14
veld 1B en 3N 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3	5: 5 VAN DOOIJEWEEERT, GIJSJE GEERTJ	€ 97.000,00	€ 99.418,51	1,71	1,29	2,20
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	5: 5 VAN DOOIJEWEEERT, GIJSJE GEERTJ	€ 317,75	€ 146.539,05	2,52	0,09	0,23
veld 1B en 3N 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	6: 6 OOSTERVELDEN PROJECTEN BV	€ 175.715,75	€ 180.096,26	3,10	1,00	3,10
veld 2a 1.1 Sociaal eengezins (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.874,65	0,50	22,00	10,94
veld 2a 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 28.656,97	0,49	19,00	9,38
veld 2a 5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 47.000,00	€ 48.132,90	0,83	47,00	38,96
veld 2a 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 52.937,97	0,91	44,00	40,12
veld 2a 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	r 1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 90.000,00	€ 92.123,77	1,59	71,00	112,65
veld 2a 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² tot 350 m²)	r 1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 97.000,00	€ 99.457,16	1,71	15,00	25,69
veld 2a 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 317,75	€ 146.492,63	2,52	6,00	15,14
veld 2a 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	r 9: 9 DE BRUIJN, NELIS	€ 90.000,00	€ 92.270,79	1,59	5,00	7,95
veld 2a 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	9: 9 DE BRUIJN, NELIS	€ 317,75	€ 146.595,22	2,52	2,00	5,05
veld 1A, 23, 26, 27 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 1	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 97.000,00	€ 99.434,61	1,71	32,00	54,80
veld 1A, 23, 26, 27 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 317,75	€ 146.561,98	2,52	83,00	209,50
veld 1A, 23, 26, 27 5.4 D Vrije sector vrijstaand (900 m² tot 1000 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 287,59	€ 265.302,39	4,57	23,00	105,09
veld 1A, 23, 26, 27 5.4 E Vrije sector vrijstaand (1a)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 287,59	€ 265.339,71	4,57	5,00	22,85
veld 4 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	n 2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 47.279,46	€ 47.325,83	0,82	58,00	47,27
veld 4 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	n 2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 97.497,71	€ 97.593,34	1,68	33,00	55,47
veld 7 & 8 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 306,15	€ 257.632,72	4,44	10,00	44,37
veld 13 1.2 Sociaal appartement (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 22.500,00	€ 22.299,08	0,38	55,00	21,12
veld 13 5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 36.197,05	€ 36.232,55	0,62	54,00	33,70
veld 15 1.2 Sociaal appartement (huur)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 23.702,82	€ 23.726,07	0,41	64,00	26,15
veld 15 1.3 Sociaal eengezins (koop)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 31.077,03	€ 31.107,51	0,54	10,00	5,36
veld 15 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 38.573,69	€ 38.611,52	0,66	34,00	22,61
veld 15 5.3 A App markt standaard	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 25.250,00	€ 25.274,77	0,44	100,00	43,53
veld 15 1.2 Sociaal appartement (huur)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 22.500,00	€ 21.912,93	0,38	32,00	12,08
veld 15 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 52.429,76	0,90	25,00	22,57
veld 15 5.3 A App markt standaard	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 25.000,00	€ 25.206,62	0,43	35,00	15,19

Bijdrage per woning / m²	Bijdrage per gewogen eenheid	Bruto expl. bijdrage
€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 36.406,63
€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 28.803,79
€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 456.014,34
€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 47.093,14
€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 15.422,04
€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 12.201,44
€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 193.170,08
€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 19.948,90
€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 16.320,21
€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 12.912,04
€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 204.420,22
€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 21.110,72
€ 19.743,03	€ 40.017,04	€ 7.032,29
€ 36.728,27	€ 40.017,04	€ 5.563,73
€ 68.517,49	€ 40.017,04	€ 88.083,51
€ 100.992,15	€ 40.017,04	€ 9.096,49
€ 124.119,19	€ 40.017,04	€ 124.119,19
€ 19.899,90	€ 40.017,04	€ 437.797,82
€ 19.749,88	€ 40.017,04	€ 375.247,81
€ 33.172,35	€ 40.017,04	€ 1.559.100,40
€ 36.483,92	€ 40.017,04	€ 1.605.292,50
€ 63.490,09	€ 40.017,04	€ 4.507.796,36
€ 68.544,13	€ 40.017,04	€ 1.028.161,98
€ 100.960,16	€ 40.017,04	€ 605.760,96
€ 63.591,41	€ 40.017,04	€ 317.957,07
€ 101.030,86	€ 40.017,04	€ 202.061,72
€ 68.528,59	€ 40.017,04	€ 2.192.915,02
€ 101.007,95	€ 40.017,04	€ 8.383.659,84
€ 182.841,76	€ 40.017,04	€ 4.205.360,49
€ 182.867,48	€ 40.017,04	€ 914.337,40
€ 32.616,14	€ 40.017,04	€ 1.891.735,88
€ 67.259,62	€ 40.017,04	€ 2.219.567,51
€ 177.555,96	€ 40.017,04	€ 1.775.559,63
€ 15.368,13	€ 40.017,04	€ 845.247,37
€ 24.970,84	€ 40.017,04	€ 1.348.425,42
€ 16.351,59	€ 40.017,04	€ 1.046.501,79
€ 21.438,75	€ 40.017,04	€ 214.387,52
€ 26.610,39	€ 40.017,04	€ 904.753,15
€ 17.418,93	€ 40.017,04	€ 1.741.892,62
€ 15.102,01	€ 40.017,04	€ 483.264,27
€ 36.133,68	€ 40.017,04	€ 903.341,89
€ 17.371,96	€ 40.017,04	€ 608.018,58

Uitgiftecategorie	Eigenaar	Uitgifteprij startdatum	Uitgifteprij NCW	Gewichts factor	Programma	Gewogen eenheden	Bijdrage per woning / m²	Bijdrage per gewogen eenheid	Bruto expl. bijdrage
Woningen									
veld 16 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 283,39	€ 207.641,87	3,58	1,66	5,94	€ 143.103,14	€ 40.017,04	€ 237.723,25
veld 16 5.3 B App markt duur	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 32.000,00	€ 32.264,47	0,56	20,00	11,11	€ 22.236,11	€ 40.017,04	€ 444.722,16
veld 16 5.4 B Vrije sector vrijstaand (5/7/8/14/16)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 280,58	€ 209.089,25	3,60	1,34	4,82	€ 144.100,65	€ 40.017,04	€ 192.921,64
veld 17b 5.3 B App markt duur	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 30.300,00	€ 30.329,72	0,52	29,00	15,15	€ 20.902,71	€ 40.017,04	€ 606.178,63
veld 17b 5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 161.514,95	€ 161.673,37	2,78	14,00	38,98	€ 111.422,46	€ 40.017,04	€ 1.559.914,37
veld 17b 5.3 B App markt duur	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 32.000,00	€ 32.577,21	0,56	18,00	10,10	€ 22.451,64	€ 40.017,04	€ 404.129,58
veld 17b 5.4 A Vrije sector vrijstaand (Noordereiland)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 157.866,97	€ 159.600,33	2,75	36,00	98,95	€ 109.993,75	€ 40.017,04	€ 3.959.775,13
veld 18 & 19 1.2 Sociaal appartement (huur)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 25.230,45	€ 25.255,20	0,43	79,00	34,36	€ 17.405,44	€ 40.017,04	€ 1.375.029,64
veld 18 & 19 1.3 Sociaal eengezins (koop)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 31.633,85	€ 31.664,87	0,55	96,00	52,35	€ 21.822,88	€ 40.017,04	€ 2.094.996,16
veld 18 & 19 5.1 A Vrije sector rijwoning 1 (tot 120 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 37.566,23	€ 37.603,07	0,65	236,00	152,84	€ 25.915,38	€ 40.017,04	€ 6.116.029,78
veld 22a 1.1 Sociaal eengezins (huur)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 30.393,88	€ 30.423,69	0,52	52,00	27,25	€ 20.967,47	€ 40.017,04	€ 1.090.308,70
veld 22b 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 46.234,75	€ 46.280,09	0,80	89,00	70,94	€ 31.895,43	€ 40.017,04	€ 2.838.693,38
veld 22b 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 120 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 84.984,38	€ 85.067,73	1,47	16,00	23,44	€ 58.627,19	€ 40.017,04	€ 938.035,08
veld 22b 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 87.870,00	€ 87.956,19	1,51	17,00	25,75	€ 60.617,86	€ 40.017,04	€ 1.030.503,67
veld 22b 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 52.753,19	0,91	132,00	119,93	€ 36.356,57	€ 40.017,04	€ 4.799.067,77
veld 22b 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 90.000,00	€ 91.344,52	1,57	93,00	146,30	€ 62.953,04	€ 40.017,04	€ 5.854.632,93
veld 2b 5.3 B App markt duur	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 32.000,00	€ 32.805,78	0,56	60,00	33,90	€ 22.609,17	€ 40.017,04	€ 1.356.550,33
veld 3z 1.1 Sociaal eengezins (huur)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 29.795,00	€ 29.824,22	0,51	26,00	13,35	€ 20.554,33	€ 40.017,04	€ 534.412,66
veld 3z 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 50.500,00	€ 50.549,53	0,87	58,00	50,49	€ 34.837,85	€ 40.017,04	€ 2.020.595,44
veld 3z 5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 56.560,00	€ 56.615,48	0,98	3,00	2,93	€ 39.018,39	€ 40.017,04	€ 117.055,18
veld 3z 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 87.870,00	€ 87.956,19	1,51	4,00	6,06	€ 60.617,86	€ 40.017,04	€ 242.471,45
veld 3z 5.2 C Vrije sector meer-dan-rijwoning 3 (290 m² tot 300 m²)	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 92.920,00	€ 93.011,14	1,60	8,00	12,81	€ 64.101,65	€ 40.017,04	€ 512.813,19
veld 3z 1.3 Sociaal eengezins (koop)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 29.500,00	€ 29.236,57	0,50	22,00	11,08	€ 20.149,33	€ 40.017,04	€ 443.285,29
veld 3z 5.1 B Vrije sector rijwoning 2 (120 m² tot 160 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 52.000,00	€ 52.648,99	0,91	51,00	46,24	€ 36.284,76	€ 40.017,04	€ 1.850.522,84
veld 3z 5.1 C Vrije sector rijwoning 3 (160 m² of meer)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 59.500,00	€ 59.991,75	1,03	2,00	2,07	€ 41.345,26	€ 40.017,04	€ 82.690,53
veld 3z 5.2 A Vrije sector meer-dan-rijwoning 1 (tot 120 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 75.000,00	€ 75.619,85	1,30	13,00	16,93	€ 52.115,88	€ 40.017,04	€ 677.506,42
veld 3z 5.2 B Vrije sector meer-dan-rijwoning 2 (250 m² tot 300 m²)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 90.000,00	€ 90.743,82	1,56	17,00	26,57	€ 62.539,05	€ 40.017,04	€ 1.063.163,92
veld 3z 5.4 C Vrije sector vrijstaand (Overig)	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 317,75	€ 145.654,21	2,51	8,00	20,07	€ 100.382,33	€ 40.017,04	€ 803.058,68
Totaal					3.136,00				

Uitgiftecategorie	Eigenaar	Uitgifteprijs startdatum	Uitgifteprijs NCW	Gewichts factor	Programma	Gewogen eenheden
Horeca						
Horecavoorziening (m² bvo) veld 17b	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 316,04	€ 316,35	0,01	1.900,00	10,35
Commercieel						
Nutskavels (m² kavel) veld 1a	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,68	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 1b	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,66	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 2a	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 251,47	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 2b	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 251,47	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 3N	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,66	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 3Z	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 251,47	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 6	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,71	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 11	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 248,98	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 13	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 251,47	0,00	20,00	0,09
Winkels (m² bvo)* veld 15	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 1.127,59	€ 1.120,40	0,02	8.700,00	167,87
Nutskavels (m² kavel) veld 16	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 253,98	0,00	33,00	0,14
Nutskavels (m² kavel) veld 17b	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 253,98	0,00	20,00	0,09
Diverse voorzieningen veld 22a	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 180,00	€ 176,85	0,00	2.749,00	8,37
Nutskavels (m² kavel) veld 22b	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 253,98	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 23	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,66	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 24	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 251,47	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 26	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,63	0,00	20,00	0,09
Nutskavels (m² kavel) veld 27	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 247,68	0,00	20,00	0,09
Verkooppunt voor motorbrandstoffen (m² kavel) HPS	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 550,35	€ 550,89	0,01	2.491,28	23,64
Nutskavels (m² kavel) HPS	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 255,00	€ 249,32	0,00	590,58	2,54
Niet-commercieel						
Maatschappelijk (m² bvo) veld 13	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 184,36	€ 184,54	0,00	5.000,00	15,89
Scholen (m² bvo) veld 15	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 200,60	€ 200,80	0,00	9.806,02	33,91
Zorg (m² bvo) veld 15	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven	€ 184,36	€ 184,54	0,00	1.000,00	3,18
Scholen (m² kavel) veld 22a	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 180,00	€ 178,49	0,00	4.525,00	13,91
Baggerspeciedepot (m² kavel) HPS	1: 1 GEMEENTE ARNHEM	€ 7,65	€ 7,54	0,00	4.921,53	0,64
Overig						
Sport (m² kavel) HPS	2: 2 Gerealiseerd / uitgegeven		€ 22,48	0,00	9.648,66	3,73
Natuurbeleving (m² bvo) HPS	1: 1 GEMEENTE ARNHEM		€ 177,41	0,00	49,22	0,15
Totaal gewogen eenheden	-	-	-	-	-	3.521,57

Bijdrage per woning / m²	Bijdrage per gewogen eenheid	Bruto expl. bijdrage
€ 40.017,04	€ 40.017,04	€ 414.240,27
<i>Bijdrage/m²</i>		
€ 170,70	€ 40.017,04	€ 3.413,97
€ 170,68	€ 40.017,04	€ 3.413,63
€ 173,31	€ 40.017,04	€ 3.466,16
€ 173,31	€ 40.017,04	€ 3.466,16
€ 170,68	€ 40.017,04	€ 3.413,63
€ 173,31	€ 40.017,04	€ 3.466,16
€ 170,72	€ 40.017,04	€ 3.414,30
€ 171,59	€ 40.017,04	€ 3.431,84
€ 173,31	€ 40.017,04	€ 3.466,16
€ 772,16	€ 40.017,04	€ 6.717.791,24
€ 175,04	€ 40.017,04	€ 5.776,35
€ 175,04	€ 40.017,04	€ 3.500,82
€ 121,88	€ 40.017,04	€ 335.057,41
€ 175,04	€ 40.017,04	€ 3.500,82
€ 170,68	€ 40.017,04	€ 3.413,63
€ 173,31	€ 40.017,04	€ 3.466,16
€ 170,66	€ 40.017,04	€ 3.413,30
€ 170,70	€ 40.017,04	€ 3.413,97
€ 379,67	€ 40.017,04	€ 945.854,93
€ 171,82	€ 40.017,04	€ 101.476,47
<i>Bijdrage/m²</i>		
€ 127,18	€ 40.017,04	€ 635.895,17
€ 138,39	€ 40.017,04	€ 1.357.014,37
€ 127,18	€ 40.017,04	€ 127.179,03
€ 123,01	€ 40.017,04	€ 556.633,73
€ 5,20	€ 40.017,04	€ 25.574,11
<i>Bijdrage/m²</i>		
€ 15,49	€ 40.017,04	€ 149.461,61
€ 122,27	€ 40.017,04	€ 6.017,43
		€ 140.922.646



Legenda

- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Bestemmingsplangrens
- Ruimtelijk ontwerp
- Kadastrale lijn
- Exploitatieplangebied

ROGEO
Sturen op geo-informatie

ROgeo BV
www.rogeo.nl
t. 088 - 700 60 00
info@rogeo.nl

Bijlage B-2 - Globale inrichtingseisen voor de velden

In het exploitatiegebied zijn velden gelegen die in het bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 een globale bestemming met uitwerkingsverplichting hebben gekregen. In deze bijlage zijn de globale inrichtingseisen aan de openbare ruimte binnen deze velden en aan de bouwkavels opgenomen, zodat mogelijke zelfrealisatoren op hoofdlijnen weten wat zij kunnen verwachten in een uitwerkingsplan en de bijbehorende jaarlijkse herziening van het exploitatieplan.

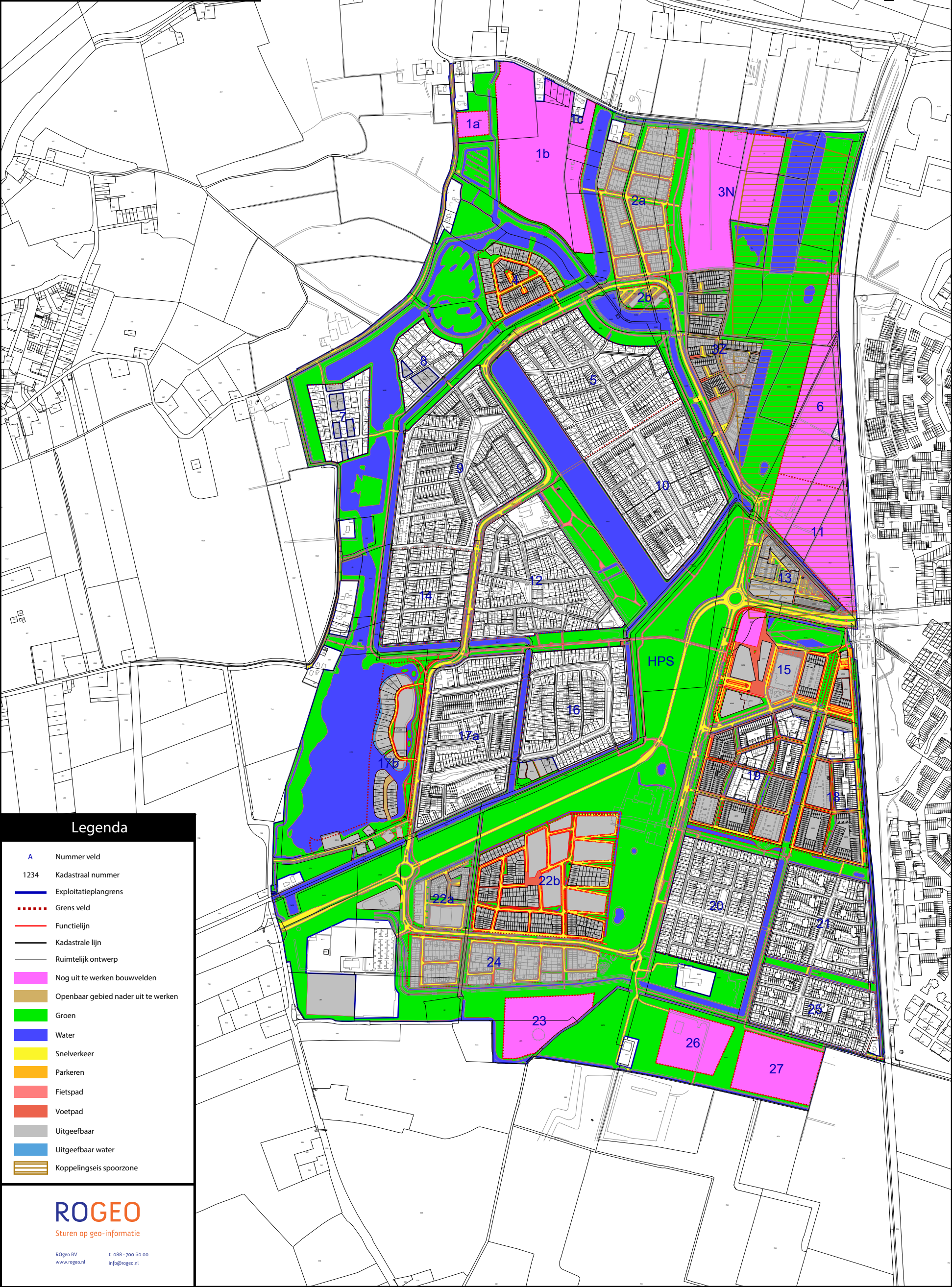
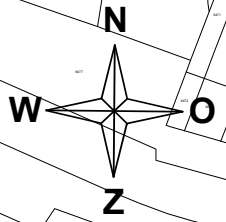
De gemeente maakt per veld (of groep van velden) een uitwerkingsplan met daarbij een herziening van het exploitatieplan. Voor elk uitgewerkt veld zal in de bijbehorende herziening van het exploitatieplan het definitief ontwerp voor de inrichting van de openbare ruimte zijn opgenomen. Hierin staat in detail aangegeven waar de openbare ruimte ligt, waaruit deze bestaat en wat de materialisatie is.

De globale inrichtingseisen zoals die voor de velden gelden, luiden als volgt:

- Algemeen:
 - landelijk en gemeentelijk beleid (geluid, EPC-normering, enz.).
- Op het niveau van het stedenbouwkundig plan:
 - basiseisen van het Pakket Duurzame Stedenbouw in het KAN (B-coderingen);
 - politiekeurmerk Veilig Wonen;
 - handboek voor toegankelijkheid;
 - aanbevelingen van de Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde.
- Ruimtegebruik:
 - de grenzen van het veld zoals aangegeven in het bestemmingsplan;
 - de positie van de ontsluiting van het veld zoals aangegeven in het bestemmingsplan;
 - de eventueel te behouden elementen (bomen, bebouwing), zoals aangegeven in het bestemmingsplan;
 - de afstand van bebouwing tot het hart van de ringweg-planstructuur bedraagt tenminste 10 meter.
- Hemelwater
 - de bodemopbouw en grondwaterstanden (kwel) in Schuytgraaf zijn dermate ongunstig dat infiltratie naar de ondergrond niet mag; al het hemelwater moet in principe bovengronds worden afgevoerd naar het oppervlaktewater; in bijzondere gevallen kan de gemeente ondergrondse afvoer naar oppervlaktewater toestaan;
 - hemelwater van wegen, parkeerplaatsen en inritten is relatief vuil en moet via een voorzuivering (bodempassage) afwateren op oppervlaktewater;
 - hemelwater van daken van woningen mag direct afwateren op oppervlaktewater;
 - het oppervlakkig af te voeren hemelwater van de kavels wordt aan de voorzijde van de kavel aangeboden;
 - voor het bovengronds vervoeren van hemelwater worden in principe grijsgoten en lijngoten toegepast;
 - voor een lijngoot geldt dat dit een betonnen bak is met een afdekrooster, conform het type zoals reeds in Schuytgraaf is toegepast;
 - de dimensionering van het systeem wordt op basis van onderzoek per veld door de gemeente bepaald.

- **Wegen en verlichting:**
 - alle verkeersaspecten worden ontworpen volgens de “aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom” (A.S.V.V. 2004);
 - binnen woonvelden zijn wegen, fiets- en voetpaden verlicht;
 - het ontwerp van de wegen moet voldoen aan bochtstralen voor vuilniswagens, brandweerwagens en auto's;
 - binnen één woonveld dient te worden uitgegaan van een eenduidig totaalbeeld ten aanzien van de toepassing van materialen;
 - minimaal aan één zijde van de weg dient een trottoir te liggen van minimaal 1,8 meter breed;
 - lichtmasten conform Arnhemse basisverlichting: zoals reeds toegepast in Schuytgraaf.
- **Afval:**
 - Bij hoogbouw dient op maximaal 75 meter van iedere voordeur een ondergrondse container te komen met per 36 woningen één container;
 - Bij laagbouw dient op maximaal 50 meter van iedere voordeur een clusterplaats voor afval te komen van 6m² per 20 woningen. De clusterplaats voor afval dient zodanig te worden vormgegeven dat deze op termijn vervangen kan worden door een ondergrondse container.
- **Parkeren:**
 - de parkeernormen dienen conform bestemmingsplan te zijn toegepast;
 - de parkeerbalans dient per deelgebied (enkele straten binnen een veld) te kloppen;
 - parkeren wordt voor bewoners mogelijk gemaakt op een maximale loopafstand voor de eerste auto van 30 meter. Voor bezoekers en een tweede auto van een bewoner geldt een maximale loopafstand van 70 meter;
 - eengezinswoningen met een beukmaat van meer dan 6 meter en vrije sector appartementen hebben 1 parkeerplaats op eigen terrein;
 - voor eengezinswoningen met een beukmaat van minder dan 6 meter en sociale huur- of koopappartementen wordt er van uitgegaan dat deze geen parkeerplaats hebben op eigen terrein.
- **Achterpaden:**
 - achterpaden behoren niet tot het openbaar gebied;
 - achterpaden moeten voorzien zijn van een achterpaddrain;
 - achterpaden moeten minimaal 1,5 meter breed zijn;
 - achterpaden zijn verplicht indien de achtertuin zonder dit achterpad alleen via de woning bereikbaar zou zijn.
- **Groen en spelen:**
 - elk groen gebied moet minimaal 2 meter breed zijn en minimaal 100 m² groot;
 - in alle woonvelden liggen speelvoorzieningen voor kinderen van 0 tot 6 jaar; de norm hiervoor bedraagt minimaal 1 speelplaats in velden kleiner dan 6 hectare en minimaal 2 speelplaatsen in velden groter dan 6 hectare; alle toestellen moeten voldoen aan de veiligheidseisen zoals opgenomen in het Warenwetbesluit attractie en speeltoestellen.
- **Nutsvoorzieningen:**
 - in elk veld wordt ruimte gereserveerd voor bovengrondse opstellen van nutsvoorzieningen conform de behoefte van de nutspartijen;
 - het standaard profiel voor kabels en leidingen, dat is op te vragen bij de gemeente, wordt toegepast;
 - boven kabels- en leidingentracé's mag geen asfaltverharding zijn toegepast;

- de kabels- en leidingentracé's worden per veld bepaald in het definitief ontwerp van de openbare ruimte;
- al het vastgoed dient te worden aangesloten op het warmtenet (stadsverwarming); aansluiting op gas is niet toegestaan.
- Kwaliteitsniveau:
 - in de centrumvelden (15, 18, 19, 11 en 13) wordt een hoogwaardig kwaliteitsniveau nagestreefd; de overige velden kennen voornamelijk een standaard kwaliteitsniveau, dat aansluit bij de reeds gerealiseerde delen van Schuytgraaf.
- Bouwwegen:
 - bouwwegen zijn minimaal 4 meter breed en zijn, indien nodig, voorzien van passeerplaatsen en extra ruimte in de bochten;
 - bouwwegen zijn voorzien van deugdelijke fundering en een verharding welke geschikt is voor het gebruik (betonplaten of asfalt);
 - bouwwegen moeten naar het oordeel van de gemeente veilig en onderhoudbaar (inclusief afwatering) zijn.

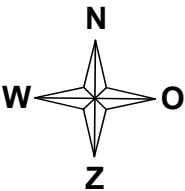


Legenda

- A Nummer veld
- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Grens veld
- Functielijn
- Kadastrale lijn
- Ruimtelijk ontwerp
- Nog uit te werken bouwvelden
- Openbaar gebied nader uit te werken
- Groen
- Water
- Snelverkeer
- Parkeren
- Fietspad
- Voetpad
- Uitgeefbaar
- Uitgeefbaar water
- Koppelingseis spoorzone

Bijlage B-4: Drempelbedragen gemeentelijk aanbestedingsbeleid

	Werken	Leveringen	Diensten	Sociale en specifieke diensten
Enkelvoudig	Van € 0 Tot € 150.000 <i>1 of meer offertes</i>	Van € 0 tot € 50.000 <i>1 of meer offertes</i>	Van € 0 tot € 50.000 <i>1 of meer offertes</i>	
Meervoudig	Van € 150.000 Tot € 1.500.000 <i>3 of meer offertes</i>	van € 50.000 tot Europese drempel van € 209.000 <i>3 of meer offertes</i>	van € 50.000 tot Europese drempel van € 209.000 <i>3 of meer offertes</i>	Van € 0 Tot € 750.000 <i>3 of meer offertes</i>
Nationaal	Van € 1.500.000 Tot Europese drempel van € 5.225.000			
Europees/ Concessie	Vanaf Europese drempel van € 5.225.000	Vanaf Europese drempel van € 209.000	Vanaf Europese drempel van € 209.000	Vanaf € 750.000



Legenda

- A Letter blokindeling
- 1234 Kadastraal nummer
- Exploitatieplangrens
- Bestemmingsplangrens
- Veld grens
- Grens blokindeling
- Ruimtelijk ontwerp
- Kadastrale lijn

ROGEO
Sturen op geo-informatie

ROgeo BV
www.rogeo.nl
t 088 - 700 60 00
info@rogeo.nl

Zaaknummer: 331160

Gebundelde zienswijzen

**Bijlage bij het raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan
'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'**

Zienswijzen #1

Zienswijzen #2

Zienswijzen #3

Zienswijzen #4

Zienswijzen #5

Zienswijzen #6

Zienswijzen #7

Zienswijzen #8

Zienswijzen #9

Zienswijzen #10

Zienswijzen #11

Zienswijzen #12 (buiten termijn)

Zienswijzen #13 (buiten termijn)

Zienswijzen #1

AANGETEKEND

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem, 29 december 2018.

Onderwerp: zienswijze tegen voorgenomen bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Geachte burgemeester en wethouders,

Sinds 7 december ligt het bestemmingsplan *'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'* ter inzage. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit bestemmingsplan.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

In de toelichting op het plan, sectie 5.3.4 Wonen, wordt gesteld dat in veld 2b een hoogte van 18 meter wordt voorzien. Dit is uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan, artikel 22.2.4g, waarin een uitzondering van 18 meter wordt bepaald op de algemene regel van artikel 22.2.4b, waarin een bouwhoogte van 12 meter staat.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2 zuid op 18 meter. De argumenten waarom wij dit geen goed plan vinden zetten wij hieronder uiteen.

Deel 1: wijziging van bestaande plannen

a) Bij aankoop van ons huis, midden in de crisis van 2009, hebben wij expliciet naar bouwplannen voor dit kavel gevraagd, bij zowel gemeente als de makelaar. Van beide hebben wij het antwoord gekregen dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

Die belofte heeft onze beslissing om te gaan kopen in Parklane mede vormgegeven. Dat nu de bestemming en bouwhoogte wordt gewijzigd, zien wij als een zeer vervelende wijziging.

b). In de regels bij het bestemmingsplan, artikel 22.2.4b, staat een bouwhoogte van 12 meter. De uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd (zie c. en d. hieronder).

Deel 2: Tegenstijldigheden in en onvoldoende onderbouwing van het plan

c) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde lemma, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt: de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel wordt gepositioneerd in het landschap'. **Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter!** Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenoemde bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

d). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Deel 3: persoonlijke motivatie

e). Ons uitzicht

Het uitzicht vanuit onze slaap- en werkkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren.

f). Privacy: inkijk in tuin en kamers

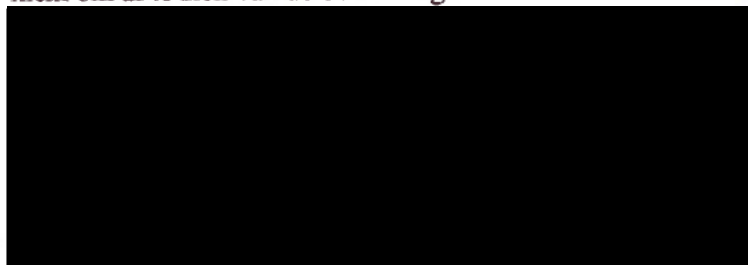
Vanuit de 18 meter hoge torens zal men deels in onze tuin kunnen kijken en recht in onze kamers. Onze privacy wordt door de genoemde bouwhoogte enorm aangetast.

g). Waardedaling

Wij vermoeden dat woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, een negatief effect hebben op de waarde van onze woning.

Afsluiting en oproep

Wij beargumenteren dat het bestemmingsplan een wijziging is van een bestaande situatie, dat die wijziging contrair is aan het landschappelijke karakter die het plan schetst, dat de uitzondering van 18 meter ten opzichte van de gereguleerde 12 meter bouwhoogte niet is verantwoord in het plan, en tenslotte dat ons uitzicht en privacy door deze uitzondering worden aangetast. Wij verzoeken u met klem om af te zien van de bouwhoogte van 18 meter voor veld 2b.



Zienswijzen #2

AANGETEKEND

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem, 29 december 2018

Onderwerp: zienswijze tegen voorgenomen bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Geachte burgemeester en wethouders,

Sinds 7 december ligt het bestemmingsplan '*Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24*' ter inzage. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit bestemmingsplan.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

In de toelichting op het plan, sectie 5.3.4 Wonen, wordt gesteld dat in veld 2b een hoogte van 18 meter wordt voorzien. Dit is uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan, artikel 22.2.4g, waarin een uitzondering van 18 meter wordt bepaald op de algemene regel van artikel 22.2.4b, waarin een bouwhoogte van 12 meter staat.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2 zuid op 18 meter. De argumenten waarom wij dit geen goed plan vinden zetten wij hieronder uiteen.

Deel 1: wijziging van bestaande plannen

a) Bij aankoop van ons huis, midden in de crisis van 2009, hebben wij expliciet naar bouwplannen voor dit kavel gevraagd, bij zowel gemeente als de makelaar. Van beide hebben wij het antwoord gekregen dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

Die belofte heeft onze beslissing om te gaan kopen in Parklane mede vormgegeven. Dat nu de bestemming en bouwhoogte wordt gewijzigd, zien wij als een zeer vervelende wijziging.

b). In de regels bij het bestemmingsplan, artikel 22.2.4b, staat een bouwhoogte van 12 meter. De uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd (zie c. en d. hieronder).

Deel 2: Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het plan

c) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die

onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b.”.

Zelfde lemma, kopje ‘Ruimtelijke invulling’: “De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied”.

Onze argumentatie op dit punt: de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de ‘ruimtelijke invulling’, waarin staat dat veld 2 ‘subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap’. **Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter!** Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

d). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft (“Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording”). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Deel 3: persoonlijke motivatie

e). Ons uitzicht

Het uitzicht vanuit onze slaap- en werkkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht ernstig verstoren.

f). Privacy: inkijk in tuin en kamers

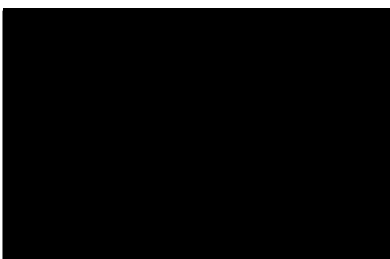
Vanuit de 18 meter hoge torens zal men deels in onze tuin kunnen kijken en recht in onze (slaap) kamers. Onze privacy wordt door de genoemde bouwhoogte ernstig aangetast.

g). Waardedaling

Wij vermoeden dat woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, een negatief effect hebben op de waarde van onze woning.

Afsluiting en oproep

Wij beargumenteren dat het bestemmingsplan een wijziging is van een bestaande situatie, dat die wijziging contrair is aan het landschappelijke karakter die het plan schetst, dat de uitzondering van 18 meter ten opzichte van de gereguleerde 12 meter bouwhoogte niet is verantwoord in het plan, en tenslotte dat ons uitzicht en privacy door deze uitzondering worden aangetast. Wij verzoeken u met klem om af te zien van de bouwhoogte van 18 meter voor veld 2b.



Zienswijzen #3

AANGETEKENDE

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem, 14 januari 2019.

Onderwerp: zienswijze tegen voorgenomen bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Geachte burgemeester en wethouders,

Sinds 7 december ligt het bestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ter inzage. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit bestemmingsplan. Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel.

In de toelichting op het plan, sectie 5.3.4 Wonen, wordt gesteld dat in veld 2b een hoogte van 18 meter wordt voorzien. Dit is uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan, artikel 22.2.4g, waarin een uitzondering van 18 meter wordt bepaald op de algemene regel van artikel 22.2.4b, waarin een bouwhoogte van 12 meter staat.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter, met een maximum van 2 wooncomplexen. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2 zuid op 18 meter. De argumenten waarom wij dit geen goed plan vinden zetten wij hieronder uiteen.

Deel 1: wijziging van bestaande plannen

a) Bij aankoop van ons huis, hebben wij expliciet naar bouwplannen voor dit kavel gevraagd, bij zowel gemeente als de makelaar. Van beide hebben wij het antwoord gekregen dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school of andere algemene voorzieningen, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

Die belofte heeft onze beslissing om te gaan kopen mede vormgegeven. Dat nu de bestemming en bouwhoogte wordt gewijzigd, zien wij als een zeer vervelende wijziging. Graag hadden wij hier een school gezien! Gezien de hoeveelheid nieuwbouw die in deze hoek van de Schuytgraaf nog gepland staat ook een logische locatie leek ons.

b). In de regels bij het bestemmingsplan, artikel 22.2.4b, staat een bouwhoogte van 12 meter. De uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd (zie c. en d. hieronder).

Deel 2: Tegenstrijdigheden in en onvoldoende onderbouwing van het plan

c) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde lemma, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt: de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. Er is niets subtiel aan twee wooncomplexen van 18 meter. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

d). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Deel 3: persoonlijke motivatie

e). Ons uitzicht

Het uitzicht vanuit onze keuken en slaapkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met in de avond eerst heerlijke avondzon en daarna meestal een prachtige zonsondergang. De hoge woontorens vlak voor ons perceel zullen het uitzicht en het lichtinval daadwerkelijk verstoren.

f). Privacy: inkijk in voortuin en kamers

Vanuit de 18 meter hoge torens zal men deels in onze voortuin kunnen kijken, waar het juist zo heerlijk is met de avondzon, en recht in onze kamers. Onze privacy wordt door de genoemde bouwhoogte enorm aangetast.

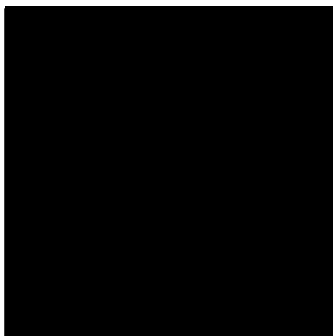
g). Waardedaling

Wij vermoeden dat woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, en daarmee het verlies van vrij, groen uitzicht, een negatief effect hebben op de waarde en verkoopbaarheid van onze woning.

Afsluiting en oproep

Wij beargumenteren dat het bestemmingsplan een wijziging is van een bestaande situatie, dat die wijziging contrair is aan het landschappelijke karakter die het plan schetst, dat de uitzondering van 18 meter ten opzichte van de gereguleerde 12 meter bouwhoogte niet is verantwoord in het plan, en tenslotte dat ons uitzicht en privacy door deze uitzondering worden aangetast. Wij verzoeken u met klem om af te zien van de bouwhoogte van 18 meter voor veld 2b, en bij de plannen voor de bouw zeer strikt rekening te houden met het landschappelijk karakter in het verdere ontwerp van het complex én de omliggende groenstroken.

Met vriendelijke groeten,



Zienswijzen #4



AANGETEKEND

Aan de gemeenteraad van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem

Arnhem, 14 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Geachte raad,

In het Gemeenteblad van 6 december 2018 is bekendgemaakt: Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit ontwerpbestemmingsplan en dit ontwerpexploitatieplan.

Ons bezwaar betreft de blijkbaar voorgenomen bouw op veld 2b van twee afzonderlijke gebouwen, waarbij de maximumhoogte 18 meter mag bedragen.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder aan de orde.

Situatie bij de aankoop van onze bouwka­vel in 2008

Bij de aankoop van onze bouwka­vel in het aangrenzende veld 5 [REDACTED] in 2008 hebben wij, zoals een zorgvuldig koper betaamt, onderzoek gedaan naar de bouwplannen in de ons omgrenzende gebieden. En dus ook naar de bouwplannen voor veld 2b.

Op dat moment was er nog geen uitgewerkt bestemmingsplan voor veld 2b, maar ons werd verzekerd dat dit gebied een bestemming had met een "maatschappelijke doel". Aan ons werden voorbeelden genoemd als een gezondheidscentrum, kinderopvang, e.d. Het gebouw/de gebouwen die hiervoor zouden worden neergezet, zouden niet hoger zijn dan maximaal 2 bouwlagen. Van onze buurtgenoten begrepen wij dat ook aan hen is verteld dat veld 2b een maatschappelijke bestemming had, waarbij ook een schoolgebouw als voorbeeld is genoemd.

Tot onze grote verbazing en teleurstelling blijkt er sinds kort sprake te zijn van een tweetal appartementsgebouwen met een maximum bouwhoogte van 18 meter.

In bestemmingsplannen na de aankoop van onze bouwka­vel is vastgelegd dat 18 meter de maximale bouwhoogte voor veld 2b zou kunnen zijn. Wij zijn echter steeds uitgegaan van hetgeen ons bij de aankoop van onze kavel is verzekerd. Het mogelijk maken van een bouwhoogte van 18 meter wil nog

steeds niet zeggen dat er ook daadwerkelijk tot een hoogte van 18 meter zal worden gebouwd. In Schuytgraaf zijn ons wel meer van dergelijke situaties bekend.

Nog vreemder is echter dat medewerkers van de gemeente nu met stukken komen waaruit zou blijken dat reeds in het bestemmingsplan Schuytgraaf een bouwhoogte van 18 meter mogelijk zou zijn. Als dit toen al tot de mogelijkheden behoorde, waarom is dit ons niet gezegd bij de aankoop van onze bouwkaavel? En blijkbaar zijn wij niet de enigen aan wie dit bij navraag niet is meegedeeld?

Bij nazoeken van bestemmingsplanwijzigingen stuiten wij vervolgens nog op het volgende. De 4^e herziening van bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 (26-5-2015) betreft veld 22a. Echter bij deze herziening is ook geregeld een uitruil van maatschappelijke voorzieningen van veld 2 (een school) naar veld 22a. Tevens is hierbij geregeld dat in veld 2 het aantal te bouwen woningen wordt verhoogd met 50. (Vandaar dat er nu ineens sprake is van de bouw van 2 appartementsgebouwen?) Wij vinden het een vreemde gang van zaken dat bij een bestemmingsplanwijziging voor veld 22a ook wijzigingen worden doorgevoerd voor veld 2. Zelfs van een oplettend burger kan toch niet worden verwacht dat hij alle bestemmingsplanwijzigingen in Arnhem bijhoudt om te weten wat er in zijn directe omgeving gebeurt. Daarmee hebben wij geen kans gekregen om onze mening over deze uitruil duidelijk te maken.

Bijkomend gevolg van deze uitruil is dat het aantal te bouwen woningen in onze omgeving wederom is verhoogd, zoals al eerder in Parklane, met alle nadelige gevolgen van (verkeers)drukke e.d. van dien.

Wederom zijn wij teleurgesteld in de handelwijze van de gemeente Arnhem. Parklane werd bij de koop van onze kavel in 2008 aangeprezen onder de leus "HIER WORDT HET MOOI". Van alles wat ons destijds is toegezegd/beloofd is maar weinig terechtgekomen. Inmiddels wonen wij nu 9 jaar in een "bouwput". Door de nog steeds voortdurende woningbouw om ons heen ondervinden wij al jaren lang de nodige overlast die hiermee gemoeid gaat. Aan de voorzijde van onze woning zijn door de herontwikkeling van Parklane de geplande vrijstaande woningen op bouwkaavels vervangen door twee- en drie-onder-een-kap woningen onder projectbouw. Daarmee zijn er in Parklane veel meer woningen gebouwd dan voorheen toegezegd. De uitstraling van Parklane is daarmee ook niet overeenkomstig hetgeen ons destijds is voorgespiegeld. De groenstrook aan de achterzijde van onze woning lijkt in het geheel niet op de groenstrook zoals die bij de aankoop van onze kavel aan ons is voorgesteld, en het gaat dan niet om wijzigingen in positieve zin.

Bij al het voorgaande vragen wij ons toch werkelijk af in hoeverre hier is gehandeld in strijd met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Voorliggende bestemmingsplanwijziging

Tot op heden is het in onze directe omgeving gebleven bij grondgebonden woningbouw. Daarmee is in dit deel van Schuytgraaf het landschappelijke (dorpse) karakter nog enigszins behouden gebleven. In de voorliggende bestemmingsplanwijziging geldt ook voor veld 2 (net als voor alle andere velden in Schuytgraaf) het uitgangspunt van "dorpjes in de Betuwe". De plaatsing van twee woontorens van 18 meter zal naar onze mening dit uitgangspunt voor veld 2 geheel teniet doen en is daarmee in strijd met het uitgangspunt van Schuytgraaf. En gelet op de markante ligging van veld 2b geldt dit volgens ons ook voor de direct omliggende velden 1, 3, 4 en 5 (Parklane). Weg dorpjes in de Betuwe! Een "subtiele positionering" van "twee bouwmassa's" is volgens ons sowieso een "contradictio in terminis".

De bijzondere (centrale) ligging van veld 2b in het noord-oostelijk deel van Schuytgraaf vraagt ons inziens om een zorgvuldige keuze van bebouwing. Ingeklemd tussen de Minervasingel en de brede watergang zou veld 2b evenzeer onderdeel kunnen zijn van de velden 1, 3, 4 of 5. Het is maar vanuit welke gezichtshoek je het bekijkt. Daarmee is de beeldkwaliteit van veld 2b van grote invloed op de beeldkwaliteit van alle hiervoor genoemde velden. Plaatsing van 2 appartementskolossen van 18 meter hoog in wederopbouwarchitectuur zal alleen maar afbreuk doen aan de beeldkwaliteit van alle omliggende velden. Wat ons betreft een grote gemiste kans!

In de voorliggende bestemmingsplanwijziging ontbreekt de verantwoording voor de voorgenomen bouw van twee appartementsgebouwen. Het gaat hier tenslotte om een uitzondering voor veld 2 waar de maximale bouwhoogte in 12 meter bedraagt. Ook hier vragen wij ons af of dit in overeenstemming is met de algemene beginselen van behoorlijk bestuur.

Persoonlijke situatie

De plaatsing van 2 woontorens schuin achter onze woning betekent voor ons een inbreuk op ons gevoel van privacy, met name in onze tuin.

De optelsom van alle hiervoor genoemde negatieve ontwikkelingen in onze directe omgeving kan niet anders dan een negatief effect hebben op de waarde van onze woning.

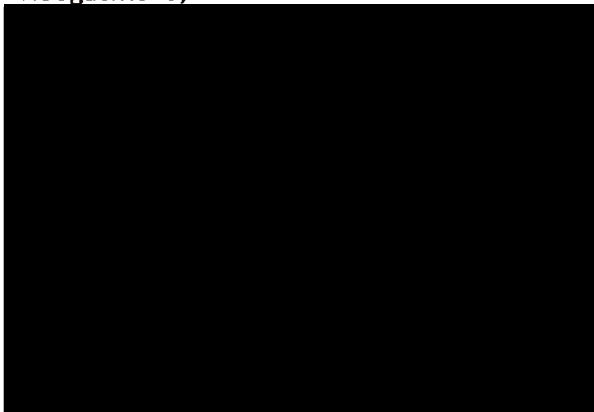
Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit.

Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Zienswijzen #5

AANGETEKEND

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem, 14 januari 2019.

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte burgemeester en wethouders,

Sinds 7 december ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ter inzage. Hierbij maken wij onze zienswijze bij dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

In de toelichting op het plan, sectie 5.3.4 Wonen, wordt gesteld dat in veld 2b een hoogte van 18 meter wordt voorzien. Dit is uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan, artikel 22.2.4g, waarin een uitzondering van 18 meter wordt bepaald op de algemene regel van artikel 22.2.4b, waarin een bouwhoogte van 12 meter staat.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

1. Wijziging van bestaande plannen

a) Bij de aankoop van ons huis, midden 2009, hebben wij expliciet naar de bouwplannen voor veld 2b gevraagd, bij zowel gemeente als de makelaar. Van beide hebben wij het antwoord gekregen dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter. Tevens blijkt uit door de Gemeente verstrekte informatie (zie bijlage 1) in 2011, dat dit veld was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

Deze toezeggingen hebben ons mede doen besluiten om onze woning te kopen in Parklane. Dat nu de bestemming en de bouwhoogte worden gewijzigd, zien wij als een zeer vervelende wijziging.

b) In de regels bij het bestemmingsplan, artikel 22.2.4b, staat een bouwhoogte van 12 meter. De uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd (zie ook de tegenstrijdigheden hieronder).

2. Tegenstrijdigheden in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

a) De bouwhoogte is ons inziens in conflict met de ruimtelijke context. In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen) staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': *"Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b".* Zelfde onderdeel, kopje 'Ruimtelijke invulling': *"De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".*

Onze argumentatie op dit punt is de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2b **'subtiel'** wordt gepositioneerd in het landschap'. Er is **niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter!** Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

b) Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en -verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

3. Persoonlijke motivatie / onderbouwing

a) Het uitzicht vanuit onze slaapkamers laat nu op korte afstand een park met speeltuin en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht in ernstige mate verstoren.

b) Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter ontstaat er vanaf bouwlaag 3 en hoger zicht op onze tuin en voor een groot deel van de appartementen recht in onze woning. Hierdoor wordt onze privacy enorm aangetast.

c) Twee woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning.

Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

A large black rectangular redaction box covers the signature and any accompanying text or stamp that might have been present.

OVERZICHT POSTER SCHUYTGRAAF



Zienswijzen #6

**AANGETEKEND**

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem

Arnhem, 13 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte burgemeester en wethouders,

Momenteel ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ter inzage. Bij deze maken wij onze zienswijze bij dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

Achtergrond

Bij de aankoop van ons kavel in 2008 hebben wij ons breed georiënteerd. Doorslaggevend voor de aankoop van het kavel waarop wij nu wonen is dat de bebouwing in de nabije omgeving van de woning laag zou blijven (kleiner dan of gelijk aan twaalf meter) en geen gestapelde woningen. Uit de destijds door de Gemeente verstrekte informatie(zie bijlage 1) bleek dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

De afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat er steeds opnieuw allerlei wijzigingen in de (bestemmings)plannen zijn gemaakt. Deze wijken, voor ons, in negatieve zin af van de oorspronkelijke plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving (Parklane en de omliggende velden van Schuytgraaf). Deze punten zouden bij de afweging om dit kavel wel of niet te kopen zeer negatief hebben gewogen. Bij deze wijzigingen in de plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving zijn wij als direct betrokkene niet pro-actief geïnformeerd. Het is ondoenlijk om alle wijzigingen in de plannen, met betrekking tot onze directe woonomgeving, te signaleren en hierop tijdig te reageren. Ondanks dat wellicht aan de minimale vereisten voor de bekendmaking van wijzigingen in bestemmingsplannen zal zijn voldaan, vinden wij dat wij als directe buur actief van ingrijpende wijzigingen op de hoogte moeten worden gesteld. Bijvoorbeeld met een brief aan de betrokken bewoners.

Voorbeelden van dergelijke wijzigingen :

*De 4^e herziening van bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 (26-5-2015) betreft veld 22a. Echter bij deze herziening is ook geregeld een uitruil van maatschappelijke voorzieningen van veld 2 (een school zoals gepland op veld 2b) naar veld 22a. Tevens is hierbij geregeld dat in veld 2 het aantal te bouwen woningen wordt verhoogd met 50. (Vandaar dat er nu ineens sprake is van de bouw van 2 appartementsgebouwen?) Wij vinden het een vreemde gang van zaken dat bij een bestemmingsplanwijziging voor veld 22a ook wijzigingen worden doorgevoerd voor veld 2. Zelfs van een oplettend burger kan toch niet worden verwacht dat hij alle bestemmingsplanwijzigingen in Arnhem bijhoudt om te weten wat er in zijn directe omgeving gebeurt. Daarmee hebben wij geen kans gekregen om onze mening over deze uitruil te geven.

* Veld 3a - Bestemmingplanwijziging van de bouwhoogte van 12 naar 15 meter aan de oostzijde van onze woning. Ten oosten van onze woning nabij de nieuwe entree van veld 3 was een bouwvlak aangewezen tot maximale bouwhoogte 15m ipv 12m .

* Parklane fase 2 - Door de herontwikkeling van Parklane fase2 zijn geplande vrijstaande woningen vervangen door twee- en drie-onder-een-kap woningen en rijtjeswoningen doorgevoerd wat in oorspronkelijke plan niet het geval was.

* Groenstrook achter de woningen Staatsspoor. Wij kwamen er een aantal jaren geleden 'per ongeluk' door een brief van "de Groenteschuyt" achter dat de groenstrook achter onze woning opeens voor hen bestemd bleek. Gelukkig is dit achteraf rechtgezet en hebben wij alsnog inspraak gekregen in de groeninrichting. Dat wij hier via de beoogde toekomstige gebruikers van de grond over geïnformeerd werden en niet door de gemeente is voor ons tekenend en vinden wij nalatig.

Informatie vestrekking wijzingen Veld2b

De informatie over de wijziging van de inrichting van Veld2b is kenbaar gemaakt op de algemene bewonersavond Schuytgraaf, d.d. 11 juni in de MFC de Salamander. Wij zijn door onze buurtgenoten geïnformeerd over de wijzigingen. Allen waren zeer verrast over deze wijzigingen.

Op 25 oktober was er weer een algemene bewonersavond over de werkzaamheden in Schuytgraaf waarbij is aangegeven dat aansluitend een nadere toelichting gegeven zou worden op de plannen per veld. In dit gedeelte werden o.a. de plannen van veld2b gepresenteerd. Inspraak/ betrokkenheid werd afgehouden. Er werd verteld dat er een bestemmingplanwijziging zou volgen waarop men zijn bezwaar kenbaar zou kunnen maken.

Tekortkoming Gemeente

Bij de nader uitwerkingen van Veld2b hebben wij als omwonenden ons uiterste best gedaan om betrokken te blijven en inspraak krijgen bij de ontwikkeling van onze buurt. Natuurlijk zijn wij ons er van bewust dat een jonge wijk als Schuytgraaf nog volop in ontwikkeling is en de nodige wijzigingen hiervoor dienen te worden doorgevoerd. Echter zijn wij van mening dat de Gemeente Arnhem ons als bewoners voldoende mogelijkheden moet bieden om op de hoogte te zijn van (bouw)plannen in onze wijk en hierbij de nodige inspraak te hebben. Wij vinden dat de gemeente op dit punt ernstig te kort is geschoten.

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

a) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde onderdeel, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt is de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter! Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

b). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Persoonlijke motivatie onderbouwing

Uit het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat een gedeelte van veld 2b bestemd wordt voor gestapelde bouw (tot max. 18 meter) . Hiertegen maken wij bezwaar.

Bij de aankoop van ons kavel hebben wij niet kunnen voorzien dat een zo wezenlijke wijziging in de bestemming van de directe omgeving zou plaatsvinden. Zoals hiervoor aangegeven zou de nu voorliggende bestemming en bouwhoogte van veld 2b in negatieve zin hebben meegewogen in ons besluit voor het wel of niet aankopen van het kavel.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter ontstaat er vanaf bouwlaag 3 en hoger zicht op onze tuin. Hierdoor wordt onze privacy enorm aangetast. Bij de aankoop van ons kavel was dit niet te voorzien. Dit punt zou bij de afweging tot het wel of niet kopen van het kavel een zwaar argument zijn geweest om het kavel niet te kopen.

Woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning.

Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

[Redacted line]

[Redacted line]

[Redacted line]

Zienswijzen #7

**AANGETEKEND**

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem

Arnhem, 14 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte burgemeester en wethouders,

Momenteel ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ter inzage. Bij deze maken wij onze zienswijze bij dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

Achtergrond

Bij de aankoop van ons kavel in 2011 hebben wij ons breed georiënteerd. Doorslaggevend voor de aankoop van het kavel waarop wij nu wonen is dat de bebouwing in de nabije omgeving van de woning laag zou blijven (kleiner dan of gelijk aan twaalf meter) en geen gestapelde woningen. Uit de destijds door de Gemeente verstrekte informatie (zie bijlage 1) bleek dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school en is ons steeds door de vertegenwoordigers van de Gemeente verteld dat de maximale bouwhoogte 12 meter zou bedragen.

De afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat er steeds opnieuw allerlei wijzigingen in de (bestemmings)plannen zijn gemaakt. Deze wijken, voor ons, in negatieve zin af van de oorspronkelijke plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving (Parklane en de omliggende velden van Schuytgraaf). Deze punten zouden bij de afweging om dit kavel wel of niet te kopen voor ons zeer negatief hebben gewogen. Bij deze wijzigingen in de plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving zijn wij als direct betrokkenen niet pro-actief geïnformeerd. Het is ondoenlijk om alle wijzigingen in de plannen, met betrekking tot onze directe woonomgeving, te signaleren en hierop tijdig te reageren. Ondanks dat wellicht aan de minimale vereisten voor de bekendmaking van wijzigingen in bestemmingsplannen zal zijn voldaan, vinden wij dat wij als directe buur actief van ingrijpende wijzigingen op de hoogte moeten worden gesteld. Bijvoorbeeld met een brief aan de betrokken bewoners.

Voorbeelden van wijzigingen waarover wij als direct betrokkenen niet of onvoldoende zijn geïnformeerd:

*De 4^e herziening van bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 (26-5-2015) betreft veld 22a. Echter bij deze herziening is ook geregeld een uitruil van maatschappelijke voorzieningen van veld 2 (een school zoals gepland op veld 2b) naar veld 22a. Tevens is hierbij geregeld dat in veld 2 het aantal te bouwen woningen wordt verhoogd met 50. (Vandaar dat er nu ineens sprake is van de bouw van 2 appartementsgebouwen?) Wij vinden het een vreemde gang van zaken dat bij een bestemmingsplanwijziging voor veld 22a ook wijzigingen worden doorgevoerd voor veld 2. Zelfs van een oplettend burger kan toch niet worden verwacht dat hij alle bestemmingsplanwijzigingen in Arnhem bijhoudt om te weten wat er in zijn directe omgeving gebeurt. Daarmee hebben wij geen kans gekregen om onze mening over deze uitruil te geven.

* Veld 3a - Bestemmingplanwijziging van de bouwhoogte van 12 naar 15 meter aan de oostzijde van onze woning. Ten oosten van onze woning nabij de nieuwe entree van veld 3 was als wijziging op het bestemmingsplan een bouwvlak aangewezen tot maximale bouwhoogte 15m i.p.v. 12m.

* Parklane fase 2 - Door de herontwikkeling van Parklane fase2 zijn geplande vrijstaande woningen vervangen door twee- en drie-onder-een-kap woningen en rijtjeswoningen. Dit was in het oorspronkelijke plan niet het geval.

* Groenstrook achter de woningen Staatsspoor. Wij kwamen er een aantal jaren geleden 'per ongeluk' door een brief van "de Groenteschuyt" achter dat de groenstrook achter onze woning opeens voor hen bestemd bleek. Gelukkig is dit achteraf rechtgezet en hebben wij alsnog inspraak gekregen in de groeninrichting. Dat wij hier via de beoogde toekomstige gebruikers van de grond over geïnformeerd werden en niet door de gemeente is voor ons tekenend en vinden wij nalatig.

Informatie vestrekking wijzigingen Veld2b

De informatie over de wijziging van de inrichting van Veld2b is ons kenbaar gemaakt op de algemene bewonersavond Schuytgraaf, d.d. 11 juni 2018 in de MFC de Salamander. Kort hierna hebben wij onze naaste buurtgenoten geïnformeerd over de wijzigingen. Allen waren zeer verrast over deze wijzigingen. Hierop hebben wij de gemeente aangeschreven dat wij als omwonenden verrast waren en dat wij betrokken wilden blijven bij de ontwikkeling van veld2b. Dit is ons ook toegezegd. Wij citeren uit de mail (zie bijlage) van Kirsten van Rijen (senior projectmanager Schuytgraaf), d.d. 09-07-2018 ; "Wij zullen jullie zeker betrekken bij de uitwerking van de plannen. Ik verwacht dat wij jullie na de zomer (september/oktober) uit zullen nodigen voor een eerste gesprek". Wij en andere omwonenden zijn echter nooit voor een dergelijk gesprek uitgenodigd. Op 25 oktober 2018 was er weer een algemene bewonersavond over de werkzaamheden in Schuytgraaf waarbij is aangegeven dat aansluitend een nadere toelichting gegeven zou worden op de plannen per veld. In dit laatste gedeelte werden o.a. de plannen van veld2b gepresenteerd. Inspraak/ betrokkenheid van de omwonenden werd door de Gemeente afgehouden. Er werd ons verteld dat er een bestemmingplanwijziging zou volgen waarop wij vervolgens ons bezwaar kenbaar konden maken. Op deze bewonersavond hebben wij ook de wethouder Ronald Paping (Wijkwethouder Schuytgraaf) aangesproken. Hij vertelde ons *alleen informeel aanwezig te zijn* en niet verder inhoudelijk met ons in gesprek te willen gaan.

Tekortkoming Gemeente

Bij de nadere uitwerkingen van Veld2b hebben wij als omwonenden ons uiterste best gedaan om betrokken te blijven en inspraak krijgen bij de ontwikkeling van onze buurt. Natuurlijk zijn wij ons er

van bewust dat een jonge wijk als Schuytgraaf nog volop in ontwikkeling is en de nodige wijzigingen hiervoor dienen te worden doorgevoerd. Echter zijn wij van mening dat de Gemeente Arnhem ons als bewoners voldoende mogelijkheden moet bieden om op de hoogte te zijn van (bouw)plannen in onze wijk. En dat de Gemeente ons daarnaast de mogelijkheden moet bieden voor de nodige betrokkenheid en inspraak. Wij vinden dat de gemeente op dit punt ernstig te kort is geschoten.

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

a) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatistische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde onderdeel, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt is de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter! Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

b). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Persoonlijke motivatie onderbouwing

Uit het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat een gedeelte van veld 2b bestemd wordt voor gestapelde bouw (tot max. 18 meter) . Hiertegen maken wij bezwaar.

Bij de aankoop van ons kavel hebben wij niet kunnen voorzien dat een zo wezenlijke wijziging in de bestemming van de directe omgeving zou plaatsvinden. Zoals hiervoor aangegeven zou de nu voorliggende bestemming en bouwhoogte van veld 2b in negatieve zin hebben meegewogen in ons besluit voor het wel of niet aankopen van het kavel.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter ontstaat er vanaf bouwlaag 3 en hoger zicht op onze tuin en recht in onze woning. Hierdoor wordt onze privacy enorm aangetast. Bij de aankoop van ons kavel was dit niet te voorzien. Dit punt zou bij de afweging tot het wel of niet kopen van het kavel een zwaar argument zijn geweest om het kavel niet te kopen.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter wordt het (vrije) uitzicht vanuit onze woning belemmerd. Dit wensen wij niet, aangezien ook dit bij de aankoop van ons kavel niet was te voorzien. Het uitzicht vanuit onze woon- en slaapkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren.

Woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning.

Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[Redacted signature and contact information]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: maandag 9 juli 2018 09:32
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: RE: Ontwikkelingen Veld 2 - Zuid

Beste [REDACTED]

Wij zullen jullie zeker betrekken bij de uitwerking van de plannen. Ik verwacht dat wij jullie na de zomer (september/oktober) uit zullen nodigen voor een eerste gesprek.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: zondag 8 juli 2018 16:16
Aan: schuytgraaf <schuytgraaf@arnhem.nl>; [REDACTED]
Onderwerp: Ontwikkelingen Veld 2 - Zuid

Beste Gemeente,

Op maandag 11 juni jl. zijn wij naar de bijeenkomst in de Omnibus geweest van de Gemeente Arnhem over de voortgang van Schuytgraaf. Hier werden o.a. de ontwikkelingen van veld 2 toegelicht waaronder ook het zuidelijke deel van veld 2; zie onderstaande foto.



De gemeente heeft aangegeven om op onderstaande locatie appartementen te willen bouwen van 6 lagen.

Wij hebben gepolst bij onze buurtgenoten, met name aanwonend aan de vijver aangrenzend aan dit veld 2. Massaal heeft men aangegeven verbaasd te zijn dat het bestemmingsplan aangeeft het mogelijk te maken om 6 bouwlagen te mogen bouwen. Dit was bij aankoop van de woning (peil 2008/ 2009) en kavels niet bekend.

Nu de plannen door de gemeente verder worden uitgewerkt, hebben wij als omwonenden de wens betrokken te worden /inspraak te hebben bij de uitwerking van deze plannen. De omwonenden vinden 18 m; 6 lagen veel te hoog gezien de inktijk in de huis/tuinen en de rest van de inrichting van het landschap.

Graag ontvangen wij uw reactie op ons verzoek betrokken te worden danwel inspraak te hebben bij de verdere uitwerking van de plannen.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]

[REDACTED]



Zienswijzen #8

321796.

INGEKOMEN 17 JAN. 2019

AANGETEKEND

Aan de burgemeester en wethouder van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem, 14 januari 2019

Onderwerp:

Zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening, velden 21, 2b en 24.

Geachte burgemeester en wethouder,

Naar aanleiding van een protestbrief van meerdere omwonende over het bestemmingsplan 'schuytgraaf veld 2b, willen wij ons ongenoegen uiten middels deze brief.

Dat deze wijk nog relatief 'nieuw' is en nog vol in ontwikkeling is, snappen wij maar al te best. Wij hebben besloten hierheen te verhuizen i.v.m. rust, groen, uitzicht en privacy. Met het oog op aankomende nieuwbouw kregen wij te horen dat veld 2b een plan heeft gekregen met een appartementencomplex met een maximale hoogte van maar liefst 18 meter!

Uit een eerder bestemmingsplan was de bedoeling dat er op veld 2b een school of andere openbare voorziening gerealiseerd zou worden.

Dat er een verandering komt in het bestemmingsplan is uiteraard vanzelfsprekend, maar om op veld 2b een appartementencomplex te zetten van 18 meter staat in schil contrast met de rest van de omgeving.

Rondom het water staan enkel laagbouw/ eengezinswoningen en door een hoog gebouw van 18 meter op veld 2b te plaatsen, zal dit een doorn in het oog zijn voor de wijk 'schuytgraaf.

Nog het meest belangrijke aspect is dat onze privacy en zonlicht door genoemde bouwhoogte enorm worden aangetast.

Wij hopen van harte dat u het bestemmingsplan zal gaan herzien voor een voorziening van maximaal 12 meter hoogte.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

Zienswijzen #9



Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem

Arnhem, 12 januari 2019.

Onderwerp: zienswijze tegen voorgenomen bestemmingsplan Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24

Geachte burgemeester en wethouders,

Sinds 7 december ligt het bestemmingsplan *'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'* ter inzage. Hierbij maken wij onze zienswijze kenbaar over dit bestemmingsplan. Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

In de toelichting op het plan, sectie 5.3.4 Wonen, wordt gesteld dat in veld 2b een hoogte van 18 meter wordt voorzien. Dit is uitgewerkt in de regels van het bestemmingsplan, artikel 22.2.4g, waarin een uitzondering van 18 meter wordt bepaald op de algemene regel van artikel 22.2.4b, waarin een bouwhoogte van 12 meter staat.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2 zuid op 18 meter. De argumenten waarom wij dit geen goed plan vinden zetten wij hieronder uiteen.

Deel 1: wijziging van bestaande plannen

a) Bij aankoop van ons huis, eind 2009, hebben wij expliciet naar bouwplannen voor dit kavel gevraagd, bij de makelaar. Wij kregen hierbij als antwoord dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter. Ook weergegeven op de tekeningen van de gehele schuytgraaf.

Die belofte heeft onze beslissing om te gaan kopen in Parklane mede vormgegeven. Dat nu de bestemming en bouwhoogte wordt gewijzigd, zien wij als een zeer vervelende wijziging.

b). In de regels bij het bestemmingsplan, artikel 22.2.4b, staat een bouwhoogte van 12 meter. De uitzondering naar 18 meter is niet onderbouwd (zie c. en d. hieronder).

Deel 2: Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het plan

c) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde lemma, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt: de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. **Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter!** Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

d). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Deel 3: persoonlijke motivatie

e). Ons uitzicht:

Het uitzicht vanuit onze slaap- en werkkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren.

f). Privacy: inkijk in tuin en kamers

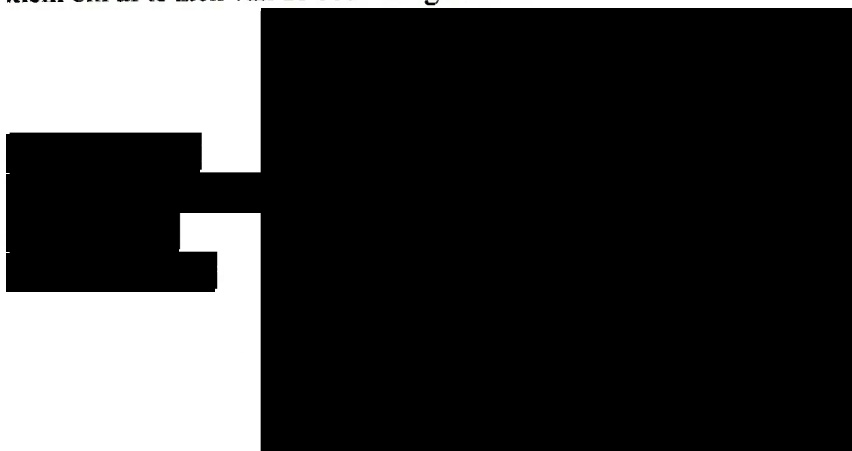
Vanuit de 18 meter hoge torens zal men deels in onze tuin kunnen kijken en recht in onze kamers. Onze privacy wordt door de genoemde bouwhoogte enorm aangetast.

g). Waardedaling

Wij vermoeden dat woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, een negatief effect hebben op de waarde van onze woning.

Afsluiting en oproep

Wij beargumenteren dat het bestemmingsplan een wijziging is van een bestaande situatie, dat die wijziging contrair is aan het landschappelijke karakter die het plan schetst, dat de uitzondering van 18 meter ten opzichte van de gereguleerde 12 meter bouwhoogte niet is verantwoord in het plan, en tenslotte dat ons uitzicht en privacy door deze uitzondering worden aangetast. Wij verzoeken u met klem om af te zien van de bouwhoogte van 18 meter voor veld 2b.



Zienswijzen #10

321796

AANGETEKENDE

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 99
6800 AB Arnhem



Arnhem 16 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening veld 2b

Geachte burgemeester en wethouders,

Momenteel ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening veld 2b ter inzage. Bij deze maken wij onze zienswijze bij dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt. Tevens kijkt de Oeverwal tegen het water aan.

Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Persoonlijke motivatie en onderbouwing i.v.m. het bezwaar:

Toen wij hebben voor onze woning hebben getekend in juli 2017 aan de Oeverwal (project Vianova) is er ons niets bekend gemaakt over de planning in omstreken. Met name het veld 2b. Dit waren toen nog maisvelden. Ze zijn gestart met bouwen van het project Vianova in december 2017. In juli 2018 is onze woning aan de Oeverwal opgeleverd. Toen kwamen we in contact met de burens en kwamen we er met zijn allen achter dat er aan de overkant aan dus genoemd veld 2b gebouwd zou gaan worden namelijk appartementen van 6 hoog. Gebeld na de gemeente en toen werd het e.a. duidelijk. Dit met behoorlijke teleurstelling. In de zomer genieten we van het mooie uitzicht op het vrije water en de maisvelden. Het stukje groen in het uitzicht past goed in onze buurt en het duurzame en de groene wijk. Woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning. Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter wordt het (vrije) uitzicht vanuit onze woning belemmerd. Dit wensen wij niet, aangezien ook dit bij de aankoop van ons kavel niet was te voorzien. Het uitzicht vanuit onze woon- en slaapkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, met een schitterend uitzicht als de zon onder gaat. De hoge woontorens zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren. Ook zal het invloed hebben op onze privacy.

Bezwaar:

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening veld, 2b .

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

Zienswijzen #11

AANGETEKEND

Aan de gemeenteraad van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem

Arnhem, 15 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte raad,

Bij deze maken wij onze zienswijze ten aanzien van het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' bij u kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

Feiten en omstandigheden

Bij de aankoop van ons kavel in 2007 hebben wij ons breed georiënteerd. Doorslaggevend voor de aankoop van het kavel waarop wij nu wonen is dat de bebouwing in de nabije omgeving van de woning laag zou blijven (kleiner dan of gelijk aan twaalf meter) en geen gestapelde woningen. Wij zijn er achter gekomen dat reeds voordat de kavels en woningen in de buurt Parklane in de verkoop gingen, in het bestemmingsplan voor de velden 2a en 2b was opgenomen dat er op nog vast te stellen locaties tot 18m hoogte gebouwd zou kunnen worden. Echter, uit de destijds door de Gemeente verstrekte informatie (zie bijlage 1) bleek dat het veld 2b was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn daarom dan ook van deze invulling van het bestemmingsplan destijds uitgegaan.

De afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat er steeds opnieuw allerlei wijzigingen in de (bestemmings)plannen zijn gemaakt. Deze wijken, voor ons, in negatieve zin af van de oorspronkelijke plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving (Parklane en de omliggende velden van Schuytgraaf). Deze punten zouden bij de afweging om dit kavel wel of niet te kopen zeer negatief hebben gewogen. Bij deze wijzigingen in de plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving zijn wij als directbetrokkene niet proactief geïnformeerd.

Het is ondoenlijk om alle wijzigingen in de plannen, met betrekking tot onze directe woonomgeving, te signaleren en hierop tijdig te reageren. Ondanks dat wellicht aan de minimale vereisten voor de bekendmaking van wijzigingen in bestemmingsplannen zal zijn voldaan, vinden wij dat wij als directe buur actief van ingrijpende wijzigingen op de hoogte moeten worden gesteld. Bijvoorbeeld met een brief aan de betrokken bewoners.

Voorbeelden van dergelijke wijzigingen:

*De 4^e herziening van bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 (26-5-2015) betreft veld 22a. Echter bij deze herziening is ook geregeld een uitruil van maatschappelijke voorzieningen van veld 2 (een school zoals gepland op veld 2b) naar veld 22a. Tevens is hierbij geregeld dat in veld 2 het aantal te bouwen woningen wordt verhoogd met 50. (Vandaar dat er nu ineens sprake is van de bouw van 2 appartementsgebouwen?) Wij vinden het een vreemde gang van zaken dat bij een bestemmingsplanwijziging voor veld 22a ook wijzigingen worden doorgevoerd voor veld 2. Zelfs van een oplettend burger kan toch niet worden verwacht dat hij alle bestemmingsplanwijzigingen in Arnhem bijhoudt om te weten wat er in zijn directe omgeving gebeurt. Daarmee hebben wij geen kans gekregen om onze mening over deze uitruil te geven.

* Veld 3a - Bestemmingplanwijziging van de bouwhoogte van 12 naar 15 meter aan de oostzijde van onze woning. Ten oosten van onze woning nabij de nieuwe entree van veld 3 was een bouwvlak aangewezen tot maximale bouwhoogte 15m i.p.v. 12m.

* Parklane fase 2 - Door de herontwikkeling van Parklane fase2 zijn geplande vrijstaande woningen vervangen door twee- en drie-onder-een-kap woningen en rijtjeswoningen doorgevoerd wat in oorspronkelijke plan niet het geval was.

* Groenstrook achter de woningen Staatsspoor. Wij kwamen er een aantal jaren geleden 'per ongeluk' door een brief van "de Groenteschuyt" achter dat de groenstrook achter onze woning opeens voor hen bestemd bleek. Gelukkig is dit achteraf rechtgezet en hebben wij alsnog inspraak gekregen in de groeninrichting. Dat wij hier via de beoogde toekomstige gebruikers van de grond over geïnformeerd werden en niet door de gemeente is voor ons tekenend en vinden wij nalatig.

Informatie vestrekking wijzigingen Veld 2b

N.a.v. de plotselinge wijzigingen rondom de genoemde groenstrook en algemeen beklag rondom het in gebreke blijven m.b.t. informatievoorziening naar bewoners van destijds GEM Schuytgraaf en de Gemeente Arnhem, werden vanaf medio 2012 regelmatig bewonersavonden georganiseerd in de MFC de Salamander.

De informatie over de wijziging van de inrichting van Veld2b is ons kenbaar gemaakt op de algemene bewonersavond Schuytgraaf, d.d. 11 juni in de MFC de Salamander. Kort hierop hebben wij onze naaste buurtgenoten geïnformeerd over de wijzigingen. Allen waren zeer verrast over deze wijzigingen. Tijdens voorgaande bewonersavonden is nooit ook maar iets ter sprake gebracht rondom de plannen voor de bouw van de 2 appartementsgebouwen hoewel daar alle gelegenheid voor was. Het had de gemeente gesierd wanneer zij vooraf ons als bewoners gepolst had over deze plannen.

Tijdens genoemde bewonersbijeenkomst in juni van 2018 hebben wij de gemeente aangegeven dat wij als omwonenden verrast waren en dat wij betrokken wilden blijven bij de ontwikkeling van veld 2b. Dit is ons ook toegezegd. Op 25 oktober was er weer een algemene bewonersavond over de werkzaamheden in Schuytgraaf waarbij is aangegeven dat aansluitend een nadere toelichting gegeven zou worden op de plannen per veld.

In dit gedeelte werden o.a. de plannen van veld 2b gepresenteerd. Inspraak/ betrokkenheid werd afgehouden. Er werd ons verteld dat er een bestemmingplanwijziging zou volgen waarop wij vervolgens ons bezwaar kenbaar konden maken. Op deze bewonersavond hebben wij ook de wethouder Ronald Paping aangesproken. Hij vertelde ons *alleen informeel aanwezig te zijn* en niet verder inhoudelijk met ons in gesprek te willen gaan.

Tekortkoming Gemeente

Bij de nadere uitwerkingen van Veld 2b hebben wij als omwonenden ons uiterste best gedaan om betrokken te blijven en inspraak te krijgen bij de ontwikkeling van onze buurt. Natuurlijk zijn wij ons er van bewust dat een jonge wijk als Schuytgraaf nog volop in ontwikkeling is en de nodige wijzigingen hiervoor dienen te worden doorgevoerd. Echter zijn wij van mening dat de Gemeente Arnhem ons als bewoners voldoende mogelijkheden moet bieden om op de hoogte te zijn van (bouw)plannen in onze wijk en hierbij de nodige inspraak te hebben. Wij vinden dat de gemeente op dit punt (wederom) ernstig te kort is geschoten.

Wat ons bovendien opvalt, is dat ook in 2017 in de verkoopinformatie voor de woningen in veld 3 (o.a. de Oeverwal) wederom niets is vermeld over gestapelde bebouwing. Ook aan deze bewoners is de bestemming laagbouw in de vorm van een school aangegeven.

Tegenstrijdigheden in, en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

a) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde onderdeel, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt is de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter! Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

b) Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Persoonlijke motivatie onderbouwing

Uit het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat een gedeelte van veld 2b bestemd wordt voor gestapelde bouw (tot max. 18 meter). Hiertegen maken wij bezwaar.

In het algemeen brengt het voorgenomen bouwplan een aantasting van het woon- en leefklimaat met zich mee. Veld 2b bevindt zich namelijk op een zeer korte afstand van onze woning. De hoogte en het volume van de voorgenomen bebouwing en de afstand tot onze woning zijn daarom erg ongunstig. De woontorens hebben als gevolg dat er zicht- en lichtvervuiling ontstaat. Tevens wordt ons recht op privacy geschonden. Onze woongenot wordt door het voorgenomen plan dan ook onevenredig zwaar aangetast.

Bij de aankoop van ons kavel hebben wij niet kunnen voorzien dat een zo wezenlijke wijziging in de bestemming van de directe omgeving zou plaatsvinden. Zoals hiervoor aangegeven zou de nu voorliggende bestemming en bouwhoogte van veld 2b in negatieve zin hebben meegewogen in ons besluit voor het wel of niet aankopen van het kavel.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter ontstaat er vanaf bouwlaag 3 en hoger zicht op onze tuin en recht in onze woning. Hierdoor wordt onze privacy enorm aangetast. Bij de aankoop van ons kavel was dit niet te voorzien. Dit punt zou bij de afweging tot het wel of niet kopen van het kavel een zwaar argument zijn geweest om het kavel niet te kopen.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter wordt het (vrije) uitzicht vanuit onze woning belemmerd. Dit wensen wij niet, aangezien ook dit bij de aankoop van ons kavel niet was te voorzien. Het uitzicht vanuit onze woon- en slaapkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren.

Woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning.

Schending zorgvuldigheids-, onderzoeks- en motiveringsplicht

Het ontwerpbestemmingsplan bevat een motiveringsgebrek. Een deugdelijk onderzoek in het kader van artikel 3:2 Algemene wet bestuursrecht heeft niet plaatsgevonden. Daarnaast ontbeert het ontwerpbestemmingsplan een redelijke belangenafweging als bedoeld in artikel 3:4 van de Algemene wet bestuursrecht en levert een onevenredige aantasting van ons woon- en leefklimaat op. Daar komt bij dat er in het ontwerpbestemmingsplan en in de daarbij behorende stukken niet deugdelijk is gemotiveerd wat de mogelijke effecten zijn van de woontorens op de omgeving en in het bijzonder op de woningen gelegen aan Staatsspoor. Het ontwerpbestemmingsplan voorziet in een bouwplan dat, onder meer gelet op de ruimtelijke uitstraling omvang, privacy, uitzicht, te dicht bij onze woningen wordt gerealiseerd.

Onze belangen zijn onvoldoende meegenomen in de voorbereiding van het onderhavige ontwerpbestemmingsplan.

Verzoek

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

[Redacted signature block]

BIJLAGE

OVERZICHT POSTER SCHUYTGRAAF



Zienswijzen #12 (buiten termijn)



Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem

Arnhem, 15 januari 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte burgemeester en wethouders,

Momenteel ligt het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' ter inzage. Bij deze maken wij onze zienswijze bij dit ontwerpbestemmingsplan kenbaar.

Onze zienswijze heeft betrekking op de bouwhoogte van veld 2b, het deel dat omsloten wordt door de noordoosthoek van de Minervasingel en het water dat ten zuiden van diezelfde hoek van de Minervasingel ligt.

Wij verzoeken de gemeente voor het gehele veld 2b uit te gaan van een maximale bouwhoogte van 12 meter. Wij zijn tegen het vaststellen van de maximale bouwhoogte van veld 2b op 18 meter.

Een aantal argumenten ligt aan deze zienswijze ten grondslag. Deze komen hieronder puntsgewijs aan de orde.

Achtergrond

Bij de aankoop van ons huis in 2007 hebben wij ons breed georiënteerd. Doorslaggevend voor de aankoop van ons huis waarop wij nu wonen is dat de bebouwing in de nabije omgeving van de woning laag zou blijven (kleiner dan of gelijk aan twaalf meter) en geen gestapelde woningen. Uit de destijds door de Gemeente verstrekte informatie (zie bijlage 1) bleek dat dit kavel was ingepland als locatie voor een school, met maximale bouwhoogte van 12 meter.

De afgelopen jaren hebben wij gemerkt dat er steeds opnieuw allerlei wijzigingen in de (bestemmings)plannen zijn gemaakt. Deze wijken, voor ons, in negatieve zin af van de oorspronkelijke plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving (Parklane en de omliggende velden van Schuytgraaf). Deze punten zouden bij de afweging om ons huis aan de Staatsspoor wel of niet te kopen zeer negatief hebben gewogen. Bij deze wijzigingen in de plannen met betrekking tot onze nabije woonomgeving zijn wij als direct betrokkene niet pro-actief geïnformeerd. Het is ondoenlijk om alle wijzigingen in de plannen, met betrekking tot onze directe woonomgeving, te signaleren en hierop tijdig te reageren. Ondanks dat wellicht aan de minimale vereisten voor de bekendmaking van wijzigingen in bestemmingsplannen zal zijn voldaan, vinden wij dat wij als directe buur actief van ingrijpende wijzigingen op de hoogte moeten worden gesteld. Bijvoorbeeld met een brief aan de betrokken bewoners.

Voorbeelden van dergelijke wijzigingen :

*De 4^e herziening van bestemmingsplan Schuytgraaf 2011 (26-5-2015) betreft veld 22a. Echter bij deze herziening is ook geregeld een uitruil van maatschappelijke voorzieningen van veld 2 (een school zoals gepland op veld 2b) naar veld 22a. Tevens is hierbij geregeld dat in veld 2 het aantal te bouwen woningen wordt verhoogd met 50. (Vandaar dat er nu ineens sprake is van de bouw van 2 appartementsgebouwen?) Wij vinden het een vreemde gang van zaken dat bij een bestemmingsplanwijziging voor veld 22a ook wijzigingen worden doorgevoerd voor veld 2. Zelfs van een oplettend burger kan toch niet worden verwacht dat hij alle bestemmingsplanwijzigingen in Arnhem bijhoudt om te weten wat er in zijn directe omgeving gebeurt. Daarmee hebben wij geen kans gekregen om onze mening over deze uitruil te geven.

* Veld 3a - Bestemmingplanwijziging van de bouwhoogte van 12 naar 15 meter aan de oostzijde van onze woning. Ten oosten van onze woning nabij de nieuwe entree van veld 3 was een bouwvlak aangewezen tot maximale bouwhoogte 15m ipv 12m .

* Parklane fase 2 - Door de herontwikkeling van Parklane fase2 zijn geplande vrijstaande woningen vervangen door twee- en drie-onder-een-kap woningen en rijtjeswoningen doorgevoerd wat in oorspronkelijke plan niet het geval was.

Informatie vestrekking wijzingen Veld2b

De informatie over de wijziging van de inrichting van Veld2b is ons kenbaar gemaakt op de algemene bewonersavond Schuytgraaf, d.d. 11 juni in de MFC de Salamander. Kort hierop hebben wij onze naaste buurtgenoten geïnformeerd over de wijzigingen. Allen waren zeer verrast over deze wijzigingen. Hierop hebben wij de gemeente aangespreven dat wij als omwonenden verrast waren en dat wij betrokken wilden blijven bij de ontwikkeling van veld2b. Dit is ons ook toegezegd. Wij citeren uit de mail (zie bijlage) van Kirsten van Rijen (senior projectmanager Schuytgraaf), d.d. 09-07-2018 ; "Wij zullen jullie zeker betrekken bij de uitwerking van de plannen. Ik verwacht dat wij jullie na de zomer (september/oktober) uit zullen nodigen voor een eerste gesprek". Een dergelijke uitnodiging heeft ons nooit bereikt. Op 25 oktober was er weer een algemene bewonersavond over de werkzaamheden in Schuytgraaf waarbij is aangegeven dat aansluitend een nadere toelichting gegeven zou worden op de plannen per veld. In dit gedeelte werden o.a. de plannen van veld2b gepresenteerd. Inspraak/ betrokkenheid werd afgehouden. Er werd ons verteld dat er een bestemmingplanwijziging zou volgen waarop wij vervolgens ons bezwaar kenbaar konden maken. Op deze bewonersavond hebben wij ook de wethouder Ronald Paping aangesproken. Hij vertelde ons *alleen informeel aanwezig te zijn* en niet verder inhoudelijk met ons in gesprek te willen gaan.

Tekortkoming Gemeente

Bij de nader uitwerkingen van Veld2b hebben wij als omwonenden ons uiterste best gedaan om betrokken te blijven en inspraak krijgen bij de ontwikkeling van onze buurt. Natuurlijk zijn wij ons er van bewust dat een jonge wijk als Schuytgraaf nog volop in ontwikkeling is en de nodige wijzigingen hiervoor dienen te worden doorgevoerd. Echter zijn wij van mening dat de Gemeente Arnhem ons als bewoners voldoende mogelijkheden moet bieden om op de hoogte te zijn van (bouw)plannen in onze wijk en hierbij de nodige inspraak te hebben. Wij vinden dat de gemeente op dit punt ernstig te kort is geschoten.

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

Tegenstijdingen in en onvoldoende onderbouwing van het ontwerpbestemmingsplan

a) Bouwhoogte in conflict met de ruimtelijke context

In hoofdstuk 3 (Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen), staat vermeld in paragraaf 3.2.2 Veld 2, kopje 'context': "Veld 2b is het zuidelijke deel van veld 2. Omdat veld 2 door de Minervasingel wordt doorsneden heeft het zuidelijk deel een eigen karakter. Dit op zichzelf staande karakter wordt versterkt doordat veld 2b aan alle zijden wordt begrensd door onderdelen van het landschappelijk raamwerk van Schuytgraaf. Aan de noord- en oostzijde door de Minervasingel die een belangrijke groen, blauwe landschappelijke drager is. Een brede plas, die onderdeel van het stedelijk watersysteem van Schuytgraaf is, begrenst de zuid- en westzijde van veld 2b."

Zelfde onderdeel, kopje 'Ruimtelijke invulling': "De bebouwing op veld 2b wordt subtiel gepositioneerd in het landschap en sluit aan op de hoofdstructuur van de grienden aan de oostzijde van het plangebied".

Onze argumentatie op dit punt is de landschappelijke context, namelijk de natuur van grienden en water die dit gebied karakteriseert en de context vormt van het bestemmingsplan, wordt aangetast door de bouwhoogte van 18 meter. Hetzelfde geldt voor de 'ruimtelijke invulling', waarin staat dat veld 2 'subtiel [wordt] gepositioneerd in het landschap'. Er is niets subtiel aan twee woontorens van 18 meter! Die zijn overal van grote afstand zichtbaar en verstoren de landschapsbeleving. De voorgenomen bouwhoogte is in conflict met de landschappelijke context (sectie 3.2.2).

b). Hoofdstuk 5 behoort de plannen te verantwoorden, zoals de titel ook aangeeft ("Hoofdstuk 5 Planbeschrijving en –verantwoording"). De uitzondering op de algemene regel van 12 meter bouwhoogte (artikel 22.2.4b), namelijk 18 meter voor veld 2b (artikel 22.2.g) is op geen enkele manier verantwoord. Het plan is daarmee op technisch vlak van onvoldoende niveau.

Motivatie onderbouwing

Uit het voorliggende Ontwerpbestemmingsplan blijkt dat een gedeelte van veld 2b bestemd wordt voor gestapelde bouw (tot max. 18 meter) . Hiertegen maken wij bezwaar.

Bij de aankoop van ons huis hebben wij niet kunnen voorzien dat een zo wezenlijke wijziging in de bestemming van de directe omgeving zou plaatsvinden. Zoals hiervoor aangegeven zou de nu voorliggende bestemming en bouwhoogte van veld 2b in negatieve zin hebben meegewogen in ons besluit voor het wel of niet aankopen van ons huis aan de Staatsspoor.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter ontstaat er vanaf bouwlaag 3 en hoger zicht op onze tuin en op onze woning. Hierdoor wordt onze privacy enorm aangetast. Bij de aankoop van ons huis was dit niet te voorzien. Dit punt zou bij de afweging tot het wel of niet kopen van het huis een zwaar argument zijn geweest om het niet te kopen.

Bij gestapelde bouw hoger dan 12 meter wordt het (vrije) uitzicht vanuit onze woning belemmerd. Dit wensen wij niet, aangezien ook dit bij de aankoop van ons kavel niet was te voorzien. Het uitzicht

vanuit onze woon- en slaapkamers laat nu op korte afstand een park en water zien, daarachter een smalle strook lage bebouwing en infrastructuur, met daar weer achter groene natuur. De hoge woontorens vlak achter ons perceel zullen het uitzicht daadwerkelijk verstoren.

Woontorens van 18 m op korte afstand van ons perceel, aan de achterzijde waar park en water een groene uitstraling zouden moeten waarborgen, hebben een negatief effect op de waarde van onze woning.

Bezwaar

Op basis van bovenstaande argumenten maken wij bezwaar tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Naar aanleiding van het voorgaande verzoeken wij u met inachtneming van onze zienswijze het voornoemde ontwerpbestemmingsplan gewijzigd vast te stellen, namelijk door de maximale bouwhoogte voor geheel veld 2b vast te stellen op 12 meter.

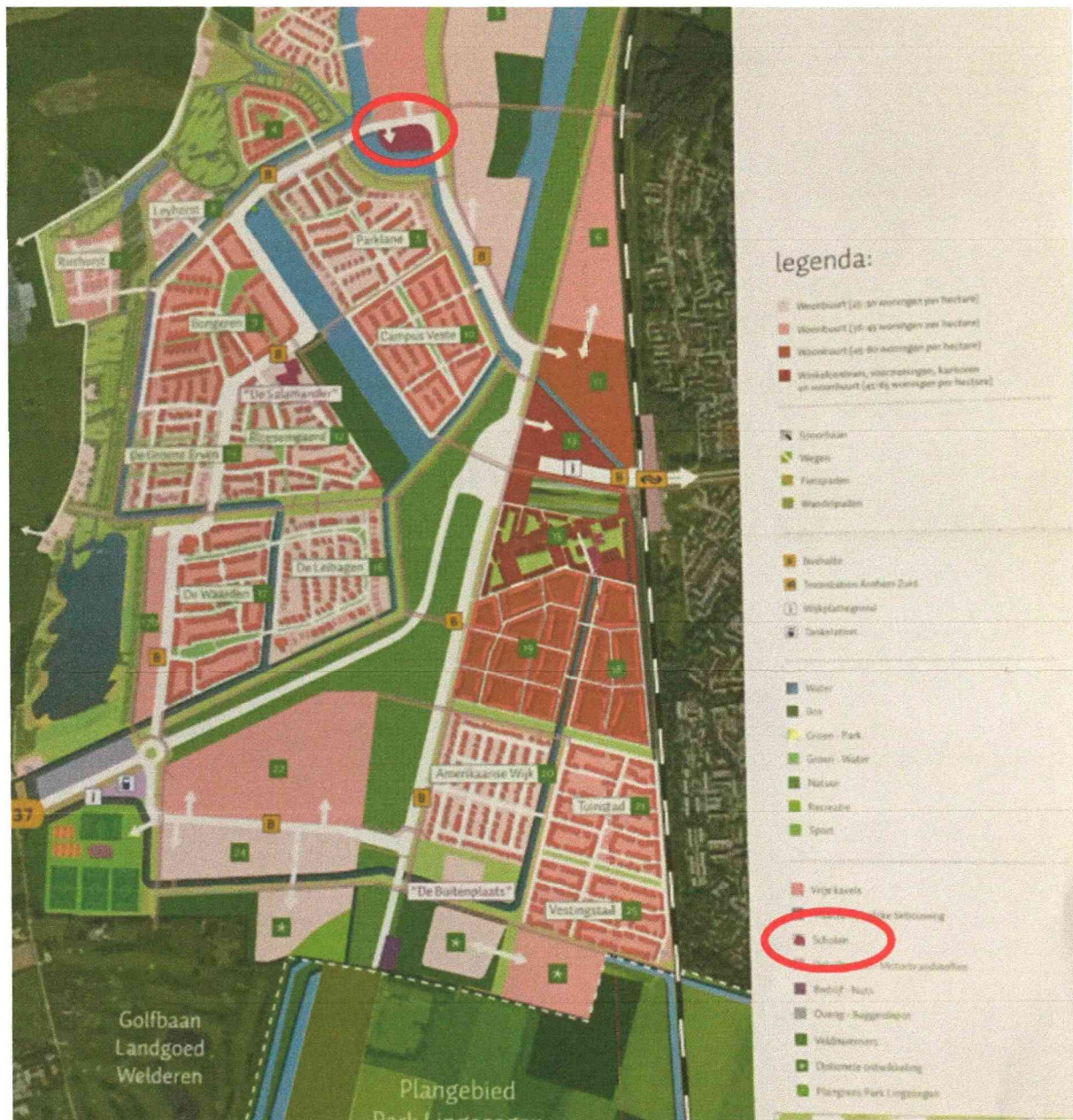
Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,

A large black rectangular redaction box covering the signature and name of the sender. Below it is a smaller black rectangular redaction box, likely covering a contact number or email address.

BIJLAGE

OVERZICHT POSTER SCHUYTGRAAF



Datum : 31 januari 2019
Ons kenmerk :
Zaaknummer : 321796
Contactpersoon :
Telefoonnummer :

Onderwerp: Zienswijze bestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'

Geachte

Per brief van 21 januari jongstleden heeft u een zienswijze ingediend naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'.

Het ontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende een termijn van 6 weken, vanaf 7 december 2018 tot en met 16 januari 2019 ter inzage gelegen. Uw zienswijze is gedateerd op 21 januari 2019 (datum poststempel) en bij ons binnen gekomen op 22 januari 2019. Gelet hierop stellen wij vast dat uw zienswijze buiten de termijn en dus te laat is ingediend.

Wij verzoeken u ons schriftelijk vóór 15 februari 2019 een verschoonbare reden aan te geven voor overschrijding van de indieningstermijn. Indien u hieraan geen gevolg kunt geven zullen wij de gemeenteraad voorstellen om uw zienswijze buiten behandeling te laten.

Overigens kunnen wij u mededelen dat de inhoudelijke argumenten uit uw brief wel behandeld worden. Aangezien diverse nagenoeg gelijklopende zienswijzen zijn binnengekomen met dezelfde argumentatie.

Indien u naar aanleiding van deze brief nog vragen heeft, kun u contact opnemen met of van Beleidsdomein Fysiek.

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college,

Afdelingshoofd Beleidsdomein Fysiek

Aan de burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem

Postbus 99

6800 AB Arnhem



Arnhem, 4 February 2019

Onderwerp: zienswijze tegen het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24 en uw zaak nummer 321796

Geachte Kristel van Zonneveld,

Mijn bezwaar is op 15 Januari op de post gedaan en ik ben laat van alle procedures en wijzigingen op de hoogte gebracht zoals ook omschreven is door mij in het bezwaarschrift. Jammer dat de gemeente redenen aanvoerd die ze zelf ontkennen en niet doorvoeren, communicatie met de bewoners van de gemeente.

Uw schrijven gedateerd 31 Januari is ontvangen niet aangetekend 4 Februari jl wat dus aangeeft dat onze nationale postbussen niet leveren wat gewoon is.

Derhalve vindt ik het niet acceptabel dat door alle wijzigingen die de gemeente tussen alle plannen door heeft doorgevoerd mijn bezwaarschrift niet ontvankelijk verklaard ivm de ontvangst ivm de post levering.

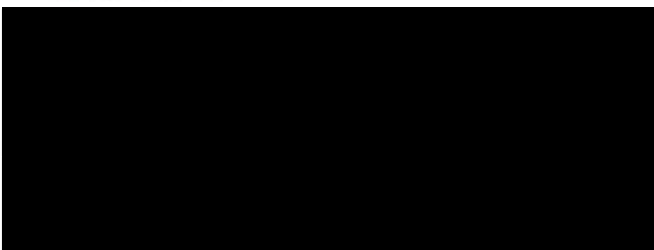
Alle post van de gemeente aan de bewoners gaat niet aangetekend en zelfs niet voorzien van een poststempel dus de handelswijze laat zeker willekeur aan te geven bij U.

Ik ga ervan uit dat elke stem telt en dat mijn bezwaar zeker wordt meegenomen.

Derhalve verzoek ik U om in de toekomst mij elke wijziging in de velden rondom mijn woning per aangetekende post te zenden zodat wij op de hoogte zijn,

Wij gaan ervan uit dat u ons van de verdere procedure op de hoogte houdt.

Hoogachtend,



Zienswijzen #13 (buiten termijn)



ARNHEM - 5 FEB. 2019

Aantekenen

Gemeenteraad
van Arnhem
Postbus 99
6800 AB ARNHEM

Tevens per fax: 026-3774830
En per e-mail: info@arnhem.nl

4 februari 2019

Betreft: Pro-forma zienswijze

Geacht Raad,

Namens de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid [REDACTED], statutair gevestigd en kantoorhoudende te [REDACTED] (hierna te noemen: "Cliënten"), die in deze zaak woonplaats kiest te [REDACTED], ten kantore van [REDACTED], van welk kantoor [REDACTED] als advocaat-gemachtigde zal optreden, bericht ik u als volgt.

Cliënten hebben bij e-mail van 22 januari 2019 van de e-mailservice van overheid.nl bericht ontvangen van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' (het "**Bestemmingsplan**"), het ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' (het "**Exploitatieplan**") en het besluit geen milieueffectrapport op te stellen (het "**Besluit**"). Uit de e-mail volgt dat een ieder schriftelijk of mondeling een zienswijze betreffende het Bestemmingsplan, het Exploitatieplan en het Besluit kan indienen bij de gemeenteraad van de gemeente Arnhem (de "**Raad**").

Cliënten kunnen zich met het Bestemmingsplan, het Exploitatieplan en het Besluit niet verenigen en wensen om die reden gebruik te maken van de gelegenheid een zienswijze in te dienen. Cliënten zullen de gronden van hun zienswijze in een aanvullende reactie uiteenzetten. Zij verzoeken u hen voor het indienen daarvan een nadere termijn te stellen.

Cliënten verzoeken u kennis te nemen van deze pro forma zienswijze en de nog nader aan te voeren gronden en verzoeken u op grond daarvan af te zien van het verder in procedure brengen van het Bestemmingsplan, het Exploitatieplan en het Besluit.

Teneinde ervan te zijn verzekerd dat deze pro-forma zienswijze u tijdig bereikt, zend ik u deze zowel per aangetekende post, per fax en per e-mail toe.

Met vriendelijke groet,

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

[REDACTED]

Van: [REDACTED]
Verzonden: dinsdag 19 februari 2019 11:55
Aan: [REDACTED]
Onderwerp: Verzoek verschoonbare reden pro-forma zienswijze bestemmingsplanherziening Schuytgraaf, veegplan 2017

Geachte [REDACTED]

Per brief van 4 februari jongstleden heeft u een pro-forma zienswijze ingediend namens uw cliënten [REDACTED] en [REDACTED]. Dit naar aanleiding van de terinzagelegging van het ontwerp-bestemmingsplan 'Schuytgraaf veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24'. Het ontwerp-bestemmingsplan heeft gedurende een termijn van 6 weken, vanaf 7 december 2018 tot en met 16 januari 2019 ter inzage gelegen. Uw pro-forma zienswijze is gedateerd op 4 februari 2019. Gelet hierop stellen wij vast dat uw zienswijze buiten de termijn en dus te laat is ingediend.

Wij verzoeken u ons voor 26 februari a.s. schriftelijk een verschoonbare reden aan te geven voor overschrijding van de indieningstermijn. Indien u hieraan geen gevolg kunt geven zullen wij de gemeenteraad voorstellen om uw zienswijze buiten behandeling te laten.

Deze email zal u ook schriftelijk worden toegezonden.
Met vriendelijke groet, [REDACTED]

Strategie, Beleid en Regie

Postadres
Postbus 9200, 6800 AB Arnhem
Bezoekadres
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem

[REDACTED]
Beleidsdomein Fysiek

telefoon [REDACTED]
e-mail [REDACTED]
internet [REDACTED]
www.arnhem.nl



[REDACTED]

Gemeenteraad
van Arnhem
Postbus 99
6800 AB ARNHEM

Per post en per e-mail: [REDACTED]

t [REDACTED] behandelaar [REDACTED]
f [REDACTED]
e [REDACTED] onze ref. 132162/2718075/501 25 februari 2019

Betreft: Verschoonbare termijnoverschrijding pro forma zienswijze

Geachte Raad,

Namens de besloten vennootschappen met beperkte aansprakelijkheid [REDACTED] en [REDACTED], statutair gevestigd en kantoorhoudende te [REDACTED] (hierna te noemen: "Cliënten"), die in deze zaak woonplaats kiest te [REDACTED], ten kantore van [REDACTED], van welk kantoor [REDACTED] als advocaat-gemachtigde zal optreden, bericht ik u als volgt.

Bij brief van 4 februari 2019 heb ik namens Cliënten een pro-forma zienswijze ingediend. Per e-mail van 19 februari 2019 hebt u mij bericht dat de zienswijze buiten de termijn is ingediend en u hebt mij verzocht namens Cliënten een verschoonbare reden aan te geven voor overschrijding van de indieningstermijn. Namens Cliënten voldoe ik hierbij aan dit verzoek.

Termijnoverschrijding is verschoonbaar

De termijn voor het indienen van een zienswijze bedraagt op grond van artikel 3:16 lid 1 Awb zes weken. Op grond van artikel 3:16 lid 2 Awb vangt de termijn aan met ingang van de dag waarop het ontwerp ter inzage is gelegd.

Artikel 2:14, tweede lid, van de Awb luidt:

"Tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald, geschiedt de verzending van berichten die niet tot een of meer geadresseerden zijn gericht, niet uitsluitend elektronisch."

Artikel 3:12, eerste lid, luidt:

"Voorafgaand aan de terinzagelegging geeft het bestuursorgaan in een of meer dag-, nieuws-, of huis-aan-huisbladen of op een andere geschikte wijze kennis van het ontwerp. Volstaan kan worden met het vermelden van de zakelijke inhoud."

[REDACTED]

[REDACTED]



Gelet op artikel 2:14, tweede lid, en artikel 3:12, eerste lid, van de Awb, gelezen in onderlinge samenhang, dient van een ontwerpbesluit op ten minste één geschikte analoge wijze als bedoeld in artikel 3:12, eerste lid, kennis te worden gegeven, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

Op grond van artikel 6:11 Awb kan bij een overschrijding van de termijn niet-ontvankelijkverklaring op grond daarvan achterwege indien redelijkerwijs niet kan worden geoordeeld dat de indiener in verzuim is geweest.

In uw e-mail van 19 februari 2019 geeft u aan dat het Ontwerp-Bestemmingsplan (zoals hierna gedefinieerd) gedurende een termijn van 6 weken, vanaf 7 december 2018 tot en met 16 januari 2019 ter inzage zou hebben gelegen.

Cliënten raakten echter als gevolg van een gebrekkige kennisgeving van het Ontwerp-Bestemmingsplan (zoals hierna gedefinieerd), het Ontwerp-Exploitatieplan (zoals hierna gedefinieerd) en het Ontwerp-Besluit (zoals hierna gedefinieerd) door het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Arnhem (het "**College**") pas bekend met het Ontwerp-Bestemmingsplan, Ontwerp-Exploitatieplan en het Ontwerp-Besluit op 22 januari 2019. Cliënten hebben pas bij e-mail van 22 januari 2019 van de e-mailservice van overheid.nl bericht ontvangen van de ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' (het "**Ontwerp-Bestemmingsplan**"), het ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' (het "**Ontwerp-Exploitatieplan**") en het besluit geen milieueffectrapport op te stellen (het "**Ontwerp-Besluit**") (gezamenlijk ook de "**Ontwerpbesluiten**").

De kennisgeving van voormelde Ontwerpbesluiten bestond slechts uit een mededeling in het elektronische Gemeenteblad van Arnhem en de elektronische Staatscourant van 6 december 2018. Echter, gelet op artikel 2:14, tweede lid, en artikel 3:12, eerste lid, van de Awb, gelezen in onderlinge samenhang, dient van een ontwerpbesluit op ten minste één geschikte analoge wijze als bedoeld in artikel 3:12, eerste lid, kennis te worden gegeven, tenzij bij wettelijk voorschrift anders is bepaald.

In het onderhavige geval ontbreekt echter een dergelijk wettelijk voorschrift, althans is geen sprake van een toereikende wettelijke voorziening in de zin van artikel 2:14 lid 2 Awb. De Verordening elektronische publicatie gemeente Arnhem (de "**Verordening**") biedt namelijk onvoldoende wettelijke grondslag voor afwijking van het vereiste van artikel 2:14 lid 2 Awb., omdat deze Verordening geen regeling bevat voor de uitsluitend elektronische bekendmaking van ontwerp-besluiten, zoals de onderhavige Ontwerpbesluiten.

Dat alleen al brengt mee dat de termijnoverschrijding van Cliënten verschoonbaar is in de zin van artikel 6:11 Awb.

Artikel 2 van deze Verordening bepaalt enkel dat:

- "in aanvulling op het eerste lid kan het elektronisch gemeenteblad gebruikt worden voor:*
- a. de kennisgeving van besluiten die tot één of meer belanghebbenden zijn gericht;*
 - b. de kennisgeving van meldingen, aanvragen en ontwerp-besluiten;*
 - c. overige algemene berichten en kennisgevingen."*

Aldus voorziet de Verordening niet in een toereikende afwijking bij wettelijk voorschrift als bedoeld in artikel 2:14 lid 2 Awb.

[Redacted]

Het voorgaande brengt mee dat de kennisgeving van de Ontwerpbesluiten niet op de daarvoor vereiste wijze heeft plaatsgevonden. Daardoor raakten Cliënten eerst na het verstrijken van de zienswijzentermijn op de hoogte. De onderhavige termijnoverschrijding is dan ook reeds om die reden verschoonbaar op grond van artikel 6:11 Awb.

Cliënten hebben daarnaast pas bij e-mail van 22 januari 2019 van de e-mailservice van overheid.nl bericht ontvangen van de ter inzage legging van de Ontwerpbesluiten (**Bijlage 1**). Cliënten hebben zo spoedig mogelijk daarna, binnen veertien dagen, op 4 februari 2019 de pro forma zienswijze ingediend. Dit is volgens vaste jurisprudentie tijdig.

Een niet-ontvankelijkverklaring van de pro forma zienswijze van Cliënten is daarom niet aan de orde.

[Redacted]



Bijlage 1

Van: noreply@overheid.nl <noreply@overheid.nl>

Verzonden: dinsdag 22 januari 2019 16:36

Aan: [REDACTED]

Onderwerp: Berichten over uw buurt - [REDACTED]

De wegwijzer naar informatie en diensten van alle overheden

Overheid.nl

E-mailservice Berichten over uw buurt

Hierbij ontvangt u de e-mailservice Berichten over uw buurt. Deze e-mailservice is samengesteld met de volgende instellingen:

- Postcode en huisnummer : [REDACTED]
- Gemeente : Arnhem
- Reikwijdte : De hele gemeente
- Overheidsorganisaties : Alle overheidsorganisaties

Indien u ongewenst te veel of te weinig berichten ontvangt dan raden wij u aan uw huidige instellingen te wijzigen. Dit kan via de onderstaande optie "Wijzigen e-mailservice." Een overzicht van de berichten kunt u vinden via <https://www.overheid.nl/berichten-over-uw-buurt-eenvoudig-zoeken>.

[Wijzigen e-mailservice](#)

[Afmelden e-mailservice](#)

[Meer informatie over e-mailservice](#)

[Veelgestelde vragen over Berichten over uw buurt](#)

Er zijn vandaag 5 nieuwe berichten voor u gevonden.

Berichten met betrekking tot een adres in de gemeente

Gemeente

1. Vastgesteld bestemmingsplan 'Eimerseiland'

Vastgesteld bestemmingsplan 'Eimerseiland'

Berichttype: bestemmingsplan

Uitgever: Gemeente Arnhem

Locatie: Arnhem

Publicatiedatum: 2018-12-10

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2018-264060.html>

2. Vastgesteld bestemmingsplan 'Eimerseiland'

Vastgesteld bestemmingsplan 'Eimerseiland'

Berichttype: bestemmingsplan

Uitgever: Gemeente Arnhem

Locatie: Arnhem

Publicatiedatum: 2018-12-10

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-70409.html>

3. Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Berichttype: bestemmingsplan

Uitgever: Gemeente Arnhem

Locatie: Arnhem, Minervasingel, Oeverwal, Herfsttooi

Publicatiedatum: 2018-12-06

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/gmb-2018-261792.html>

4. Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Ontwerpbestemmingsplan 'Schuytgraaf, veegplan 2017, herziening velden 2a, 2b en 24' + Ontwerpexploitatieplan 'Schuytgraaf 2011, 10e herziening' + m.e.r.-beoordelingsbesluit

Berichttype: bestemmingsplan

Uitgever: Gemeente Arnhem

Locatie: Arnhem, Minervasingel, Oeverwal, Herfsttooi

Publicatiedatum: 2018-12-06

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-69708.html>

Berichten met betrekking tot de hele gemeente

Gemeente

1. ONTWERP BESTEMMINGSPLAN TIEL OOST – MEIDOORNSTRAAT-ESDOORNSTRAAT

Er is een ontwerp bestemmingsplan ‘Tiel Oost – Meidoornstraat-Esdoornstraat’ opgesteld.

Berichttype: bestemmingsplan

Uitgever: Gemeente Tiel

Locatie: Gelderland

Publicatiedatum: 2018-12-12

<https://zoek.officielebekendmakingen.nl/stcrt-2018-70791.html>

Afmelden e-mailservice

Deze attendering is op 2019-01-22 16:36:19 uur samengesteld.

Deze publicaties zijn voor het grootste gedeelte afkomstig van

www.officielebekendmakingen.nl, de officiële bron van officiële overheidsinformatie. De overige publicaties verwijzen naar de website van de betreffende overheidsorganisatie. De overheden zelf zijn verantwoordelijk voor de volledigheid en de inhoud van de collectie. Ook zorgen de overheden zelf voor het beheer en de actualisatie van de collectie die wordt getoond. In gevallen waarin zekerheid essentieel is, dient u de juistheid van de tekst te verifiëren in de officiële bronnen. Deze e-mail komt tot stand onder verantwoordelijkheid van het Kennis- en Exploitatiecentrum Officiële Overheidspublicaties.

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, informatieve en meningsvormende (1) bijeenkomst 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Vaststellen bestemmingsplan Schuytgraaf, veegplan 2017, herzieningen velden 2a, 2b en 24

Zaaknummer:	331160
Portefeuillehouder:	R. Paping
Resultaat van bespreking:	

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Engelaar (PVV), Obma (AC), De Groot (PvdD), Zijlstra (CU), Greving (PvdA), van Es (VVD), Prinsen (GL), Looor (D66) en van Plateringen (AOP).

De fracties van het CDA, DENK/Verenigd Arnhem en SP waren niet bij de beraadslagingen aanwezig.

Insprekers

De raadskamer voert in de informatieve fase een gesprek met heren Marko Pol en Edwin de Boer, bewoners van Parklane in Schuytgraaf, die - net als andere omwonenden - een zienswijze hebben ingediend. Zij hebben m.n. bezwaren tegen de toegestane bouwhoogte van 18 m. in veld 2b.

Bespreking

Tijdens de meningsvormende (1) bespreking beantwoordt de wethouder vragen van de raadskamer. Deze hebben vooral betrekking op de communicatie vanuit de gemeente bij de verkoop van kavels aan de insprekers, de verwachtingen die daarbij zijn gewekt en de mogelijkheden die het toen geldende bestemmingsplan bood qua bouwvolume en -hoogte.

Daarnaast heeft de raadskamer vragen gesteld over het percentage sociale huurwoningen en de mate waarin het voorstel gebruik maakt van de woningbouwmogelijkheden (kwantitatief).

Een meerderheid van de fracties uit de raadskamer overweegt een motie om, binnen de mogelijkheden van dit voorstel, de woningbouwmogelijkheden in dit plan te maximaliseren. Ook wordt een soortgelijke motie overwogen m.b.t. toekomstige plannen in Schuytgraaf.

Conclusie

De voorzitter stelt met instemming van de raadskamer vast dat het onderwerp voldoende meningsvormend is behandeld en doorgeleid kan worden naar besluitvorming.

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

D. Becker

Titel/onderwerp: **Kaders voor de besteding van het klimaatfonds**

Raadsadviseur: K. Vons

Telefoonnr: 3774087 katinka.vons@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Marion Visser
Portefeuillehouder:	Mw. C. Bouwkamp	Telefoonnr:	3774361
		E-mailadres:	Marion.visser@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het onderwerp stelt de raadskamer in staat om het door het college gevoerde beleid te controleren. Het betreft een meningsvormende (1) behandeling.		
Toelichting	Aanleiding Arnhem wil werk maken van het verduurzamen en toekomstbestendig maken van onze stad en energieneutraliteit in 2050. De urgentie van de klimaatverandering en het aanpassen van de stad daarop, huidige economische groei en ontwikkeling van Arnhem als hotspot voor innovaties op het gebied van elektriciteit en duurzaamheid bieden Arnhem kansen. In het coalitieakkoord is een klimaatfonds van €10 miljoen ingesteld. Het fonds is een vliegwiel voor het genereren van cofinanciering om de komende jaren het groter wordende aantal initiatieven in de wijken op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie te faciliteren en aan een succesvolle realisatie daarvan bij te dragen. Voor deze intensivering van het verduurzamen van onze stad neemt de gemeente de regierol. Klimaatfonds Het klimaatfonds is een belangrijke bestuurlijk instrument dat voor langere tijd impact heeft op gemeentefinanciën. Dat betekent dat het klimaatfonds nu goed gestructureerd moet worden d.m.v. het vastleggen van kaders. De kaders dienen om de raad invloed te geven op de bestedingen van de middelen. In het bijgevoegde raadsvoorstel staan de kaders voor de besteding van het klimaatfonds. De kaders bestaan uit: Voorwaarden voor bestedingen, bevoegdheden voor het doen van bestedingen en het verantwoorden van de bestedingen. Bestemmingsreserve Onder klimaatfonds verstaat het college de €10 miljoen die in het collegeakkoord is vrijgespeeld voor verduurzamingsmaatregelen en klimaatadaptatie. Deze middelen zijn ondergebracht in de BR Duurzaam Arnhem. Het te wijzigen doel van deze BR luidt: 'Het ondersteunen van investeringen in de stad die bijdragen aan een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutraal, aardgasvrij en klimaatadaptief Arnhem. Met deze BR worden onder meer de doelstellingen van NEMiA ondersteund' Financiën De transitie naar een klimaatneutrale, klimaatadaptieve en aardgasvrije stad zal decennia vergen en veel meer kosten met zich meebrengen dan de € 10 miljoen van het klimaatfonds. Naar de huidige verwachting wordt €10 miljoen in de periode 2019-2022 besteed met een kasritme van €1,5 miljoen in 2019 €2,5 miljoen in 2020, €3 miljoen in 2021 en €3 miljoen in 2022. De raad zal jaarlijks meegenomen worden in de voortgang op bestedingen en doelen. De raad heeft daarmee de mogelijkheid om de (financiële) koers voor de jaren daarna te bepalen. In de P&C-cyclus rapporteert het college over de besteding van het fonds. Verschillen in besteding van de jaarschijf worden verrekend met de BR Duurzaam Arnhem en in het jaarverslag toegelicht.		

	Proces Op 20 maart heeft uw raad het voorstel voor de Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie voor de eerste keer behandeld in een raadskamer. Vanuit dat beleidskader zijn in 2019 bestedingen uit het klimaatfonds voorzien op de onderwerpen 'gemeente neemt het voortouw', 'ondersteuning wijkinitiatieven' en 'innovaties in de wijken'. Deze onderwerpen vormen de eerste invulling van het bestedingsperspectief van de middelen uit het klimaatfonds. Rond de zomer zullen de ambities en het programmaplan voor de energietransitie tot 2030 worden voorgelegd aan uw raad. Rond die tijd zal ook de startnotitie van de regionale energietransitie (RES) aangeboden worden en de agenda klimaatadaptatie. Deze beleidskaders geven verder invulling aan het bestedingsperspectief van de middelen uit het klimaatfonds.			
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Beslissen of het voorstel kan worden doorgeleid naar de meningsvormende (2) of besluitvormende fase.			
Spreekrecht publiek	Nee			
Behandeladvies	Technische vragen dienen voorafgaand aan de bespreking te worden gesteld. Het voorstel is voor een eerste meningsvormende behandeling (m1) geagendeerd. Er bestaat wel gelegenheid voor insprekers om hun mening onder de aandacht van de raad te brengen, maar gezien de aard van het voorstel ligt het niet in de verwachting dat zich (veel) insprekers zullen melden. Eventuele insprekers zullen aan het begin van de vergadering de ruimte krijgen de raad toe te spreken over dit voorstel. Bedoeling van deze (meningsvormende) fase is om partijen te laten verkennen welke essentiële politieke informatie en/of toezeggingen van het college de fracties missen om hun definitieve standpunt te bepalen. Daartoe kunnen woordvoerders vragen stellen aan het college en aan elkaar. Uitkomst van de meningsvormende (I) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase, of 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase meningsvorming II, waar deze besproken zullen worden.			
Bijlagen				
Raadsvoorstel "Kaders voor de besteding van het klimaatfonds"				
Bijlage - Kaders voor de besteding van het klimaatfonds				
Bijlage - Begrotingswijziging				



Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

334854

Onderwerp: Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Voorstel

1. De kaders voor de besteding van het klimaatfonds vast te stellen.
2. Het doel van de Bestemmingsreserve Duurzaam Arnhem aan te passen.
3. In de jaren 2019 t/m 2022 € 10 miljoen te onttrekken aan de Bestemmingsreserve Duurzaam Arnhem, met jaarschijven van € 1,5 miljoen in 2019, € 2,5 miljoen in 2020, € 3 miljoen in 2021 en € 3 miljoen in 2022.
4. Bijgaande begrotingswijziging vast te stellen.

Inleiding

Arnhem wil werk maken van het verduurzamen en toekomstbestendig maken van onze stad en energieneutraliteit in 2050. De urgentie van de klimaatverandering en het aanpassen van de stad daarop, huidige economische groei en de ontwikkeling van Arnhem als hotspot voor innovaties op het gebied van elektriciteit en duurzaamheid bieden Arnhem kansen.

Het uitgangspunt van het regeerakkoord is dat de uitstoot van CO₂ in 2030 met 55% moet zijn verminderd, en op de lange termijn met minimaal 95% (in 2050). En ook is de ambitie dat Nederland uiterlijk in 2050 geen aardgas meer verbruikt. Verder is in het bestuursakkoord Klimaatadaptatie afgesproken om samen een stevige impuls te geven aan de aanpak van de klimaatadaptatie in Nederland en de uitvoering van concrete maatregelen. Op deze manier willen de overheden ook invulling geven aan het thema klimaatadaptatie in het Klimaatakkoord van Parijs (2015).

Om in Arnhem flinke stappen te kunnen zetten richting deze doelen en de komende jaren verduurzamingsmaatregelen te kunnen realiseren, is in het coalitieakkoord een klimaatfonds van €10 miljoen ingesteld. Het fonds is een vliegwiel voor het genereren van cofinanciering om de komende jaren het groter wordende aantal initiatieven in de wijken op het gebied van energietransitie en klimaatadaptatie te faciliteren en aan een succesvolle realisatie daarvan bij te dragen. Voor deze intensivering van het verduurzamen van onze stad neemt de gemeente de regierol.

Het klimaatfonds is een belangrijk bestuurlijk instrument dat voor langere tijd impact heeft op de gemeentefinanciën. Dat betekent dat we het klimaatfonds nu goed moeten structureren. In het bijgevoegde raadsvoorstel staan de kaders voor de besteding van het klimaatfonds.

Beoogd effect

Het versnellen van de energietransitie en het toekomstbestendig maken van Arnhem.

Argumenten



1.1 De kaders dienen om de raad invloed te geven op de bestedingen van de middelen.

De energietransitie en klimaatadaptatie zijn in Arnhem, maar ook elders in Nederland, een ontwikkeltraject. De inzet voor de transitie en adaptatie is de afgelopen periode al geïntensiveerd, maar we moeten samen met onze partners in de stad en in het land nog veel uitvinden.

Het is daarom in deze fase niet mogelijk, en ook nog niet gewenst om de exacte bestedingen aan te geven en vast te stellen. De kaders die opgenomen zijn in de bijlage "Kaders voor de besteding van het klimaatfonds" bevatten daarom de spelregels en voorwaarden voor de besteding van de middelen.

Deze kaders bestaan uit:

- Voorwaarden voor bestedingen
- Bevoegdheden voor het doen van bestedingen
- Verantwoording van de bestedingen

1.2 Met de besteding van de middelen streven we naar impact, samen investeren en innoveren.

- *impact*: een forse daling van CO2 uitstoot in de stad en, met draagvlak, flinke stappen zetten op weg een klimaatadaptieve stad en aardgasvrije wijken.
- *samen investeren*: met het instellen van een Klimaatfonds wordt een ambitieus signaal afgegeven om ook overige overheden, particulieren en bedrijfsleven tot investeringen uit te dagen. Hierdoor zorgt de gemeente dat er een stevige impuls wordt gegeven aan de samenwerking met provincie en buurgemeenten, op het gebied van energietransitie, klimaatadaptatie en circulariteit.
- *innoveren*: nieuwe duurzame technieken en financieringsconstructies inzetten en/of sociale innovatie toepassen bij de realisatie van de doelen.

2.1 Deze Bestemmingsreserve (BR) dient, naast de inhaalslag om de doelstellingen te halen zoals verwoord in NemiA, ook voor realisatie van de doelen uit het Parijsakkoord, het regeerakkoord en het op handen zijnde klimaatakkoord.

Onder 'Klimaatfonds' verstaan we de € 10 miljoen die in het coalitieakkoord is vrijgespeeld voor verduurzamingsmaatregelen en klimaatadaptatie. Deze middelen zijn ondergebracht in de BR Duurzaam Arnhem. Het te wijzigen doel van deze BR luidt:

'Het ondersteunen van investeringen in de stad die bijdragen aan een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutraal, aardgasvrij en klimaatadaptief Arnhem. Met deze BR worden onder meer de doelstellingen van NEMiA ondersteund.'

NEMiA doelen zijn: versterking van de Energie- en Milieutechnologie-sector (EMT), 1,5% energiebesparing per jaar, een toename van het aandeel duurzame energie naar 14% in 2020 en het goede voorbeeld geven als gemeente.

3.1 De bestedingen zullen oplopen in de tijd

Naar de huidige verwachting wordt € 10 miljoen in de periode 2019-2022 besteed met een kasritme van €1,5 miljoen in 2019, € 2,5 miljoen in 2020, € 3 miljoen in 2021 en €3 miljoen in 2022. De raad wordt jaarlijks meegenomen in de voortgang en eventuele aanpassing van de bestedingen. Afwijkingen worden verrekend met de BR Duurzaam Arnhem.

Kanttelingen en risico's

2.1 Dit budget is voor deze coalitieperiode

De transitie naar een klimaatneutrale, klimaatadaptieve en aardgasvrije stad zal decennia vergen en veel meer kosten met zich meebrengen dan de € 10 miljoen van het klimaatfonds. De raad zal jaarlijks



meegenomen worden in de voortgang op bestedingen en doelen. Zij heeft daarmee de mogelijkheid om de (financiële) koers voor de jaren daarna te bepalen.

Financiën

De onttrekking aan de BR Duurzaam Arnhem wordt in bijgaande begrotingswijziging vastgelegd. In onderstaande tabel is deze samengevat.

Exploitatiebegroting	Begroting 2019	Meerjarenraming		
		2020	2021	2022
Lasten				
Besteding klimaatfonds	1.500.000	2.500.000	3.000.000	3.000.000
	1.500.000	2.500.000	3.000.000	3.000.000
Baten				
	0	0	0	0
Mutaties reserves				
Onttrekking BR Duurzaam Arnhem	1.500.000	2.500.000	3.000.000	3.000.000
	1.500.000	2.500.000	3.000.000	3.000.000
Totaal Resultaat	0	0	0	0

Uitvoering

Wij hebben uw raad in februari het voorstel voor de Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie voorgelegd. Vanuit dat beleidskader zijn in 2019 bestedingen uit het klimaatfonds voorzien op de onderwerpen 'gemeente neemt het voortouw', 'ondersteuning wijkinitiatieven' en 'innovaties in de wijken'. Deze onderwerpen vormen de eerste invulling van het bestedingsperspectief van de middelen uit het klimaatfonds.

Rond de zomer zullen de ambities en het programmaplan voor de energietransitie tot 2030 worden voorgelegd aan uw raad. Rond die tijd zal ook de startnotitie van de regionale energiestrategie (RES) aangeboden worden en de agenda klimaatadaptatie. Deze beleidskaders geven verdere invulling aan het bestedingsperspectief van de middelen uit het klimaatfonds.

In de P&C-cyclus rapporteert ons college over de besteding van het fonds. Verschillen in besteding van de jaarschijf worden verrekend met de BR Duurzaam Arnhem en in het jaarverslag toegelicht.

Communicatie

Over dit voorstel zal geen communicatie plaatsvinden. Wel over de projecten die vanuit het bestedingsperspectief worden uitgevoerd.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel
- Kaders voor de besteding van het klimaatfonds
- Begrotingswijziging



Besluit van

Zaaknummer

334854

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 maart 2019 met zaaknummer 334854,

gelet op artikelen 160 en 189 van de Gemeentewet;

besluit:

1. De kaders voor de besteding van het klimaatfonds vast te stellen.
2. Het doel van de Bestemmingsreserve Duurzaam Arnhem aan te passen.
3. In de jaren 2019 t/m 2022 € 10 miljoen te onttrekken aan de Bestemmingsreserve Duurzaam Arnhem, met jaarschijven van € 1,5 miljoen in 2019, € 2,5 miljoen in 2020, € 3 miljoen in 2021 en € 3 miljoen in 2022.
4. Bijgaande begrotingswijziging vast te stellen.

De griffier,

De voorzitter,

Bijlage: Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Onderwerp	Spelregels	Toelichting
Voorwaarden voor bestedingen	1. Passend binnen het doel van de BR Duurzaam Arnhem. 2. In lijn met het bestedingsperspectief. 3. Een zo mogelijk kwantitatieve toelichting hoe de besteding bijdraagt aan (één van de) doelen van het fonds 4. Investerings worden gerealiseerd binnen de gemeentegrenzen. Een beperkt deel van de investeringen kan buiten de gemeente, maar binnen de regio Arnhem Nijmegen worden ingezet. 5. Er wordt aangeven in welke mate de investering wordt gedekt uit reguliere investeringen van betrokken instellingen / sectoren, uit besparingen op energie en/of uit bijdragen van andere overheden en derden 6. Het is duidelijk welk instrumentarium wordt ingezet, passend binnen de beleidskaders 7. Risico's zijn beschreven 8. Waar mogelijk wordt 'social return on investment' onderdeel van de opdrachtverstrekking	1. Doel van de BR Duurzaam Arnhem: Het ondersteunen van investeringen in de stad die bijdragen aan een rechtvaardige transitie naar een klimaatneutraal, aardgasvrij en klimaatadaptief Arnhem. Met deze BR worden onder meer de doelstellingen van NEMiA ondersteund. 2. Het bestedingsperspectief ontwikkelt zich in de loop van de tijd en wordt ingevuld door de volgende beleidskaders: a. Energietransitie in Wijken: De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie (raadsbehandeling in maart 2019). Hierin zijn drie speerpunten benoemd waar investeringen op nodig zijn: • Gemeente neemt voortouw • Ondersteunen wijkinitiatieven • Arnhemse innovaties in de wijkgerichte energietransitie b. Energietransitie in stad: ambities tot 2030 voor de energietransitie in Arnhem. Een nieuw programmaplan hiervoor zal rond de zomer aan de raad worden aangeboden. c. Energietransitie in regio: regionale energiestrategie (RES). De startnotitie RES wordt rond de zomer aan de raad voorgelegd, tijdstip is afhankelijk van de ondertekening van het landelijke Klimaatakkoord. d. Klimaatadaptatie: het toekomstbestendig maken van de stad bij wateroverlast door extreme of langdurige regenval, hitte door langdurige hittegolven en droogte (inclusief laagwater in de rivieren) en hoog water in de rivieren. De agenda klimaatadaptatie zal rond de zomer aan de raad worden aangeboden. 3. De doelmatigheid van de bestedingen is een belangrijke voorwaarde voor de besteding van middelen uit het klimaatfonds. Bij ieder voorstel dient gekwantificeerd te worden in welke mate het bijdraagt aan reductie van CO2, de wijkgerichte energietransitie, woningen van het aardgas, klimaatadaptatie etc. 4. De transitie naar een klimaatneutrale, aardgasvrije en klimaatadaptieve stad is een opgave die de gemeentegrenzen kan overschrijden. Investerings in de regio kunnen bijdragen aan de realisatie van dit doel in Arnhem. Daarom dient het mogelijk te zijn de middelen in te zetten buiten de stad maar binnen de regio Arnhem Nijmegen, zij het in beperkte mate. 5. De transitie naar een klimaatneutrale, aardgasvrije en klimaatadaptieve stad vraagt omvangrijke investeringen, die zich maar deels terugverdienen. Deze worden gedaan door inwoners, vastgoedeigenaren, netbeheerders, energiebedrijven en andere ondernemingen. Deze investeringen zijn alleen voor de stad en de gemeente te dragen als ze in belangrijke mate meeliften op bestaande investerings- en vervangingsplanning. Het is belangrijk dat bij de inzet van het klimaatfonds rekening wordt gehouden met dekking die al op andere wijze is voorzien. 6. De vorm van financiële inzet vanuit het klimaatfonds kan verschillen. Er wordt gezocht naar een maximale impact van de gemeentelijke inzet in termen van CO2 reductie, aardgas vrij maken van vastgoed en klimaatadaptatie. Te denken valt aan gemeentelijke tenders, (gemeentelijke) investeringsbijdragen, afdekken van onrendabele toppen van businesscases, subsidies, leningen en/of garanties. Aan de investeringen uit het klimaatfonds zullen ook financiële, technische en maatschappelijke risico's zijn verbonden. Elk bestedingsvoorstel dient voorzien te zijn van een paragraaf met risicoanalyse en bijbehorende beheersmaatregelen. 7. Aan de investeringen uit het klimaatfonds zullen ook financiële, technische en maatschappelijke risico's zijn verbonden. Elk bestedingsvoorstel dient te zijn voorzien van een paragraaf met risicoanalyse en bijbehorende beheersmaatregelen. 8. Het doel van social return is ervoor zorgen dat een investering door de overheid ook een sociale winst (return) oplevert. De gemeente vindt het belangrijk dat haar opdrachtnemers een bijdrage leveren aan het behalen van sociale doelstellingen. Hierbij ligt het accent op werkgelegenheid van mensen die een uitkering ontvangen of mensen met een andere afstand tot de arbeidsmarkt.
Bevoegdheid voor het doen van bestedingen	9. Bestedingsvoorstellen van meer dan €500.000,- worden ter goedkeuring aan de raad voorgelegd. Voor het overige is het college bevoegd.	9. De bevoegdheid voor bestedingen uit het klimaatfonds ligt bij de raad. Voor de feitelijke toekenning van middelen uit het fonds spreken raad en college af dat een projectbesluit ter goedkeuring aan de raad wordt voorgelegd, als dit meer dan € 500.000,- bedraagt. Over bestedingen beneden € 500.000,- kan het college direct beslissen.
Verantwoording van de bestedingen	10. Verantwoording vindt plaats in de reguliere P&C-cyclus 11. Het bestedingsperspectief wordt jaarlijks aangepast.	10. Afwijkingen worden verrekend met de BR Duurzaam Arnhem. 11. Aanpassing vindt plaats bij de actualisatie van het programma klimaat en energie (inzicht in de verwachte bestemming en bestedingsplanning), dan wel op andere logische momenten, bijvoorbeeld bij de vaststelling van nieuwe uitvoeringsagenda's en/of programmaplannen.

Begrotingswijziging Exploitatie

Nr. : 19006
Onderwerp : Kaders besteding klimaatfonds
I / S : Incidenteel
Raad d.d. :
Zaaknr. : 334854
bedragen x € 1.000,--

Programma's	2019						2020						2021						2022					
	Lasten	Baten	Expl.-result.	Mutatie reserves		Saldo	Lasten	Baten	Expl.-result.	Mutatie reserves		Saldo	Lasten	Baten	Expl.-result.	Mutatie reserves		Saldo	Lasten	Baten	Expl.-result.	Mutatie reserves		Saldo
				Toe-voeg.	Ont-trekk.					Toe-voeg.	Ont-trekk.					Toe-voeg.	Ont-trekk.					Toe-voeg.	Ont-trekk.	
Wijkprogramma's																								
Geb 0 Gebied nader te verdelen																								
Geb 1 CSA																								
Geb 2 Noordwest																								
Geb 3 Noordoost																								
Geb 4 Presikhaaf																								
Geb 5 Malburgen																								
Geb 6 Schuytgraaf/Elderveld																								
Geb 7 De Laar/Elden																								
Geb 8 RKV																								
Stedelijke programma's																								
R0 Alg. bestuur en publ. dienstverl.																								
R1 Veiligheid																								
R2 Verkeer, vervoer en waterstaat																								
R3 Economie																								
R4 Educatie																								
R5 Cultuur, recreatie en sport																								
R6 Particip. en maatschap. Ondersteun.																								
R7 Gezondheid en milieu	1.500		-1.500		1.500		2.500		-2.500		2.500		3.000		-3.000		3.000		3.000		-3.000		3.000	
R8 Wonen en ruimte																								
R9 Financiën en bedrijfsvoering																								
	1.500		-1.500		1.500		2.500		-2.500		2.500		3.000		-3.000		3.000		3.000		-3.000		3.000	
Totaal	1.500		-1.500		1.500		2.500		-2.500		2.500		3.000		-3.000		3.000		3.000		-3.000		3.000	

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, meningsvormende (1) bijeenkomst 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Zaaknummer:

3348854

Portefeuillehouder:

Mw. C. Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers; Manders (AC), Hegge (PvdD), Broersma (CU), Bouma (PvdA), Pape (VVD), Simonis (GL), Venhoek (D66), Hutten (CDA), Elfrink (SP), Wiggers (AOP), Dileçi (DENK/Verenigd Arnhem) en Verheij (PVV).

Bespreking

De raadskamer heeft de meningsvormende (1) bespreking afgerond. De fractie van de PvdA heeft een amendement aangekondigd over punt 9 van de bijlage "bevoegdheid voor het doen van bestedingen". Zij willen het genoemde bedrag van €500.000, waar het college direct over kan beslissen, verlagen.

De fractie van CDA en van de VVD hebben aangekondigd met een amendement te komen over het toevoegen van een extra punt (12) over cofinanciering.

De fractie van DENK/ Verenigd Arnhem overweegt een motie/ amendement in te dienen over de reikwijdte van het fonds.

Conclusie

Het voorstel wordt doorgeleid naar een meningsvorming (2) bespreking.

De griffier,

K. Vons

De voorzitter,

M. Coenders

Titel/onderwerp: **Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer**

Raadsadviseur: B. Kranenburg

Telefoonnr: 3775956 bas.kranenburg@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Esther Vaessen
Portefeuillehouder:	R. van der Zee	Telefoonnr:	3775150
		E-mailadres:	Esther.vaessen@arnhem.nl
Doel activiteit	Informatief en meningsvormend		
Toelichting	Het college biedt de raad het voorstel: 'Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer', aan om vast te stellen. Aanleiding In 2016 is de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem en Nijmegen (BVO DRAN) opgericht door en voor 18 gemeenten. In de regeling is bepaald dat gemeenten 4 jaar na de start mogen en kunnen uittreden. De bestaande contracten met de regiepartij en de vervoerders lopen 31 juli 2020 af en BVO DRAN gaat opnieuw aanbesteden. Met het oog op de nieuwe aanbestedingsperiode kunnen gemeenten tot 30 april 2019 aangeven deel te blijven nemen aan de BVO DRAN of te besluiten tot uittreding. Raadsbrief c.a. en raadsvoorstel In de raadsbrief 'De toekomst van het doelgroepenvervoer in Arnhem' en bijbehorende stukken is beschreven hoe de BVO de toekomst van het doelgroepenvervoer ziet en welke verbeteringen er volgens de BVO door te voeren zijn om verdere efficiëntie mogelijk te maken. In de raadsbrief geeft het college aan door te willen gaan met de deelname aan de BVO DRAN. Uit de stukken blijkt dat de oorspronkelijke uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inkoop van het doelgroepenvervoer in de basis goed zijn, maar wel actualisatie behoeven. Daarom stelt het college u voor deze (geactualiseerde) uitgangspunten en randvoorwaarden - opgenomen in dit raadsvoorstel - vast te stellen. Proces Een eventueel besluit tot uittreding uit de BVO DRAN moet uiterlijk 30 april genomen worden gelet op de nieuwe aanbestedingsprocedure. Besluitvorming van uw raad op dit raadsvoorstel is daarom voorzien op 17 april. Meningsvorming en informatieve behandeling zijn voorzien op resp. 10 en 3 april. Gelet op vragen uit uw raad, wordt voorgesteld de informatieve behandeling te starten met een korte technische presentatie, waarna op reguliere wijze de informatieve behandeling kan plaatsvinden. Op deze wijze wordt tegemoetgekomen aan de wensen uit uw raad en aan het gewenste tijdschema van behandeling. Belangstellenden zijn uitgenodigd om aanwezig te zijn en desgewenst in te spreken.		
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Beslissen of het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende fase.		
Spreekrecht publiek	Ja		
Behandeladvies	Technische vragen dienen voorafgaand aan de bespreking te worden gesteld. De raadskamerbehandeling betreft een informatief deel, waarin gelegenheid wordt geboden aan insprekers om hun mening onder de aandacht van de raad te brengen. Ook de technische presentatie maakt onderdeel uit van deze fase. In de raadskamer kunnen de woordvoerders het gesprek aangaan met de insprekers. Aansluitend wordt overgegaan naar de meningsvormende(1) fase. Bedoeling van deze		

	fase is om partijen te laten verkennen welke essentiële politieke informatie en/of toezeggingen van het college de fracties missen om hun definitieve standpunt te bepalen. Ook het toestaan van insprekers past in deze opzet. Daartoe kunnen woordvoerders ook vragen stellen aan het college en aan elkaar. Uitkomst van de meningsvormende (I) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase, of 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase meningsvorming II, waar deze besproken zullen worden.			
Bijlagen				
Raadsvoorstel "Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer"				
Raadsbrief "De toekomst van het doelgroepenvervoer in Arnhem", d.d. 26-03-2019				
Bijlage 1 - Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."				
Bijlage 2 - Addendum Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."				
Bijlage 3 - Evaluatierapport AVAN				
Bijlage 4 - Knoppenplan				
Bijlage 5 - Projectplan "Samen verder...."				



Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

336926

Onderwerp: **Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer**

Voorstel

1. De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inkoop van het doelgroepenvervoer, zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van het bijgevoegde adviesdocument, vast te stellen.

Inleiding

In 2015 is door 19 gemeenten (nu 18 als gevolg van gemeentelijke herindeling) in de regio Arnhem-Nijmegen een reeks uitgangspunten vastgesteld voor het gezamenlijke aanbesteden van het regionaal doelgroepenvervoer. Deze uitgangspunten zijn in het adviesdocument "De toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen" geactualiseerd en waar nodig herzien onder andere op basis van het Evaluatierapport AVAN (2018), het Knoppenplan (2018) en het Projectplan "Samen verder....." (2018). Ook zijn er drie uitgangspunten toegevoegd. Alle uitgangspunten en randvoorwaarden zijn terug te vinden in hoofdstuk 5 van het adviesdocument, dat als bijlage is toegevoegd.

Om het geheel goed te kunnen beoordelen, verwijzen we ook naar de raadsbrief "Toekomst doelgroepenvervoer in Arnhem".

Beoogd effect

Versterken van de samenwerking op het gebied van doelgroepenvervoer in de regio Arnhem Nijmegen en het borgen van kwalitatief goed, duurzaam en efficiënt georganiseerd doelgroepenvervoer voor de inwoners die hiervan afhankelijk zijn.

Argumenten

1.1 *De uitgangspunten sluiten aan bij de huidige situatie en zijn toekomstbestendig.*

Uit het adviesdocument blijkt dat de in 2015 opgestelde uitgangspunten en randvoorwaarden in de basis goed zijn. Deze moeten echter wel geactualiseerd worden naar de huidige situatie en meer gericht worden op de toekomst. In hoofdstuk 5 van het adviesdocument passeren deze uitgangspunten en randvoorwaarden de revue en wordt ook aangegeven hoe deze geactualiseerd en waar nodig aangescherpt en aangevuld zijn.



Kanttelingen en risico's

1.1 Lokale invloed op de inkoop en uitvoering van het vervoer is beperkt.

Door regionale inkoop van doelgroepenvervoer wordt de lokale invloed beperkt, echter door te werken met percelen kan een deel van lokaal beleid (voor zover juridisch en uitvoeringstechnisch gezien mogelijk) in een perceel verwerkt worden. Een perceel is een afgebakend gebied dat gebaseerd is op samenhangende vervoersstromen. In het hoofdstuk Percelen van het addendum "De toekomst van het doelgroepenvervoer in regio Arnhem en Nijmegen", zie bijlage, wordt dit nader toegelicht. Voor zover nu bekend zal Arnhem in 4 percelen vallen, 2 voor vraagafhankelijk vervoer en 2 voor routevervoer. In 3 percelen zijn we gekoppeld aan regiogemeenten. Op dit moment wordt nog onderzocht of deze percelen het meest logisch zijn.

Financiën

Dit voorstel heeft in beginsel geen financiële gevolgen.

De aanbestedingen die nu gaan plaatsvinden hebben mogelijk wel financiële gevolgen, alleen is er nu geen zicht op de hoogte ervan. Door maatregelen die enerzijds genomen kunnen worden door de BVO DRAN en anderzijds door de gemeente zelf, kunnen we de kostenstijging mogelijk beperken. Daarnaast kan een hoge ambitie op het gebied van duurzaamheid mogelijk een kostenverhogend effect hebben. Op dit moment wordt daar door de werkgroep Duurzaamheid, een samenstelling van ambtenaren uit regio en medewerkers vanuit de Vervoersorganisatie, onderzoek naar gedaan. Er wordt daarbij ook gekeken en contact gelegd met diverse partijen in het land die sinds de start van AVAN betrokken zijn geweest bij aanbestedingen en projecten op het gebied van doelgroepenvervoer en duurzaamheid.

Uitvoering

Uiterlijk 16 mei 2019 zal het bestuur van de BVO DRAN een besluit nemen over de perceelindeling en de ambitie van duurzaamheid voor AVAN in het kader van de nieuwe aanbesteding. Verwacht wordt in juli 2019 de Europese aanbesteding te publiceren, waar de definitieve gunning gepland staat voor 31 december 2019. Op 1 augustus 2020 zullen de nieuwe contracten daadwerkelijk ingaan, hierdoor hebben de gegunde partijen een implementatietermijn van 7 maanden.

Communicatie

De BVO DRAN informeren over de genomen besluiten door de gemeente Arnhem.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Bijlage 1: Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."
- Bijlage 2: Addendum Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."
- Bijlage 3: Evaluatierapport AVAN
- Bijlage 4: Knoppenplan
- Bijlage 5: Projectplan "Samen verder...."



Besluit van

Zaaknummer

336926

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 maart 2019, Cluster Beleid en regie nummer: 336926;

gelet op artikel 2.1.1 van de Wet Maatschappelijke ondersteuning;

besluit:

De uitgangspunten en randvoorwaarden voor de inkoop van het doelgroepenvervoer, zoals opgenomen in hoofdstuk 5 van het bijgevoegde adviesdocument, vast te stellen.

De griffier,

De voorzitter,

Aan de gemeenteraad

Datum : 26 maart 2019
Zaaknummer : 336926
Contactpersoon : Esther Vaessen
Telefoonnummer : 026 3775150

Onderwerp: De toekomst van het doelgroepenvervoer in Arnhem

Geachte voorzitter en leden,

Wij stellen u voor kennis te nemen van het besluit om de samenwerking in de BVO DRAN voort te zetten en kennis te nemen van de verbeteringen in de uitvoering en organisatie van het doelgroepenvervoer door de BVO DRAN.

Inleiding

Op 15 april 2016 is Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem en Nijmegen (BVO DRAN) opgericht. 18 gemeenten werken hierin samen aan een kwalitatief hoogwaardig en betaalbaar vervoersysteem. Sinds 1 augustus 2016 verzorgt de BVO DRAN voor Arnhem het doelgroepenvervoer onder de merknaam AVAN, het betreft de volgende vervoerstromen:

- Wmo vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi)
- Leerlingenvervoer
- vervoer naar de Wmo dagbesteding
- vervoer vanuit de Jeugdwet

In de regeling BVO DRAN is bepaald dat gemeenten 4 jaar na de start mogen uittreden. De contracten met de regiepartij en de vervoerders lopen 31 juli 2020 af en worden niet verlengd. BVO DRAN gaat per 1-8-2020 opnieuw aanbesteden. Dit betekent dat 15 maanden voor afloop van de huidige periode, gemeenten kunnen besluiten om met het oog op de nieuwe aanbestedingsperiode te blijven deelnemen in BVO DRAN of te besluiten tot uittreding. Uiterlijk 30 april 2019 moeten gemeenten dit aan de BVO DRAN doorgeven. Het besluit tot het continueren van de samenwerking in de BVO DRAN is een collegebevoegdheid.

In het adviesdocument "De toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen" staat beschreven hoe de BVO DRAN de toekomst van het doelgroepenvervoer ziet en wordt aandacht besteed aan de meerwaarde van de regionale samenwerking. Ook staan er verbeteringen in die de BVO DRAN wil doorvoeren in de uitvoering en organisatie van het doelgroepenvervoer om ervoor te zorgen dat verdere efficiëntie binnen het vervoer mogelijk is en daarmee de kostenstijging wordt beperkt.



Uit het adviesdocument blijkt dat de in 2015 opgestelde uitgangspunten en randvoorwaarden in de basis goed zijn. Deze moeten echter wel geactualiseerd worden naar de huidige situatie en meer worden gericht op de toekomst. In het raadsvoorstel "Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer" worden deze ter instemming aan u voorgelegd.

De toekomst van het doelgroepenvervoer in Arnhem

Regionale samenwerking in de BVO DRAN biedt meerwaarde

De belangrijkste punten van meerwaarde voor de gemeente om door te gaan met de regionale samenwerking in de BVO DRAN zijn:

- het regionaal kunnen inspelen op gemeentelijke en (boven)regionale ontwikkelingen in het vervoer, zoals het oppakken van infrastructurele verbeteringen en duurzaamheidsambities. Maar ook meer op uitvoeringsniveau zoals het bundelen van vervoersstromen en de regionale inkoop van het vervoer.
- de inzet van een regionale beheersorganisatie (de Vervoersorganisatie) zorgt voor het bevorderen van deskundigheid met als doel doorontwikkeling en kostenbesparing in het vervoer. Daarbij kan de beheersorganisatie als sparringpartner dienen voor de regio en de individuele gemeenten. Tevens wordt in de vervoersorganisatie het contractmanagement, de data en de opslag regionaal georganiseerd. Dit alles tegen lagere kosten dan wanneer we het als gemeente alleen moeten regelen.
- een stevige partner zijn voor Provincie en rijk. Dit is onder andere van belang als het gaat om bijvoorbeeld duurzaamheids- en infrastructurele vraagstukken en subsidiemogelijkheden.
- het behouden van het 'merk' AVAN en daarmee de bestaande structuren en uniforme communicatie naar alle gebruikers.

In hoofdstuk 4 van het bijgevoegde adviesdocument worden de bovenstaande punten verder toegelicht.

De klanttevredenheid en het draagvlak bij de doelgroep van AVAN is goed.

Het cijfer dat de reiziger geeft is gemiddeld 7.5. Afgezet tegen het aantal ritten is het klachtenpercentage binnen Avan 0.1%, landelijk is dit 0.3%. De regionale adviesraad (RAD) is positief over AVAN en is voorstander van het voortzetten van de deelname aan BVO DRAN op de schaal regio Arnhem Nijmegen, zeker voor het vraagafhankelijk WMO-vervoer.

De BVO DRAN brengt verbeteringen aan in het regiemodel en in de eisen aan de vervoerders.

De start van AVAN in augustus 2016 was moeizaam. Ook zaken als kostenverdeling en de latere inbreng van vervoer door regiogemeenten verliep niet altijd eenvoudig. Als gemeente en als (deelnemer van de) BVO DRAN zijn we ons hiervan bewust. Daarom heeft de BVO DRAN een onafhankelijk adviesbureau een evaluatie laten opstellen, deze is als bijlage toegevoegd. Daaruit kwam naar voren dat de uitvoering van het vervoer (inmiddels) goed is en dat de reizigers tevreden zijn. Maar ook bleek dat de bij de start van de BVO DRAN verwachte besparingen onrealistisch waren.

Het adviesdocument stelt dat gelet op het huidige kostenniveau en de huidige vervoersstromen verdere efficiëntie mogelijk is, echter niet binnen het huidige contract en de regieconstructie, zie ook paragraaf



3.2 in het adviesdocument. Dit betekent dat de huidige contracten met de vervoerders en de regiecentrale niet worden verlengd. In hoofdstuk 6 van het adviesdocument wordt beschreven hoe de organisatie van het vervoer wordt aangepast en in hoofdstuk 7 staat in hoofdlijnen de nieuwe aanbesteding beschreven.

Consequenties

Lokale invloed op de inkoop en uitvoering van het vervoer is beperkt.

Door regionale inkoop van doelgroepenvervoer wordt de lokale invloed beperkt, echter door te werken met percelen kan een deel van lokaal beleid (voor zover juridisch en uitvoeringstechnisch gezien mogelijk) in een perceel verwerkt worden. Een perceel is een afgebakend gebied dat gebaseerd is op samenhangende vervoersstromen. In het hoofdstuk Percelen van het addendum "De toekomst van het doelgroepenvervoer in regio Arnhem en Nijmegen" wordt dit nader toegelicht. Voor zover nu bekend zal Arnhem in 4 percelen vallen, 2 voor vraagafhankelijk vervoer en 2 voor routevervoer. In 3 percelen zijn we gekoppeld aan regiogemeenten. Op dit moment wordt nog onderzocht of deze percelen het meest logisch zijn.

Ook na het doorvoeren van de verbeteringen zullen de kosten voor het vervoer waarschijnlijk stijgen.

We voorzien dat de kosten van het doelgroepenvervoer gaan stijgen. Dit heeft niet alleen te maken met het toenemende gebruik in het doelgroepenvervoer, maar ook met kostenstijgingen o.a. de BTW en de BPM. Door het vervoer nu anders en beter te organiseren kunnen we mogelijk de kostenstijging beperken. Het gaat hierbij dan om de maatregelen die genomen kunnen worden in BVO DRAN-verband. Ook als gemeente kunnen we maatregelen nemen, dit wordt meegenomen in het vervolgproces dat is beschreven in de raadsbrief "Ontwikkelingen in het zorgdomein" van 11 december 2018.

Als deelnemende gemeente aan de BVO DRAN ontvangen we tot en met 2023 nog een subsidie van de Provincie (op dit moment bijna € 0,6 miljoen welke gefaseerd wordt afgebouwd vanaf 2021). Door voortzetting van de regionale samenwerking in de BVO DRAN behouden we deze subsidie nog tot en met 2023.

Communicatie

Uiterlijk 30 april 2019 moeten alle deelnemende gemeenten aan de BVO DRAN kenbaar gemaakt hebben of zij deel blijven nemen aan de regionale samenwerking. De BVO DRAN wordt geïnformeerd over het besluit om de samenwerking in de BVO DRAN voort te zetten.

Hoogachtend

het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
de secretaris, de burgemeester,

Datum : 26 maart 2019
Zaaknummer : 336926
Pagina : 4



Bijlagen:

- Bijlage 1: Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."
- Bijlage 2: Addendum Adviesdocument "De Toekomst van het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen."
- Bijlage 3: Evaluatierapport AVAN
- Bijlage 4: Knoppenplan
- Bijlage 5: Projectplan "Samen verder...."

Adviesdocument

De toekomst van het doelgroepenvervoer in de regio Arnhem Nijmegen

Bestuur BVO DRAN

Versie: 31 januari 2019

Inhoudsopgave

1. Inleiding	3
2. Doelstelling en leeswijzer	5
3. Historie en aanleiding	6
4 Meerwaarde van regionaal samenwerken	9
5 Herziening en actualisering van de uitgangspunten en randvoorwaarden	11
6 De opzet en doelen van een geoptimaliseerd regiemodel	15
7 De hoofdlijn van een nieuwe aanbesteding	17
8 De organisatorische vorm	19
9 Aandachtspunten voor gemeenten die het vervoer zelfstandig organiseren	20
Bijlage Advies Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen	21

1. Inleiding

Voor u ligt het adviesdocument met betrekking tot de toekomstige organisatie van het regionaal doelgroepenvervoer in de Regio Arnhem-Nijmegen.

Over AVAN

Medio 2016 is AVAN van start gegaan. Indertijd 19 gemeenten (momenteel 18 gemeenten) die in een BVO samenwerkingsverband kwalitatief vervoer bieden tegen zo laag mogelijke kosten. Gemeenten zijn zelf verantwoordelijk voor beleidsbeslissingen.

AVAN biedt gemeenten twee verschillende soorten vervoer: routevervoer en het collectief vraagafhankelijk vervoer.

Routevervoer betreft periodiek herhaald (veelal dagelijks of wekelijks) vervoer. Reizigers maken er structureel gebruik van. Het gaat hier om vervoer naar en van instellingen en/of scholen. Routevervoer omvat leerlingenvervoer, dagbestedingsvervoer en vervoer vanuit de Jeugdwet.

Collectief vraagafhankelijk vervoer is bedoeld voor inwoners met een beperking. De beperking vormt een te grote drempel tot gebruik van het openbaar vervoer. Het is vervoer van deur-tot-deur en wordt uitgevoerd op specifieke aanvraag van de reiziger. Vanuit de WMO krijgt een inwoner een indicatie om (voor een bepaald aantal kilometers per jaar) tegen OV-tarief te reizen. Dit vervoer wordt ook wel regiotaxi genoemd. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om bezoeken aan vrienden/familie, winkelcentrum of de kapper.

Daarnaast voert AVAN in opdracht van de provincie Gelderland ook het openbaar vervoer op afroep uit. Dit is vervoer naar plaatsen die geen eigen busverbinding (meer) hebben. Hiervoor hebben de gemeenten uit de regio Arnhem en Nijmegen een samenwerkingsovereenkomst afgesloten met de Provincie. Deze overeenkomst loopt tot 31 december 2020.

Namens de deelnemende gemeenten en provincie geeft BVO DRAN als contractpartner sturing aan diverse (markt-)partijen met verantwoordelijkheden in de uitvoering van het doelgroepenvervoer:

- Vervoersorganisatie:
 - Tactische regie (advisering en ontwikkeling voor beleid voor zover het vervoer gerelateerde onderwerpen betreft);
 - Vast aanspreekpunt voor de regiepartij;
 - Contractbeheer;
 - Facturering aan deelnemende gemeenten.
- Regiepartij voor operationele regie:
 - Operationele regie: vervoerloket, ritaanname, planning, ritverdeling;
 - Klachtaanname en -afhandeling;
 - Monitoring en beheer vervoer;
 - Communicatie met klanten;
 - Advisering over verdere efficiëntiemogelijkheden (ontwikkelfunctie).
- Vervoerders, verantwoordelijk voor kwalitatieve uitvoering van het vervoer.

Met zowel vervoerders als regiepartij gelden vaste contracten: een vaste periode van juli 2016 tot en met juli 2020. Er is een optie om te verlengen. Beide contracten bevatten een opzegmogelijkheid voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemers.

Ter voorbereiding van de besluitvorming over het al dan niet verlengen van de contracten met regiepartij is het projectenplan ‘Samen verder...’ opgesteld. Dit projectenplan omvat een 14-tal deelprojecten. De resultaten daarvan zijn verwerkt in deze overkoepelende rapportage.

Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

De RAD is nadrukkelijk betrokken in het projectenplan ‘Samen verder...’. Hierin geeft zij vanuit reizigersperspectief haar visie en aanbevelingen op de toekomst ten aanzien van AVAN. De RAD neemt het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap als het belangrijkste vertrekpunt voor zijn advies. Van bijzonder belang is Artikel 20 betreffende het waarborgen van persoonlijke mobiliteit met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid.

Samenvattend geeft de RAD aan:

- Zich te beseffen dat het kostenaspect een uiterst belangrijke rol speelt in de besluitvorming;
- Met kracht voorstander te zijn van behoud van de schaalgrootte van de regio Arnhem-Nijmegen, in elk geval voor het vraagafhankelijk vervoer;
- In het belang van de gebruiker met kracht voorstander te zijn van behoud van de schaal van de regio Arnhem-Nijmegen voor in ieder geval het vraagafhankelijk vervoer.
- Erop aan te dringen om contracten aan te gaan voor langere perioden (bijv. zes jaar, met zicht op verlenging). Dit biedt bedrijfszekerheid maar bovenal meer zekerheid bij de gebruikers.

In meer gedetailleerde zin adviseert de RAD om nader, onafhankelijk, onderzoek te verrichten. Dit onderzoek dient te gaan over de wijze waarop het collectieve vervoersysteem het beste aan de wensen en behoeften van de verschillende gebruikers kan voldoen.

Daarnaast geeft de RAD aan dat voor het toekomstige vervoer de navolgende punten van belang zijn:

- Marges in de ophaaltijden;
- Duur van de reistijd;
- Beïnvloeden van het vroeger boeken van ritten;
- Inzet van vrijwilligers als aanvulling op professioneel doelgroepenvervoer;
- Behoud van bestaande puntbestemmingen;
- Inzet van MKB bedrijven;
- Toepassing van Social Return on Investment;
- Toepassing van praktijk- en ervaringslessen voor chauffeurs;
- Oplossingen voor loosmeldingen;
- Geldigheid van de begeleiderskaart voor blinden en slechtzienden.

De volledige visie en aanbevelingen over de toekomst van Avan leest u in bijlage 1.

2. Doelstelling en leeswijzer

In dit adviesdocument gaat BVO DRAN gedetailleerd in op verschillende aspecten van het toekomstige doelgroepenvervoer in de regio. Met dit document stellen wij iedere gemeente in staat om een afgewogen besluit te maken over deelname danwel uittreding aan de samenwerking.

Met dit document geeft het bestuur van de BVO DRAN deelnemende gemeenten op hoofdlijnen inzicht in en advies over:

- Historische context en aanleiding;
- De meerwaarde van regionale samenwerking;
- Herziening en actualisering van de bestaande uitgangspunten en randvoorwaarden;
- Optimalisatie van het regiemodel;
- De hoofdlijn van de nieuwe aanbesteding;
- De organisatorische vorm van de nieuwe samenwerking;
- Aandachtspunten voor gemeenten die kiezen om het vervoer zelfstandig te organiseren.

Het geheel is een complex vraagstuk, met veel onderliggende samenhang tussen verschillende aspecten. Concrete adviezen of te nemen besluiten zijn omkaderd. Met de geboden inzichten stellen wij iedere gemeente in staat om een afgewogen besluit te maken over vernieuwing van de deelname aan de samenwerking. De historie en aanleiding tot dit besluit treft u in Hoofdstuk 2.

Het bestuur van de BVO DRAN is overtuigd van de meerwaarde van de regionale samenwerking (zie Hoofdstuk 3) en adviseert daarom een nieuwe gezamenlijke aanbesteding te starten. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de bestaande randvoorwaarden herziening en actualisering behoeven (zie hiervoor Hoofdstuk 4). Ook het regiemodel dient te worden aangescherpt (Hoofdstuk 5). De uitgangspunten van de nieuwe aanbesteding treft u in Hoofdstuk 6. In Hoofdstuk 7 vindt u meer informatie over de organisatorische vorm van samenwerken.

Als een gemeente wil uittreden, treft zij in Hoofdstuk 8 een overzicht van aandachtspunten voor het zelfstandig organiseren van het vervoer.

3. Historie en aanleiding

3.1 Historie

In 2016 hebben de (indertijd) 19 deelnemende gemeenten besloten om gezamenlijk uitvoering te geven aan het gemeentelijk doelgroepenvervoer (vraagafhankelijk en routevervoer). De belangrijkste opdracht was (gebaseerd op onderzoeksrapport Cissionius 2014):

- Creëren van efficiëntie en schaalvoordelen door bundeling van vervoersstromen;
- Grip houden op stijgende kosten terwijl bijhorende (sociale) budgetten afnemen.

Het geheel van uitgangspunten van de samenwerking is destijds gebaseerd op ‘de vijf sporen van Cissonius’:

1. Locatie van voorzieningen
 - Dichter bij huis aanbieden van voorzieningen
2. Versterken van eigen kracht
 - Rekening houden met wat de cliënt zelf en zijn/haar omgeving kan bij het toekennen van vervoersvoorzieningen.
3. Sturen op bundeling van vervoer;
 - Gelijk- en volgtijdelijk bundelen van vervoer
4. Het hervormen van de onderkant van het openbaar vervoer;
 - Sturen op maatregelen om basismobiliteit in stand te houden.
5. De inzet van vrijwilligers.
 - Stimuleren van vervoersprojecten door vrijwilligers

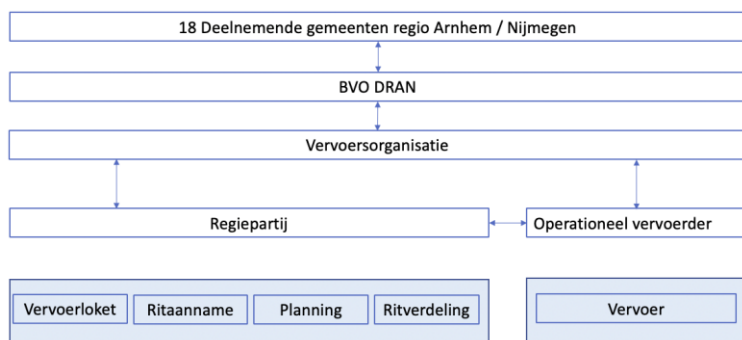
BVO DRAN is verantwoordelijk gesteld voor de uitvoering van ‘spoor 3’ en heeft een beleidsarm karakter. Het initiëren en implementeren van beleid buiten de directe scope van het doelgroepenvervoer (sporen 1, 2, 4, en 5) is een gemeentelijke verantwoordelijkheid.

Naast ‘de vijf sporen’ hebben deelnemende gemeenten in 2015 randvoorwaarden vastgesteld:

- Handhaven van het klanttevredenheidsniveau van de Regiotaxi;
- Iedere gemeente bepaalt zelf de toegang tot het maatwerkvervoer;
- Maatwerkvervoer is een aanvulling op het reguliere OV;
- Kosten besparen via efficiëntie;
- Borgen van continuïteit van aansturing, kennis en expertise;
- Flexibiliteit en vrijheid om vervoersstromen (per iedere gemeente) toe te voegen;
- Voldoen aan het wettelijk kader;
- Sturen op afstand door de deelnemende gemeente, mét beleidsmatige vrijheden.

Inhoudelijk zijn deze randvoorwaarden uitgewerkt in Hoofdstuk 4.

Op basis van de beschikbare kennis en ervaring is indertijd besloten tot een regiemodel, waarbij aansturing en uitvoering van elkaar gescheiden zijn. Schematisch ziet AVAN er als volgt uit:



In dit model is één regiepartij verantwoordelijk voor de regie en aansturing (loketfunctie en aanname, planning en ritverdeling). Deze private partij stuurt diverse vervoerscontractanten aan. Deze zijn verantwoordelijk voor het ter beschikking stellen van voertuigen en chauffeurs.

De contracten voor het vervoersysteem zijn gestart op 1 augustus 2016. De contracten expireren van rechtswege per 31 juli 2020. De contracten bieden een optie tot verlenging.

3.2 Aanleiding

De initiële contractperiode nadert zijn einde. Na een grondige evaluatie en de uitkomsten uit de projecten (Projectplan ‘Samen verder’) blijkt dat de uitgangspunten van de samenwerking in de kern goed zijn. Specifiek ten aanzien van het derde spoor van Cissonius (bundeling), is het toen geschetste bundelingsvoordeel niet realistisch gebleken.

De concrete aanleiding voor dit adviesdocument is:

- Aflopen van de lopende overeenkomsten;
- Landelijke ambities met betrekking tot duurzaamheid / zero-emissie;
- Sterk oplopende kosten voor de dienstverlening, onder andere vanuit marktontwikkelingen.

Deze factoren leiden, ongeacht deelname of uittreding aan een nieuwe samenwerking, met zekerheid tot kostenstijging voor gemeenten. BVO DRAN heeft zich tot doel gesteld om deze kostenstijging te minimaliseren.

Gelet op het huidige kostenniveau en vervoersstromen is er potentieel voor efficiëntie, maar niet binnen de huidige contract- en regieconstructie. Dit komt onder meer doordat:

- Het huidige contract onvoldoende prikkels biedt om het vervoer slim te bundelen.
- Het ontbreekt aan stimulansen voor zowel planning als vervoerders om de dienstverlening doorlopend te optimaliseren.
- De vergoedingen zijn gebaseerd op het ter beschikking stellen van capaciteit en niet op de verrichtte inspanningen.
- Er minimumafnames per inzet zijn gegarandeerd aan vervoerders.

Daarom is het bestuur van BVO DRAN voornemens de lopende overeenkomsten niet te verlengen en opnieuw aan te besteden.

Hierbij dient opgemerkt te worden dat vervoerders in het algemeen graag verlengen. Daarentegen is de regiepartij enkel genegen te verlengen als het verlieslatende contract wordt gecompenseerd. Gelet op de

omvang van de gevraagde compensatie, is verlenging wettelijk niet toegestaan (wezenlijke wijziging van de overeenkomst).

De contracten bevatten een opzegmogelijkheid voor zowel opdrachtgever als opdrachtnemers. De opzegtermijn is voor de regiepartij één jaar en voor de vervoerders een half jaar.

1 mei 2019 is een kritische datum. Bij de oprichting van de BVO zijn afspraken gemaakt over de mogelijkheid tot uittreden door gemeenten. Hierbij zijn drie termijnen van belang:

1. Uittreden is mogelijk na deelname van ten minste 4 jaren (niet eerder dan mei 2020);
2. Bij uittreden is een opzegtermijn van 15 maanden van toepassing als deze samenvalt met het beëindigen van contracten met de regiepartij;
3. Voor zover uittreden niet samenvalt met het gestelde onder 2 dan is een opzegtermijn van 12 maanden van toepassing en gaat dan in op 1 januari van het daaropvolgende jaar.

De eerstvolgende mogelijkheid waarbij gemeenten uittreding kenbaar dienen te maken, is 15 maanden voor de einddatum van het huidige contract (31 juli 2020); voor 1 mei 2019.

Gemeenten dienen formeel en uiterlijk 30 april 2019 bij BVO DRAN kenbaar te maken of ze (deels) uittreden uit de regionale samenwerking vanaf augustus 2020.

4 Meerwaarde van regionaal samenwerken

Het bestuur van BVO DRAN is overtuigd van de toegevoegde waarde voor het verder ontwikkelen van de regionale samenwerking. De belangrijkste meerwaarden voor deelnemende gemeenten om door te gaan met de regionale samenwerking zijn:

- **Inspelen op gemeentelijke en (boven-)regionale ontwikkelingen**
 - o Vervoersstromen inrichten op basis van logistieke samenhang met name wanneer gemeente- of regiogrenzen worden overschreden;
 - o Het doel is om voertuigen maximaal te benutten en het vervoer met zo weinig mogelijk kilometers te organiseren;
 - o Vervoersstromen organiseren op basis van volgtijdelijke combineerbaarheid: het maken van afspraken met instellingen voor dagbesteding over aanvang- en eindtijden biedt ruimte voor volgtijdelijke inzet van voertuigen vanuit vervoer voor andere doelgroepen.
- **Inspelen op duurzaamheid**
 - o Het vraagstuk om de uitstoot van CO₂ te beperken of zelfs te voorkomen is uitdagend omdat er een gat bestaat tussen vraag en aanbod van duurzame voertuigen. Het vereist veel kennis en ervaring van de opdrachtgever om deze (politieke) doelen te realiseren;
 - o Om een effectieve bijdrage te leveren aan verbetering van luchtkwaliteit is een regionale aanpak vereist. De voertuigen doorkruisen namelijk vaak meerdere gemeenten. Een centraal duurzaamheidsbeleid met betrekking tot doelgroepenvervoer biedt het beste resultaat;
 - o Het doelgericht én financieel beheersbaar implementeren van de duurzaamheidsagenda vereist een gemeente overstijgende aanpak.
- **Deskundigheidsbevordering, kostenbesparing, doorontwikkeling en projectondersteuning**
 - o Ontwikkelingen monitoren van de markt (reizigers- en vervoerderskant), en bruikbaar maken voor de deelnemende gemeenten;
 - o Grip krijgen en waar mogelijk beperken van stijgende kosten voor het doelgroepenvervoer;
 - o Kennisoverdracht en kenniscoördinatie voor en tussen de deelnemende gemeenten;
 - o Projectondersteuning, projectmanagement in opdracht van gemeenten;
 - o Projectmanagement, projectondersteuning in opdracht van de samenwerkingsorganisatie.
- **Samenwerking met Provincie en Rijk**
 - o Effectieve invloed vanuit de gemeenten naar andere overheden (Rijk, Provincie) vereist gezamenlijk optrekken;
 - o Integrale aanpak van "andere mobiliteit";
 - o Voorbereiden op een toename van automatisering en informatisering van het vervoer en informatieoverdracht (MaaS);
 - o Lopende Wmo-subsidie afspraken (SOK) met als voorwaarde regionale samenwerking;
 - o De nieuwe OV-concessie, de beïnvloeding daarop en de impact daarvan op het doelgroepenvervoer.
- **Centraal contractmanagement**
 - o Besparen op capaciteit voor factuurcontrole (en eventueel betalingen);

- o Kennis, kunde en capaciteit voor data analyse, aandragen verbetervoorstellen en verzorgen managementrapportages aan gemeenten;
 - o Kennisbevordering en doorontwikkeling om in samenwerking met vervoerders en opdrachtgevers kansen te benutten en te realiseren vanuit de markt met oog voor de maatschappelijke doelstellingen en kostenbeheersing;
 - o Logistieke efficiëntie en (real time) monitorfunctie.
- **Data en data-opslag**
 - o (Ontwikkelen) klantregistratie en -beheersysteem, toegankelijk voor alle gemeenten, waarin gegevens eigendom zijn van de regio;
 - o Koppelingen met vervoerderssystemen: juiste indicatie en gegevens beschikbaar voor vervoer;
 - o (Ontwikkelen) vervoersgegevenssysteem, koppelingen met vervoerderssystemen voor verzamelen operationele gegevens (kwaliteitsbewaking, monitorfunctie, factuurcontrole en data-analyse, basisontwikkeling voor MAAS).
- **Klantenservice voor reizigers en gemeenten**
 - o Behoud van het 'merk' en bestaande structuren (bijv. website, telefoonnummers, manier van pasaanvragen) van AVAN;
 - o Uniforme communicatie naar reizigers, voortbordurend op bestaande methodiek;
 - o Besparen op capaciteit wanneer het gaat om onder andere klachtenintake, klachtenafhandeling, informatieverstrekking, beheersystemen.

5 Herziening en actualisering van de uitgangspunten en randvoorwaarden

Op basis van het Projectplan ‘Samen verder...’ (2018) adviseert het bestuur van de BVO DRAN om:

- Vast te houden aan de al vastgestelde 5 sporen van Cissonius;
- De eerder vastgestelde randvoorwaarden voor de bundeling van het vervoer (spoor 3) te actualiseren, aan te vullen en nieuwe randvoorwaarden toe te voegen.

Hieronder treft u een overzicht van de reeds vastgestelde randvoorwaarden met daarbij de actualisatie en aanvulling (indien van toepassing).

A. Vastgestelde voorwaarde: Handhaven klanttevredenheid

“Er zijn ruim 25.000 actieve gebruikers van de Stadregiotaxi (maatwerkvervoer). Vanaf 1 januari 2016 komen de gebruikers van de gemeente Nijmegen er bij, omdat zij vanaf dat moment geen persoonsgebonden budget voor vervoer meer krijgen. De voorziening maatwerk vervoer wordt in stand gehouden voor de personen die hierop zijn aangewezen. Van belang is dat de productformule verder wordt ontwikkeld en verbeterd. Onder het huidige contract is er een grote mate van tevredenheid over de uitvoering van het maatwerk vervoer. In de nieuwe opzet van het doelgroepenvervoer willen we de tevredenheid van de gebruikers van het maatwerk vervoer zoveel mogelijk handhaven, ook al zal het systeem op enkele punten wijzigen (zoals de toegang tot de voorziening en het proces voor de klant).”

Actualisatie

“Er zijn veel actieve gebruikers van het vraagafhankelijk vervoer Wmo (regiotaxi) en het maatwerk vervoer (o.a. leerlingenvervoer, vervoer naar de dagbesteding en vervoer vanuit de jeugdwet). Van belang is dat de productformule, waar mogelijk, verder wordt ontwikkeld en verbeterd. Hierbij blijft het bestaande niveau van 7,5 / 10 (evaluatierapport juni 2018) van klanttevredenheid minimaal gewaarborgd. Waar mogelijk zijn er initiatieven om de tevredenheid verder te verhogen.”

B. Vastgestelde voorwaarde: Toegang tot het maatwerkvervoer bepaalt iedere gemeente zelf

“Gemeenten bepalen voor eigen inwoners wie in aanmerking komt voor toegang tot het systeem. Zij bepalen de indicatie en het vervoersprofiel waarin staat wat de cliënt kan en niet kan. De toegang is een belangrijk instrument voor gemeenten om op het vervoersvolume en de uitgaven te sturen. Doordat gemeenten de invulling zelf bepalen kunnen er verschillen ontstaan.”

Actualisatie

Deze randvoorwaarde blijft onverkort van toepassing. Wel willen we meegeven dat gemeenten steeds meer inzetten op maatwerk en meer rekening houden met de specifieke situatie van een inwoner. Dit draagt bij aan steeds meer toewijzingen, zoals bijvoorbeeld solovervoer en specifieke indicaties. Deze ontwikkeling maakt het vervoer duurder.

C. Vastgestelde voorwaarde: Maatwerkvervoer is een aanvulling op het reguliere OV

“Het reguliere OV (trein en bus) heeft een functie op de hoofdstromen. In de regio Arnhem Nijmegen zijn veel bushaltes toegankelijker gemaakt. In de OV-concessie zijn lagevloerbussen, een elektrische treeplank en twee

rolstoelplekken per bus geëist. Het maatwerkvervoer voorziet in een behoefte waar het OV niet voldoet. Zowel waar en wanneer het OV ontbreekt als voor doelgroepen die er niet mee kunnen reizen. Dat betekent dat sommige cliënten niet meer (altijd) met het maatwerkvervoer zullen reizen.”

Actualisatie

“Het reguliere OV (trein en bus) heeft een functie op de hoofdstromen. In de regio Arnhem / Nijmegen zijn veel bushaltes toegankelijker gemaakt. In de huidige OV-concessie zijn lagevloerbussen, een elektrische treeplank en twee rolstoelplekken per bus geëist. AVAN voorziet in een behoefte waar het OV niet voldoet. OV moet in nog meer toenemende mate worden gezien als primaire vervoersmogelijkheden waarbij maatwerkoplossingen voor inwoners aanvullend zijn

D. Vastgestelde voorwaarde: Met efficiëntie in het vervoer kosten besparen

“Gezien de afnemende budgetten voor vervoer, is bundeling van vervoerstroom in tijd en/of doelgroepen noodzakelijk. De productformules zijn daarom op regionale schaal zo veel mogelijk hetzelfde. Vervoer van verschillende regelingen (zoals Wmo en het OVvangnet) vinden zo veel mogelijk in dezelfde rit en/of met hetzelfde voertuig plaats. Een andere vorm van efficiëntie is door een voertuig zowel in een heen- als terugrit met passagiers te laten rijden. Op dit moment vallen alle vervoersstromen onder apart beleid en budgetten. Door deze te ontschotten en de verschillende vervoerstroom te bundelen, ontstaat een verdergaande integraliteit op beleid en uitvoering van vervoer. Uiteraard wordt er altijd rekening gehouden met het vervoersprofiel van de cliënt. Sommige combinaties van reizigers zijn ongewenst.”

Actualisatie

“Gezien de ontwikkelingen in het vervoer (naast de autonome stijging o.a. stijging BPM, stijging BTW en verduurzaming van vervoer) zullen de kosten voor deze dienstverlening aanzienlijk stijgen. Bundeling van logische vervoerstroom in tijd en/of doelgroepen blijft daardoor noodzakelijk. Dit vraagt om nog betere regionale afstemming van de productformules (bijv. de maximale duur van een rit). Vervoer van de verschillende regelingen (zoals Wmo en het OV-vangnet) vinden zo veel mogelijk in dezelfde rit en/of met hetzelfde voertuig plaats. Hierbij ook de mogelijkheden bieden om vervoer te combineren met reizigers buiten de gemeentelijke contracten (zittend ziekenvervoer). Een andere vorm van efficiëntie is door een voertuig zowel in een heen- als terugrit met passagiers te laten rijden. Systemen daartoe inrichten waarbij vervoerders voor elkaar ritten kunnen rijden.

Veel gemeenten hebben voor alle vervoersstromen apart beleid en budgetten. Door deze te ontschotten en de verschillende vervoerstroom te bundelen, ontstaat verdergaande integraliteit op beleid en uitvoering van vervoer. Uiteraard wordt er altijd rekening gehouden met het vervoersprofiel van de cliënt.”

E. Vastgestelde voorwaarde: Continuïteit van aansturing

“Om het combineren van vervoersstromen en doelgroepen mogelijk te maken, moet kennis en ervaring op worden gedaan, zowel met de software als met het gebied en de reizigersstromen. We willen daarom langdurige continuïteit in de aansturing van het vervoer en voldoende flexibiliteit in de uitvoering van het vervoer.”

Actualisatie

“Om het combineren van vervoersstromen en doelgroepen nog efficiënter mogelijk te maken, moeten we kennis en ervaring op blijven doen, zowel met de software, het gebied en de reizigersstromen. Het balanceren tussen optimalisatie van kwaliteit en kosten van het vraagafhankelijk vervoer is een complex vraagstuk. De inmiddels verkregen inzichten en ervaringen hierover en over de operationele dienstverlening (regie en vervoer), de

samenwerking met en tussen gemeenten en vele andere facetten van de dienstverlening zijn daarbij erg waardevol.

We streven naar langdurige continuïteit in de aansturing van het totale vervoersysteem, voldoende flexibiliteit in de uitvoering van het vervoer en borging van kennis en expertise. Dit alles is de structurele aanjager voor kwalitatieve en budgettaire optimalisatie voor iedere deelnemende gemeente. Dit vraagt om specifieke ervaring, personele capaciteit, deskundigheid en een professionele benadering. De uitvoerende organisatie is hierop ingericht.“

F. Vastgesteld voorwaarde: Flexibiliteit

“In de regio lopen de huidige vervoerscontracten niet gelijktijdig af. Het contract van de Stadsregiotaxi loopt af op 1 september 2016, maar van de andere vervoerssoorten verschilt dat per gemeente of subregio. Het is daarom van groot belang om te kiezen voor een vorm waarin vervoersstromen (per gemeente) zo flexibel mogelijk aan het systeem kunnen worden toegevoegd. Gemeenten kunnen desgewenst ook ervoor kiezen om vervoersstromen niet toe te voegen aan het systeem. Dat gaat dan wel ten koste van de mogelijkheden tot bundeling en kan kostenverhogend werken voor de betreffende gemeente, maar ook voor de andere gemeenten.”

Actualisatie

“Het is aan iedere gemeente om een keuze te maken in het wel of niet inbrengen van het vervoer in het vervoersysteem. Het is daarom van groot belang om te kiezen voor een vorm waarin vervoersstromen (per gemeente) zo flexibel mogelijk aan het systeem kunnen worden toegevoegd. Maar gemeenten kunnen desgewenst ook ervoor kiezen om vervoersstromen niet toe te voegen aan het systeem of het er uit te halen. Dat gaat dan wel ten koste van de mogelijkheden tot bundeling en kan kostenverhogend werken voor de betreffende gemeente, maar ook voor de andere gemeenten. Een deelnemende gemeente committeert zich in ieder geval volledig voor het vraagafhankelijk vervoer (regiotaxi).”

G. Vastgestelde voorwaarde: Voldoen aan het wettelijk kader

Deze randvoorwaarde blijft onverkort van toepassing.

H. Vastgestelde voorwaarde: Sturen op afstand

“De huidige trend is dat burgers meer zelfredzaam worden en de gemeenten meer op afstand komen te staan. Er wordt dan ook gezocht naar een vorm van vervoer die daar op aansluit, waarbij gemeenten op afstand sturen, maar wel beleidsmatig aan de knoppen kunnen draaien.”

Actualisatie

“Gemeenten komen meer op afstand te staan. Er wordt dan ook gezocht naar een organisatievorm die daarop aansluit, waarbij gemeenten op afstand sturen, maar wel beleidsmatig aan de knoppen kunnen draaien. Om efficiëntie feitelijk te kunnen realiseren, is bundeling op basis van logische vervoersstromen een noodzakelijkheid. Dit vraagt om een meer regionale en centrale afstemming van visie en beleid.”

Aanvullend op de actualisatie van bestaande punten, voegt het bestuur van BVO DRAN toe:

I. Het vervoersysteem is klimaatneutraal per 2025-2030

“Verduurzaming van het vervoersysteem heeft naar verwachting forse impact op de kosten. Er wordt nog een ander onderzoek verricht naar de omvang van deze kosten. Het bestuur van de BVO DRAN ambieert een

klimaatneutraal vervoersysteem. Deze ambitie is gebaseerd op uitdrukkelijke politieke doelen en maatschappelijke ontwikkelingen.

J. Herkenbaar en eenvoudig vervoerssysteem

“We streven naar een voor de reiziger herkenbaar en eenvoudig te gebruiken vervoerssysteem. Minder afwijkingen per gemeente of per vervoerssoort zorgen voor meer combinatiemogelijkheden en dat maakt het totale systeem goedkoper.”

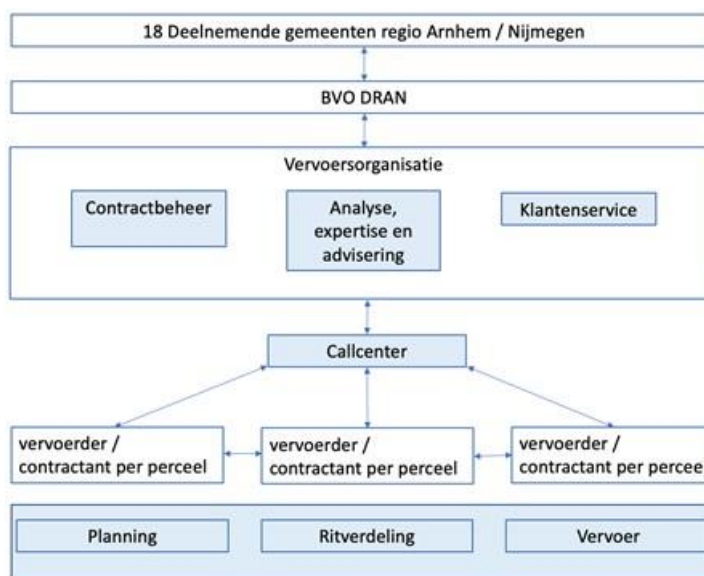
K. Ruimte voor MKB in het vervoer

“Ook kleine ondernemers krijgen een goede kans om (zelfstandig) deel te nemen in de uitvoering van het vervoer. Zo bieden we ook kansen aan het MKB, mits dit niet leidt tot structurele meerkosten. We kiezen voor een aansturingsmodel dat hier bij past.”

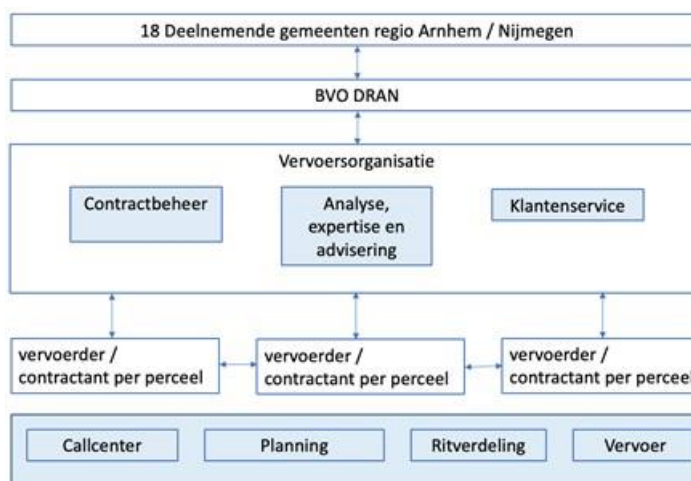
6 De opzet en doelen van een geoptimaliseerd regiemodel

Om optimaal invulling te geven aan de beschreven uitgangspunten en randvoorwaarden stelt het bestuur van BVO DRAN een aangepast regiemodel voor. Schematisch ziet het regiemodel als volgt uit:

Vraagafhankelijk vervoer



Routevervoer



Het betreft nadrukkelijk 1 organisatie met 1 regionale aansturing. Enkel de inrichting voor het Callcenter wijkt af. Voor het vraagafhankelijk vervoer is er namelijk een centraal callcenter. Dit wordt separaat georganiseerd. Er is nadere besluitvorming nodig om vast te stellen of het callcenter door een publieke of private organisatie wordt uitgevoerd.

Voor het routevervoer daarentegen, worden de Callcentertaken belegd bij de vervoerder(s). Hier is de optimalisatie van communicatie met instellingen een belangrijk aandachtspunt.

In dit model gelden de volgende uitgangspunten:

- BVO DRAN neemt, via de vervoersorganisatie, zelf de verantwoordelijkheid voor:
 - o Contractbeheer: centraal bewaken van de naleving van contractuele en non-contractuele afspraken met zowel vervoerders en deelnemende gemeenten;
 - o Doorlopend aanbieden van analyse, advies en verbetervoorstellen aan deelnemende gemeenten, met name voor verduurzaming en terugdringen van kosten. BVO DRAN faciliteert iedere deelnemende gemeente met concrete adviezen;
 - o Klantenservice: beantwoorden van algemene vragen, klachtaanname en pasaanvragen door gemeenten of OV-reiziger;
 - o Het aanbesteden van Callcenter voor vraagafhankelijk vervoer; uitvoering door een private of publieke organisatie (nader besluit);
 - o Het beleggen van de Callcentertaken voor routevervoer bij de vervoerders;
 - o Onderhouden van belangrijke relaties met partners en belanghebbenden zoals Rijk, Provincie en subsidieverstrekkers.
- Perceelverdeling op basis van logische bundeling van vervoerstromen. De perceelindeling gaat in het algemeen over gemeentegrenzen heen. Percelen voor routevervoer en vraagafhankelijk vervoer komen niet met elkaar overeen.
- Ieder perceel heeft een eigen tarief (dus geen middeling van tarieven over alle percelen heen). Als er meerdere gemeenten in één perceel zijn ingedeeld, dan geldt een nadere verdeelsleutel voor eerlijke verdeling van de kosten binnen het perceel.
- Een vervoerder neemt verantwoordelijkheid voor de uitvoering van de dienstverlening:
 - o Tijdig en conform afgesproken tarieven en kwaliteitsnorm voor zowel planning, ritverdeling en vervoer;
 - o Onderling afstemmen van ritten met andere vervoerders voor optimale efficiëntie tussen percelen, eventueel op aanwijzingen van de vervoersorganisatie;
 - o Doorlopende initiatieven voor verbetering van de dienst.

Met dit model realiseert BVO DRAN het tot op heden onbenutte potentieel tot efficiëntie in de uitvoering. Het bestuur van de BVO DRAN adviseert dat deelnemende gemeenten zich conformeren aan het geoptimaliseerde regiemodel:

- Optimale en logische bundeling van regionale vervoersstromen;
- Optimaliseren / reduceren van het aantal in te zetten voertuigen;
- Sturing en kwaliteitscontrole op de uitvoering;
- Duurzaamheid (klimaatneutraal 2025-2030);
- Regionaal als één partij te spreken met het Rijk en Provincie als belangrijke partners en subsidieverstrekkers;
- Het bieden van advies en expertise waarmee individuele gemeenten grip en sturing krijgen op de kosten en kansen benutten voor verdere professionalisering en verduurzaming.

7 De hoofdlijn van een nieuwe aanbesteding

Met een tijdige, nieuwe aanbesteding waarborgt BVO DRAN de continuïteit van de dienstverlening en minimale veranderingen voor de doelgroepen / gebruikers van de vervoersdienst;

- Borging van juridische continuïteit met behoud van vrijheid tot deelname voor iedere deelnemende gemeente;
- Uitvoering van het geactualiseerde beleid;
- Tussentijdse financiële prognoses, indicatief en afhankelijk van in- en uitstroom van reizigers, uiteindelijke beleidskeuzes en marktontwikkelingen;
- Informatievoorziening aan de Raden gedurende de looptijd van het nieuwe contract.

7.1 De inhoudelijke hoofdlijnen van de nieuwe aanbesteding

Het bestuur van BVO DRAN adviseert de volgende inhoudelijke hoofdlijnen:

- Twee aanbestedingen te doen betreffende het vervoer. Eén voor vraagafhankelijk vervoer en één voor routevervoer. Voor elk van de aanbestedingen één overkoepelende leidraad. In beide aanbestedingen wordt gewerkt met meerdere percelen. De percelen worden primair ingedeeld op logistieke samenhangende vervoersstromen. Hierbij wordt ook aandacht gegeven aan vervoersstromen over de regiogrenzen heen. Percelen bieden mogelijkheid voor gemeentelijke voorkeuren, een eigen ambitie voor duurzaamheid, wensen of eisen;
- Gemeenten die samen in een perceel ingedeeld zijn, dienen onderling overeenstemming te vinden over de duurzaamheidsambitie in verhouding tot de verwachte stijging van de kosten. Komen zij er onderling niet uit, dan volgt ontkoppeling uit het perceel. Dit gaat ten koste van de samenhangende vervoersstromen en daardoor ten laste van de efficiëntie;
- Zodra het bestek en bijhorende perceelindeling gepubliceerd is, zijn gemeenten gecommitteerd aan de afgesproken ambitie;
- Afhankelijk van een nog te nemen besluit het callcenter ten behoeve van het vraagafhankelijk vervoer onderbrengen in een van de vervoerscontracten of apart aanbesteden (mede afhankelijk of er gewerkt wordt met percelen);
- Contracten voor te bereiden op latere besluitvorming over het samenwerkingsverband;
- Vervoerders ruimte te geven voor eigen regie, planning en uitvoering in eigen beheer. Opdrachtgever heeft inspraak voor specifieke situaties;
- Vervoerders te verplichten om jaarlijkse efficiëntie-plannen voor verbetervoorstellen in te leveren;
- Vervoerders te verplichten om vervoer over verschillende gemeenten onderling af te stemmen, efficiënt te plannen en onderling te verrekenen;
- Vervoerders jaarlijks te evalueren op het nakomen van afspraken;
- De doelstelling tot klimaatneutraal vervoerssysteem 2025-2030 op te nemen. De uitvoering is op regionaal niveau en/of op perceelniveau;
- Voor zero emissie neutrale contracten een contracttermijn van minimaal 10 jaar te hanteren. Zodat (MKB-) vervoerders durven en kunnen investeren in oplossingen voor duurzaamheid en kost-efficiëntie;
- Voor overige contracten een contracttermijn hanteren van tenminste 6 jaren (3+3).
- De deelnemende gemeente af te rekenen op basis van de prijzen van de percelen waarin zij participeert. Tarieven van verschillende percelen kunnen van elkaar verschillen;
- Een (nader te vast te stellen) verdeelsleutel te hanteren voor de kosten van 2 of meer gemeenten die samen in een perceel zijn ingedeeld;

- Nadere procedures, afspraken en financiële consequenties af te spreken zodat een gemeente (in de contractfase) altijd tussentijds kan uittreden. Deze flexibiliteit is, via contracteigenaarschap, per perceel georganiseerd.

7.2 Duurzaamheid

Vanwege de uitdrukkelijke politieke doelen van de deelnemende gemeenten, VNG-convenant en brede maatschappelijke ontwikkelingen dient het vervoerssysteem in 2025-2030 klimaatneutraal te zijn.

Om dit doel te realiseren zijn lange-termijncontracten randvoorwaardelijk. Hiermee stellen we contractanten in staat om met vertrouwen te investeren in duurzame voertuigen waarbij ook voor gemeenten sprake is van voorspelbare (hoge) kosten:

- Het huidige aanbod van (CNG) taxi- en rolstoelbusjes is momenteel zeer beperkt (slechts 1 aanbieder). Dergelijke bestekseisen leveren problemen voor de aanbestedingsprocedure;
- Infaseren van zero emissie voertuigen is, naar verwachting, op grote schaal praktisch mogelijk vanaf ca 2025;
- In de aanbesteding en bijhorende contracten is bijzondere aandacht voor de financiële afrekenmodellen en juridische kaders om de belangen van vervoerders en gemeenten goed te waarborgen.

7.3 De planning voor de nieuwe aanbesteding

De planning voor de nieuwe aanbesteding ziet er als volgt uit:

- Start besteksfase uiterlijk 15 februari 2019;
 - o Activiteiten dienen te worden opgestart, al voordat besluiten tot uittreden definitief genomen zijn;
 - o Ontwikkelen bestek voor alle gemeenten in 2 maanden;
- Besluitvorming tot deelname door iedere gemeente (uiterlijk 30 april 2019);
 - o BVO DRAN ontvangt besluiten tot uittreden uiterlijk op 30 april 2019;
- Gemeenten geven uiterlijk 1 mei aan welk vervoer wordt ingebracht. Dit kan betekenen dat gemeenten meer of minder vervoersstromen inbrengen dan op dit moment het geval is.
- Start en uitvoering van de Europese aanbesteding (bestek op de markt uiterlijk 1 juli 2019);
- Beoordeling en voorlopige gunning (uiterlijk 15 oktober 2019);
- Eventueel juridische termijn bezwaarprocedures (tot december 2019);
- Gunning van definitieve vervoersopdrachten uiterlijk 31 december 2019;
- Implementatietermijn van 7 maanden is vereist;
- Ingangsdatum nieuwe contracten 1 augustus 2020.

Het bestuur van de BVO DRAN vraagt alle gemeenten om:

Uiterlijk per 1 mei 2019 kenbaar te maken met welke vervoersstromen zij deelnemen in de aanbesteding, en daarmee te committeren aan de voorgestelde inhoud en planning.

8 De organisatorische vorm

Op basis van de regionale bundeling van uitvoering en beleid adviseert het bestuur van de BVO DRAN om te onderzoeken of de huidige organisatorische samenwerking (BVO) nog volstaat of dat deze herzien moet worden. In de huidige fase van de besluitvorming (uiterlijk april 2019) is het onwenselijk om de huidige organisatorische vorm te heroverwegen:

- Omdat onbekend is welke en hoeveel gemeenten deel blijven nemen aan regionale samenwerking, is besluitvorming over een toekomstige organisatorische structuur prematuur;
- Er is sprake van tijdsdruk: al in februari 2019 wordt gestart met de ontwikkeling van nieuwe bestekken om tijdig te kunnen gaan aanbesteden;
- De BVO DRAN is in ieder geval juridisch gelegitimeerd om de aanbesteding te voeren en te regisseren, namens de deelnemende gemeenten.

Het bestuur van de BVO DRAN adviseert om:

- De regie, gunning en implementatie van de dienstverlening te laten verzorgen door BVO DRAN en daartoe extra middelen ter beschikking te stellen;
- Medio 2020, op nader advies, te besluiten over een voorstel voor toekomstige samenwerkingsvorm.

9 Aandachtspunten voor gemeenten die het vervoer zelfstandig organiseren

Gemeenten die kiezen voor (deel)uittreding, dienen tijdig een eigen aanbesteding voor te bereiden en uit te voeren.

BVO DRAN geeft hieronder (niet-limitatief) aan welke punten van belang zijn:

- Ontwikkelen van het bestek en organiseren van het aanbestedings- en implementatieproces en de bekostiging daarvan, realisatie uiterlijk juli 2020;
- Het organiseren en financieren van de onderwerpen zoals benoemd in Hoofdstuk 3 (meerwaarde van regionale samenwerking);
- Uittredingsplan, opstellen daarvan inclusief uittredingskosten;
- Praktische aandachtspunten die invloed hebben op cliënten van doelgroepenvervoer:
 - o Veranderingen van zichtbaarheid en herkenbaarheid van de vervoerder omdat u de naam AVAN niet meer voert;
 - Verandering in communicatiestructuren: websites, emailadressen, telefoonnummers, aanspreekpunten bij vervoerder, regiecentrale en gemeente;
 - Veranderingen in vervoer over de gemeentegrenzen heen.

Het bepalen van de exacte uittredingskosten is feitelijk pas te bepalen na het besluit tot uittreden en de dan geldende omstandigheden. Hierbij te denken aan de volgende kostenposten:

- Het opstellen van een uittredingsplan;
- Afkoopregeling kosten vervoersorganisatie;
- Derving van WMO subsidiegelden 2020-2023;
- Offertetrajecten (route en vraagafhankelijk);
- Interne kosten offertetrajecten;
- Inrichten beheerorganisatie

Indicatief dient een uittredende gemeente, afhankeijk van haar omvang, te rekenen met kostenpost in de range van minimaal € 100.000,- en € 1.000.000,-. In deze schatting is het uitgangspunt genomen dat uittreden samenvalt met het aflopen van de contracten. In deze indicatie is er dus geen sprake van verdere claims in kader van contractbreuk.

Bijlage

Visie en aanbevelingen inzake de toekomst van Avan

Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer
regio Arnhem Nijmegen



**Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)
regio Arnhem Nijmegen**

Visie en aanbevelingen inzake de toekomst van Avan.

'Samen Verder' is de titel van het projectenplan ten behoeve van het opstellen van een beslisdocument voor de besluitvorming over de verdere samenwerking (vanaf 2020) ten aanzien van de uitvoering van het doelgroepenvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen.

De RAD stelt het op prijs dat nummer 13 van de veertien in 'Samen Verder' geformuleerde projecten de RAD zelf betreft. In onderhavige notitie geeft de RAD vanuit reizigersperspectief zijn visie op de toekomst van Avan (lees het doelgroepenvervoer).

Het VN-Verdrag inzake de rechten van personen met een handicap vormt voor de RAD het belangrijkste vertrekpunt bij zijn advieswerkzaamheden. In het bijzonder artikel 20 -over het waarborgen van persoonlijke mobiliteit met de grootst mogelijke mate van zelfstandigheid- is daarbij van belang. De RAD gaat er vanuit dat dit uitgangspunt onverkort gedeeld wordt door de gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen.

Iedere vier jaar (of daaromtrent) speelt het vraagstuk van de toekomst van de organisatie en uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer in de regio Arnhem- Nijmegen. Gewijzigd beleid is soms de aanleiding maar ook een nieuwe aanbestedingsronde kan dat zijn. De kosten van het vervoer vormen altijd een uiterst belangrijke factor bij het maken van afwegingen voorafgaand aan een nieuwe aanbesteding.

Het kostenaspect speelde in elk geval een belangrijke rol in de besluitvorming welke ruim twee jaar geleden leidde tot het oprichten van de bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN). Onder bestuurlijke leiding van deze BVO werd gestart met Aanvullend Vervoer Arnhem Nijmegen (AVAN). Voor het eerst werden in deze regio het vraagafhankelijke vervoer (WMO-vervoer) en het routegebonden doelgroepenvervoer door middel van één bestek aanbesteed. En ook voor het eerst werden de regie op dat vervoer (door een regiecentrale) en het vervoer zelf los van elkaar aanbesteed.

Belangrijk gegeven bij dit alles was dat onderzoek had uitgewezen dat het combineren van vervoerstromen, gekoppeld aan de gescheiden aanbestedingsprocedures, zou leiden tot vergaande besparing van kosten. Naar thans blijkt was er ten aanzien van de kostenbesparingen vooral sprake van wensdenken en zijn in elk geval de beoogde besparingen niet gerealiseerd.

En zodoende wordt er thans (ambtelijk en bestuurlijk) opnieuw stilgestaan bij de toekomst van het vraagafhankelijk en routegebonden vervoer in de regio Arnhem-Nijmegen.

In het belang van de gebruikers is de RAD met kracht voorstander van **behoud van de schaal** van de regio Arnhem-Nijmegen voor in ieder geval het vraagafhankelijk vervoer. Daarnaast dringt de RAD er sterk op aan dat de contractvorming een **langere periode** betreft dan momenteel het geval is. Te denken valt aan een periode van zes jaar, met zicht op verlenging. Dit verhoogt immers niet alleen de bedrijfszekerheid maar zorgt bovenal ook voor meer zekerheid voor de gebruikers.

Puntsgewijs worden de visie en aanbevelingen van de RAD hierna opgesomd.

1. De RAD is voorstander van het (vooraf aan de aanbesteding) houden van onafhankelijk onderzoek naar de wijze waarop een collectief vervoersysteem het beste kan voldoen aan de wensen en verwachtingen van de verschillende soorten gebruikers. Gebruik dit als uitgangspunt voor verdere ontwikkeling, en dan bedoelen we niet de huidige klanttevredenheidsonderzoeken maar een grondig behoefteonderzoek.
2. Voor veel mensen met een beperking is de energie die zij tot hun beschikking hebben voor het uitvoeren van dagelijkse bezigheden minder dan bij mensen zonder een beperking. Daarom is het van belang dat het bij de regelgeving en uitvoering van het doelgroepenvervoer hiermee rekening wordt gehouden. Dus geen bredere tijdsreikwijdte rondom tijdstip van vervoer (15 min voor en na is al lang!) en zeker géén langere reistijd ter realisatie van eventuele combinatieritten omwille van de efficiency. Dat laatste 'voordeel' blijkt overigens vaak enorm tegen te vallen.
3. Er kan gestuurd worden op korting bij vroeg boeken maar een 'boete' bij de huidige boekingstermijn zorgt voor een te grote ongelijkwaardigheid t.o.v. het reguliere OV en is in strijd met het VN-verdrag voor gelijke rechten van mensen met een beperking. Met andere woorden: de RAD adviseert hoogstens om het vroeg boeken te belonen en zeker niet om het reguliere boeken te beboeten.
4. De RAD adviseert om onderzoek te doen naar het soort ritten dat er binnen een gemeente wordt gereden en met welke frequentie. Wanneer iemand persé elke dag naar het winkelcentrum wil, is hier wellicht een andere oplossing voor te bedenken.
5. De RAD heeft waardering voor de (vele en diverse) initiatieven op het gebied van vervoer met inzet van vrijwilligers. Deze initiatieven mogen wat de RAD betreft nimmer de plaats innemen van het professioneel georganiseerde en gereden (regio)taxivervoer. Wanneer uit behoeftepeiling blijkt dat er onder ouderen zonder rolstoel behoefte bestaat om vervoerd te worden gedurende korte ritjes, binnen de eigen woonplaats, is het denkbaar hier een vrijwilligerssysteem voor te ontwerpen. Een dergelijk systeem moet dan wel onder gemeentelijk toezicht professioneel gecoördineerd worden. Er zijn immers voorbeelden bekend (zoals het project "Er op uit" bedoeld voor uitjes van ouderen in Duiven en Westervoort) die door gebrek aan communicatie en coördinatie weer ter ziele zijn gegaan.
Met andere woorden: vrijwilligersprojecten zijn in de visie van de RAD een aanvulling op een kwalitatief goed functionerend professioneel systeem van doelgroepenvervoer. Géén verdringing van betaalde arbeid!
6. De RAD vindt het belangrijk dat vervoerders zich meer verantwoordelijk moeten weten en voelen voor het (goed) functioneren van hun personeel en daarop ook afgerekend kunnen worden. Instructies m.b.t. regelgeving, werking van (boord)apparatuur, de kwaliteit van het voertuig in het algemeen en niet in de laatste plaats de klantvriendelijkheid moeten ook het vervoerbedrijf een zorg zijn.
In dat verband adviseert de RAD om enige vorm van ervaringslessen voor chauffeurs (opnieuw) in te voeren (zie ook onder 13).

7. De RAD is er voorstander van dat de uitvoering van het doelgroepenvervoer en de organisatie/regie van die uitvoering (weer) in één bestek/aanbesteding gecombineerd worden. Bewezen is dat dit tot meer doelmatigheid leidt.
Indien opnieuw wordt gekozen voor handhaving van een regiecentrale zorg dan voor instrumenten waardoor de samenwerkende gemeenten goed kunnen sturen op gemaakte afspraken en behoud van kwaliteit. Dat moet en kan veel beter dan binnen het huidige contract!
8. De RAD is van mening dat voor een (voor overheden en reizigers) betaalbaar vervoersysteem een behoorlijke omvang een vereiste is voor de component vraagafhankelijk vervoer. De praktijk heeft (ook onlangs nog in de regio Arnhem-Nijmegen) geleerd dat kleine aanbestedingen vaak duurder uitvallen dan wanneer het gaat om een groter vervoersgebied.
Zeker in het in het belang van de reiziger gaat de voorkeur van de RAD uit naar het in stand houden van het (huidige) systeem dat de regio Arnhem – Nijmegen dekt. Op deze wijze blijft de WMO pashouder (met 25 kilometer reikwijdte) de aansluiting houden met de regelgeving van Valys voor de langere ritten. Hier mag geen 'gat' tussen vallen.
9. De bestaande puntbestemmingen moeten wat de RAD betreft in stand worden gehouden en (bij gebleken behoefte) dient zo mogelijk uitbreiding hiervan gerealiseerd te worden.
10. De RAD acht het het overwegen (onderzoeken) waard om vanwege de schaalvoordelen het vraagafhankelijke vervoer (als gemeenten in de regio Arnhem-Nijmegen) gezamenlijk aan te besteden. Dat wil zeggen separaat van het routegebonden doelgroepenvervoer. Aanbesteding van het routegebonden vervoer wordt in dat geval overgelaten aan afzonderlijke gemeenten of een samenwerkingsverband van gemeenten. Dit komt neer op een aanpak zoals ten tijde van de Stadsregiotaxi ook aan de orde was.
Wat de RAD betreft is tot op heden onvoldoende gebleken dat de combinatie van vraagafhankelijk vervoer en routegebonden doelgroepenvervoer de verwachte efficiencywinst (met behoud van kwaliteit) heeft opgeleverd.
11. De RAD is er voorstander van om in ieder geval ook kleine bedrijven de kans om mee te dingen naar delen van de vervoersregio bij de aanbesteding. Dat is niet alleen van belang ter ondersteuning van regionale bedrijvigheid maar zorgt er tevens voor dat niet 'alles omvalt' wanneer er onverwacht een bedrijf failliet gaat. Ten opzichte van de klant/reiziger kan de regio zich immers een dergelijke situatie op grote schaal niet permitteren.
12. De RAD adviseert toepassing van het principe Social Return On Investment alleen voor additionele taken en dus niet voor de essentiële werkzaamheden. De RAD is voorstander van een stop op de carrousel van chauffeurs die na een bepaalde tijd alsnog weer in de bijstandsbak verdwijnen. Dit vindt de RAD onnodige verspilling van kennis en ervaring. Het komt de kwaliteit van het systeem zeker niet ten goede.
13. De RAD is voorstander van het (her)invoeren van praktijk- en ervaringslessen aan chauffeurs. Een digitale training, waarbij er net zo vaak antwoord kan worden gegeven

totdat het uiteindelijk goed is, werkt niet motiverend en blijft zeker niet 'tussen de oren' hangen. En dat laatste is natuurlijk juist waar het om draait.

14. De RAD vindt belangrijk dat er structureel een veel betere communicatie tussen rittenplanning (regie) en chauffeurs tot stand komt. Onuitvoerbare opdrachten, zoals aansturing nadat de rit al gestart had moeten zijn, moeten definitief verleden tijd worden.
15. Aan het totaal aantal reiskilometers dat redelijkerwijs toegekend moet worden t.b.v. individueel vervoer ligt jurisprudentie ten grondslag vanuit voorgaande regelgeving. De RAD vindt het redelijk dat het aantal kilometers dat met het systeem van collectief (WMO-)vervoer gereisd kan worden mede afhankelijk is van het al dan niet gebruiken van een scooter. Tegelijkertijd blijft ook hier maatwerk en persoonlijke behoefte het uitgangspunt. Overigens zal dit altijd een gemeentelijke verantwoordelijkheid blijven.
16. De RAD ziet collectieve professionele vervoerssystemen als Avan als een absolute voorwaarde voor behoud en versterking van de kwaliteit van leven van de gebruikers (reizigers) ervan. Het gaat niet slechts om een passende en toegankelijke wijze van vervoer. Door instandhouding van een hoogwaardig regionaal vervoerssysteem worden naast de mobiliteitswaarde ook andere waarden gecreëerd zoals voorkomen van sociaal isolement, behoud van vitaliteit en mogelijkheid tot participatie. Bedenk als samenwerkende overheden dat Avan door de reiziger voor diverse doelen wordt ingezet. Het zijn niet alleen familie- en gezelligheidsbezoekjes of zo nu en dan lekker winkelen, waarbij exacte reistijden minder van belang zijn. Avan wordt bijvoorbeeld door een deel van de gebruikers immers ook ingezet om middels vrijwilligerswerk te kunnen participeren en dan speelt punctualiteit een belangrijke rol want er wordt op iemand gerekend!
17. Het loosmelden vormt een groot probleem. De afgelopen jaren zijn er diverse reacties ontvangen van reizigers die met een loosmelding te maken kregen terwijl zij wel degelijk op de plaats van afspraak aanwezig waren. Vaak gaat het mis bij het door de taxi ophalen van reizigers bij grote gebouwen, zoals zorgcentra of scholen waar taxi en reiziger elkaar niet kunnen vinden. Zelfs als mensen 10 minuten tevoren nog telefonisch contact gehad hebben. De vervoerder kan dan toch aannemen dat iemand wel ter plaatse is. Gebruikers die dit meermalen is overkomen worden huiverig om nog met de taxi te gaan. De ervaren machteloosheid in een dergelijke afhankelijke positie maakt dat mensen zich lamgeslagen, bang en boos voelen. Er is immers geen alternatief! We willen graag onderzoeken met Avan wat er voor nodig is om dit te kunnen verbeteren.
18. De RAD vindt het noodzakelijk dat juist ook bij Avan de begeleiderskaart voor blinden en slechtzienden geldig is. Op vertoon van deze kaart kan een blinde of slechtziende reiziger bij het reizen met alle vormen van openbaar vervoer (zoals de trein, de bus, de tram en de metro) in heel Nederland een begeleider gratis mee laten reizen. Dit acht de RAD van belang om ongelijke behandeling bij het reizen met Avan te voorkomen

24 december 2018

Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer Arnhem-Nijmegen

Addendum

De toekomst van het doelgroepenvervoer in de regio Arnhem Nijmegen

Vragen van de raadsconferenties op 12 en 14 februari 2019

Bestuur BVO DRAN

Versie: 4 maart 2019

Inhoudsopgave

<u>Inleiding</u>	3
<u>BVO DRAN / AVAN</u>	3
<u>De aanbesteding</u>	5
<u>Percelen</u>	7
<u>Duurzaamheid</u>	8
<u>Het vervoer en de kwaliteit</u>	8

Inleiding

Op 12 en 14 februari 2019 zijn er twee miniconferenties gehouden bij gemeente Berg en Dal en gemeente Rheden voor de raadsleden van de achttien deelnemende gemeenten in de BVO DRAN. Op deze conferenties hebben de aanwezige raadsleden de kans gekregen om vragen te stellen ter verduidelijking van het adviesdocument "De toekomst van het doelgroepenvervoer in de regio Arnhem Nijmegen" en over de toekomst van het Doelgroepenvervoer in de regio Arnhem-Nijmegen. Naar aanleiding van deze avonden, is dit addendum tot stand gekomen waarin alle vragen die betrekking hebben op het adviesdocument en de toekomst van het doelgroepenvervoer beantwoord worden. Hierbij zijn ook de vragen meegenomen die op de conferentie zelf niet zijn beantwoord. Er zijn na de conferenties geen vragen meer ontvangen.

BVO DRAN / AVAN

1. Wat is de toegevoegde waarde van Avan?

Avan is een beeldmerk waardoor voertuigen voor alle inwoners meteen herkenbaar zijn. De toegevoegde waarde van Avan wordt gezien in de regionale samenwerking, die vorm wordt gegeven in de BVO DRAN. Delen van kennis, elkaar ondersteunen bij ontwikkelingen. En het gezamenlijk contractbeheer. Zorgen dat je de expertise van het vervoer regionaal borgt. Hierop wordt verder ingegaan in hoofdstuk 4 van het adviesdocument.

2. Met de huidige technologie zou prima gekeken kunnen worden welke personen instappen in welke wagen. Wie gaat dat controleren? Wordt dat stuk nu juist aan de vervoerders uitbesteed?

De monitorsfunctie wil de BVO DRAN graag beleggen bij de overkoepelende Vervoersorganisatie. Hier zitten mensen die het vervoer kennen en keuzes kunnen maken om rapportages te maken. Bij het routevervoer hoeft dat niet 24/7 gemonitord te worden. Het gaat dan om incidentstudie door de Vervoersorganisatie.

3. Waarom wordt het callcenter apart aanbesteed?

Het callcenter voor vraagafhankelijk vervoer wordt apart aanbesteed, omdat deze een onafhankelijke positie moet hebben als je met meerdere vervoerders bent in het correct verdelen van de ritten en toepassen van de indicaties. Ook zodat wanneer de reiziger belt, deze een neutraal en objectief antwoord krijgt.

4. Er gaan taken van de regiecentrale over naar vervoerders. Gaan de fte's van de Vervoersorganisatie dan achteruit? Gaan de vaste kosten per deelnemende gemeenten omlaag, wanneer de doorbelasting plaatsvindt per rit en de gebruiker betaalt?

Op dit moment heeft de BVO een contract met een organisatie voor de regie. Dat contract stopt. In plaats daarvan zullen er andere contracten komen met vervoerders die een deel van de regietaken (planning) op zich zullen nemen. De omvang van de Vervoersorganisatie (contractbeheer e.d.) wordt daardoor niet beïnvloed. De vaste kosten voor de BVO zullen niet omlaag gaan. De Vervoersorganisatie valt binnen de regeling als uitvoerend orgaan, terwijl de regiecentrale een aanbesteding was. Als dit contract vervalt en als deze taken bij vervoerders worden ondergebracht, verandert hierdoor niets aan de werkzaamheden en fte van de Vervoersorganisatie.

5. Als het gaat om sturen aan de voorkant, hoe zorgen we er dan voor dat 18 gemeenten het beleid goed afgestemd krijgen?

Dat is en blijft een hele uitdaging. Enerzijds hebben veel gemeenten aangegeven zelf beleid te willen maken, bijvoorbeeld wanneer het gaat om het indiceren van Wmo ritten. Om daarop met 18 gemeente één lijn te moeten trekken, lijkt onverstandig. Die lokale invulling is belangrijk, vandaar ook de achtergrond van de percelen. Anderzijds biedt samen optrekken in een collectief voordelen.

6. Wat zijn de BVO kosten nu en in de toekomst?

De kosten voor overhead bedragen ongeveer € 1.500.000,- per jaar. Verdeeld over de BVO, ongeveer € 700.000,- en de regie, ongeveer € 800.000,-. Toekomstige kosten zijn mede afhankelijk van nog te maken keuzes. Belangrijk hierbij is om je af te vragen welke taken worden belegd bij de BVO en waar de kosten van het callcenter onder vallen. Besluiten hierover dienen hierover in de tweede helft van 2019 nog genomen te worden.

7. Welke mogelijkheden zijn er om de kosten te beheersen?

In het knoppenplan (vastgesteld in het bestuurlijk overleg van 20 september 2018) staan vele mogelijkheden opgenomen. Een aantal zijn al in uitvoering. Voor diverse mogelijkheden dienen gemeenten zelf keuzes te maken in het kader van beleidsbeslissingen.

8. Is het mogelijk om uit te treden?

Dat is mogelijk, maar het bestuur van de BVO DRAN heeft unaniem uitgesproken collectief verder te willen gaan. Het besluit is echter aan iedere gemeente voor zich.

9. Wat zijn de kosten voor uittreden voor 1-5-2019? Is dat gratis?

Indicatief dient een uittredende gemeente, afhankelijk van haar omvang, te rekenen met kostenpost in de range van minimaal € 100.000,- en € 1.000.000,-. In deze schatting is het uitgangspunt genomen dat uittreden samenvalt met het aflopen van de contracten en dus voor 1-5-2019 wordt aangegeven. In deze indicatie is er dus geen sprake van verdere claims in kader van contractbreuk. Hier wordt verder op ingegaan in hoofdstuk 9 van het adviesdocument.

10. Hoe zit het met de provinciale subsidie? Is dat ook voor routevervoer?

De provincie kent enkel subsidie toe voor het Wmo vervoer (vraagafhankelijk vervoer) en niet voor het routevervoer.

11. Hoe zit het met wachtlijsten en hoe kan dit opgelost worden?

Voor het vervoer bij Avan zijn er geen wachtlijsten. Wanneer er een nieuwe reiziger wordt aangemeld voor het routevervoer, duurt het maximaal twee weken voordat deze mee kan reizen. Dit omdat er mogelijk in routes geschoven moet worden, wat ook effect heeft voor andere reizigers en chauffeurs. Structurele mutaties (wijzigen van adres of tijd) gaan van kracht na vijf dagen.

De aanbesteding

12. De nieuwe aanbesteding gaat lopen vanaf augustus 2020. Voor hoeveel jaar gaat die nieuwe aanbesteding gelden?

Dat besluit moet nog genomen worden. Er zijn twee mogelijkheden: een ontwikkelgerichte aanbesteding waarbij tijdens de duur van de contracten nog een aantal afspraken vormgegeven moeten worden. In dat geval zal het om een contract voor langere termijn gaan, bijvoorbeeld zeven jaar of langer. Of er kan voor een kortere termijn gekozen worden, bijvoorbeeld drie jaar. Contracten voor de langere termijn bieden de mogelijkheid als partners samen te werken aan een gezamenlijke ontwikkeling.

13. Waarom gaat de voorkeur nu uit naar een langer contract dan het huidige van 4 jaar? Waarom moet het contract zo lang zijn? Is een langlopend contract goedkoper in verband met investeringen?

Het huidige contract is voor 4 jaar initieel met verlengingsopties. Een dergelijke constructie willen we ook weer voor komende contracten kiezen. Het gaat altijd over een initiële periode waarbij je na een aantal jaar kan kiezen om verder te gaan of niet. Een deel van de kosten binnen het contract wordt gegenereerd door afschrijvingen van voertuigen. Een termijn tussen de 5 en 8 jaren is daarvoor gebruikelijk. Als je met contractduur daarmee rekening houdt dan loopt de vervoerder minder risico wat over het algemeen leidt tot een lager offertetarief, dus lagere kosten voor de gemeente. Er moet nog een beslissing genomen worden over de duur van de nieuwe contracten.

14. Welke invloed kunnen de raden uitoefenen op de aanbesteding? Wordt de mogelijkheid geboden om kaders mee te geven?

Aan de voorkant kan de raad (kwaliteits)kaders en richtlijnen meegeven voor zover nog niet al vastgesteld. Uiteindelijk zal de BVO DRAN zelf de bestekken maken op basis van de ervaring die er is. Daarbij zullen deskundigen uit de vervoerswereld betrokken worden.

15. Tot wanneer kunnen de raden invloed uitoefenen op de geschetste richting? In de presentatie zijn een aantal kaders voor de aanbesteding geschetst, bijvoorbeeld dat de planning bij de vervoerders komt te liggen. Kan de raad nog invloed uitoefenen op deze keuzes?

30 april moet een beslissing zijn of een gemeente gaat uittreden of niet. De aanbesteding zal gedaan worden zoals geschetst, hier kan de raad geen invloed op uitoefenen. Wel kan zij zoals gezegd kaders meegeven. Er wordt op de conferentie veel gesproken over uittreden, dat is omdat voor uittreding een raadsbesluit nodig is, terwijl het in Avan blijven een collegebesluit is. Uiteraard is het vrij aan de gemeenten om hier naar eigen inzicht mee om te gaan.

16. Kunnen gemeenten tijdens de looptijd van het contract met een deel in- of uitstromen?

Er zijn verschillende vervoerssoorten (leerlingenvervoer, dagbesteding, jeugdwet en Wmo). Niet alle gemeenten hebben alle soorten in Avan ingebracht. Als bijvoorbeeld het leerlingenvervoer tijdens de looptijd van het contract uit Avan gehaald wordt, spreek je van een deeltuitreding. Daar zijn een aantal afspraken voor en bijkomende kosten waar rekening mee moet worden gehouden. Als er een substantieel deel van het vervoer later wordt ingebracht, zal er een nieuwe aanbesteding moeten komen. De aanbesteding die wordt voorbereid, is voor het vervoer dat nu in Avan zit en wat extra wordt ingebracht in de nieuwe aanbesteding.

17. Met deeltuitreding zijn de kosten voor de gemeente. Als een gemeente vervoer inbrengt, wordt het dan voor anderen goedkoper?

Je kunt de relatie leggen met samenhangende vervoersstromen. Het kan zijn dat als een gemeente het vervoer inbrengt, dat dit meer bundelingsperspectief met zich meebrengt voor andere gemeenten. Er wordt aanbesteed met samenhangende vervoersstromen. Wanneer een gemeente dan uittreedt met een vervoerssoort, heeft dat gevolgen voor anderen. Als een gemeente op een later moment vervoer inbrengt, kun je opnieuw kijken naar de samenhangende vervoersstromen om te kijken of het anders moet worden ingericht. De financiële effecten worden pas zichtbaar na besluitvorming.

18. Betekent dat dat gemeenten ook voor april de beslissing om extra vervoer in te brengen moeten nemen?

Ja, in verband met de voorbereidingen voor het bestek, zouden we dat graag voor 1 mei willen weten.

19. Zijn er gemeenten bekend die zullen uittreden? (of anders gesteld: zijn er al gemeentes bekend die heel graag willen blijven?)

Deze bijeenkomst is om de raden te informeren. Gemeenten moeten uiteindelijk afzonderlijk besluiten. In de bestuursvergadering van 31 januari hebben de 18 wethouders aangegeven allemaal samen verder te willen met de kennis en ervaring van nu.

20. Wat betekent de nieuwe sleutel voor kleine gemeenten?

Door het toepassen van de nieuwe verdeelsleutel worden de vervoerskosten beter toegerekend aan de gemeente die de kosten ook maakt. Dit is op alle gemeenten van toepassing ongeacht de omvang van de gemeente. De kosten van de BVO en de regie (overheadkosten) worden verdeeld naar rato van het inwoneraantal van de betreffende gemeente. Een kleine gemeente draagt in de overheadkosten minder bij dan een grote gemeente.

21. Weten we wat we willen bundelen?

We zien kansen om met name binnen het routevervoer volgtijdelijk vervoer te organiseren (leerlingenvervoer en dagbesteding). Dat betekent dat we in de samenwerking met vervoerders flexibiliteit verwachten. Voor deze verwachte flexibiliteit worden bepalingen opgenomen in het bestek/contract.

22. Is het nodig dat er een overkoepelende centrale is?

Voor een aantal onderwerpen heeft het zeker de voorkeur dat er een overkoepelende centrale is. Voor meer uitleg, verwijzen wij u naar hoofdstuk 6 van het adviesdocument.

23. Data is kennis, zijn we die na afloop van huidige contract dan kwijt? Blijven data in de toekomst van vervoerders of van BVO DRAN?

Data liggen opgeslagen in de systemen bij de vervoerders. Contractueel is afgesproken dat zij deze data na het einde van het contract niet langer bewaren dan wettelijk noodzakelijk is (belastingdienst). De managementinformatie van deze periode blijft beschikbaar binnen de BVO DRAN. Voor analyse is het van belang dat je als opdrachtgever vrijelijk beschikt over deze data en niet afhankelijk bent van een vervoerder.

24. Van uurfinanciering naar ritfinanciering, is dat wel goedkoper? Licht toe!

Op uurbasis vergoed je de tijd dat iemand voor je beschikbaar is, ook al is er geen werk. Op ritbasis vergoed je het resultaat, namelijk de gereden rit. Door op basis van ritten te betalen is de vervoerder in staat om ritten vanuit diverse contracten met elkaar te combineren. De chauffeur wordt effectiever en efficiënter ingezet. Je loopt minder risico op stilstand omdat er even geen werk is. Zo benut je chauffeur en voertuig.

Percelen

25. Wat wordt bedoeld met een perceel? Hoe is de indeling van een perceel (functioneel/geografisch)?

Een perceel is een samenhangende vervoersstroom in een bepaald gebied. Zo bespaar je voertuigen, kilometers en uren. Uiteraard dient dit vervoer wel te voldoen aan voorwaarden zoals maximale reistijd e.d. De Vervoersorganisatie maakt een voorstel op basis van samenhangende vervoersstromen. Eén gemeente kan in verschillende percelen terecht komen, maar het kan ook zijn dat een gemeente maar in één perceel zit. Ook kan een gemeente als enige in een perceel zitten of met andere gemeenten. Als één gemeente bijvoorbeeld met twee andere gemeenten in een perceel zit, dan is dat omdat er samenhangende vervoersstromen met die andere gemeenten zijn. De kosten in dat perceel worden dan verdeeld onder die drie gemeenten.

26. Hebben percelen onderling contact om ritten efficiënter te maken en hoe wordt dit dan ingericht?

Als je de perceelgrenzen bekijkt, liggen er zeker een aantal kansen. De perceelindeling proberen we zo in te richten dat 80% van het vervoer binnen het perceel past. Er is altijd een deel dat over de perceelgrenzen heen beter past. De vervoerders worden geprikkeld om hierin de samenwerking aan te gaan om de kansen te benutten. Als de vervoerders dat niet zelf doen, zal de Vervoersorganisatie hier op wijzen.

27. Wat zijn de criteria voor de indeling in bepaalde percelen (voor- en nadelen benoemen)?

Het uitgangspunt voor de perceelindeling is een samenhangende vervoersstroom. Dit is de basis voor het maximaal combineren van reizigers, dus voor maximale efficiëntie. Daarover dien je goede afspraken te maken. Een mogelijk nadeel is dat je met andere gemeenten (die in hetzelfde perceel zitten) afspraken dient te maken over bijvoorbeeld de mate van duurzaamheid.

28. Hoe wordt omgegaan met grensgemeenten?

In Mook en Middelaar, Renkum en Druten geldt hetzelfde verhaal. Daar wordt over de grenzen heen gekeken of er samenwerking voor efficiency mogelijk is.

29. Wat betekent het voor de overhead als bijvoorbeeld twee gemeenten iets wel of niet doen binnen een perceel?

Gemeenten binnen een perceel stemmen werkwijzen met elkaar af. Maar ook dan is het nog mogelijk om afwijkende afspraken te maken. Stel dat de ene gemeente een reistijd wenst van 30 minuten en de ander van 45 minuten dan is dat mogelijk. Voor de tegenwoordige plansystemen is dat geen probleem.

30. Hoe breng je percelen bij elkaar in een beheersbaar contract?

Het werken met percelen is niet nieuw. Sterker nog, het merendeel van de contracten werkt met percelen.

Duurzaamheid

31. Veel gemeente praten over energieneutraal. Hoe zit dat bij de contracten?

Het gaat over de overstap van duurzaam naar zero emissie, dus bijvoorbeeld van CNG naar elektrisch. Elektrische personenauto's zijn, los van de actieradius, wel mogelijk met beperkte risico's. Afspraken hierover worden contractueel vastgelegd met de vervoerders. De gewenste mate van duurzaamheid wordt op dit moment onderzocht.

32. Wat is duurzamer zelf vervoeren of BVO DRAN? Zijn er getallen?

Duurzaamheid wordt niet bepaald of je zelf vervoert of dat de BVO DRAN dat doet. Het is mede afhankelijk van het type voertuig en de mate van efficiënte planning. Hier zijn geen getallen voor beschikbaar.

33. Levert de voorgestelde oplossing/kader een duurzaam geheel?

Duurzaamheid kent vele facetten waarbij de inzet van elektrische voertuigen de meeste aandacht krijgt. Duurzaamheid gaat echter veel verder. Opleiding en training van chauffeurs, onderhoud van voertuigen, efficiënte planning en indicatiestelling door gemeenten. Al deze facetten dien je aandacht te geven in de afspraken met vervoerders.

Het vervoer en de kwaliteit

34. Kunnen we drempels opwerpen voor het vervoer? Bijvoorbeeld het ophogen van de eigen bijdrage?

De voorwaarden en spelregels van het vervoer worden bepaald door de gemeenten. Wijzigingen zijn mogelijk.

35. Wat betekent het serviceniveau verlagen en daarmee kosten besparen?

Er zijn spelregels afgesproken over de wijze waarop het vervoer wordt verricht. Het combineren van reizigers is een van de spelregels. Ook zijn er afspraken gemaakt over onder meer de maximale duur van de reis, de (marges) in de ophaaltijden en de wijze waarop en wanneer je een rit kunt bestellen. Het is mogelijk door geringe aanpassingen van deze afspraken de kosten te verlagen. Deze geringe aanpassingen kunnen door de reiziger ervaren worden als minder service.

36. Wat is gedaan met de aanbeveling van de RAD (Regionale adviesraad) en hoe is hun advies meegenomen?

De Vervoersorganisatie treft voorbereidingen met het onderzoek zoals door de RAD is gevraagd bij punt 1 in hun rapport. De overige aanbevelingen kunnen in dit onderzoek worden meegenomen. De resultaten van dit onderzoek worden voorgelegd aan de BVO DRAN.

37. Welke garantie wordt gegeven voor de kwaliteit van het vervoer en het personeel?

In de contracten wordt geregeld waar de vervoerder aan moet voldoen, zowel qua chauffeurs als qua voertuigen. Daarop wordt strak gecontroleerd, zowel bij de implementatie als tijdens de looptijd van het contract.

38. Is er een bonus/malusregeling opgenomen?

Dit wordt in overweging genomen, maar daar is nog geen besluit over genomen.

39. Hoe denken jullie controle te houden over aantal niet gereden kilometers?

Eén van de eisen voor de vervoerders is dat alle voertuigen GPS realtime te monitoren zijn. Zo weten we exact welke voertuigen waar zitten en welke reizigers waar en wanneer zijn ingestapt. Wat dat betreft is het volledig transparant en wordt de techniek ten volle benut.

40. Wat is dan een prikkel voor een ondernemer en waar liggen die prikkels voor efficiency in de hele keten?

Een prikkel voor een ondernemer is als deze door zijn inspanningen (binnen afgesproken kwaliteitskaders) efficiënt werkt en daardoor iets meer winst maakt. De eerste prikkel ligt bij de gemeenten, dan gaat het met name over het beleid. Als er bewuster en kritischer wordt gekeken naar de instroom en randvoorwaarden van het vervoer, is daar veel te behalen. Bijvoorbeeld wanneer de maximale omrijtijd naar 20 minuten gaat in plaats van 15, kun je daar soms mogelijk een auto mee uitsparen. De verdere prikkel is bijvoorbeeld het betalen van de vervoerder per beladen kilometer. Dan is de vervoerder getriggerd de onbeladen kilometers te minimaliseren en de grenzen op te zoeken binnen de kaders van de kwaliteitsafspraken. De RAD heeft tijdens de bijeenkomst aangegeven dat het oprekken van de tijd niet als wenselijk gezien wordt.

41. Wat gaan de consequenties inzake de nieuwe aanbesteding zijn voor de gebruikers?

De consequenties voor de gebruiker zijn niet anders dan dat we nu goede kwaliteit leveren en dat graag willen blijven doen.

42. Hoe zit het met de klachtenafhandeling? Wat is gegrond en wat niet?

Binnen AVAN kennen we een onafhankelijk meldpunt. AVAN vindt het belangrijk dat een reiziger met klachten niet terecht hoort bij de vervoerder. Vanuit dit onafhankelijk meldpunt start het klachtbehandelingsproces waarbij de Vervoersorganisatie zelf de inhoudelijke klachtafhandeling 100% volgt. Alle klachten worden serieus behandeld. Hoe kunnen we het oplossen, hoe kunnen we klachten voorkomen? Een deel van de klachten is gegrond. Dat betekent dat de uitvoering anders is verlopen dan met de klant is afgesproken. Maar is de klacht ook verwijtbaar? In een aantal gevallen zeker. Stel dat een taxi te laat is omdat de chauffeur zich heeft verslapen. Maar niet in alle gevallen hoeft een klacht verwijtbaar te zijn. Stel dat een chauffeur in de file staat omdat er voor hem een ongeval is gebeurd. Dan is sprake van een overmacht situatie. In het voorbeeld is het natuurlijk wel van belang de reiziger te informeren over de vertraging.

43. Hoeveel klachten zijn acceptabel? Norm te noemen. Geen klachten nastreven kost zeer veel geld.

Klachten voorkomen gaat niet lukken. Waar mensen werken worden fouten gemaakt. Het is wel van belang klachten serieus te nemen, en er van te leren. Landelijk staan in contracten verschillende normen afgesproken over klachten. Binnen AVAN zitten we momenteel onder de 0,2% klachten (gegrond en verwijtbaar). Landelijk is dit 0,3%. Dus 2 klachten per 1000 ritten. Ook landelijk gezien een uitstekend resultaat.

44. Vrijwilligers inzetten voor bijvoorbeeld leerlingenvervoer, kan dat? Hoe zit dat met vergoedingen en verzekeringen?

Vrijwilligersinitiatieven inzetten voor bijvoorbeeld leerlingenvervoer is zeker mogelijk. Verzekeringen dien je goed te regelen (inzittendenverzekering zeker afsluiten). Hoe het zit met vergoedingen is per gemeente afhankelijk.

Evaluatie start en werking AVAN

Evaluatieonderzoek naar de start en werking van Avan



bel +31(0)492 33 07 08
e-mail info@qppc.nl
internet www.qppc.nl

(hoofd)vestiging Helmond 't Cour 32 - 5701 MP Helmond
vestiging Tilburg Jules Verneweg 19E - 5051 BE Tilburg
post postbus 175 - 5700 AD Helmond





SAMENVATTING

Als gevolg van maatschappelijke ontwikkelingen - vergrijzing, toegenomen levensverwachting, langer zelfstandig wonen, toename van het aantal leerlingen in het passend onderwijs - wordt een toename verwacht van het aantal gebruikers van doelgroepenvervoer. Als deze toename van gebruikers wordt afgezet tegen de afnemende overheidsbudgetten voor zorg, zou dit leiden tot een exploitatietekort van € 11 miljoen in 2020.

Om vervoer te kunnen blijven bieden aan diegenen die erop zijn aangewezen, is het van belang om de omvang en kosten van het doelgroepenvervoer te blijven beheersen. In dit kader is door Cissonius onderzoek gedaan naar verschillende oplossingsrichtingen. In dit onderzoek zijn drie oplossingsrichtingen geformuleerd die leiden tot vermindering van het aantal gebruikers, waarbij de andere twee leiden tot een vermindering van de vervoerskosten. Er is een regiocoördinator aangesteld voor de uitvoering van vier oplossingsrichtingen, die hier namens de regiogemeenten Arnhem-Nijmegen uitvoering aan geeft.

In 2015 is gestart met de voorbereiding van de uitvoering van de oplossingsrichting “bundeling van vervoer”. Om uitvoering te geven aan het combineren (bundelen) van de verschillende vormen van doelgroepenvervoer, is door deelnemende gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen besloten het regiemodel van Forseti in te voeren. Het regiemodel maakt het mogelijk om op grotere schaal te opereren en verschillende vormen van vervoer te bundelen. Door de planning vanuit één centraal punt (de regiecentrale) te coördineren, kunnen combinatiemogelijkheden beter worden benut, wat leidt tot een hogere bezettingsgraad. Dit heeft als doel het opleveren van efficiencyvoordelen.

Uit berekening van Cissonius bleek dat het regiemodel op zichzelf staand een efficiencybesparing van € 4,5 miljoen per jaar vanaf 2020 zou opleveren. Deze besparing moet echter worden afgezet tegen de verwachte toenemende kosten. Bij de berekening van deze besparing is geen rekening gehouden met het benodigde extra budget en de capaciteit om de maatregelen door te voeren die, zo blijkt uit onderliggende evaluatie, in samenhang moeten worden gezien met de overige vier oplossingsrichtingen.

De samenwerking van de 19 gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen is verankerd in de organisatievorm ‘Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN)’. Deze samenwerking resulteert in de uitvoerings- en beheerorganisatie. De beheersorganisatie kent een enkellaags bestuur waarbij is sprake van gelijkwaardigheid van de deelnemende 19 gemeenten, omdat zij allen zeggenschap hebben in de ‘eigenaarsvergadering’. Er kan onder voorwaarde gedifferentieerd worden in de mate van zeggenschap. De vervoersorganisatie is gericht op de uitvoerende taken. De strategische beleidstaak blijft bij de gemeenten. De dagelijkse leiding van de BVO DRAN ligt bij het hoofd en het aangestelde personeel (4,5 à 5 FTE). Deze dagelijkse leiding ligt bij de vervoersorganisatie.

De uitvoering van de regie en de vervoerstaken zijn, via separate Europese aanbestedingsprocedures, gegund aan private partijen. Als gevolg van het eindigen van de vervoerscontracten op 1 september 2016, moesten op deze datum zowel de regiecentrale als de vervoerders operationeel zijn. Om dit te bewerkstelligen is het aanlooproces en implementatieproces onder hoge (tijds)druk uitgevoerd. Dit heeft ertoe geleid, zo blijkt uit de interviews, dat de gegevens die zijn gebruikt in de



bestekken en gedane aannames, beperkt zijn gevalideerd. Die gegevens die wel gevalideerd zijn, en waarvoor aanpassingen werden voorgesteld, zijn als gevolg van tijdsdruk niet verwerkt. Zorgvuldigheid werd ondergeschikt aan de deadline.

De implementatie van het vervoer werd in september 2016 in stappen ingevoerd. Door tijdsdruk en de verandering die de uitvoering van het nieuwe regiemodel op deze schaal met zich meebracht, hebben zich bij alle betrokken partijen wel incidenten voorgedaan. Cumulatief hebben deze incidenten ervoor gezorgd dat de implementatie niet soepel is verlopen. Door de vervoersorganisatie is de implementatie 2016 geëvalueerd en is hier lering uit getrokken. Deze lessen, gecombineerd met de lessen van de implementatie van het leerlingenvervoer op 1 januari 2017, hebben ertoe geleid dat de instroom op 1 september 2017 aanzienlijk beter is verlopen. De incidenten die in september 2017 hebben plaatsgevonden, hebben geen merkbaar effect gehad op de gebruikers.

Om inzicht te krijgen in de klanttevredenheid van de gebruikers over het doelgroepenvervoer is in september 2017 een enquêteonderzoek uitgevoerd. Hiervoor zijn ongeveer 21.000 gebruikers van het doelgroepenvervoer aangeschreven. Ongeveer 10% heeft gereageerd, wat twee maal het benodigde aantal is voor een representatief onderzoek. Door de BVO DRAN wordt gestreefd naar een klanttevredenheidscijfer van een 7,6. Op basis van het berekende gemiddelde van de 8 hoofdaspecten die vallen onder klanttevredenheid bedraagt het rapportcijfer een 7,5, waarbij die aspecten die gerelateerd zijn aan de daadwerkelijke rit gemiddeld met een 7,9 als rapportcijfer worden beoordeeld. De klachtenafhandeling krijgt met een 5,1 een

onvoldoende. Het rapportcijfer van een 7,9 voor daadwerkelijk vervoer is te danken aan de inspanningen van de vervoerders en de chauffeurs.

De beoordeling van de klanttevredenheid is niet op het gewenste niveau maar ligt wel binnen bereik. Uit de evaluatie blijkt dat er verschillende punten van verbetering mogelijk zijn om de gewenste kwaliteit te bereiken en efficiencyvoordeel te behalen. De efficiencybesparing van € 4,5 miljoen enkel door het bundelen van vervoer is echter niet realistisch. Dit blijkt uit het feit dat de aannames waarop de efficiencybesparing is gestoeld, aanzienlijk afwijken van de representatieve data die zijn opgedaan in 2016 en 2017. Daarnaast lijkt de vermindering van het aantal gebruikers door uitvoering te geven aan de overige oplossingsrichtingen, te zijn doorberekend in deze efficiencybesparing van de bundeling van het doelgroepenvervoer.

Maatregelen om efficiency en effectiviteit te bewerkstellingen kan onder andere door de samenwerking tussen de partijen te verbeteren. Met het adresseren van de pijnpunten die door de vervoerders zijn aangedragen is reeds een stap gezet. Dit heeft ook geleid tot aanpassing van de drie-uursregeling, waardoor er zelfs een besparing van kosten is gerealiseerd. Effectiviteit op ambtelijk - en bestuurlijk niveau en op het niveau van de vervoersorganisatie kan worden bereikt door met werkgroepen te werken. Tevens komt uit de interviews naar voren dat het de besluitvorming ten goede zou komen als ambtelijk vooroverleg - al dan niet voorbereid in werkgroepen - zou leiden tot een advies met een duidelijke conclusie, waar tevens uit blijkt in hoeverre een onderwerp ambtelijk wordt gedragen.



In sommige gevallen zal echter eerst moeten worden geïnvesteerd alvorens efficiency(besparing) kan worden gerealiseerd. Dit is het geval bij klachtafhandeling. De huidige klachtafhandeling is niet conform wens. Er zal intensief moeten worden samengewerkt met de betrokken partijen om de kwaliteit te verhogen. Een stap in het verbeteren van de verantwoording op klachtafhandeling is genomen door de aanschaf van 'Smile'. Door middel van een stresstest zal moeten worden beoordeeld of het aannemen en de afhandeling van klachten met de huidige partijen op het gewenste niveau kan worden gebracht.

Ook bij de regiecentrale moeten verbeteringen worden doorgevoerd. Hierin staat de regiecentrale echter niet alleen. De samenwerkende partijen moeten overeenstemming bereiken tussen dat wat wordt verwacht en wat is afgesproken. Als dit niet plaatsvindt, dan zullen verwachtingen altijd uit de pas lopen met wat geleverd wordt, en zal nooit het gewenste resultaat worden bereikt. Uiteraard geldt hierbij dat wat in het verleden is overeen gekomen leidend is. Echter, door het toepassen van incentives kunnen resultaten worden bereikt die boven verwachting zijn maar richting wens gaan.

De vervoersorganisatie speelt hierin een cruciale rol. Als (tactisch operationeel) verbinder zijn zij in staat uitvoering te geven aan taken die kunnen leiden tot efficiencybesparing. Hierbij zal nauw moeten worden samengewerkt met de gemeenten die verantwoordelijk zijn voor beleidsaanpassingen. Door de rol en positie van de vervoersorganisatie zijn zij in staat om analyses uit te voeren en scenariovoorstellen, die door de regiecentrale worden doorgerekend, te doen voor effectiever en efficiënter vervoer. Deze voorstellen dienen dan met de gemeenten besproken te worden om te beoordelen of dit past binnen het beleid, of

dat zij het wenselijk achten het beleid hierop aan te passen. Deze taak kan in pilot eerst in een beperkt aantal gemeenten worden uitgevoerd om te toetsen of regiobrede aanpak wenselijk is. Omdat de huidige formatie, zo blijkt uit interviews, reeds maximaal gebruikt wordt geldt ook hier dat mogelijk eerst geïnvesteerd moet worden, voordat besparingen gerealiseerd kunnen worden. Een businesscase moet uitwijzen of dergelijke uitbreiding van taken wenselijk en rendabel is.



INHOUDSOPGAVE

Samenvatting.....	3
Inhoudsopgave	6
1 Inleiding	8
1.1 Doelgroepenvervoer	8
1.2 Doel	8
1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen	8
1.4 Onafhankelijkheid	9
2 Onderzoeksmethodiek	10
3 Aanloopfase.....	12
3.1 Aanleiding.....	12
3.2 Ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer	13
3.3 Oplossingsrichtingen voor doelgroepenvervoer	13
3.4 Bundeling Doelgroepenvervoer	13
3.5 Het regiemodel.....	14
3.6 Gemeenschappelijke regeling BVO DRAN.....	15
3.7 Vervoersorganisatie	18
3.8 Samenwerking.....	20

3.9 Financieel	20
4 Voorbereidingsfase	24
4.1 Vervoersdoelstellingen	24
4.2 Opstellen bestekken.....	24
4.3 Aanbesteding	28
4.4 Implementatie.....	29
4.5 Evaluatie implementatietraject	30
4.6 Ingebrekestelling.....	32
4.7 Instroom vervoer 1 januari 2017	32
4.8 Financieel	33
5 Uitvoeringsfase	34
5.1 Bundeling vervoer	34
5.2 De regiecentrale.....	34
5.3 Vervoerders.....	36
5.4 Vervoersorganisatie	36
5.5 Vervoer.....	37
5.6 BVO DRAN	37
5.7 Ervaring gebruikers	37
5.8 Financieel	39



6	Conclusie en aanbevelingen	41
6.1	Het regiemodel.....	41
6.2	Ervaring gebruikers.....	42
6.3	Organisatie	43
6.4	Vervoersorganisatie	43
6.5	Vervoerders	45
6.6	Regiecentrale.....	46
6.7	Financieel.....	47
	Index	50
	Literatuur	51



1 INLEIDING

Naar aanleiding van de opstartproblemen met de start van Aanvullend Vervoer Arnhem en Nijmegen (AVAN), is op 14 september 2016 bestuurlijk gevraagd om een interne evaluatie. Op 7 november 2016 is door de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) een advies uitgebracht. Hierin werd geadviseerd om de evaluatie onafhankelijk te laten uitvoeren. Op 23 maart 2017 is de motie “niet straks maar nu” door de gemeente Arnhem ingebracht met de opdracht een evaluatie uit te voeren naar de aanloop-, bestek-, aanbestedings-, implementatie- en uitvoeringsfase van de Vervoersorganisatie Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN). In deze motie staat dat er een klanttevredenheidsonderzoek dient te worden uitgevoerd.

1.1 Doelgroepenvervoer

Er zijn verschillende gemeentelijke vormen van doelgroepenvervoer op basis van verschillende regelingen. De omvang en de kenmerken verschillen. Het gemeentelijk doelgroepenvervoer omvat het Wmo-vervoer, WSW-vervoer, leerlingenvervoer, vervoer naar de dagbesteding en het vervoer jeugd-GGZ. Het vervoer wordt uitgevoerd op basis van aanbesteding of in eigen beheer. De doelgroepen verschillen in meer of mindere mate en dit brengt tevens verschillen in eisen aan het vervoer met zich mee. Daarnaast is er sprake van vraagafhankelijk vervoer en routegebonden vervoer. Het routevervoer kenmerkt zich door één of meerdere reizigers die met min of meer vaste frequentie reizen tussen hun woonadres en een activiteitenlocatie (bijvoorbeeld dagopvang school, werkvoorziening). Het vraagafhankelijke vervoer omvat het

vervoer voor de reizigersgroepen Wmo-reizigers en OV-reizigers. Reizigers die hiervan gebruik maken dienen een rit aan te vragen.

1.2 Doel

Het doel van de evaluatie is enerzijds om te achterhalen welke keuzen er zijn gemaakt, wat de gevolgen van die keuzen zijn en welke lering daaruit kan worden getrokken, en anderzijds het “tijdig” vergaren van kennis over de mogelijke gevolgen van interventies, en welke mogelijkheden er tot bijsturing voorhanden zijn.

1.3 Probleemstelling en onderzoeksvragen

Er hebben 3 bijeenkomsten plaatsgevonden met de bestuurders en ambtelijk orgaan van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) om de evaluatievragen te bepalen. Onderstaand zijn de evaluatievragen weergegeven. De vragen staan in willekeurige volgorde.

- ☒ Hoe verhoudt de theorie van het regiemodel doelgroepenvervoer zich tot de uitvoering?
- ☒ Werkt de regiecentrale zoals gewenst?
- ☒ Is de beoogde efficiency van het regiemodel gerealiseerd?
- ☒ Is de beoogde efficiency realistisch?
- ☒ Hoe ervaart de doelgroep het doelgroepenvervoer?
- ☒ Hoe ervaren de vervoerders het regiemodel?
- ☒ Is de organisatie (ambtelijk, bestuurlijk en BVO DRAN) efficiënt?



In de bijeenkomsten zijn gewenste additionele evaluatievragen geformuleerd.

- ☒ Hoe verhoudt het doelgroepenvervoer zich in een benchmark?
- ☒ Voldoet het regiemodel aan de verwachtingen?

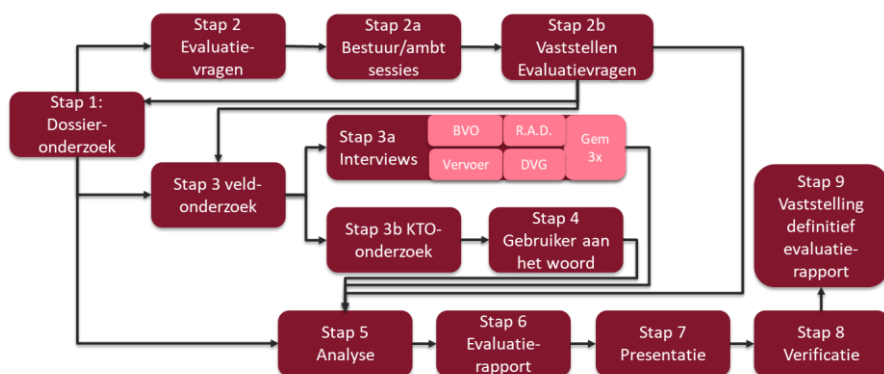
1.4 Onafhankelijkheid

Het onderzoek wordt in opdracht van Avan uitgevoerd door het onafhankelijke onderzoeksbureau QP Project Consultancy. Begin oktober hebben de gebruikers van de diensten van Avan een brief ontvangen met daarin een uitnodiging om deel te nemen aan een enquête. De enquête kon zowel schriftelijk als digitaal worden ingevuld. Het meedoen aan de enquête was geheel vrijwillig en had geen gevolgen voor het reizen met Avan. De enquête werd blind uitgevoerd, wat betekent dat niet bekend is wie welke antwoorden heeft gegeven. QP Project Consultancy heeft een samenvatting gemaakt van alle antwoorden in rapport: 'Gebruiker aan het woord'.



2 ONDERZOEKSMETHODIEK

Het evaluatieproces bestaat uit 8 hoofdstappen zoals weergegeven in onderstaande figuur. Deze stappen worden deels parallel ten uitvoer gebracht.



Stap 1: Dossieronderzoek

Alle documenten over de oprichting en werking van Avan sinds haar oprichting zijn opgevraagd. Het betreft hier alle documenten die door of namens Avan zijn opgesteld, maar ook documenten en correspondentie tussen Avan en haar stakeholders. Deze documenten worden ten behoeve van de evaluatie geanalyseerd. Tot vlak voor de oplevering van het evaluatierapport, blijft deze analyse van documenten plaatsvinden.

Stap 2: Evaluatievragen

In de weken 26 en 27 van 2017 hebben drie bijeenkomsten plaatsgevonden om bestuurlijk en ambtelijk de voorgestelde evaluatievragen te bespreken en desgewenst evaluatievragen toe te voegen. Voorafgaand aan de bijeenkomsten zijn de voorgestelde evaluatievragen, ter voorbereiding, aan de bestuurders en ambtenaren van de genoemde gemeenten toegestuurd. Eén gemeente heeft schriftelijk op de voorbereidende brief gereageerd. Eén gemeente heeft naar aanleiding van de bijeenkomst een aanvulling met suggesties verstuurd.

Stap 3: Veldonderzoek

Interviews

Nadat er overeenstemming was bereikt over de evaluatievragen, is gestart met het veldonderzoek. Om de evaluatievragen te beantwoorden zijn interviewsessies georganiseerd met afgevaardigden van gemeenten, BVO DRAN, DVG, RAD en vervoerders. Er is tevens een enquête verspreid onder de doelgroepen.

Klanttevredenheidsonderzoek

De enquêtevragen zijn in samenwerking met de ambtenaren van de gemeenten en de RAD opgesteld. Nadat een meerderheid van de gemeenten had ingestemd met de enquêtevragen, zijn de enquêtes verstuurd aan de doelgroepen.



Stap 4: Rapport 'Gebruiker aan het woord'

De resultaten van de enquête zijn verwerkt in het rapport over klanttevredenheid genaamd 'De gebruiker van Avan aan het woord'.

Stap 5: Analyses

In deze stap zijn op basis van de gegevens uit het dossieronderzoek, de interviews en het klanttevredenheidsonderzoek kruisanalyses uitgevoerd.

Stap 6: Evaluatierapport

De analyseresultaten uit de voorgaande stap zijn verwoord in het onderliggende concept-evaluatierapport.

Stap 7: Presentatie

Het concept-evaluatierapport wordt door middel van een presentatie aan bestuurders kenbaar gemaakt. Tijdens deze presentatie worden ook de conceptevaluatie rapporten uitgereikt.

Stap 8: Verificatie

De betrouwbaarheid en validiteit van het onderzoek zijn bewaakt door methode-triangulatie, methodische verantwoording en verificatie. Eerstgenoemd begrip betekent dat kwalitatieve interviews zijn aangevuld met een bureaustudie. De methodische verantwoording vindt plaats door interviewverslagen. Het concept-evaluatierapport wordt, alvorens het definitief te maken, voorgelegd voor verificatie. Er kan aangegeven worden of er volgens de respondenten discrepanties in zitten. Deze discrepanties dienen onderbouwd te worden aangegeven.

Stap 9: Evaluatierapport

Na verificatie wordt het evaluatierapport ter vaststelling aan het bestuur aangeboden.



3 AANLOOPFASE

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de aanloopfase van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen. In deze fase wordt ingegaan op de aanleiding tot het bundelen van het doelgroepenvervoer en hier door invoering van het regiemodel uitvoering aan te geven. Daarnaast wordt ingegaan op de uitvoering van de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN. In onderstaand overzicht zijn de belangrijkste milestones in de aanloopfase weergegeven.



3.1 Aanleiding

Met de inwerkingtreding van de Wet afschaffing plusregio's¹ per 1 januari 2015 moesten de bestaande plusregio's uiterlijk op 1 januari 2016 zijn opgeheven (art. XXII lid 1 Wet afschaffing plusregio's) of zijn omgezet tot een 'gewone gemeenschappelijke regeling' (art. XXII lid 2 Wet afschaffing

plusregio's). De Stadsregio Arnhem Nijmegen was een dergelijke plusregio.

De gemeenten in deze regio hebben besloten de gemeenschappelijke regeling voor de Stadsregio uiterlijk per 1 juli 2015 op te heffen, waarbij de taken voor verkeer en vervoer reeds per 1 januari 2015 door het provinciebestuur van Gelderland waren overgenomen, overeenkomstig de Wet afschaffing plusregio's. Daardoor verviel (deels) ook het doelgroepenvervoer.

Het Gelderse provinciebestuur heeft per 1 januari 2017 het aanvullend vervoer overgedragen aan de Gelderse regio's. Een voorwaarde hiervoor was dat de gemeenten in de regio zouden samenwerken op basis van een samenwerkingsvorm met rechtspersoonlijkheid.

De ontwikkelingen binnen de provincie Gelderland vielen samen met het aflopen van verschillende contracten voor het doelgroepenvervoer van de individuele gemeenten medio 2016. Hiertoe hebben Wethouders uit de Regio, verzameld in de stuurgroep basismobiliteit, tezamen besloten om naast het WMO-vervoer, ook het overige doelgroepenvervoer in regionaal verband te organiseren.

Het doelgroepenvervoer kon zo effectief en efficiënt worden georganiseerd en tevens zou het een kostenbesparing opleveren. Daarnaast waren verschillende trends en ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer eveneens een aanleiding.

¹Wet van 17 december 2014, Stb. 2014, nr. 557.



3.2 Ontwikkelingen binnen het doelgroepenvervoer

Demografische en maatschappelijke ontwikkelingen zullen gaan leiden tot een toename van de vraag naar doelgroepenvervoer. De verwachting is dat, als gevolg van vergrijzing, een toegenomen levensverwachting in combinatie met het langer zelfstandig wonen, en het feit dat chronische ziekten en beperkingen zich met name op oudere leeftijd manifesteren, de vraag naar doelgroepenvervoer zal gaan toenemen².

Ook bestaat de verwachting dat het aantal leerlingen in het speciaal onderwijs zal toenemen. Er is hierbij geen rekening gehouden met de effecten van het passend onderwijs dat nog in ontwikkeling is. Hierdoor zal naar verwachting het doelgroepenvervoer ook toenemen³.

Deze toename in gebruikers van het doelgroepenvervoer zal leiden tot een toename in kosten, waardoor de overheidsbudgetten voor zorg steeds meer onder druk komen te staan. Er blijft dus een flinke opgave bestaan om de mensen die aangewezen zijn op het doelgroepenvervoer te blijven ondersteunen.

3.3 Oplossingsrichtingen voor doelgroepenvervoer

Om vervoer te kunnen blijven bieden aan diegenen die er op zijn aangewezen is het van belang om de omvang van het doelgroepenvervoer

te blijven beheersen. In dit kader is het van belang meer in te zetten op verschillende oplossingsrichtingen (vaak wordt ook sporen gebruikt)⁴:

- ✓ Het bundelen van (doelgroepen)vervoer waardoor het efficiënter kan worden georganiseerd.
- ✓ Het gebruik van het openbaar vervoer stimuleren. Deze overstap zal primair een individuele afweging zijn.
- ✓ Het inzetten van vrijwilligers door te faciliteren dat inwoners met en voor elkaar rijden en het opzetten van maatjesprojecten.
- ✓ Het versterken van de eigen kracht door op maat indiceren, het leveren van een eigen bijdrage door de gebruikers, training en begeleiding, etc.
- ✓ Het sturen op locatie door dagbesteding en basisvoorzieningen nabij de woonlocatie te realiseren en bestaande faciliteiten te benutten.

3.4 Bundeling Doelgroepenvervoer

De implementatie van de oplossingsrichtingen gebeurt via aparte trajecten. In 2015 besluit de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN (verkort BVO-DRAN) het regiemodel (zie § 3.5) toe te passen om de verschillende vormen van doelgroepenvervoer te combineren in een collectief vervoerssysteem. De overige oplossingsrichtingen worden door de gemeente zelf opgepakt. In december 2017 is een regio- coördinator (0.8 FTE) aangesteld om gemeenten hier ondersteuning bij te bieden⁵⁶.

² Bron: Cissonius groep, onderzoek juni 2014 doelgroepenvervoer stadsregio Arnhem Nijmegen, sheet 9 'wat komt er op ons af?', 19 mei 2015.

³ Bron: Cissonius groep, onderzoek juni 2014 doelgroepenvervoer stadsregio Arnhem Nijmegen, sheet 8 'wat komt er op ons af?', 19 mei 2015.

⁴ Bron: Cissonius groep, uitwerking oplossingsrichtingen, sheets 3-7, 4 februari 2016.

⁵ De uitvoering van de oplossingsrichtingen, met uitzondering van de bundeling van het doelgroepenvervoer, maakt geen onderdeel uit van de evaluatie.



Uitgangspunten

Bij de keuze voor het regiemodel is er vanuit gegaan dat de volgende uitgangspunten van toepassing waren ⁷:

- ☑ Schaalvergroting om efficiency te bereiken,
- ☑ Meer vervoer zorgt voor meer combinatiemogelijkheden,
- ☑ Gezamenlijke planning levert winst op,
- ☑ Scheiding tussen vervoer en planning levert efficiencyvoordelen op door o.a. betere bezetting van de busjes.

3.5 Het regiemodel

Het regiemodel van Forseti is binnen de regio toegepast. In het regiemodel is de regie over het vervoer en de uitvoering van het vervoer over verschillende partijen verdeeld. Ook bestaat er onder het regiemodel de mogelijkheid meerdere uitvoerders te contracteren.

In het regiemodel is er één partij die de regie voert en verantwoordelijk is voor het plannen en administreren van routes, en het toewijzen van routes aan de beschikbare vervoerders. De partij die verantwoordelijk is voor de regie is de regiecentrale. De regiecentrale opereert onafhankelijk van de vervoerders, waarmee er geen belang is bij een (te) hoog vervoervolume, maar er juist een prikkel ontstaat om het vervoersaanbod zo goed mogelijk af te stemmen op de vervoervraag. Door de grote mate van flexibiliteit kan de regie-organisatie een belangrijke rol spelen bij het

doorvoeren van de 'kanteling'. De regiecentrale kan per ritaanvraag toetsen of dezelfde rit ook met het reguliere openbaar vervoer gemaakt kan worden. Zo ontstaat voor reizigers één loket waar zij terecht kunnen voor informatie en reserveringen van ritten. Doordat alle kennis van het vervoer op één punt samenkomt, kan de regiecentrale uitgroeien tot een mobiliteitspartner die zowel ontwikkelingen binnen het vervoer faciliteert als activiteiten initieert en begeleidt.

De vervoerders zijn verantwoordelijk voor het ter beschikking stellen van voertuigen en chauffeurs, en het uitvoeren van routes die aan hen zijn toegewezen. Het uiteindelijke vervoerproduct van de reiziger is daarmee het resultaat van de gezamenlijke inspanning van regisseur en uitvoerders.

Bij het regiemodel zoals is toegepast binnen BVO DRAN is het theoretische uitgangspunt gehanteerd om vraagafhankelijk- en routevervoer⁸ te combineren. Uit de interviews met vervoerders, gemeenten en regiecentrale blijkt dat er vraagtekens zijn geplaatst bij het combineren van vraagafhankelijk- en routevervoer. Er werd gesteld dat de systeemkenmerken onvoldoende zijn meegenomen bij het toepassen van het theoretische uitgangspunt.

⁶ De scope van het evaluatieonderzoek betreft slechts de bundeling van het doelgroepenvervoer, de overige onderzoeksrichtingen maken dan ook geen onderdeel uit van het evaluatieonderzoek.

⁷ Nota van uitgangspunten, regionale aanbesteding van het doelgroepenvervoer.

⁸ Zie paragraaf 1.1



Besluit voor het regiemodel

Het regiemodel is geboren uit noodzaak. Door het tegelijkertijd aflopen van diverse vervoerscontracten en op handen zijnde maatschappelijke ontwikkelingen en trends, is er voor gekozen het regiemodel te adopteren en versneld in te voeren. Met de keuze voor het regiemodel zijn diverse parallel lopende processen en projecten, zoals het oprichten van de BVO DRAN, het opstellen van de bestekken naar aanbesteding, tot de implementatie van het vervoer, onder zeer hoge tijdsdruk uitgevoerd.

Hierdoor, zo blijkt uit de interviews, zijn de gegevens en aannames, die ten grondslag hebben gelegen aan de keuzes voor het bundelen van vervoer, en het regiemodel zelf, onvoldoende gevalideerd, of zijn reacties op deze gegevens en aannames onvoldoende meegenomen in de verwerking van de voorstellen en onderbouwende rapportages.

3.6 Gemeenschappelijke regeling BVO DRAN

De gemeenten in de stadsregio zijn voornemens te blijven samenwerken op het gebied van het doelgroepenvervoer⁹. Dit betreft het vervoer voor inwoners die wegens een beperking geen gebruik kunnen maken van regulier openbaar vervoer (zoals vervoer in het kader van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015, de Jeugdwet, het leerlingenvervoer, kleinschalig OV, maatwerkvervoer in het kader van de Participatiewet, en het dorpsvervoer). De gemeenten in de stadsregio zijn voornemens alle vormen van doelgroepenvervoer te bundelen en af te

stemmen op het niveau van de stadsregio. Daarvoor moet bestuurlijk worden samengewerkt.

Deze samenwerking moet worden verankerd in een organisatievorm die voor langere termijn een goede basis kan bieden voor de uitvoering van het doelgroepen- en aanvullend vervoer in de regio en die:

- ✓ blijkt geeft van optimale betrokkenheid van alle gemeentelijke bestuursorganen in de regio en daarmee voldoet aan het principe van de democratische legitimatie;
- ✓ over rechtspersoonlijkheid beschikt en daarmee voldoet aan de eisen van de Provincie Gelderland;
- ✓ effectief is en goed werkt in de praktijk;
- ✓ beleidsmatige uitgangspunten van de samenwerkende gemeenten op een goede manier kan vertalen naar de praktijk;
- ✓ de optimale (regionale) schaal heeft, zowel qua beheersbaarheid als qua schaalvoordelen.

Deze samenwerking resulteert in de uitvoerings- en beheerorganisatie. Deze organisatie is verantwoordelijk voor de advisering en ontwikkelingen rond beleid, voor contractbeheer en voor facturering¹⁰.

Met deze samenwerkingsvorm, onder de naam 'de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN)', is sprake van gelijkwaardigheid van de deelnemende gemeenten, omdat zij allen zeggenschap hebben in de 'eigenaarsvergadering'. Ook aanbestedingsrechtelijk is de zelfstandige

⁹In 2014 hebben alle gemeenten uit het voormalige stadsregiogebied plus de gemeente Druten op basis van het Cissoniusrapport uitgesproken om gezamenlijk de voorbereiding van één aanbesteding van het doelgroepenvervoer te starten.

¹⁰ Bron: proof adviseurs, vormgeving doelgroepenvervoer Arnhem/Nijmegen, pagina 2 en 11



organisatie de meest veilige vorm, omdat er geen sprake hoeft te zijn van gemeenschappelijke uitvoering van diensten van algemeen belang (“wettelijke taken”). De beheerorganisatie wordt door de 19 gemeenten gezamenlijk gevormd en blijft dus binnen het publieke domein.

De BVO DRAN valt onder artikel 8, lid 3 van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) en bezit rechtspersoonlijkheid. De BVO DRAN is gericht op de uitvoerende taken en zal zodoende functioneren als uitvoerings- en beheerorganisatie. De strategische beleidstaak blijft bij de gemeenten. De BVO DRAN kent een enkellaags bestuur, met als oogpunt de bestuurlijke drukte beperkt te houden.

Taken en doelen

De uitvoerende (beheer)taken en activiteiten die de Beheerorganisatie BVO DRAN moet uitvoeren komen rechtstreeks voort uit hoofdstuk 2 van de (concept) Gemeenschappelijke regeling BVO DRAN en de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie.

Als doelen en hoofdtaken worden hierbij in artikel 4 en 5 het volgende genoemd.

1. De regio Arnhem Nijmegen heeft tot doel de gezamenlijke sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer voor de deelnemers. Dit betreft het opdrachtgeverschap namens de deelnemende gemeenten richting de contractpartijen in het nieuwe vervoersysteem, de regiecentrale, vervoerders en andere partijen. Belangrijke activiteiten betreffen zaken zoals contract- en relatiebeheer, coördinatie van het

inkoopproces, inregelen van nieuwe contracten, algemene informatievoorziening, administratieve afhandeling, klantenservice inclusief aanneme en afhandeling van klachten, financiële afhandeling inclusief verzorgen van financiële- en managementinformatie en het proactief adviseren van de deelnemende gemeenten omtrent beleid.

2. De sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer worden overgedragen aan de BVODRAN. Het bovenstaande gaat uit van een gemandateerde en brede taakopvatting betreffende het regionale en aanvullende doelgroepenvervoer, zoals uitgewerkt in de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit.

Verhoudingen binnen het bestuur

De verhoudingen binnen het bestuur zijn gelijkwaardig. De leden van het bestuur hebben ieder één stem. Bij stemming wordt besloten op basis van gewone meerderheid van de uitgebrachte stemmen¹¹. Indien een bestuurslid van opvatting is dat de stemming op gelijkwaardigheid tot ongewenste en onrechtvaardige gevolgen leidt voor de deelnemer die wordt vertegenwoordigd, kan voorafgaande aan de vergadering een gemotiveerd en beargumenteerd schriftelijk verzoek worden ingediend om via de escape-procedure te stemmen. Bij stemming via de escape-procedure geldt dat besluiten worden genomen bij meerderheid van

¹¹ Indien gewenst kan gedifferentieerd worden in de mate van zeggenschap per gemeente, zolang iedere gemeente maar beïnvloedingsmogelijkheden behoudt. De zeggenschap is verankerd in artikel 10 van de Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen.



stemmen waarbij de leden van het bestuur stemrecht hebben op basis van inwonersaantal.

Uit de interviews met bestuurders van BVO DRAN blijkt dat de verhoudingen goed zijn. Dit heeft tijd gekost. In de beginfase waren de verhoudingen anders. De bestuurders hebben elkaar moeten leren kennen en hebben in het bestuur moeten wennen aan hun eigen rol en die van hun medebestuurders. Tijd en ervaring hebben ertoe geleid dat bestuurders makkelijker tegen elkaar zeggen dat ze het niet met elkaar eens zijn. Ook houden zij er rekening mee, dat een bestuurder handelt vanuit een opdracht of boodschap van hun achterban.

Het gekozen samenwerkingsmodel en de omvang van de groep leiden snel tot stroperige besluitvorming. Hoewel er besloten wordt op basis van meerderheid wordt in de praktijk zoveel mogelijk (aan)gestuurd op consensus.

De besluitvorming met 19 gemeenten is erg moeilijk. Dit blijkt o.a. uit het proces tot vaststelling van de jaarrekening 2016 en de begrotingen 2017 en 2018. Verschil in mening over het moment van vaststellen van de jaarrekening, voorafgaand aan de het nieuwe kostenverdelingssysteem vs. Wanneer het nieuwe kostenverdelingssysteem is vastgesteld, hebben geleid tot een lange procestijd. Ook de begroting 2017 als 2018 hebben meermaals voorgelegen in het bestuur. Ook hier was de discussie over de kostenverdeling mede oorzaak van uitstel van besluitvorming. Het belang van de eigen gemeente wordt vooropgesteld en het gemeenschappelijke belang wordt ondergeschikt bevonden¹². Er is sprake van vier gemeenten

die de besluitvorming tegenhouden, terwijl het merendeel van de gemeenten graag hiertoe zou overgaan.

Er is door verschillende geïnterviewde aangegeven dat het bestuur meer besluitvaardig zou moeten zijn. Zij spreken zich uit voor een vlottere besluitvorming.

Ook een andere samenwerkingsvorm kan leiden tot een snellere besluitvorming. In juni 2015 is door Proof adviseurs een onderzoek gedaan naar verschillende en gewenste samenwerkingsvormen binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Per besluit is bepaald dat onderzoek naar andere samenwerkingsvormen geen onderdeel uitmaakt van onderliggende procesevaluatie.

Ambtelijk

Door het gekozen samenwerkingsmodel is beleid en uitvoering van elkaar gescheiden. De dagelijkse uitvoering van het doelgroepenvervoer vindt plaats binnen de vervoersorganisatie.

De gemeenten zijn individueel en gezamenlijk verantwoordelijk voor het beleid.

Er bestaan geen structurele ambtenaren werkgroepen die voorbereidende dan wel ondersteunende werkzaamheden verrichten ter verlichting van de taken van de vervoersorganisatie. Uit de interviews komt naar voren dat de investering die de werkgroepen vergen veelal niet passen binnen hun werkprogramma. Zowel de vervoersorganisatie als ambtenaren en bestuurders, hebben echter aangegeven dat de samenwerking in werkgroepen als prettig en wenselijk wordt ervaren.

¹² Bron: interviews



3.7 Vervoersorganisatie

In overeenstemming met hoofdstuk 4 van de Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen ligt de dagelijkse leiding van de BVO DRAN bij het hoofd en het aangesteld personeel. Deze dagelijkse leiding vindt plaats binnen de Vervoersorganisatie. Het hoofd van de vervoersorganisatie is eveneens de secretaris in persoon van het bestuur van BVO DRAN.

De uitwerking van de benodigde functietypen en benodigde capaciteit is opgesteld op basis van taken en doelen vanuit de regeling BVO DRAN, de samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit, het bestek voor de regiecentrale en op basis van een voorzet door bureau Forseti gebaseerd op uitwerkingen van vergelijkbare organisaties in andere regio's.

Taken en rollen

Bij de start van het primaire proces kent de vervoersorganisatie 5 functies. De functies betreffen¹³:

Hoofd vervoersorganisatie:

Het Hoofd is secretaris van het bestuur en heeft daar een adviserende stem. Hij is eindverantwoordelijk voor de gehele bedrijfsvoering en (bestuurs)rapportages. Het hoofd is het gezicht van BVO DRAN en uit dien hoofde eerste aanspreekpunt van de BVO naar regiecentrale, (vervoer)bedrijven, provincie en regiogemeenten.

Management assistente

Het Hoofd wordt ondersteund door een ervaren managementassistente. Zij verzorgt de administratieve (bestuurs)ondersteuning, agendering, archivering en coördinatie van klachten etc.

Adviseur Financiën & Control

De regiecentrale is de partij die primair toezicht en controle houdt op de uitvoering van het vervoer. Het is echter ook belangrijk dat er toezicht is op het functioneren van de regiecentrale en dat deze wordt aangestuurd.

De Adviseur Financiën & Control is belast met de financieel strategische beleidsontwikkeling en advisering, draagt zorg voor de planning & control cyclus, eventuele Dienstverleningsovereenkomsten deelnemers (DVO), en financiële stuur- en managementinformatie (Kpi's, Marap's). Daarnaast is financiën verantwoordelijk voor de financiële administratie, financiële bevoorschotting, verdeelsystematiek en budgetbewaking.

Contractbeheerder (inkoop)

De hoofdwerkzaamheden bestaan uit inkoop - en contractbeheer, algemene informatievoorziening en het proactief adviseren van de deelnemende gemeenten omtrent (inkoop)beleid. De contractbeheerder zorgt ervoor dat de diensten en producten die de BVO inkoopt c.q. beheert, volgens de gestelde contractvoorwaarden en kwaliteitseisen, en binnen de vastgestelde tarieven, geleverd en gearhiveerd worden. De contractbeheerder is er verantwoordelijk voor dat de juiste informatie op het juiste tijdstip op de juiste plaats is, ter ondersteuning van het gehele contractmanagementproces. Daarnaast werkt hij tevens aan de volgende ontwikkelwerkzaamheden t.b.v. toekomstige inkoopcontracten:

¹³ BVO DRAN, notitie: Startformatie Beheerorganisatie BVO DRAN, 5 april 2016.



- ✓ Analyse benodigde vervoervolumes;
- ✓ Ontwikkelen inkoopstrategie vervoer/voertuigen;
- ✓ Opzetten en adviseren tender(s) voor inkoop vervoerstromen;
- ✓ Beoordelen inschrijvingen en selectie.

Contract- en prestatie manager (kwaliteit)

De contract- en prestatie manager bewaakt primair of alle partijen bij een overeenkomst volledig voldoen aan hun verplichtingen, zodat wordt voldaan aan de operationele doelstellingen van het contract en de doelstellingen van de gemeenten/provincie i.k.v. de uitvoering van de beheertaken van BVO DRAN. Het beheersen van contracten en contacten met ketenpartners (publiek/privaat) moet leiden tot het duurzaam waarborgen van de kwaliteit, stabiliteit en continuïteit van de dienstverlening naar de doelgroepen/klanten en het reduceren van de kosten hiervan.

Systeem

Naast het verkrijgen van actueel (online) inzicht in de huidige data is er een noodzaak voor een uniform en werkbaar monitoringsysteem. Daarin worden sluitende afspraken gemaakt met de vervoerders en de regiecentrale over de aanlevering, kwaliteit en analyse van de data en aantallen. Dit is noodzakelijk voor de juiste verrekening van de vervoerskosten en het krijgen van inzicht in de ontwikkeling van zowel vraag als aanbod. Contractmanagement kan een belangrijke bijdrage leveren in dit proces, en bij de verdere professionalisering en implementatie van de reeds afgesloten en toekomstige (vervoers)overeenkomsten.

Doelen vervoersorganisatie

Bovengenoemde middelen worden ingezet om de doelen van de vervoersorganisatie te bewerkstelligen, te weten:

- ✓ Een goede sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vraagafhankelijke vervoer en routevervoer met Avan,
- ✓ Het goed ondersteunen en faciliteren van het bestuur in haar taakuitvoering,
- ✓ Het goed ondersteunen van gemeenten bij de onderbouwing van beleidsaanpassingen in het kader van doelgroepenvervoer,
- ✓ Goede algemene communicatie over Avan en vervoersorganisatie richting stakeholders en externe partijen.

Voorbereiden bestuurlijke overleggen

De vervoersorganisatie heeft de regie in het ambtelijk overleg, die bereidt het voor en bepaalt de agenda. Door eenieder kunnen agendapunten worden aangedragen.

Documenten die ter besluitvorming aan het bestuur worden voorgelegd worden in een periodiek ambtelijk overleg, voorafgaand aan het bestuurlijk overleg, besproken.

Capaciteit vervoersorganisatie

Medio 2016 kende de vervoersorganisatie een capaciteit van 5 medewerkers met een formatie van 4,5 -5 FTE. In de notitie Startformatie Beheerorganisatie BVO DRAN van 5 april 2016, staat dat de omvang van de formatie een eerste inschatting betreft. De tijd zal moeten uitwijzen welke formatie in de toekomst nodig is voor het uitvoeren van de taken die bij de vervoersorganisatie worden ondergebracht.



In verschillende interviews komt naar voren dat er consequent voor gekozen wordt de capaciteit van de vervoersorganisatie zo klein mogelijk houden. Dit resulteert in minder armslag om zaken op te pakken.

De taken en rollen die de vervoersorganisatie uit moet voeren zijn divers. In de opstart- en implementatiefase van het doelgroepenvervoer zijn de taken nog veelomvattender. Hierdoor is al vanaf het begin achterstand opgelopen in taken, wat zijn weerslag heeft op toekomstig uit te voeren taken.

Door de gekozen invulling van het organisatiemodel worden alle stukken ambtelijk voorbesproken voorafgaand aan communicatie. Uitvoering van taken door de vervoersorganisatie wordt hierdoor vertraagd en snel (be)antwoorden bemoeilijkt. Tijdens interviews is geopperd om ervoor te kiezen dat de vervoersorganisatie namens de BVO DRAN antwoord geeft. Bij bestuurlijk gevoelige onderwerpen kan altijd worden terug gevallen op ambtelijke voorbereiding.

3.8 Samenwerking

Uit de interviews blijkt dat de samenwerking tussen de ambtenaren onderling als prettig wordt ervaren.

Ambtelijk – vervoersorganisatie

De ambtelijke samenwerking met de vervoersorganisatie zat, zeker in de beginfase, verliep moeizaam. Ambtelijk werd ervaren dat stukken te laat werden aangeleverd voor een adequate voorbereiding, waarbij vanuit de vervoersorganisatie, door partners of omstandigheden, steeds op het laatste moment onderwerpen werden aangedragen die meegenomen

moesten worden in de agenda. In de loop van de tijd gaat de samenwerking steeds beter.

Vervoersorganisatie - Bestuurlijk

Er wordt heel erg gestuurd op een agenda met duidelijke onderwerpen en duidelijke besluitvormingspunten. Dit is van belang voor de bestuurders zodat vooraf bepaald kan worden of aanwezigheid vereist is. Uit de interviews blijkt dat de voorkeur uitgaat naar een agenda die uitnodigt tot besluitvorming. Dit leidt tot effectievere en slagvaardiger overleggen.

Uit de interviews blijkt eveneens dat de vergaderstukken, zeker in de beginfase, laat worden ingediend, soms een dag voor het overleg. In de loop van de tijd is het tijdig aanleveren van stukken verbeterd. Dit wordt als onwenselijk ervaren daar er dan geen (ambtelijke) voorbereiding heeft plaatsgevonden, hetgeen de slagvaardigheid en efficiëntie van de overleggen niet ten goede komt.

Tevens komt uit de interviews naar voren dat het een vooruitgang zou zijn als ambtelijk vooroverleg zou leiden tot een advies met een duidelijke conclusie, en waaruit blijkt in hoeverre een onderwerp ambtelijk wordt gedragen (bijvoorbeeld: een voorstel heeft de stem van 17 van de 19 gemeenten, de resterende gemeenten hebben het volgende standpunt ingenomen).

3.9 Financieel

In het nieuwe regiemodel worden de regie en het vervoer gescheiden in de markt gezet en is niet langer sprake van één zonetarief. De



marktpartijen krijgen een vergoeding voor hun taak binnen het totale systeem. De vergoeding voor de regiecentrale is een vaste vergoeding per maand en vervoerders krijgen een maandelijkse vergoeding voor de tijd dat zij een auto met chauffeur beschikbaar stellen. De nieuwe manier van organiseren leidt in principe niet tot andere totaalkosten, omdat dezelfde taken worden uitgevoerd. De vergoeding richting contractpartijen gebeurt in het nieuwe vervoersysteem dus niet meer op basis van zones¹⁴.

Met de vervanging van het uniforme zonetarief, betekent dit dat er voor iedereen wat verandert. Dit kan ook tot financiële verschillen leiden tussen gemeenten. De mate waarin die verschillen zich voordoen is afhankelijk van de inrichting van deze afrekening, waarbij gemeenten hebben aangegeven de vervoerkosten zoveel mogelijk naar daadwerkelijk gebruik te willen verdelen.

Prognoses en efficiencybesparingen

Prognoses kosten doelgroepenvervoer

Als gevolg van de trends en ontwikkelingen werd een toename verwacht van kosten in het doelgroepenvervoer¹⁵. De verwachte vervoerskosten bij ongewijzigd beleid bedroeg ca. € 24 miljoen in 2014, oplopend tot € 30 miljoen in 2020 per jaar. De budgetten zullen daarentegen jaarlijks dalen, wat zou leiden tot een exploitatietekort (vervoerskosten minus budgetten) van € 11 miljoen in 2020¹⁶.

¹⁴ Memo verdeling kosten vervoersysteem Avan regio Arnhem-Nijmegen, 25 augustus 2016.

¹⁵ Zie ook paragraaf 3.2.

¹⁶ Toelichting financieel model doelgroepenvervoer info-avond 19-5-2015.

Posten	2014	2016	2018	2020
Lasten				
<i>Vraagafhankelijk vervoer OV</i>	€ 794.991	€ 878.363	€ 966.812	€ 1.060.647
<i>Wmo vervoer (incl. Zorgtaxi)</i>	€ 7.241.465	€ 7.823.368	€ 8.552.060	€ 9.358.340
<i>AWBZ vervoer (incl. jeugdvervoer)</i>	€ 5.368.950	€ 6.207.371	€ 6.880.536	€ 7.469.283
<i>SW vervoer</i>	€ 690.603	€ 711.833	€ 758.034	€ 807.048
<i>Leerlingenvervoer</i>	€ 10.402.136	€ 10.579.939	€ 11.233.376	€ 11.926.976
Totale lasten	€ 24.498.000	€ 26.201.000	€ 28.391.000	€ 30.622.000
Totale baten	€ 24.025.000	€ 21.684.000	€ 20.190.000	€ 19.588.000
Saldo	€ 473.000-	€ 4.517.000-	€ 8.201.000-	€ 11.034.000-

Tabel: exploitatietekorten op doelgroepenvervoer Stadsregio Arnhem-Nijmegen (incl. Wageningen en Druten) 2014 – 2020 (bron; eindrapport vijf oplossingsrichtingen).

De berekeningen die ten grondslag liggen aan bovenstaande tabel zijn gebaseerd op beschikbare informatie uit 2013 en 2014.

Besparingen

Om deze kosten te minimaliseren zijn 5 oplossingsrichtingen bedacht, zie hiervoor paragraaf 3.3. De besparing door de oplossingsrichting bundelen van doelgroepenvervoer¹⁷ is doorgerekend door Cissonius. De maximale besparing van het bundelen van vervoer zou tot 2020 € 4,5 miljoen bedragen¹⁸. De besparingen door de overige oplossingsrichtingen zijn niet meegenomen in de € 4,5 miljoen. Deze besparing moet worden afgezet

¹⁷ Zie paragraaf 3.4.

¹⁸ Bron: Cissonius groep, onderzoek juni 2014 doelgroepenvervoer stadsregio Arnhem Nijmegen, sheet doorrekenen oplossingsrichtingen (vervolg)?, 19 mei 2015



tegen de verwachte toenemende kosten. Bij deze besparing is geen rekening gehouden met het benodigde extra budget en de capaciteit om de maatregelen door te voeren.

Kosten

Vergoeding regiecentrale

Voor de berekening van de kosten zijn uitgangspunten gehanteerd. Onderstaand zijn de uitgangspunten en de bronnen weergegeven¹⁹.

- ☒ Vraagafhankelijk vervoer:
 - Vaste maandvergoeding voor regie op basis van minimaal 28.000 ritten en maximaal 40.000 ritten per maand.
 -
- ☒ Routevervoer:
 - vaste maandvergoeding per gemeente die routegebonden vervoer inbrengt.
 - Vaste maandvergoeding op basis van 3.000 routereizigers per maand.

Kosten vervoerorganisatie

Voor de regionale uitvoering van het doelgroepenvervoer is een bedrijfsvoeringorganisatie opgericht (de vervoersorganisatie). Bij het opstellen van de conceptregeling, is in samenhang met het bepalen van de stemverhoudingen, ook een voorstel gedaan voor verdeling van de kosten voor de vervoersorganisatie (geraamd op € 552.930 per jaar) over

de 19 deelnemende gemeenten. De kosten voor de BVO DRAN bestaan uit de volgende componenten:

- ☒ huisvestingskosten;
- ☒ personeelskosten;
- ☒ bedrijfsvoeringkosten;
- ☒ beheerkosten (zoals monitoring, onderzoek, communicatie, klachtenmeldpunt en geschillencommissie, consumenteninspraak).

Verdeelsleutel

Uitgangspunten voor opstellen verdeelsleutel

Voor de verdeling van de kosten van het vervoersysteem en daaraan gerelateerde kosten zijn uitgangspunten opgesteld²⁰. De onderstaande uitgangspunten liggen ten grondslag aan de uit te werken verdeelsystematiek van vervoerkosten:

- ☒ de systematiek van kostenverdeling is eenvoudig uitlegbaar;
- ☒ gemeenten betalen de kosten van het vervoer naar gebruik en zien daar het effect van eigen beleidskeuzes terug;
- ☒ vaste systeemkosten onafhankelijk van volume (waar gemeenten individueel geen of nauwelijks invloed op hebben), worden (deels) solidair verdeeld op basis van een constante factor;
- ☒ na één jaar vindt een evaluatie plaats van de verdeelsystematiek.

¹⁹ Bij overschrijdingen van marges wordt conform bestek overleg gevoerd over nieuwe tarieven.

²⁰ Memo verdeling kosten vervoersysteem Avan regio Arnhem-Nijmegen, 25 augustus 2016.



Systematiek

Op basis van een inschatting van de taken die de BVO DRAN gaat uitvoeren, en de werkzaamheden en kosten die daaruit voortvloeien, is de verdeelsleutel uitgewerkt. Deze verdeelsleutel is gebaseerd op een tweetal componenten; enerzijds een deel vaste kosten die elke gemeente zou hebben gemaakt als zij het doelgroepenvervoer op gemeenteniveau zou blijven organiseren (het drempelbedrag), en anderzijds - voor de overige kosten - het inwonertal per gemeente.

De verdeling

De kosten voor het doelgroepenvervoer worden verdeeld conform de verdeelsleutel. Hierbij worden alle kosten, van het routevervoer en van het vraagafhankelijke vervoer van alle basispunten, bij elkaar opgeteld en die totale kosten worden op basis van reiseenheden verdeeld over de gemeenten. Daarbij wordt van elke rit het aantal reiseenheden uitgerekend op basis van een afgesproken formule. Die formule is:

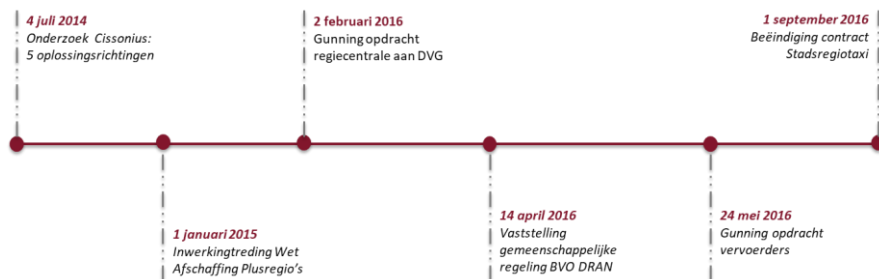
*(Opstap + reiskm) x combinatiefactor x (1 + toeslag
rolstoel+voorin+taxi+individueel+kamer/kamer-
opstapplaats)*

Er geldt een drempelbedrag voor de gemeenten. De resterende kosten worden op basis van inwoners verdeeld over de gemeenten, waarbij alleen die gemeenten meedoen die op basis van een verdeling zuiver op inwoners boven het drempelbedrag uitkomen. Als inwoneraantal geldt de datum 1 januari voorafgaand aan het jaar waarover de kosten verdeeld moeten worden en als bron wordt CBS statline gebruikt.



4 VOORBEREIDINGSFASE

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de voorbereidingsfase van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen. Er wordt uiteengezet hoe de uitgangspunten van het regiemodel en het doelgroepenvervoer zijn vertaald naar de bestekken. Vervolgens wordt ingegaan op de aanbesteding en de gunning. De implementatie komt aan bod en tevens de lessen die hieruit kunnen worden getrokken. Tot slot komen de financiële aspecten aan de orde. In onderstaand overzicht zijn de belangrijke milestones in de voorbereidingsfase weergegeven.



4.1 Vervoersdoelstellingen

Om de kwaliteit binnen het doelgroepenvervoer te waarborgen zijn verschillende prestatie-indicatoren opgesteld²¹. Deze prestatie-indicatoren zijn onderverdeeld naar de volgende onderwerpen:

²¹ Meerjarenbegroting 2016-2020.

Routevervoer

Onderstaande norm voor de verschillende prestatie-indicatoren wordt nagestreefd voor een kwalitatief goede uitvoering van het routevervoer door de regiecentrale en de vervoerders:

- ✓ aantal routes met vaste chauffeur(s) > 99%,
- ✓ aantal ritten binnen maximale reisduur per maand > 95%,
- ✓ aantal klachten per rit per maand < 0,2%,
- ✓ afhandelingstermijn klachten < 10 werkdagen.

Daarnaast wordt een goede sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het routevervoer met Avan nagestreefd.

Vraagafhankelijk vervoer

Onderstaande norm voor de verschillende prestatie-indicatoren wordt nagestreefd voor een kwalitatief goede uitvoering van het vraagafhankelijke vervoer door de regiecentrale en vervoerders:

- ✓ stiptheidpercentage rituitvoering per maand > 95%,
- ✓ gemiddelde wachttijd ritreservering per maand < 30 seconden,
- ✓ aantal klachten per rit per maand < 0,2%,
- ✓ afhandelingstermijn klachten < 10 werkdagen.

Daarnaast wordt een goede sturing en (financiële) beheersing van uitvoering van het vraagafhankelijke vervoer met Avan nagestreefd.

4.2 Opstellen bestekken

Na de adoptie van het regiemodel door BVO DRAN en het vormen van de vervoersorganisatie, dient de inkoop van het vervoer via een Europese



aanbestedingsprocedure georganiseerd te worden. Hierbij wordt het uitgangspunt gehanteerd dat meerdere doelgroepen kunnen worden gebundeld. In het kader van de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit betreft dit ook OV-reizigers op die momenten dat er geen regulier openbaar vervoer beschikbaar is.

Binnen de regio Arnhem-Nijmegen is bij de aanbesteding van het nieuwe vervoersysteem voor het regiemodel gekozen, waarbij ritaanname en ritplanning zijn losgekoppeld van het daadwerkelijke vervoer. De taken hieromtrent worden ondergebracht bij de regiecentrale. De regiecentrale en het vervoer worden volgtijdelijk aanbesteed. Forseti heeft de BVO DRAN begeleid bij het opstellen van de bestekken voor de regiecentrale en voor het sociaal vervoer in de regio Arnhem-Nijmegen.

Bestek Regiecentrale

De aanbesteding van het nieuwe vervoersysteem moet voorzien in de bundeling van het vervoer voor verschillende doelgroepen. Dit nieuwe vervoersysteem moest op 1 september 2016 operationeel zijn, omdat het bestaande contract voor de stadsregiotaxi op die datum afliep. In het kader van een Europese aanbesteding was het noodzakelijk dat uiterlijk begin juli 2015 een bestek was opgesteld waarin de uitgangspunten waren verwerkt.

Uitgangspunten bestek/programma van eisen

De volgende primaire uitgangspunten bepalen de kaders van het bestek/programma van eisen (pve):

- ☑ vervoervormen in bundeling, hanteren ingroeimodel (Wmo-vervoer, leerlingenvervoer, Wmo-vervoer met begeleiding, jeugdvervoer);

- ☑ vervoersysteem conform regiemodel met private regiecentrale (regiecentrale en vervoer afzonderlijk en volgtijdelijk aanbesteden);
- ☑ taken regiecentrale (primaire taken zoals ritaanname en planning en secundaire taken zoals klachtaanname, monitoring/beheer vervoer, operationele communicatie, adviesfunctie aan beheerorganisatie);
- ☑ taken beheerorganisatie (contractmanagement regiecentrale en vervoerders, marktcommunicatie, financiële afhandeling met regiecentrale, vervoerders en deelnemende gemeenten, doorontwikkeling vervoersysteem in samenwerking met gemeenten, escalatie klachtafhandeling).

Proces

De uitgangspunten zijn door Forseti vertaald naar een definitief bestek/pve dat met alle gemeenten is afgestemd in het programmateam. Het definitieve bestek/programma van eisen is ter besluitvorming voorgelegd aan de deelnemende gemeenten.

Uit de interviews komt naar voren dat dit proces onder hoge druk heeft plaatsgevonden. Als gevolg van het eindigen van de vervoerscontracten op 1 september 2016, moest op deze datum een alternatief, de uitvoering van het gekozen regiemodel, operationeel zijn. Als gevolg hiervan, zo blijkt uit de interviews, zijn de gegevens die zijn gebruikt voor bestekken en aannames niet gevalideerd. Die gegevens die wel zijn gevalideerd en waar aanpassingen voor werden voorgesteld, zijn als gevolg van tijdsgebrek niet verwerkt.

Taken en verantwoordelijkheden regiecentrale

De taken en verantwoordelijkheden die vallen onder de regiecentrale zijn door de Regio vastgelegd in het "Programma van Eisen aanbesteding



regiecentrale”. De primaire taak van de regiecentrale wordt hierin als volgt omschreven:

“De regiecentrale voert primair de operationele regie uit voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer voor verschillende reizigersgroepen. De operationele regie houdt in dat de ritaanname, planning en de dispatchfunctie bij de regiecentrale liggen, en dat zij direct de beschikbare voertuigen in het systeem aanstuurt.”

Voor de dienstverlening naar de reiziger geldt dat de communicatie met de reiziger altijd verloopt via de regiecentrale, met uitzondering van de communicatie die plaatsvindt tussen chauffeur en reiziger.

In het Programma van Eisen (PvE) worden de primaire taken van de regiecentrale verder gespecificeerd. Zo worden verder eisen en randvoorwaarden gegeven voor o.a.:

- ☑ Het plannen van vervoer van verschillende reizigersgroepen;
- ☑ Communicatie, verstrekking van vervoer en contact met klanten;
- ☑ De interactie met vervoerders;
- ☑ De te leveren managementinformatie en ontwikkeldiensten aan de Regio.

Over de samenwerking tussen de regiecentrale en vervoerders is in het Programma van eisen opgenomen:

- ☑ De regiecentrale en vervoerder(s) zijn gezamenlijk verantwoordelijk voor de te realiseren kwaliteit;
- ☑ De regiecentrale is primair verantwoordelijk voor het klantcontact, de planning en de stiptheid van het vervoer. De regiecentrale is dus

medeverantwoordelijk voor de beoogde kwaliteit en oefent hierop invloed uit door chauffeurs tijdens instructiebijeenkomsten te informeren over de spelregels van het vervoersysteem, zodat bij alle vervoerders eenzelfde dienstverleningsniveau ontstaat;

- ☑ De vervoerders zijn primair verantwoordelijk voor de opleiding van de chauffeur, de bejegening van de reiziger, serviceverlening door de chauffeur en de kwaliteit van het voertuig.

In het bestek staat vermeld dat verschillende onderwerpen na gunning nader zullen worden uitgewerkt. De klachtenprocedure, het format voor managementrapportages en concrete en onderbouwde voorstellen voor de systeemkenmerken zijn hiervan voorbeelden. In paragraaf 6.4 van het bestek is opgenomen dat de inschrijvende partij in hun concept-implementatieplan hier invulling aan geeft.

Voor de uitvoering van het contract ontvangt de regiecentrale een eenmalige implementatievergoeding voor de implementatie tot 1 januari 2017, een vaste maandvergoeding voor het vraagafhankelijke vervoer en een vaste maandvergoeding voor routevervoer.

Bestek sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen (vervoerders)

De uitgangspunten voor het bestek vervoer zijn beschreven in de Nota Uitgangspunten inkoop vervoer, waarin naast vervoerkundige uitgangspunten, ook aandacht is voor het onderwerp duurzaamheid in relatie tot de te maken keuzes voor vervoer.

De totale benodigde vervoercapaciteit voor de Regio is opgedeeld in percelen waarop vervoerders konden aanbieden. Er zijn twee typen vervoer uitgevraagd: vraagafhankelijk vervoer (categorie 1a en 1b) en



routevervoer (categorie 1a, 1b en 2). Het leerlingenvervoer valt hierbij in categorie 2 (leerlingenvervoer per rolstoel valt in categorie 1). Per categorie vindt een geografische onderverdeling plaats over “basepoints”. Een basepoint is een locatie waar een voertuig en een chauffeur een door de regiecentrale ingeplande dienst start. Er zijn zes basepoints voor categorie 1 en zeven basepoints voor categorie 2. Er zijn daarmee in totaal 13 percelen waarop vervoerders kunnen aanbieden. Per categorie worden maximaal drie percelen aan één vervoerder gegund²².

Naar aanleiding van de bestuurlijke overleggen in het voorjaar/zomer van 2016 is in het bestek de ambitie van de regio aangegeven om een belangrijke bijdrage te leveren aan het terugdringen van de uitstoot van broeikasgassen (CO²) en luchtvervuilende stoffen. De inschrijver diende verplicht per basepoint waarvoor hij inschreef het faseringsplan duurzaamheid voertuigen in te vullen.

Proces

De uitgangspunten zijn door Forseti vertaald naar een definitief bestek/programma van eisen, dat met alle gemeenten is afgestemd in het programmeerteam, en het definitieve bestek/pve is ter besluitvorming voorgelegd aan de deelnemende gemeenten.

Duurzaamheid

In een laat stadium in dit proces werd voorgesteld om duurzaamheid op te nemen in het bestek. Hierbij moesten voorstellen worden uitgewerkt om duurzaamheid op te nemen in het bestek, terwijl het bestek tegen de publicatiedatum aanliep, wat de zorgvuldigheid niet ten goede kwam.

Daarnaast zorgt het opnemen van duurzaamheid in het bestek voor een toename van kosten. Om invulling te geven aan duurzaamheid in het bestek moesten inschrijvers een faseringsplan duurzaamheid voertuigen invullen als onderdeel van de inschrijving. Inschrijvers hadden de mogelijkheid een surplus op het uurtarief hiervoor door te berekenen voor de inzet van duurzame voertuigen.

Rol vervoerders

De taken en verantwoordelijkheden van vervoerders zijn beschreven in het “PvE Sociaal vervoer Regio Arnhem-Nijmegen”. Het primaire doel van de vervoerder is het leveren van “vervoercapaciteit (voertuig en chauffeur) voor de uitvoering van zowel vraagafhankelijk- als routevervoer”.

In het PvE vindt een verdere specificatie van eisen en randvoorwaarden plaats voor o.a. de:

- ☒ in te zetten voertuigen;
- ☒ kwalificaties van chauffeurs;
- ☒ dienstverlening van chauffeurs;
- ☒ te leveren vervoercapaciteit;
- ☒ samenwerking met de regiecentrale.

Financiële afrekening vindt plaats op grond van verschillende vergoedingen²³, bestaande uit:

²² Forseti, EU-aanbesteding sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen, 2 maart 2016.

²³ Forseti, EU-aanbesteding sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen; hoofdstuk 6 financieel, 2 maart 2016.



- ☑ het vaste beschikbaarheidstarief per uur per basispunt (inschrijfprijs) maal de inzetijd;
- ☑ een vastgesteld tarief van € 0,20 (excl. btw) voor iedere door de centrale voorgeplande inzetkilometer;
- ☑ een vergoeding voor de kennismaking;
- ☑ een vergoeding voor de inzet van een begeleider als de regiecentrale hierom vraagt;
- ☑ een vergoeding voor de aanwezigheid bij de voorlichtingsbijeenkomsten.

Financieel

Het bestek voorziet in de mogelijkheid om in het geval van tekortkomingen een boete op te leggen aan de vervoerder.

Iedere maand vindt verrekening plaats voor de geleverde diensten op basis van het rooster en de uitgevoerde ritten. De regiecentrale stelt op basis van de geleverde diensten een concept-creditnota op en verstrekt deze aan de vervoerder uiterlijk in de tweede week na afloop van een maand. De vervoerder heeft hierna vijf werkdagen om terugkoppeling te geven op de creditnota, en de eventueel ontbrekende gegevens te verstrekken. Na de terugkoppeling, wordt door de regiecentrale een definitieve creditnota opgesteld die vervolgens binnen 14 dagen betaalbaar wordt gesteld en door de vervoersorganisatie wordt betaald.

4.3 Aanbesteding

Voor de aanbesteding zijn twee trajecten gevolgd; aanbesteding regiecentrale en aanbesteding sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen (vervoerders).

Regiecentrale

De uiterlijke inschrijfdatum was op 9 december 2015. In totaal zijn er 9 inschrijvingen binnen gekomen. De interesse van partijen om het contract voor de regiecentrale in de regio Arnhem-Nijmegen te verwerven was groot. Uit verschillende bestuurlijke stukken komt ook naar voren dat de kwaliteit van de inschrijvingen hoog was²⁴.

Inschrijving(en)

De inschrijvende partijen hebben een offerte opgesteld, conform de in de uitvraag omschreven richtlijnen. Onderdeel van de offerte waren o.a. het plan van aanpak en het concept-implementatieplan dat na gunning verder uitgewerkt dient te worden.

Gunning

De inschrijvingen zijn beoordeeld door een multidisciplinair beoordelingsteam, waarvan de gemeenten Arnhem, Nijmegen, Westervoort (namens Liemers-gemeenten), Rheden (namens gemeenten Veluwezoom), Overbetuwe (namens gemeenten Middengebied) en Druten (namens gemeenten regio Nijmegen-Zuid) en de programmamanager deel uit maakten.

De aanbesteding van de regiecentrale is op 2 februari 2016 definitief gegund aan De Vier Gewesten (DVG). Daarna is het implementatietraject van start gegaan.

²⁴ Programma doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen, stand van zaken versie 2, 28 januari 2016.



Vervoerders

Het bestek sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen (vervoerders) is 3 maart 2016 gepubliceerd. Op 31 maart 2016 is de eerste Nota van Inlichtingen gepubliceerd. Er zijn totaal 120 vragen gesteld, 50 over de inschrijvingsleidraad en 70 inhoudelijk over het programma van eisen. Op 7 april 2016 zijn de vragen voor de tweede Nota van Inlichtingen ingediend. Het ging toen om totaal 28 vragen, waarvan 16 over de inschrijvingsleidraad en 12 over het programma van eisen. Een belangrijk aspect in het bestek voor vervoer (en ook regiecentrale) is de onafhankelijkheid tussen enerzijds de regiepartij en anderzijds de vervoerders. Hierover zijn ook een aantal vragen gesteld.

Gunning

Uiteindelijk hebben 16 vervoerders ingeschreven op de aanbesteding. Op 24 mei 2016 werd de aanbesteding sociaal vervoer regio Arnhem-Nijmegen gegund aan de inschrijvers met de economisch meest voordelige inschrijving, te weten:

- ☒ Citax Tiel BV.
- ☒ Taks-touringcar de Beijer B.V.
- ☒ Munckhof taxi BV.
- ☒ PMW BV.
- ☒ Taxi Linsen Driel BV.
- ☒ Taxi van Dijk BV.
- ☒ Taxibedrijf Buiting VOF
- ☒ Vervoerservice van Driel BV.

Met de gunning is overgegaan tot de implementatie, waarbij zowel het implementatieteam van de vervoersorganisatie als DVG een belangrijke rol heeft vervuld.

4.4 Implementatie

De start van de BVO DRAN tot 1 januari 2017 is gebruikt als aanloop- en leerfase om nadere inzichten en praktische ervaringen op te doen m.b.t. concrete tijdsbesteding en omvang van de uit te voeren werkzaamheden. Deze periode is ook benut om zowel de (samenwerkings)processen als de rapportagelijnen verder te stroomlijnen en af te stemmen met de betrokken ketenpartners (gemeenten, regiecentrale, provincie en vervoerders).

Regiecentrale

Na gunning is het implementatietraject van start gegaan. In dit implementatietraject wordt de regiecentrale opgezet en de systemen operationeel gemaakt. DVG had hiervoor een intern implementatieteam samengesteld en een implementatieplan opgesteld.

Ook vanuit de Regio werd een implementatieteam samengesteld om de implementatie van het vervoersysteem te begeleiden. Aangezien de vervoersorganisatie nog in oprichting was, fungeerde het projectteam 'bundeling vervoer' als implementatieteam. Dit implementatieteam nam ook na gunning de implementatie van de vervoeraspecten op zich.

Implementatieteam Regio (vervoersorganisatie)

Om de implementatie van het vervoer te bewerkstelligen waren er verschillende zaken die het regio-implementatieteam, en later de vervoersorganisatie moest regelen. Deze zaken betreffen o.a.:



implementeren reizigersprofiel, realiseren onafhankelijk klachtenmeldpunt, verdeling kosten vervoersysteem over deelnemende gemeenten, gegevensverstrekking gebruikers, ontwikkelen huisstijl, strategische communicatie, vaststellen systeemkenmerken en tarieven voor Wmo-vervoer, e.d. Deze trajecten zijn allemaal in gang gezet.

Vervoer

De implementatie van het vervoer in september 2016 is in stappen ingevoerd. Op 22 augustus is Avan gestart met het vervoeren van ongeveer 60 leerlingen. Die dag hebben zich kleine technische problemen voorgedaan. Geen problemen met het te laat komen of niet ophalen van leerlingen. In die eerste week zijn er geen problemen geweest, behalve een enkele leerling die te laat op locatie aankwam. Op 29 augustus kwamen er circa 100 leerlingen bij, en later die week, vanaf 1 september, werd ook het vraagafhankelijk vervoer en het overige routegebonden vervoer door Avan uitgevoerd. Vanaf 5 september stroomden er ongeveer 800 leerlingen in het vervoer in.

4.5 Evaluatie implementatietraject

Uit een intern uitgevoerde evaluatie, door de vervoersorganisatie, blijkt dat de implementatie van het vervoer niet geheel soepel is verlopen. Voor de start van het leerlingenvervoer had de regiecentrale een planning opgesteld op basis van de door de gemeenten aangeleverde informatie.

Leerlingenvervoer

Deze planning was later dan gepland klaar doordat in bekende gevallen de informatie 3 weken te laat aanleverde. Bij de handmatige controle van de planning viel op dat er bij de leerlingen van de desbetreffende gemeente geen indicaties stonden; alle belangrijke informatie, zoals indicaties (bv.

'rolstoel' of 'individueel vervoer'), telefoonnummers van ouders en schooltijden of -adressen, ontbrak. De regiecentrale heeft kort voor de start van het vervoer de benodigde gegevens per leerling apart verzameld en handmatig toegevoegd. Vervolgens is een nieuwe planning gemaakt. De routes die al gepland waren moesten (noodgedwongen) automatisch opnieuw worden ingepland, met beperkte handmatige controle.

De aanpassingen van de planning hadden effect op het vervoer van de leerlingen in andere gemeenten die wel op tijd en correct waren aangemeld. Doordat er extra chauffeurs en voertuigen ingezet moesten worden, kregen de leerlingen te maken met wisselende chauffeurs. Tevens konden de chauffeurs, als gevolg de nieuwe routes, vooraf geen kennis maken met de ouders en de leerlingen.

WMO vervoer

Het Wmo-vervoer ondervond vanaf 1 september vooral hinder van de overbelaste telefooncentrale. Routes werden soms dubbel geboekt om er zeker van te zijn dát er vervoer kwam, omdat de telefooncentrale niet te bereiken was. Taxi's kwamen te laat (in de 1e week werd vraagafhankelijk vervoer bij de planning als uitgangspunt genomen) óf er kwam een verkeerde taxi, omdat gemeenten verkeerde indicaties doorgegeven hadden, of indicaties in het opmerkingenveld hadden geplaatst.

Besluit over OV-(begeleiders)passen

Het uitblijven van het besluit van de provincie Gelderland over het betalen van de OV-passen, heeft tot gevolg gehad dat de OV-passen pas in de tweede week ná de start van Avan konden worden verstuurd. Dit heeft geleid tot extra vragen (en drukte) bij het de telefooncentrale.



De OV-begeleiderspas bleek bij Avan niet geldig te zijn en hierdoor ontstond veel commotie. Reizigers vertelden dat zij bij de stadsregiotaxi gratis meereisden. De telefooncentrale werd hierover veelvuldig gebeld, met als gevolg een langere gemiddelde gesprekstijd.

Bovendien bevatte de gedrukte brochure een onjuiste vermelding over de OV-begeleiderspas, hetgeen de situatie niet ten goede kwam.

Telefooncentrale

Met de overgang naar Avan heeft de vervoersorganisatie de 0900-nummers en het 0800-nummer gekocht en zij is nu eigenaar van deze nummers. Met de omzetting van deze nummers moest er een andere provider komen. De overgang is niet vlekkeloos verlopen. De betreffende nummers waren tot en met 31 augustus 2016 doorgeschakeld naar de nummers van de "oude" telefooncentrale. Op 1 september 2016 om 03.00 uur zouden deze nummers worden overgezet. Dit is 's nachts gemonitord door de vervoersorganisatie en die kwam erachter dat de omschakeling van de nummers niet was doorgevoerd. Er is direct actie ondernomen en met de "oude" telefooncentrale afgesproken dat de telefoon werd doorgeschakeld naar de regiecentrale. In de loop van de ochtend heeft de provider de fout hersteld en de omschakeling voltooid.

Het aantal telefoontjes naar de telefooncentrale werd onderschat en als gevolg hiervan ontstonden er bereikbaarheidsproblemen. Dit leidde ertoe dat de telefooncentrale voor reizigers onbereikbaar was of dat er zeer lange wachttijden ontstonden. Ook werden verbindingen verbroken na een lange tijd in de wacht te hebben gestaan. Door de reizigers zijn hierover verschillende klachten ingediend.

De vervoersorganisatie heeft op verschillende tijdstippen van die dag zelf testen uitgevoerd en gebeld met de diverse nummers, waarbij de testen de klachten bevestigden. Als reactie hierop heeft de regiecentrale gezorgd voor extra bezetting van de telefooncentrale. Dit leidde niet direct tot verbetering.

Op 6 september 2016 heeft de vervoersorganisatie het probleem van de slechte bereikbaarheid voorgelegd aan de directeur van de regiecentrale. De regiecentrale heeft op 7 september 2016 de toezegging gedaan dat, indien er geen verbeteringen zouden optreden, de vervoersorganisatie op kosten van de regiecentrale de overloop van de telefoon onder mocht brengen bij een andere centrale. Tevens werd de telefooncentrale van de regiecentrale op 7 september 2016 versterkt met 2 extra medewerkers. Hierdoor nam de gemiddelde wachttijd aan de telefoon dagelijks af, maar niet tot onder de maximale 180 seconden.

Pinbetaling in de voertuigen

Vanaf de start op 1 september waren er problemen met het via pinbetaling voldoen van de ritprijs. Dit kwam omdat de bedragen via de pinbetaling niet overeenkwamen met de te betalen ritprijs. Een softwarematig probleem, waarvoor - om het probleem te verhelpen - elk voertuig apart naar de garage moest. Tot het probleem in alle voertuigen was opgelost werden alle pinbetalingen opgeschort.

Duurzaamheidsoptie

Vanwege het lichten van de duurzaamheidsoptie kort voor de start van het vervoer waren de vervoerders laat klaar voor de acceptatietesten. Dit heeft er ondermeer voor gezorgd dat de datacommunicatie met maar een klein gedeelte van de voertuigen getest kon worden. Dit had tot gevolg



dat in het systeem niet goed kon worden voorgepland, en dat niet alle chauffeurs een instructie konden krijgen over de werking van het systeem.

Softwarepakketten

Mybility is een modulair softwarepakket dat wordt gebruikt voor het organiseren, beheren en beheersen van contractvervoer. Mybility is een product van Multicard B.V. De gemeenten gebruiken Mybility voor het opstellen van reizigersprofielen. De reizigersprofielen worden door de regiencentrale gebruikt voor het plannen van de routes.

4.6 Ingebrekestelling

Op 10 oktober 2016 heeft de Vervoersorganisatie Regio Arnhem-Nijmegen, in navolging van diverse overleggen en contactmomenten waarin zij hun oprechte twijfels en zorgen hebben uitgesproken over niet gehaalde en opgeleverde zaken, De Vier Gewesten in gebreke gesteld. In navolging van de ingebrekestelling hebben verschillende overleggen plaatsgevonden en zijn de vorderingen in verschillende documenten vastgelegd en gecommuniceerd. Aangaande de financiële aspecten heeft Baker Tilly Berk in opdracht van BVO DRAN op 9 mei 2017 een accountant review uitgevoerd bij DVG. Uit de review is naar voren gekomen dat de financiën transparant en controleerbaar zijn. In de bestuursvergadering van 18 mei 2017 is het bestuur hierover geïnformeerd.

4.7 Instroom vervoer 1 januari 2017

Tijdens de eerste weken (en tot op heden) heeft de vervoersorganisatie intensief contact met DVG en gemeenten:

- ✓ Dagelijks contact met DVG over individuele cases,
- ✓ Wekelijks afstemmings- en opleveringsoverleg met DVG,
- ✓ Wekelijkse afstemming tussen voorzitter en secretaris,
- ✓ Case-overleggen met de gemeenten Duiven, Rijnwaarden, Westervoort en Zevenaar,
- ✓ Bestuurlijk overleg met gemeente Rijnwaarden.

Het inbrengen van het leerlingenvervoer is een belangrijke les. DVG heeft veel werk opnieuw uitgevoerd door het laat en/of incorrect aanleveren van gegevens.

Dat niet aan alle routes direct een vaste chauffeur toegewezen kon worden heeft diverse oorzaken. Eén daarvan is bijvoorbeeld het op de arbeidsmarkt niet direct beschikbaar zijn van voldoende opgeleide chauffeurs. Dit gaf ook voor DVG frustratie; zij wilden niets liever dan alle ouders goed nieuws brengen en hun kind van een vaste chauffeur voorzien. Om een vaste chauffeur toch, zo veel als mogelijk, beschikbaar te stellen, werd vanaf de tweede week van september een nieuwe benadering van plannen gebruikt. Deze nieuwe benadering had als uitgangspunt dat er voor het routegebonden vervoer zoveel mogelijk met vaste chauffeurs werd gewerkt, en dat daaromheen het vraagafhankelijk vervoer werd gepland.

Klachten van ouders dat sommige leerlingen door pesterijen in een ander voertuig moesten worden geplaatst, hebben er eveneens toe geleid dat



de routes wederom moesten worden omgezet. Echter, met het oplossen van dit ene probleem wordt direct een nieuw probleem gecreëerd.

Het wegvallen van vertrouwde verbanden voor reizigers had impact. Jarenlang reed hetzelfde taxibedrijf met dezelfde chauffeur mevrouw X of de heer Y. De chauffeurs wisten dat mevrouw vergeetachtig was of meneer slechthorend. De nieuwe chauffeurs kennen die situatie (nog) niet. Los van het feit dat iedereen moest wennen aan de verandering, kwamen de aanloopproblemen en de (voor de reiziger, "nieuwe") regels erbij, wat leidde tot ontevredenheid en klachten.

De conclusie laat zich raden: op onderdelen slechte uitvoering van het vervoer, veel klachten van gebruikers en ouders en negatieve aandacht in de media.

4.8 Financieel

In november-december 2016 is de meerjarenprogrammabegroting 2016-2020 van de Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) opgesteld. In de begroting van 2017 is geen gebruik gemaakt van de ervaringscijfers van de voorgaande periode.

Deze begroting voor 2017 heeft als enige referentie de begroting van het oprichtingsjaar 2016. De begroting voor de periode september-december 2016 is opgehoogd naar jaarniveau en vormt zo de basis voor 2017 en volgende jaren. Bij de toename van de routegebonden vervoerskosten is rekening gehouden met een efficiencykorting. De efficiencykorting waarmee wordt gerekend is vanuit het 1e spoor uit het onderzoek van Cissonius, dat uitgaat van (volgtijdelijke) bundeling.

De aantallen en het moment van nieuwe instroom van vervoer die in de meerjarenbegroting zijn gebruikt, komen uit het onderzoek dat Cissonius in 2014 heeft gehouden, en voor wat betreft het leerlingenvervoer ook in de eerste aanbesteding zijn opgenomen. Op 10 oktober en 8 november is er een e-mail verstuurd aan de gemeenten met het verzoek om eventuele wijzigingen in de aantallen op te nemen. Alle gemeenten hebben gehoor aan dit verzoek gegeven en hebben wijzigingen in aantallen of het juiste moment van instroom vervoer doorgegeven. Voor alle gemeenten zijn de doorgegeven wijzigingen in aantallen in de meerjarenbegroting gebruikt.



5 UITVOERINGSFASE

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de uitvoeringsfase van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen. Er komt aan de orde hoe uitvoering is gegeven aan het regiemodel en de bundeling van het doelgroepenvervoer. De rollen van de verschillende partijen worden beschreven. Er wordt ook ingegaan op de ervaring van de gebruikers en het financiële aspect. De belangrijkste milestones in de uitvoeringsfase zijn onderstaand weergegeven.



5.1 Bundeling vervoer

Uitgangspunt van de bundeling van doelgroepenvervoer is de maximale combinatiegraad te creëren door de verschillende vervoersvormen samen te voegen. De combinatiemogelijkheden worden beperkt door de eisen (voorwaarden) die aan de uitvoering van verschillende vervoersvormen worden gesteld. Deze eisen kunnen worden bijgesteld. Dit bijstellen vindt plaats door ‘aan de knoppen te draaien’. Het doel is hierbij om kwaliteit en kosten in de gewenste balans te krijgen. Om dit te realiseren dienen alle betrokken partijen samen te werken.

5.2 De regiecentrale

Om tegemoet te komen aan de uitgangspunten van het regiemodel, zie paragraaf 3.4, wordt het traditionele “callcenter-model” vervangen door het regiemodel²⁵. Met de regiecentrale wordt uitvoering gegeven aan het regiemodel²⁶. De regio heeft op basis van ondergenoemde voordelen gekozen voor een private invulling van de regiecentrale.

- ✓ Past in de trend van een terugtrekkende overheid;
- ✓ Zoekt door financiële prikkels altijd naar optimalisaties;
- ✓ Heeft als marktpartij schaalvoordelen en kan beter innoveren.

Regie

De Vier Gewesten heeft als regiecentrale de verantwoordelijkheid voor het regisseren van het vervoer. Het is aan de regiecentrale om op basis van de gegevens van de gemeenten routes in te plannen en die te laten uitvoeren door de geleverde chauffeurs en voertuigen. De onderdelen die voor de regiecentrale belangrijk zijn, zijn hieronder weergegeven:

Data aangeleverd door gemeenten

De door de gemeenten aangeleverde data wordt door de regiecentrale gebruikt voor het inplannen van de routes. Het is van belang dat de aangeleverde data adequaat en volledig is zijn. Ten tijde van de implementatie van het vervoer op 1 september 2016, waren de data niet actueel en volledig, als gevolg van systeemkoppelingsproblemen. Door tijdig handelen van de gemeenten, DVG en vervoersorganisatie is een

²⁵ In paragraaf 3.5 is het regiemodel kort toegelicht.

²⁶ In paragraaf 4.3 is de regiecentrale kort toegelicht.



workaround gecreëerd met als doel adequate en volledige data bij de regiecentrale te krijgen om tijdig te kunnen plannen.

Het gebruiken van die data om routes te vormen

De Vier Gewesten heeft de data gebruikt om routes voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer te plannen. De routes werden opgesteld met behulp van routesoftware.

Doorgeven benodigde capaciteit bij vervoerders en communicatie

De regiecentrale heeft de verantwoordelijkheid om bij de vervoerders aan te geven welke capaciteit aan voertuigen met chauffeurs zij nodig heeft voor de uitvoering van haar planning. Zij is tevens verantwoordelijk voor de organisatie van overleggen met chauffeurs, door middel van informatieavonden. Uit interviews blijkt dat er tot op heden twee informatieavonden zijn geweest.

Communicatie met ouders

De regiecentrale is verantwoordelijk voor het informeren van de ouders over de routes. De communicatie met betrekking tot indicaties ligt bij de gemeenten.

Invulling van het gedelegeerd opdrachtgeverschap

Volgens het PvE regie is de regiecentrale gedelegeerd opdrachtgever. De Vier Gewesten hebben echter geen mogelijkheid om zelf zaken af te dwingen bij de vervoerders. Indien de regiecentrale niet samen met de vervoerders tot een oplossing van een mogelijk probleem komt, dan vindt er opschaling plaats naar de vervoersorganisatie.

Ontwikkelfunctie

Naast taken voor inplannen vervoer kent de regiecentrale ook basistaken aangaande de ontwikkelfunctie. De regiecentrale biedt ondersteuning uiteenlopend van vertaling van kansen vanuit operationele aspecten naar voorstellen voor mogelijke gemeentelijke beleidsaanpassingen, tot advies bij het inkoopproces voor zowel operationele regie als vervoer²⁷. Uit de interviews blijkt dat er minder invulling is gegeven aan deze taken dan aan de taken op het gebied van implementatie en uitvoering.

Ondersteuning inkoop vervoer

De regiecentrale ondersteunt de vervoersorganisatie bij de inkoop van vervoer. Met de inkoop voor de eerste en tweede ronde heeft de regiecentrale adviestaken op zich genomen met betrekking tot de inkoop van vervoer.²⁸

Klachten

Klachten over vervoer kunnen worden ingediend bij een onafhankelijk meldpunt. Dit klachtenmeldpunt registreert de klachten, waarna deze worden doorgezet naar de regiecentrale. De regiecentrale stuurt de klachten die betrekking hebben op de kwaliteit van uitvoering van het vervoer naar de betreffende vervoerder. De vervoerder geeft een reactie aan de regiecentrale, en de regiecentrale zorgt voor terugkoppeling naar diegene die de klacht heeft ingediend. De regiecentrale is altijd

²⁷ Taken met betrekking tot ontwikkelfunctie zijn opgenomen in paragraaf 4.4 van het programma van eisen aanbesteding regiecentrale.

²⁸ Taken met betrekking tot de adviesfunctie op het gebied van inkoop zijn opgenomen in paragraaf 4.5 van het programma van eisen aanbesteding regiecentrale.



verantwoordelijk voor de afhandeling van alle klachten die betrekking hebben op de uitvoering.²⁹

Uit het klanttevredenheidsonderzoek blijkt dat de aanname van klachten en de klachtenafhandeling met een onvoldoende wordt beoordeeld. Ongeveer 44% van de gebruikers van het doelgroepenvervoer die een klacht heeft ingediend, hebben aangegeven geen schriftelijke reactie (respons) te hebben ontvangen over de afhandeling van de klacht.

5.3 Vervoerders

De vervoersorganisatie heeft twee soorten contractpartijen; de regiecentrale en de vervoerders. Er is weinig contact tussen de vervoersorganisatie en vervoerders, tenzij er sprake van is van problemen tussen de regiecentrale en de vervoerder.

Pijnpunten

Al geruime tijd, sinds eind 2016, hebben de vervoerders van AVAN te kennen gegeven dat ze in gesprek willen met de opdrachtgever om over een aantal “pijnpunten” te praten. Op 20 februari 2017 heeft er een overleg plaatsgevonden tussen de vervoerders, de regiecentrale en de vervoersorganisatie. In dat overleg hebben de vervoerders hun “pijnpunten” uitgebreid toegelicht. Op 23 februari 2017 zijn deze pijnpunten in een brief verwoord, die is verstuurd naar het bestuur van BVO DRAN. In de brief wordt verzocht om een reactie.

Er hebben op verschillende momenten overleg en correspondentie plaatsgevonden over mogelijk oplossingen voor deze pijnpunten. Deze overleggen hebben geleid tot een vaststellingsovereenkomst, waarin de voorgestelde oplossingen voor deze pijnpunten, na bestuurlijk akkoord, worden bekrachtigd.

Drie-uursregeling

Voor het routevervoer (categorie 2) worden voertuigen ingezet die vallen onder het vergoedingensysteem 1a en 1b. Dat betekent dat per oproep ten minste 3 uren worden vergoed, ook als de werkzaamheden geen 3 uur in beslag namen.

In april 2018 is door de vervoersorganisatie een alternatief voor de drie-uursregeling voorgesteld aan de vervoerders. De alternatieve regeling geldt voor een periode van 1 jaar, waarna dit alternatief geëvalueerd wordt. In mei 2018 hebben bijna alle vervoerders ingestemd.

5.4 Vervoersorganisatie

De vervoersorganisatie zit vanaf de gunning om de tafel met De Vier Gewesten. Voor het overleg met gemeenten vindt ambtelijk overleg plaats. In dit overleg worden de agendapunten voor het bestuurlijk overleg besproken.

Met de start van de vervoersorganisatie zijn functieprofielen opgesteld, zie § 3.7, en is een inschatting gemaakt dat de invulling van de functies tussen de 4 en 5 FTE bedraagt. Kanttekening hierbij is dat uitvoering moet uitwijzen of deze inschatting overeind blijft.

²⁹ Taken met betrekking tot klachten zijn opgenomen in paragraaf 4.6 het programma van eisen aanbesteding regiecentrale.



Uit interviews blijkt dat er veel taken bij de vervoersorganisatie terecht komen. De partijen geven aan dat het onduidelijk is welke taken tot de Vvo behoren. De vervoersorganisatie geeft aan dat zij meer taken krijgt toebedeeld dan de huidige capaciteit toelaat. Hierdoor blijven andere taken die uitgevoerd moeten worden liggen. Dit zijn onder andere taken die in paragraaf 4.4 van het bestek regiecentrale worden genoemd, waarin de ontwikkelfunctie van de vervoersorganisatie wordt beschreven.

5.5 Vervoer

De “geleerde lessen” uit de evaluatie van de instroom vervoer 2016 zijn zoveel mogelijk toegepast op de instroom in 2017. Deze lessen zijn niet onopgemerkt gebleven bij de gebruikers. Uit het klanttevredenheids-onderzoek blijkt dat het berekend gemiddelde over de aspecten van klanttevredenheid een 7,5 heeft als rapportcijfer. In het interview met de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer blijkt dat de geleerde lessen hebben geleid tot een betere beheersbaarheid.

5.6 BVO DRAN

Met de oprichting van de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN is gekozen voor een enkellaags bestuur. De besluitvorming vindt plaats op basis van meerderheid van de uitgebrachte stemmen, waarbij getracht wordt consensus te bereiken.

Doel was dat er ambtelijk ondersteuning zou worden geboden aan de vervoersorganisatie door werkgroepen. Hoewel er diverse werkgroepen zijn geweest, is hieraan echter niet op structurele wijze invulling gegeven. De onderwerpen op de agenda worden veelal door de

vervoersorganisatie voorbereid, waarna deze in het ambtelijk overleg worden behandeld, alvorens op de bestuurlijk agenda te komen.

Uit de interviews komt naar voren dat de verschillende agendapunten niet eerst ambtelijk zijn behandeld en rechtsreeks op de bestuurlijke agenda komen. De bestuurders geven aan dat er geen stukken behandeld worden, zonder dat er ambtelijke voorbereiding aan vooraf is gegaan.

Bestuurlijk wordt ambtelijke voorbereiding in de vorm van werkgroepen als wenselijk ervaren. In bepaalde gevallen wordt zelfs bestuurlijke voorbereiding in werkgroepen als wenselijk gezien.

5.7 Ervaring gebruikers

Interview Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer

Door de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer wordt aangegeven dat de start van het doelgroepenvervoer in 2016 als “chaotisch” is ervaren. In de loop der tijd is deze ervaring met het vervoer positiever geworden. De invoering van het dagbestedingsvervoer, in september 2017, is over het algemeen goed verlopen. Dit geldt ook voor het leerlingenvervoer. Volgens de Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer zijn de afhandeling van klachten en de communicatie onderwerpen die moeten worden verbeterd.

Klanttevredenheidsonderzoek

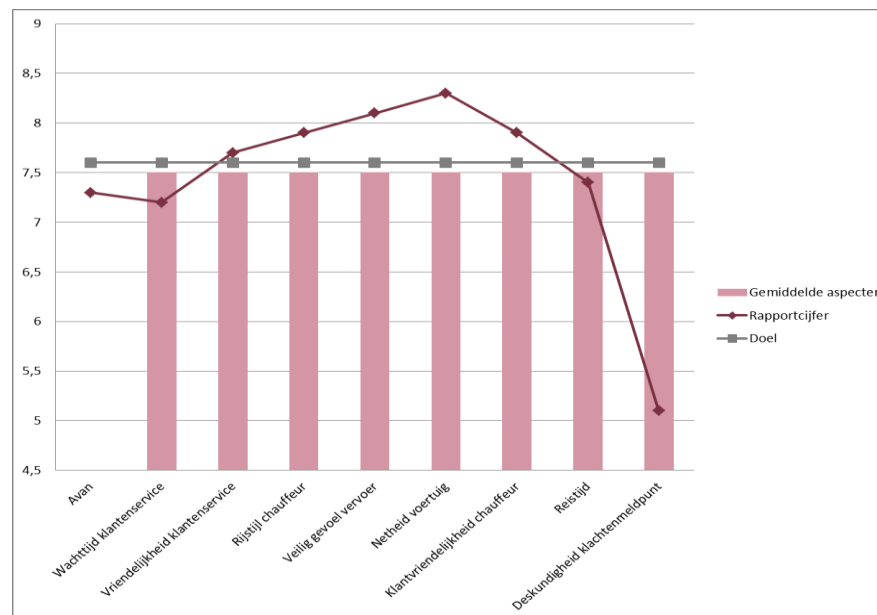
Als onderdeel van deze evaluatie is in opdracht van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) een onafhankelijk onderzoek uitgevoerd naar de klanttevredenheid onder



de gebruikers. In totaal zijn er ongeveer 21.000 gebruikers van Avan aangeschreven om deel te nemen aan de enquête.

In totaal hebben 2089 gebruikers hebben de enquête ingevuld terug gestuurd. Dit aantal is meer dan twee maal het aantal respondenten dat noodzakelijk is voor een representatief onderzoek.

In de enquête is aan de gebruikers van het doelgroepenvervoer gevraagd om een cijfer toe te kennen aan de klanttevredenheid. De gebruikers is tevens gevraagd acht verschillende aspecten die vallen onder klanttevredenheid te beoordelen. Er wordt door de BVO DRAN gestreefd naar een klanttevredenheidscijfer van een 7,6. In onderstaande grafiek is de beoordeling van de klanttevredenheid in het algemeen en per aspect weergegeven.



Op basis van bovenstaande grafiek wordt geconcludeerd dat de respondenten over het algemeen tevreden zijn (rapportcijfer 7 of hoger). Op basis van het berekend gemiddelde van de aspecten die vallen onder klanttevredenheid is het rapportcijfer een 7,5, waarbij de aspecten die gerelateerd zijn aan de daadwerkelijke rit gemiddeld hoger dan het beoogde doel van een 7,6 scoren (7,9). De deskundigheid van het klachtenmeldpunt wordt met een 5,1 echter als onvoldoende beoordeeld.



5.8 Financieel

Nieuwe verdeelsystematiek

Systematiek juni 2017

In het kader van de evaluatie van de verdeelsleutel werd voorgesteld om die formule en een aantal eenheden van die formule aan te passen. De voorgestelde formule was:

$$\text{Opstap} + (\text{reiskm} \times \text{wegingsfactor}) \times \text{factor individueel vervoer} \times (1 + \text{toeslag rolstoel/liggend} + \text{voorin} + \text{taxi})$$

In de verdeelsleutel³⁰ en de systematiek van juni 2017 worden de totale kosten van al het vervoer bij elkaar opgeteld en verdeeld over de gemeenten. Hierbij werden sommige gemeenten geconfronteerd met uitzonderlijke en onverklaarbare verschillen ten opzichte van de situatie vóór de start van de regiecentrale. Als gevolg hiervan heeft het bestuur van BVO DRAN opdracht gegeven aan Trafficon om met een nieuw voorstel te komen voor de verdeling van de kosten.

Nieuwe verdeelsystematiek

Trafficon heeft een systematiek bedacht waarbij de kosten van het routevervoer op een andere manier worden verdeeld dan de kosten van het vraagafhankelijke vervoer. Een systematiek die ook wordt toegepast bij een aantal vergelijkbare regio's in Nederland, die eveneens met een regiecentrale werken.

In de nieuwe systematiek vindt de verdeling van kosten voor routevervoer plaats per route op basis van de directe reistijd per leerling/cliënt van huisadres/ophaaladres naar bestemmingsadres (instelling routeplanner: snelste tijd). Elke leerling/cliënt is via het pasnummer gekoppeld aan een gemeente en aan een vervoersoort (dagbesteding, leerlingenvervoer, jeugdwet).

De kosten voor vraagafhankelijk vervoer worden verdeeld op basis van reiseenheden. Reiseenheden worden per ritregel berekend, waarbij bij ritten met meerdere personen voor elke persoon in die ritregel de reiseenheden worden berekend. De formule voor de berekening van de reiseenheden is:

$$\text{Opstap} + ((\text{reiskm} * (1 + \text{toeslagen})))$$

De te hanteren opstap is afhankelijk van het type reiziger (hierbij worden 4 typen onderscheiden). Er worden ook vier toeslagvormen gehanteerd die cumulatief worden toegepast.

³⁰ Zie paragraaf 3.9.



Begroting 2018

Eerste begroting 2018

In de meerjaren programmabegroting (MJPB) 2016-2020 is de jaarschijf 2018 opgenomen (eerste begroting 2018). De begrote cijfers voor het vraagafhankelijk vervoer zijn opgesteld op basis van de HHM roosters. Als basis daarvoor gold het aantal ritten vraagafhankelijk vervoer in 2015.

Tweede begroting 2018

In de meerjaren programmabegroting (MJPB) 2018-2022 is ook de jaarschijf 2018 opgenomen (tweede begroting 2018). Het vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op meer representatieve data, en verschilt dan ook van de data waar Cissonius de prognoseberekening op heeft gebaseerd. Hierdoor is er een toename van ritten en een toename van diensturen, als gevolg van een lager snelheidsgemiddelde. In totaal zijn er in de nieuwe begroting dus meer diensturen geraamd dan in de eerste begroting van 2018. De toename in diensturen heeft ook als effect dat het totaal aantal gereden kilometers toeneemt. In de tweede begroting 2018 is gerekend met het gemiddelde uurtarief van de maand september 2017 dat geïndexeerd is met 2%.

In de tweede begroting van 2018 is uitgegaan van minder personen. De afwijking van het aantal personen ten opzichte van de eerste begroting 2018 wordt verklaard doordat in de eerste begroting is gerekend met een grotere groep instroom

Begin 2018 is door het bestuur van BVO DRAN de begroting (tweede begroting, conform nieuwe verdeelsleutel) voor 2018 vastgesteld.



6 CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN

Onderstaande conclusies zijn op basis van kruisanalyses over de hoofdstukken en gaan in op de evaluatievragen zoals opgenomen in paragraaf 1.3.

6.1 Het regiemodel

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☒ Hoe verhoudt de theorie van het regiemodel doelgroepenvervoer zich tot de uitvoering?

De theorie versus de uitvoering van het regiemodel

Middels het regiemodel wordt een efficiënte invulling gegeven aan het bundelen van vervoer. Het regiemodel maakt het mogelijk om op grotere schaal te opereren en verschillende vormen van vervoer te bundelen. Door de planning vanuit één centraal punt (de regiecentrale) te coördineren, kunnen combinatiemogelijkheden beter worden benut, wat leidt tot een hogere bezettingsgraad en efficiencybesparingen.

Uit de interviews blijkt dat de theorie van het regiemodel onderschreven wordt. Hierbij wordt echter als kanttekening geplaatst dat uitvoering van het regiemodel adequaat plaats dient te vinden.

Uit de evaluatie blijkt dat de invoering van het regiemodel onder hoge tijdsdruk heeft plaatsgevonden. Als gevolg hiervan zijn verkeerde verwachtingen geschept.

Ook de voorbereiding stond onder tijdsdruk. Als gevolg van het eindigen van de vervoerscontracten op 1 september 2016, moest op deze datum alles operationeel zijn. Om dit te bewerkstelligen moest op veel borden tegelijk geschaakt worden, zowel door DVG als de vervoersorganisatie. Geconcludeerd wordt dat als gevolg van incidenten, zoals het niet tijdig leveren van actuele gegevens, het omzetten van telefoonnummers, problemen op het gebied van communicatie, de implementatie van het regiemodel flink onder druk is komen te staan.

De achterstanden die hierdoor zijn opgelopen hebben nog lang een weerslag gehad op de uitvoering van de taken behorende bij het doelgroepenvervoer. Taken die blijven liggen maar vragen om uitvoering hebben een effect op de beoogde efficiency.

Zoals bij veel modellen die geïntroduceerd worden lopen de theorie en praktijk (uitvoering) uiteen. Daarmee is niet gezegd dat het model niet werkt. Dit betekent enkel dat theoretische verwachtingen moeten worden afgestemd op realistische uitvoerbaarheid. Daarnaast dienen er verschillende stappen te worden ondernomen om de uitvoering te verbeteren.

Ontwikkelruimte regiemodel

De ontwikkeling van de regiecentrale is echter nog niet op haar eind. Om een bekende politieke uitspraak als uitgangspunt te nemen, namelijk “Regeren is vooruitzien”, zal in de aanloop naar de nieuwe aanbesteding onderzocht moeten worden hoe het regiemodel ook in de toekomst kan worden toegepast.



Ontwikkelingen binnen het vervoer, en als gevolg daarvan verandering van het vervoersaanbod, bieden daarvoor aanleiding. Door middel van een business case kan worden onderzocht of het regiemodel toepasbaar is op het totale vervoersaanbod. Onderzoek moet dan uitwijzen welke randvoorwaarden hiervoor gelden en welke voordelen dit oplevert.

Deze evaluatie biedt handvaten om lering te trekken uit de fouten die zijn gemaakt met de implementatie van het regiemodel binnen het doelgroepenvervoer.

Conclusie

- De theorie van het regiemodel wordt door vervoerders, regiecentrale en gemeenten onderschreven
- Invoering en uitvoering staan de theorie van het regiemodel in de weg
- Regiemodel heeft ontwikkelingsmogelijkheden

Aanbevelingen

- Opstellen businesscase waarin toepassing van het regiemodel op het totale vervoersaanbod wordt uitgewerkt.

6.2 Ervaring gebruikers

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☒ Hoe ervaart de doelgroep het doelgroepenvervoer?

Gebruikers zijn tevreden over het doelgroepenvervoer

De overgang van de stadsregio naar de BVO DRAN, met de daarbij veranderende regels, draagt eraan bij dat de start door de gebruiker als

chaotisch is ervaren. Lessen die zijn opgedaan uit de evaluatie van de start, en later zijn toegepast op de instroom van dagbestedingsvervoer en uitbreiding van het leerlingenvervoer, zijn niet onopgemerkt gebleven bij de gebruikers. Uit representatief klanttevredenheidsonderzoek, dat ongeveer een jaar na de start van de BVO DRAN is uitgevoerd, blijkt dat de respondenten over het algemeen tevreden zijn (rapportcijfer 7 of hoger). Het berekend gemiddelde over de aspecten van klanttevredenheid heeft een 7,5 als rapportcijfer. Het doel van een klanttevredenheid van een 7,6 is nog niet behaald, maar ligt wel in het vooruitzicht. Door een aantal aspecten van de klachtenafhandeling te verbeteren, wordt ernaar gestreefd de beoordeling van een 5,1 te verhogen naar een ruime voldoende. Hierdoor zal ook de algemene klanttevredenheid toenemen.

Conclusie

- Op basis van het berekende gemiddelde over de aspecten van klanttevredenheid bedraagt het rapportcijfer een 7,5
- Klachtenafhandeling krijgt een onvoldoende als beoordeling

Aanbevelingen

- Verbeteren van klachtenafhandeling waardoor ook de klanttevredenheid zal toenemen



6.3 Organisatie

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☑ Is de organisatie (ambtelijk, bestuurlijk en BVO DRAN) efficiënt?

Er kunnen verschillende maatregelen worden genomen om de efficiëntie van de organisatie te vergroten

De organisatie van de BVO DRAN kent een enkellaags bestuur en een uitvoeringsorganisatie (vervoersorganisatie). De organisatie en de wijze waarop daar invulling aan wordt gegeven kan efficiënter en doelmatiger.

Duidelijke agenda met besluitvormingspunten

Er wordt gestuurd op een agenda met duidelijke onderwerpen en duidelijke besluitvormingspunten. Dit is van belang voor bestuurders zodat vooraf bepaald kan worden of aanwezigheid vereist is. Uit de interviews blijkt, dat vergaderingen met een agenda die uitnodigt tot besluitvorming, geprefereerd worden. Dit leidt tot effectievere en slagvaardiger overleggen.

Ambtelijke voorbereiding voordat het op de bestuurlijke agenda komt

Uit de interviews komt naar voren dat de verschillende agendapunten niet eerst ambtelijk zijn behandeld, maar rechtstreeks op de bestuurlijke agenda komen. Dit wordt als onwenselijk ervaren, omdat er dan geen (ambtelijke) voorbereiding heeft plaatsgevonden, hetgeen de slagvaardigheid en efficiëntie van de overleggen niet ten goede komt.

Werkgroepen om voorstellen voor te bereiden

Het bestuur wordt ondersteund door een ambtelijk organisatie. Het uitgangspunt is om de formatie van de vervoersorganisatie zo minimaal

mogelijk te houden. De vervoersorganisatie zou, middels werkgroepen, ambtelijk worden ondersteund bij de uitvoering van haar taken en de bestuurlijke voorbereiding van de agendapunten. Er is echter geen structurele invulling gegeven aan deze werkgroepen. Uit de interviews komt naar voren dat een ambtelijk vooroverleg dat leidt tot een advies met een duidelijke conclusie, en waar tevens uit blijkt in hoeverre een onderwerp ambtelijk wordt gedragen, de efficiency ten goede zou komen.

Conclusie

- De slagvaardigheid en efficiëntie staan onder druk agendapunten niet ambtelijk worden voorbereid
- Er is geen structurele invulling gegeven aan de werkgroepen die de agendapunten voorbereiden

Aanbevelingen

- Sturen op een agenda met duidelijke onderwerpen en duidelijke besluitvormingspunten
- Bestuurlijke agendapunten worden begeleid met een advies met een duidelijke conclusie en de mate waarin het ambtelijk gedragen wordt

6.4 Vervoersorganisatie

Actieve invulling geven aan de ontwikkelfunctie

In het bestek van de vervoersorganisatie is in paragraaf 4.4 opgenomen dat de vervoersorganisatie verantwoordelijk is voor de ontwikkelfunctie en dat de regiecentrale de opdrachtgever daarbij ondersteunt. Doel van



deze ontwikkelfunctie is een beter en efficiënter vervoersysteem met meer vervoer op maat.

Op basis van de bestudeerde documenten en de interviews wordt geconcludeerd dat er zeer beperkt invulling wordt gegeven aan deze ontwikkelfunctie.

In verschillende interviews is aangegeven dat de regiecentrale geen proactieve houding heeft, terwijl in paragraaf 4.4.1 van het bestek deze verwachting duidelijk is opgenomen. Als onderbouwing van deze kritiek wordt aangegeven dat DVG niet uit eigen initiatief aangeeft waar kansen liggen vanuit operationele aspecten voor beleidsaanpassingen. Ook komt DVG niet met voorstellen om de voordelen van integraal plannen beter te benutten en/of voorstellen voor aanpassingen in de systeemkenmerken om kwaliteit dan wel efficiency te verbeteren.

De vervoersorganisatie en regiecentrale zullen proactief moeten samenwerken om invullen te geven aan de taken die omschreven zijn onder de ontwikkelfunctie.

Uitbreiding tactische regietaken vervoersorganisatie

Op basis van de resultaten uit paragraaf 5.2 wordt geconcludeerd dat de uitvoering van de secundaire taken van de regiecentrale³¹ betreffende klachtafname en –afhandeling, en advisering over mogelijkheden om het vervoer nog efficiënter vorm te geven niet worden uitgevoerd conform de verwachtingen van BVO DRAN.

Analyses om vervoer efficiënter vorm te geven

In het kader van ‘mogelijkheden om het vervoer nog efficiënter vorm te geven’ heeft de vervoersorganisatie, conform paragraaf 4.4.1 van het bestek, de regiecentrale de verantwoordelijkheid gegeven om hier invulling aan te geven, waarbij de regiecentrale proactief data levert.

In het kader van Financiën & Control worden reeds steekproeven genomen van de diensten- en rittenbak om te controleren of de binnengekomen facturen kloppen. Vanuit de controle op contract, prestatie en kwaliteit heeft de vervoersorganisatie inzicht in vigerend beleid en de systeemkenmerken. Daarnaast kent de vervoersorganisatie een nauwe samenwerking met alle betrokken partijen. Hiermee heeft de vervoersorganisatie alle benodigde gegevens om analyses uit te voeren en scenariovoorstellen te doen voor effectiever en efficiënter vervoer. Deze scenario's worden door de regiecentrale doorgerekend op haalbaarheid. Scenario's die uitvoerbaar zijn worden als voorstel ambtelijk en bestuurlijk voorgelegd. Deze taak kan in pilot eerst in beperkt aantal gemeenten worden uitgevoerd om te toetsen of regiobrede aanpak wenselijk is.

Deze ontwikkelfunctie dient verder opgepakt te worden onder verantwoordelijkheid van de vervoersorganisatie in samenwerking met de regiecentrale. Bij diverse interviews is de vraag gesteld of de formatie van de vervoersorganisatie toereikend is voor het uitvoeren van de verwachte ontwikkelfunctie. Mogelijk dat daardoor verwachtingen bijgesteld dienen te worden of formatie dient te worden uitgebreid. Overigens ook een aandachtsveld binnen de gemeenten. Dit omdat het verder vormgeven van de ontwikkelfunctie ook capaciteit vergt binnen gemeenten om mede ontwikkelplannen te realiseren.

³¹ In paragraaf 4.4 van het PvE regiecentrale zijn deze taken weergegeven.



Klachtenaanname en -afhandeling onderwerpen aan stresstest

Uit het klanttevredenheidsonderzoek blijkt dat ongeveer 90% van de respondenten heeft aangegeven te weten hoe een klacht moet worden ingediend, of hiernaar op zoek gaan als ze een klacht hebben. Ongeveer 10% geeft aan geen klacht in te dienen, omdat ze de mogelijkheden niet kennen. Door de respondenten wordt de klachtenaanname en de afhandeling van klachten met een onvoldoende beoordeeld.

Door de vervoersorganisatie en door het bestuur is op verschillende momenten onvrede uitgesproken over de wijze van afhandeling van klachten, maar ook over de registratie. Door de wijze waarop klachten worden geregistreerd is het bedrijfseconomisch onmogelijk om adequate analyses uit te voeren en managementrapportages op te stellen die gebruikt kunnen worden om bij te sturen.

De aanschaf van een nieuw registratiesysteem voor klachten, genaamd “smile”, zou leiden tot een betere registratie en managementrapportages. Het nieuwe systeem draagt echter niet bij aan verbetering van de ervaring van de gebruikers met betrekking tot de klachtenafhandeling.

Gezien de nauwe relatie tussen klachten, waarborgen van de kwaliteit, stabiliteit en continuïteit van de dienstverlening naar de doelgroepen, en het effectiever en efficiënter vormgeven van het vervoer, wordt ervoor gepleit om de huidige klachtenaanname en -afhandeling te onderwerpen aan een stresstest.

Door middel van een gemonitorde stresstest dient onderzocht te worden of aanname en afhandeling van klachten kunnen voldoen aan de gewenste kwaliteitseisen. Indien de klachtenaanname en -afhandeling niet aan de gewenste eisen kunnen voldoen, dan dienen alternatieven

onderzocht te worden, waaronder het inlijven van de taken binnen de vervoersorganisatie.

Conclusie

- Er wordt onvoldoende invulling gegeven aan ontwikkelfunctie

Aanbevelingen

- Versterking tactische regietaken vervoersorganisatie o.a. door analyses ter bepaling hoe het vervoer efficiënter kan worden uitgevoerd
- Klachtenaanname en -afhandeling onderwerpen aan stresstest

6.5 Vervoerders

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☒ Hoe ervaren de vervoerders het regiemodel?

Pijnpunten vervoerders aangepakt door vaststellingsovereenkomst

Uit de interviews blijkt dat de vervoerders van mening zijn dat het regiemodel kan werken. Zij delen allen de mening dat het nu niet werkt als gevolg van de wijze waarop er uitvoering aan is gegeven. De wijze waarop uitvoering is gegeven aan het regiemodel heeft voor de vervoerders geleid tot verschillende pijnpunten met betrekking tot de geleverde diensten en de afrekening. Zij hebben tezamen een brief opgesteld waarin alle pijnpunten worden benoemd en deze naar de BVO DRAN gestuurd.



Naar aanleiding van de brief zijn de verwoorde pijnpunten in 2017 en 2018 met de vervoerders besproken en is een vaststellingsovereenkomst opgesteld waarin deze punten worden geadresseerd.

Een pijnpunt dat niet in de opgestelde brief is opgenomen, maar wel is uitgesproken tijdens de interviews betreft de communicatie. De communicatie tussen regiecentrale en chauffeurs verloopt niet goed. In het bestek is opgenomen dat er meerdere informatieavonden worden georganiseerd tussen regiecentrale en chauffeurs. Tot op heden zijn er twee informatieavonden georganiseerd, waar uit is gekomen dat er een klankbordgroep opgericht moet worden, en dat een vervolgbijeenkomst nodig is om de communicatie tussen regiecentrale en chauffeurs te verbeteren. Er is geen informatie gevonden dat hier vervolg aan is gegeven, maar om de communicatie te versterken is wel noodzakelijk.

Conclusie

- Pijn punten aangepakt middels vaststellingsovereenkomst
- Communicatie tussen Regiecentrale en vervoerders is moeizaam

Aanbevelingen

- Vervolg geven aan de informatiebijeenkomsten, georganiseerd door regiecentrale voor de chauffeurs

6.6 Regiecentrale

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☒ Werkt de regiecentrale zoals gewenst?

Maatregelen om uitvoeringsverwachtingen af te stemmen

Uit documentenstudie en interviews blijkt dat op diverse momenten de regiecentrale niet functioneerde conform verwachtingen. De vraag of de regiecentrale hierbij handelde volgens de regels van het bestek, is in deze evaluatie niet onderzocht. Het doel van deze evaluatie is immers om te onderzoeken welke lessen geleerd kunnen worden, en welke maatregelen genomen kunnen worden om het gewenste resultaat te bereiken. Het uitgangspunt hierbij is dat eerst de basistaken adequaat uitgevoerd moeten worden. Pas als aan deze voorwaarde wordt voldaan kunnen bovenmatige prestaties worden bereikt met de juiste incentive.

Uitvoeren van stresstest

Op verschillende momenten heeft DVG niet volgens verwachtingen geleverd. Echter, daar staat tegenover dat de regiecentrale ook cruciale bijdragen heeft geleverd aan behaalde successen.

De oorzaak van niet leveren volgens verwachting is volgens de geïnterviewde de capaciteit. Om te toetsen of capaciteit de oorzaak is kan een stresstest worden uitgevoerd. Op basis van deze stresstest kan worden bepaald of, en welke maatregelen er genomen moeten worden.



Concretiseren van gemaakte en overeengekomen afspraken

Met het opstellen van het bestek zijn uitgangspunten geformuleerd waaraan de inschrijvende partijen moesten voldoen.

Er kan worden gesteld dat DVG wat betreft de managementinformatie te laat is gestart met de inrichting van de benodigde systemen. Aanpassing van de schoolroutes eind augustus en begin september heeft extra tijd gekost, tijd die eigenlijk nodig was voor het inrichten van de managementprocessen. Hierdoor is een discrepantie ontstaan tussen de verwachtingen, (vermeende) afspraken en uitvoering. Het is noodzakelijk dat punten zo snel mogelijk geconcretiseerd worden zodat verwachtingen en afspraken in overeenstemming zijn.

Huidig bestek regiecentrale mist incentive om efficiency te vergroten

Conform het rapport van Cissonius is een kenmerk van een goed opererende regiecentrale dat het geen belang heeft bij zoveel mogelijk ritten, maar juist wordt uitgedaagd om het vervoer zo efficiënt mogelijk te laten verlopen. De onderbouwing van deze aanname is niet in de beoordeelde stukken uitgewerkt. In het bestek voor de regiecentrale is slechts omschreven welke taken en verantwoordelijkheden hierbij horen.

In het bestek van de regiecentrale is geen incentive opgenomen voor effectief en efficiënt plannen. Op basis van documenten en interviews³² wordt geconcludeerd dat DVG voornamelijk wordt afgerekend op de kwaliteit van het vervoer. Om de kwaliteit te waarborgen zal DVG de grenzen van de systeemkenmerken niet opzoeken, waardoor de efficiency beperkt blijft.

³² Zie ook paragraaf 5.2.

Met het klanttevredenheidsonderzoek is aan de gebruikers gevraagd verschillende aspecten van vervoer te beoordelen. Op basis van deze gegevens kunnen voorstellen worden gedaan voor bijstelling van de systeemkenmerken en doorvoering van beleidsaanpassingen die leiden tot efficiencyverbeteringen.

Conclusie

- Regiecentrale functioneert op verschillende aspecten niet conform verwachtingen van de vervoersorganisatie en gemeenten
- Verwachtingen zijn niet adequaat opgenomen in het bestek

Aanbevelingen

- Verwachtingen en afspraken met elkaar in overeenstemming brengen
- Uitvoeren van stresstest om te beoordelen of de regiecentrale de benodigde capaciteit heeft.
- Incentive om efficiency te vergroten nadat de basis op orde is

6.7 Financieel

De onderzoeksvraag die wordt beantwoord in onderliggende paragraaf is:

- ☒ Is de beoogde efficiency realistisch?
- ☒ Is de beoogde efficiency van het regiemodel gerealiseerd?



De efficiencybesparing van € 4,5 miljoen door bundeling van vervoer is niet realistisch

Zoals in onderliggend rapport uiteen is gezet, is de beoogde efficiency van € 4,5 miljoen per jaar enkel door het bundelen van doelgroepenvervoer niet realistisch. Dit kan ten dele worden toegeschreven aan de gehanteerde aannames bij het doorberekenen van de efficiency door de bundeling van het vervoer. Daarnaast is de efficiency die kan worden behaald door de uitvoering van de overige 4 oplossingsrichtingen doorberekend met de efficiencybesparing van de bundeling van het doelgroepenvervoer.

Meer dan de som der delen

In het rapport van Cissonius worden 5 oplossingsrichtingen gepresenteerd om een gezamenlijk efficiencybesparing te bewerkstelligen van € 14,2 miljoen. In de presentatie “uitwerking oplossingsrichtingen”³³ worden separate efficiencybesparingen aan de afzonderlijke oplossingsrichtingen gekoppeld. De samenhang van deze oplossingsrichtingen wordt hiermee losgelaten.

De oplossingsrichtingen afzonderlijk beschouwd, wordt geconstateerd dat drie van de vijf oplossingsrichtingen zijn geënt op vermindering van reizigers. De overige twee oplossingsrichtingen “bundelen van vervoer” en “sturen op locatie” zijn gericht op het verminderen (verkorten) van het daadwerkelijke vervoer.

De meeste efficiency binnen het vervoer zal worden bereikt door de vermindering (minimalisering) van gebruikers. Gezien de beoogde

efficiency door bundeling van vervoer wordt aangenomen³⁴, dat de efficiency door minimalisering van gebruikers is doorgerekend aan de efficiencybesparing van 4,5 miljoen per jaar door bundeling vervoer.

Uitvoering van de overige oplossingsrichtingen zullen plaats moeten vinden om (verdere) efficiency te bewerkstelligen.

Beoogde efficiency gebaseerd op verkeerde aannames

Als gevolg van de trends en ontwikkelingen werd een toename verwacht van kosten in het doelgroepenvervoer. Er is een prognoseberekening gemaakt door Cissonius van de verwachte kosten voor de periode 2014-2020³⁵, gebaseerd op de beschikbare informatie uit 2013 en 2014. Op basis van deze berekening werd als gevolg van een toename van vervoer en een daling van budgetten, een exploitatietekort verwacht van € 11 miljoen in 2020.

Om deze kosten te minimaliseren zijn in 2014 door Cissonius vijf oplossingsrichtingen uitgewerkt en verwoord in het rapport “eindrapport vijf oplossingsrichtingen”. Cissonius concludeert dat schaalvergroting goede mogelijkheden biedt voor de ontwikkeling van het doelgroepenvervoer. Op basis van dit rapport, en het feit dat lopende contracten afliepen, besluiten de gemeenten uit de voormalige stadsregio Arnhem-Nijmegen het doelgroepenvervoer te bundelen en daarmee een

³⁴ De onderbouwing van efficiency ontbreekt in de onderzochte documenten, zie literatuurlijst, en is daarom niet getoetst.

³⁵ Zie ook paragraaf 3.9.

³³ Cissonius Groep ;Uitwerking oplossingsrichtingen ;4-2-2015



efficiencybesparing te realiseren van 4,5 miljoen per jaar³⁶. De onderbouwing van deze besparing aan kosten is gebaseerd op aannames.

Voor de begroting in 2017 en de eerste begroting van 2018 worden dezelfde gegevens gebruikt als waarop Cissonius de prognoseberekening heeft gebaseerd. De tweede begroting van 2018 is opgesteld op basis van representatieve data, gepoleerd vervoer zoals dat heeft plaatsgevonden in september 2017. Geconcludeerd wordt dat de aannames van de efficiencybesparing aanzienlijk afwijken van de representatieve data.

De beoogde efficiencybesparing van 4,5 miljoen per jaar door enkel het bundelen van doelgroepenvervoer wordt hiermee dan ook in twijfel getrokken.

Conclusie

- Aannames waarop de efficiencybesparing is berekend wijken af van de representatieve data
- Vermindering gebruikers zijn doorberekend in besparing 4,5 miljoen

Aanbevelingen

- De beoogde efficiencybesparing van 4,5 miljoen per jaar loslaten

³⁶Verwachting is dat de jaarlijkse besparing 4,5 miljoen pas in 2020 behaald kan worden.



INDEX

Aanbesteding.....	28	Klachten	32, 35
AVAN	8, 36	Klanttevredenheidsonderzoek.....	10, 37
Begroting	40	Leerlingenvervoer	30
Bestek	25, 26	Onafhankelijkheid	9
Bundeling.....	34	Ondersteuning inkoop vervoer	35
BVO DRAN	4, 8, 10, 24, 25, 29, 32, 33, 37, 38, 39, 42, 43, 44	Ontwikkelfunctie	35
Capaciteit.....	35	Ontwikkelingen	42
Communicatie	26, 35	Pijnpunten	36, 45
Data	34	Pinbetaling	31
De Vier Gewesten	28, 34, 35, 36	Probleemstelling	8
Doel	8, 34, 43	RAD.....	8, 10
Doelgroepenvervoer	8, 37	Regiecentrale	25, 28, 29, 46
Drie uursregeling	36	Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit	25
Duurzaamheidsoptie	31	Softwarepakketten.....	32
DVG.....	10, 28, 29, 32, 34, 44, 47	Telefooncentrale	31
Evaluatievragen	10	Vervoerders.....	29, 36, 45
Financieel.....	28, 33, 39, 47	Vervoersorganisatie	8, 32, 33, 36, 43
Gunning	28, 29	Wmo-vervoer	8, 30
Interviews.....	10	WSW-vervoer	8



LITERATUUR

Notities

- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Toelichting kosten AVAN ;15-2-2018
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2016-2020 ;Versie: 30 november 2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Begroting 2018 - analyses ;10-12-2017
- Projectteam financiën ;Memo verdeling kosten vervoersysteem Avan regio Arnhem-Nijmegen ;25-8-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Verdeelsleutel ;28-11-2017
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Programma doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen ;7-4-2016
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Programma doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen ;Versie 2, 28 januari 2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, A. Boone ;Besluitvorming optie duurzaamheid voertuigen ;22-4-2016
- Forseti Concordis Groep ;Strategie instroom dagbestedingsvervoer ;15-7-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Angelique Jensen ;Aanloopproblemen Avan ;14-9-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Angelique Jensen ;Update Avan ;28-9-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Angelique Jensen ;Evaluatie aanloopproblemen Avan ;20-10-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Evaluatie Avan ;28-12-2016
- DVG Personenvervoer ;Rapportage Avan ;5-4-2017
- Gemeente Berg en Dal, Nico Kielstra - Beleidsmedewerker maatschappelijke ontwikkeling ;Reactie vanuit Berg en Dal op de evaluatie(vragen) ;28-7-2017
- QP Project Consultancy ;Managementrapportage AVAN ;
- DVG Personenvervoer, Kenny Moerkens ;Avan Vervoer - Klachtenstatistiek ;13-11-2017
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Pijnpunten vervoerders AVAN ;3-10-2017
- Gezamenlijke vervoerders Avan ;Pijnpunten vervoerders AVAN ;23-2-2017
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Chrit Wolfhagen ;Overleg vervoerders/pijnpunten ;1-6-2017
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, Math v.d. Beucken - Directeur ;Drie uur systematiek ;18-4-2018
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Stand van zaken Avan in cijfers - Overleg contactambtenaren Avan ;24-11-2016
- Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen ;Juridische aspecten regiecentrale model ;
- Website <https://nl.surveymonkey.com/mp/sample-size/> ;Steekproefgrootte enquête ;
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, A. Boone ;Evaluatie Avan ;20-7-2017
- QP Project Consultancy ;Enquête klanttevredenheidsonderzoek ;aug-17



- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Memo Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit ;26-6-2015
- Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen ;Samenvatting notitie inrichting BVO-uitvoeringsorganisatie en beslispunten ;5-4-2016
- Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen ;Oprichtingsvergadering Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;14-4-2016
- Stadsregiotaxi Arnhem Nijmegen ;Gebruikersadviesraad ;Maart/April 2015
- Gemeente Arnhem, Janna Brouwer ;Doelgroepenvervoer ;14-6-2015
- Proof Adviseurs ;Vormgeving Doelgroepenvervoer Arnhem Nijmegen ;24-6-2015
- Rijksoverheid ;Doelgroepenvervoer ;25-10-2007
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Duurzaamheid ;30-5-2017
- QP Project Consultancy, Quint Cuppen ;Offerte - Wat je moet weten over de start en werking van BVO DRAN ;2-11-2017
- QP Project Consultancy, Quint Cuppen ;Uitbreiding Offerte - Wat je moet weten over de start en werking van BVO DRAN ;15-5-2018
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, E.M.J. Reintjes ;Ingebrekestelling ;21-10-2016
- DVG Personenvervoer, Mr. W.J. Brouwer ;Reactie ingebrekestelling ;13-10-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, A. Boone ;Ingebrekestelling ;10-10-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, E.M.J. Reintjes ;Ingebrekestelling ;7-11-2016

- DVG Personenvervoer, Mr. W.J. Brouwer ;Reactie ingebrekestelling ;18-11-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, E.M.J. Reintjes ;Opdracht Avan ;25-11-2016
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, E.M.J. Reintjes ;Sommatie ;13-12-2016
- DVG Personenvervoer, Mr. W.J. Brouwer ;Bespreking dd. 10 januari ;13-2-2017
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen, E.M.J. Reintjes ;Bespreking dd. 10 januari ;26-1-2017
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2018-2022 ;Versie: Bestuur 15 maart 2018

Presentaties

- Trafficon Adviesgroep ;Onderzoek Kostenontwikkeling Regiovervoer Midden-Brabant ;
- Vervoersorganisatie regio Arnhem Nijmegen ;Verdeelsleutel en Kostenopbouw begroting ;
- Forseti, Jacky Lodewijks ;Inkoop vervoer - Toelichting op hoofdkeuzes ;10-2-2016
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Regionale samenwerking Programma doelgroepenvervoer - Toelichting raadscommissie Renkum ;15-6-2015
- Cissonius Groep ;Onderzoek juni 2014 Doelgroepenvervoer Stadsregio Arnhem Nijmegen ;19-5-2015
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Programma doelgroepenvervoer - Informatieavond college- en raadsleden ;19-5-2015



- Provincie Gelderland ;Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit 2017-2019 regio Arnhem-Nijmegen ;19-5-2015
- Forseti ;Perspectief voor het doelgroepenvervoer - Stadsregio Arnhem - Nijmegen ;19-5-2015
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Urgentie aanbesteding bundeling vervoer - Informatieavond college- en raadsleden ;19-5-2015
- Cissonius Groep ;Uitwerking oplossingsrichtingen ;4-2-2015

Rapporten

- DVG Personenvervoer ;G3 Implementatieplan - Regiecentrale Regio Arnhem Nijmegen ;9-12-2015
- Forseti Concordis Groep ;EU-aanbesteding Sociaal vervoer regio Arnhem - Nijmegen - Programma van Eisen ;2-3-2016
- Forseti Concordis Groep ;Programma van eisen aanbesteding regiecentrale - Definitief ;20-10-2015
- QP Project Consultancy ;Gebruiker aan het woord - Resultaten enquête onder de gebruikers van Avan ;Versie 1.0, 23-11-2017
- Eric Reintjes, programmamanager doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen ;Informatiebijeenkomst programma doelgroepenvervoer - college- en raadsleden ;4-2-2016
- Cissonius Groep ;Projectteams sturen op doelgroepenvervoer ;jul-16

Interviews

- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview bestuur sessie 1 ;4-10-2017
- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview bestuur sessie 2 ;4-10-2017
- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview bestuur sessie 3 ;25-

10-2017

- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview DVG ;5-12-2017
- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview vervoerders ;15-1-2018
- QP Project Consultancy ;Verslag groepsinterview BVO ;13-12-2017
- QP Project Consultancy ;Verslag Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) regio Arnhem Nijmegen ;13-9-2017

Boeken

- Hulshof, M. ;Leren interviewen. Een HBO-methode voor het mondeling verzamelen van informatie. ;Groningen: Wolters-Noordhoff ;1987
- Piët, S. ;Een vraag en een weet. Gereedschap voor het vraaggesprek. ;Baarn: Ambo ;1984
- Stacey, Ralph D. ;Strategic Management and Organisational Dynamics: The Challenge of Complexity ;Pearson Education Limited ;fourth edition 2003
- Bruijn, H. de - Heuvelhof, E. ten - Veld, R. in 't ;Process Management: Why Project Management Fails in Complex Decision Making Processes ;Kluwer Academic Publishers ;2002
- Bruijn, H. de - Heuvelhof, E. ten - Veld, R. in 't ;Procesmanagement: Over procesontwerp en besluitvorming ;Academic Service ;2e herziene druk 2002
- Verschuren, P. - Doorewaard, H. ;Het ontwerpen van een onderzoek ;Lemma BV ;tweede druk 1998
- Dijk, J. van - Goede, M. de - Hart, H. 't - Teunissen, J. ;Onderzoeken & Veranderen: Methoden van praktijkonderzoek ;Stenfert Kroese - Educatieve Partners Nederland ;eerste druk, tweede oplage, 1995
- Swanborn, P.G. ;Evalueren ;Boom Amsterdam ;1999

Colofon

Opdrachtgever	:	Bestuurders Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem-Nijmegen
Project	:	Evaluatieonderzoek naar de start en werking van Avan
Omvang rapport	:	54 pagina's
Auteurs	:	Q. Cuppen, C. Peters, W. Franssen, S. van Duinen
Interne controle	:	W. Franssen
Projectleider	:	Q. Cuppen
Projectmanager	:	P. Pölz
Datum	:	6 juni 2018



bel +31(0)492 33 07 08
e-mail info@qppc.nl
internet www.qppc.nl

(hoofd)vestiging Helmond 't Cour 32 - 5701 MP Helmond
vestiging Tilburg Jules Verneweg 19E - 5051 BE Tilburg
post postbus 175 - 5700 AD Helmond

Knoppenplan

Aan welke knoppen kunnen we draaien om de kosten te beheersen?

Inhoudsopgave

<u>Inleiding en samenvatting</u>	3
<u>Randvoorwaarden en risico's</u>	4
<u>Benodigd budget</u>	8
<u>Bijlage A Operationeel/tactische knoppen</u>	12
<u>Bijlage B (Regionale) beleidsknoppen</u>	21
<u>Bijlage C Schematisch totaaloverzicht 'Menukaart'</u>	27
<u>Bijlage D Aanbeveling als onderdeel toelichting kosten Avan</u>	
<u>behandeld in bestuursvergadering d.d.14 maart 2018</u>	31

Inleiding en samenvatting

In 2017 en deels in 2018 is fors aandacht besteed aan de kostenontwikkeling en -verdeling aangaande het aanvullend vervoer Arnhem-Nijmegen. Dit heeft inmiddels geleid tot:

- Een geaccordeerd begroting voor de periode 2018/2019
- Afgeronde accountantscontroles over 2016 en 2017
- Het accorderen van de nieuwe verdeelsleutel (nog in te regelen)
- Een vaststellingsovereenkomst aangaande pijnpunten in relatie tot vervoerders (nog in te regelen)
- De opdracht tot het opstellen van een plan van aanpak (het knoppenplan) gericht op kostenbeheersing en -reductie.

Dit knoppenplan is een ontwikkeldocument. Voortschrijdende inzichten worden verwerkt en opgepakt.

Het knoppenplan bestaat uit het beschrijven van de feitelijke knoppen en een opsomming van randvoorwaarden en risico's waaronder het knoppenplan uitvoering wordt gegeven.

- Bijlage A beschrijft activiteiten die uitvoerbaar zijn binnen de huidige (beleids)kaders. Deels zijn deze activiteiten al in uitvoering gebracht. Voor de uitvoering van deze activiteiten is de BVO initiërend. Gemeenten en regiocoördinator zijn signalerend en ondersteunend.
- Bijlage B beschrijft activiteiten waarbij door beperkte aanpassingen van het beleid kosten kunnen worden bespaard. Deels op te pakken door gemeenten afzonderlijk, deels in regioverband. Gemeenten zijn hierin initiërend. BVO en regiocoördinator zijn signalerend en ondersteunend. Realisatie per 1 januari a.s. behoort tot de mogelijkheden.
- Bijlage C is een totaal overzicht van de menukaart. Het betreft mogelijkheden om na beleidsaanpassingen kosten te besparen. De beleidsaanpassingen zijn meer vergaand en zijn bedoeld voor de langere termijn. De bedoeling van bijlage C is om deze tweemaal per jaar te bespreken en mogelijkheden aftasten wat tot uitvoering gebracht zou kunnen worden.
- Bijlage D bevat de lijst die in het AB van maart 2018 is besproken met daarbij de aanbevelingen met een korte terugkoppeling.

De (financiële) effecten van het knoppenplan zijn indicatief gekapitaliseerd. Hierbij wordt het volgende onderscheid aangegeven.

- Verwachte besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Verwachte besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Verwachte besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Randvoorwaarden en risico's

Om de effecten van de activiteiten te monitoren is het van belang te beschikken over de juiste (financiële) managementinformatie. Voor zover we daar nu over beschikken zijn deze op een te geaggregeerd niveau.

Een ander fors aandachtspunt is dat we bij de start van dit plan van aanpak (april 2018) nog niet beschikken over de correcte cijfers. Dit is het gevolg van de nog in te regelen pijnpuntendiscussie met vervoerders en de in te regelen nieuwe verdeelsleutel. De verwachting is dat hierdoor vanaf Q4 2018 de correcte getallen zijn te genereren. Dit is echter geen beletsel om met gezond verstand van zaken van start te gaan met beschreven activiteiten.

A Facturatie: Pijnpunten, vaststellingsovereenkomst

Begin mei hebben alle vervoerders de vaststellingsovereenkomst ontvangen. Met uitzondering van Munckhof hebben alle vervoerders deze overeenkomst getekend. Munckhof is begin juli schriftelijk te kennen gegeven dat het aanbod vanuit AVAN, zoals vastgelegd in de vaststellingsovereenkomst, geldt tot 1 augustus 2018. Hieraan is toen ook de voorwaarde gekoppeld dat de Munckhof akkoord dient te gaan met de 50% vergoeding in het kader van de drie uren regeling. Eind juli 2018 is van Munckhof een ondertekende vaststellingsovereenkomst ontvangen, met daarbij de aantekening dat zij de koppeling van de drie uren regeling als niet terecht beschouwen. In hoeverre dit nog leidt tot een (juridisch) geschil is op dit moment niet bekend.

De afspraken in de vaststellingsovereenkomst hebben een kostenverhogend effect (indicatie 2% per jaar). Begin juli is gestart met het inregelen van de afspraken in de systemen. Het facturatieproces kan daarna conform afspraken worden uitgevoerd. Naar verwachting worden in augustus 2018 (periode juli) de eerste correcte bijlagen gegenereerd. Vervolgens worden alle facturen met terugwerkende kracht gegenereerd en (financieel) afgehandeld richting vervoerders. De effecten van de vaststellingsovereenkomst over 2016 en 2017 worden inzichtelijk gemaakt voor de gemeenten op basis van de oude verdeelsleutel en zijn onderdeel van de eindafrekening over genoemde jaren. De definitieve verwerking daarvan wordt in november 2018 verwacht.

B Nieuwe verdeelsleutel: Kostenverdeling gemeenten en provincie

Na het inregelen van de vaststellingsovereenkomst worden voor 2018 de feitelijke kosten per periode inzichtelijk. Vervolgens wordt de nieuwe verdeelsleutel ingeregeld in de systemen en toegepast op deze kosten. Naar verwachting kunnen we vanaf november 2018 de feitelijke kosten op basis van de nieuwe verdeelsleutel inzichtelijk maken. Vanaf dat moment kunnen we begroting en feitelijke realisatie met elkaar gaan vergelijken.

C Verdeelsleutel: Solidariteitsbeginsel baseren op de maand september 2017

Conform afspraak in de AB van 17 mei 2018 is september 2017 peilmaand voor het vaststellen van het solidariteitsbeginsel. Extrapolatie van de gegevens over de maand september 2017 leidt tot het definitieve verschillenoverzicht betreffende aangaande de voor- en nadeelgemeenten. Voor 2017 wordt het afgesproken afbouwpercentage van 75% toegepast en opgenomen in de gemeentelijke eindafrekening 2017. Aanvullend wordt op het verschillenoverzicht de afbouwpercentages voor 2018 en 2019, respectievelijk 50% en 25%, toegepast en opgenomen in het gemeentelijke verplichtingenoverzicht over de betreffende jaren.

D Administratieve organisatie: Begroting versus kosten financiële kengetallen

De administratieve organisatie binnen de BVO DRAN is onvoldoende ingericht om adequaat (financiële) sturingsinformatie te genereren. Voor het monitoren van de effecten van het plan van aanpak wordt door de BVO momenteel een dashboard ingericht. Per gemeente worden kengetallen ontwikkeld. De kengetallen geven inzicht in de mate van efficiëntie, de geleverde punctualiteit, de kostenontwikkeling en het verloop van klachten. In eerste instantie wordt dit dashboard gevuld vanaf 1 januari 2018. Indien mogelijk en uitvoerbaar willen we dit uitbreiden vanaf 1 januari 2017.

Met als basis de begroting 2018-2019 wordt momenteel het financiële deel ingericht. De jaarbegroting wordt opgedeeld op maandniveau, per gemeente en per vervoersoort. Maandelijks vindt een vergelijk plaats tussen begroting en de realisatie. Deze rapportage wordt (vanaf augustus) maandelijks verstrekt aan de contactambtenaren.

Per kwartaal vindt een verantwoording plaats naar het bestuur met daarbij het verschillenoverzicht en verklaringen daarvoor.

Aandachtspunt hierbij is wel dat begroting is gebaseerd op de nieuwe verdeelsleutel en de kosten tot en met Q3 op basis van de oude verdeelsleutel. Desondanks is de keuze om toch te starten. Dit omdat het methodisch beoordelen van, in dit geval indicatieve, uitkomsten goede inzichten oplevert en ondersteunt bij het oppakken van verbeterpunten. Vanaf Q4 2018 verzorgen we de rapportages met terugwerkende kracht vanaf 1 januari 2018 gebaseerd op de nieuwe verdeelsleutel. Naar verwachting kunnen we deze vanaf november presenteren.

De eerste rapportages zijn in de maand juni met alle gemeenten besproken. Dit heeft diverse sperpunten opgeleverd, zoals de kosten in het kader van de Jeugdzorg en het inzichtelijk maken van veelgebruikers binnen het WMO vervoer.

E Administratieve organisatie: Begroting versus kosten niet financiële kengetallen

Parallel aan actie D ontwikkelen we niet financiële kengetallen gebaseerd op kwantiteiten. Het beïnvloeden van kwantiteiten is onlosmakelijk verbonden met het beïnvloeden van de kosten.

Het grote belang van deze kengetallen is dat het voor betrokkenen (operationeel als beleidsmatig) meer herkenbaarheid genereert en daardoor de creativiteit van beïnvloeding prikkelt.

Voorbeeld: Als je een planner vraagt om € 20.000, - te besparen zegt hem dat niet zoveel. Als je de vraag stelt op welke wijze we het aantal gemiddelde deelnemers in de route kunnen verhogen waardoor het aantal in te zetten voertuigen met één afneemt dan zullen er zeker diverse suggesties komen.

Tweede belang is dat er mogelijkheden worden gecreëerd om kort na het voorval te reageren met als doel kwaliteit te verbeteren en kosten te reduceren.

Voorbeeld: Voor het beïnvloeden van loosmeldingen binnen het leerlingenvervoer is het van belang zo kort mogelijk na de loosmelding contact te hebben met ouders. Door meteen na de loosmelding relevante betrokkenen te informeren die de loosmelding bespreekbaar maken sorteert dit het meeste effect op de gewenste gedragsverandering.

F. Positieve drive

De drive van alle betrokkenen is gericht om te komen tot verbeteringen. We pakken gezamenlijk de handschoen op, waarbij we vanuit een positieve grondhouding ontwikkelingen in gang zetten.

G. Rol DVG

De rol van DVG (planning) is voor enkele onderdelen cruciaal. In de met hen afgesloten overeenkomst zijn geen concrete prikkels opgenomen om binnen kaders zo efficiënt mogelijk te plannen. Wel zijn ze aanspreekbaar op klachten van reizigers. Hierdoor ontstaat risicomijdend gedrag. De scherpste wordt niet opgezocht. Het voorstel is om voor enkele onderdelen targets af te spreken met DVG en die te koppelen aan incentives. Een deel van de aan DVG toewijsbare en gerealiseerd kostenreductie wordt in de vorm van incentives uitgekeerd. Voorwaarden hierbij zijn dat heldere afspraken zijn gemaakt over de te realiseren kwaliteit (onder meer klachten) en de te genereren kostenreductie.

H. Betrokkenheid en communicatie

Betrokkenheid, samenwerking en het goed managen van processen is voorwaarde voor het doorvoeren van maatregelen. De voortgang van het plan van aanpak (de effecten daarvan) wordt gemonitord door de BVO en is periodiek onderwerp tijdens het VAO en de bestuursvergadering.

I. Klanttevredenheid en klachten

Het is belangrijk ons vooraf goed te realiseren dat, ondanks alle zorgvuldigheid en communicatie, kostenbesparende maatregelen leiden tot meer klachten. Ook als er wat strakker gewerkt wordt binnen bestaande (beleids) kaders. "Wat merkt de reiziger hiervan en welke aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk" is de rode draad van ons handelen.

Om klachtenontwikkeling real time te monitoren is inmiddels het klachtenprogramma "Smile" aangeschaft dat vanaf medio juni operationeel is. Binnenkomende klachten en de afhandeling daarvan wordt dagelijks door de BVO gemonitord (en eventueel bijgestuurd). Dit gaat leiden tot een frequenter contact tussen BVO-DVG-ambtelijk ten behoeven van afstemming en gezamenlijke besluitvorming.

J. Capaciteit ten behoeve van analyse en monitoring Vervoersorganisatie

In het kader van analyses, rapportages en advisering is er een verschil te constateren van hetgeen van DVG werd en wordt verwacht en de mate waaraan de verwachting wordt voldaan.

In het kader van de noodzaak om onderwerpen voortvarend aan te pakken heeft de vervoersorganisatie besloten om binnen haar huidige bezetting zelf capaciteit vrij te maken voor analyse en monitoring. Voor deze monitorfunctie wordt nu gewerkt met Excel. Een datawarehouseomgeving wordt noodzakelijk geacht om de toenemende behoefte aan managementinformatie te blijven genereren en te leveren. Een datawarehouseomgeving biedt mogelijkheden:

- Managementinformatie geautomatiseerd te genereren
- Managementinformatie op dag en weekniveau te genereren
- Onafhankelijker van de regiecentrale te opereren

Voor een dergelijke omgeving wordt samenwerking gezocht met de regiecentrale waarbij het onafhankelijk gegevens verzamelen een van de criteria is.

De indicatieve kosten voor een datawarehouseomgeving bedragen € 5.000,-

Doorlooptijd

Implementatie van het systeem ingaande 1 november a.s. en aansluitend en inrichten van de managementinformatie. Parallel dashboard vullen vanuit een Excel omgeving totdat datawarehouse functioneel is.

K. Capaciteit ten behoeve van ontwikkeling vervoersorganisatie en gemeenten

Op basis van door de Vervoersorganisatie geleverde analyses dienen ontwikkelingen in gang gezet te worden ter verbetering van kwaliteit en verdere beheersing van kosten. De Vervoersorganisatie is daarbij faciliterend, maar ook vanuit de gemeenten dient hiervoor capaciteit vrij gemaakt te worden.

Mocht een en ander leiden tot een spanningsveld aangaande prioritering dan wordt dit tijdig besproken met het bestuur dan wel door de ambtenaren met haar bestuurder.

Benodigd budget

In de bijlagen A en B zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project benoemd, waar bij zowel Bijlage A als Bijlage B geldt:

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Om de knoppen uit Bijlage A te kunnen effectueren is extra budget benodigd. Dit budget (indicatie) zijn niet begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project. Effecten kunnen in de loop van 2018 worden verwacht.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Punt J	Algemeen	Datawarehouse (zie J)		€ 5.000,00
Knop 0	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives	Hoog	Incentive
Knop 1	Leerlingenvervoer	3 uren vergoeding voor routevervoer beperken	Hoog	€ 3.000,00
Knop 2	Leerlingenvervoer	Loosmeldingen beperken door tijdig afmelden	Laag	€ 10.500,00
Knop 3	Leerlingenvervoer	Wachttijden huisadressen beperken	Laag	€ -
Knop 4	Leerlingenvervoer	Wachttijden scholen beperken	Laag	€ -
Knop 5	Leerlingenvervoer	Planning periodiek optimaliseren	Midden	Incentive
Knop 6	Leerlingenvervoer	Solovervoer beperken, alternatieven	Midden	€ -
Knop 7	Vraagafhankelijk vervoer	Beperken van diensten die eerder worden beëindigd	Laag	€ -
				€ 18.500,00

Voor de verdeling van deze kosten wordt de gebruikelijke Avan verdeelsleutel toegepast op basis van inwoneraantallen. De verdeling is dan als volgt:

Kostenverdeling o.b.v. inwoneraantal per 1-1-2017 CBS			
Gemeente	absoluut	procentueel	
Arnhem	155.699	20,1%	€ 3.723,76
Berg & Dal	34.764	4,5%	€ 831,43
Beuningen	25.424	3,3%	€ 608,05
Doesburg	11.341	1,5%	€ 271,24
Druten	18.563	2,4%	€ 443,96
Duiven	25.398	3,3%	€ 607,43
Heumen	16.475	2,1%	€ 394,02
Lingewaard	46.182	6,0%	€ 1.104,51
Montferland	35.316	4,6%	€ 844,63
Mook en Middelaar	7.775	1,0%	€ 185,95
Nijmegen	173.556	22,4%	€ 4.150,83
Overbetuwe	47.394	6,1%	€ 1.133,49
Renkum	31.391	4,1%	€ 750,76
Rheden	43.654	5,6%	€ 1.044,05
Rozendaal	1.498	0,2%	€ 35,83
Westervoort	14.991	1,9%	€ 358,53
Wijchen	40.876	5,3%	€ 977,61
Zevenaar (+ Rijnwaarden)	43.231	5,6%	€ 1.033,93
Totaal	773.528	100%	€ 18.500,00

Bijlage B geeft de knoppen weer waaraan gedraaid kan worden nadat daarvoor het gemeentelijk beleid is aangepast. Effecten zijn te verwachten vanaf implementatie van beleid.

De te hiervoor te maken kosten zijn niet gekapitaliseerd.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Knop 8	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget algemeen	Hoog	€ -
Knop 9	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget i.c.m. scootmobiel	??	€ -
Knop 10	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten	Midden	€ -
Knop 11	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten voor 9:00 uur	Midden tot hoog	€ -
Knop 12	Vraagafhankelijk vervoer en dagbesteding	Vrijwilligersinitiatieven	Midden tot hoog	< besparing
				€ -

Bijlagen

- Bijlage A Operationele/tactische knoppen
- Bijlage B (Regionale) beleidsopties
- Bijlage C Schematisch overzicht 'Menukaart'
- Bijlage D Toelichting vragen bestuur

Bijlage A Operationeel/tactische knoppen

In deze bijlage zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden binnen de huidige kaders. Effecten worden in de loop van 2018 en verder verwacht.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project benoemd.

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Om de knoppen uit Bijlage A te kunnen effectueren is extra budget benodigd. Dit budget (indicatie) zijn niet begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Punt J	Algemeen	Datawarehouse (zie J)		€ 5.000,00
Knop 0	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives	Hoog	Incentive
Knop 1	Leerlingenvervoer/ Vraagafhankelijk vervoer	3 uren vergoeding voor routevervoer beperken	Hoog	€ 3.000,00
Knop 2	Leerlingenvervoer	Loosmeldingen beperken door tijdig afmelden	Laag	€ 10.500,00
Knop 3	Leerlingenvervoer	Wachttijden huisadressen beperken	Laag	€ -
Knop 4	Leerlingenvervoer	Wachttijden scholen beperken	Laag	€ -
Knop 5	Leerlingenvervoer	Planning periodiek optimaliseren	Midden	Incentive
Knop 6	Leerlingenvervoer	Solovervoer beperken, alternatieven	Midden	€ -
Knop 7	Vraagafhankelijk vervoer	Beperken van diensten die eerder worden beëindigd	Laag	€ -
				€ 18.500,00

Knop 0 Efficiencyafspraken met DVG en toepassen incentives

Omschrijving

De rol van DVG (planning) is voor enkele onderdelen cruciaal. In de met DVG afgesloten overeenkomst zijn geen concrete prikkels opgenomen om binnen kaders zo efficiënt mogelijk te plannen. Wel zijn ze aanspreekbaar op klachten van reizigers. Hierdoor ontstaat risicomijdend gedrag. De scherpste wordt niet opgezocht. Bovendien betekent het opzoeken van scherpste over het algemeen ook het inzetten van extra capaciteit (extra kosten). Momenteel boekt DGV een tekort op de overeenkomst die met AVAN is gesloten. DVG is daardoor ook zeer terughoudend om meer kosten te maken zonder dat daar financiële dekking tegenover staat.

Om het efficiëntie proces binnen DVG te stimuleren dient er ruimte te komen om te werken met financiële prikkels. Een deel van deze financiële prikkels worden aangewend voor het betalen van meerkosten, een ander deel als meeropbrengten voor DVG. Het uitgangspunt is dat de besparingen in alle gevallen de meerkosten overstijgen en toewijsbaar zijn aan de inspanningen van DVG.

Het voorstel is een incentive af te spreken onder de volgende voorwaarden:

- Het leidt tot een kostenreductie aanwijsbaar gerealiseerd door DVG.
- De kostenreductie vindt plaats onder behoud van kwaliteit (werken binnen kaders).
- De kostenreductie overstijgt de meerkosten.
- Vanuit de kostenreductie worden primair de aantoonbare meerkosten vergoed.
- Van de kostenreductie die de meerkosten overstijgt wordt 30% als incentive aan DVG uitgekeerd.

Knop 1 leerlingenvervoer/Vraagafhankelijk vervoer: 3 uren vergoeding voor routes onder 1a en 1b regiem

Omschrijving

In de offerte uitvraag (bestek) zijn voertuigen gevraagd voor vraagafhankelijk vervoer (categorie 1) en routevervoer (categorie 2). Een omissie in het bestek is dat ten behoeve van het routevervoer geen rolstoelbussen zijn uitgevraagd. De consequentie hiervan is dat rolstoelvervoer ten behoeve van het routevervoer georganiseerd dient te worden vanuit categorie 1. Categorie 1 kent een minimale inzetafname van 3 uren per oproep, terwijl het routevervoer in de meeste gevallen een inzet kent die ruim onder de 3 uren ligt. De werkwijze was dat betreffende chauffeurs na hun route hun werkzaamheden voor AVAN beëindigden, terwijl het verschil tussen de feitelijke inzet en de 3 uren volledig werden vergoeding.

Deze meerkosten worden over de gemeente verdeeld en komen volgens de huidige verdeelsleutel ten laste van zowel routevervoer als vraagafhankelijk vervoer. In de nieuwe verdeelsleutel zullen de effecten met name liggen binnen het routevervoer.

Maatregel

Medio april 2018 is vanuit de vervoersorganisatie een brief gestuurd naar de vervoerders. Hierbij is hun de volgende keuze voorgelegd met als ingangsdatum 1 mei 2018:

1. Vergoeden van de feitelijke inzet conform bestek en de resterende uren tot 3 uren vergoeden tegen 50% van het tarief. Voertuig komt onmiddellijk na de feitelijke inzet ter beschikking van de vervoerder.
2. Vergoeding van de volledige 3 uren onder de voorwaarden dat het voertuig 3 uren ter beschikking blijft voor de AVAN regiecentrale.

7 van de 8 vervoerders zijn akkoord gegaan met keuze 1. Voor 1 vervoerder is een overgangsregeling afgesproken tot 1 augustus 2018. Voor de 8e vervoerder wordt optie 2 toegepast. Inmiddels is met deze vervoerder de koppeling gelegd tussen de drie urenregeling en de vaststellingsovereenkomst. Ingangsdatum is 1 augustus 2018. Mogelijk volgt nog een (juridisch) geschil.

Fasering in tijd

Maatregel per 1 mei 2018 geëffectueerd met uitzondering van de 8e vervoerder. Voor deze 8e vervoerder is de ingangsdatum 1 augustus 2018.

Indicatieve besparingen

Op basis van de 7 vervoerders bedraagt de indicatieve besparing € 50.000+ per jaar. Voor 8 vervoerders €100.000+ per jaar (hoog).

Benodigde investering

Inregelen/aanpassen van de systemen in het kader van facturatie: € 3.000,-.

Knop 2 leerlingenvervoer: Loosmeldingen (en wachttijden) verminderen door tijdig afmelden

Omschrijving

Ouders dienen hun kinderen tijdig af te melden als er op een of meerdere dagen geen gebruik gemaakt wordt van het vervoer (ziekte, tandartsbezoek). Vindt de afmelding niet (tijdig) plaats dan meldt de chauffeur zich aan het adres en krijgt dan te horen dat betreffende leerling die dag geen gebruik maakt van het vervoer. Of de chauffeur meldt zich aan het adres en er is niemand thuis. In die gevallen meldt de chauffeur de kinderen los door dit aan te geven in de boordcomputer. Tijdig afmelden bevordert de voorspelbaarheid van de route en de rust in het voertuig. Onnodige reis- en wachttijden nemen af, waardoor ook de kosten afnemen. Tijdige afmeldingen worden verwerkt in de planning. AVAN breed bedraagt het aantal los gemelde ritten 3,3% (eerste 6 maanden van 2018). Gemeentelijke bandbreedte tussen de 0,5% en 4%.

Maatregel

- Ouders bewust maken van het belang van tijdig afmelden.
- Het bevorderen van het gebruik van het ouderportaal/App.
- Loosmeldingen meteen doorzetten naar de gemeente. Gemeente onderneemt actie.
- Afspraken maken of loosmelding ochtend ook automatisch een afmelding voor de middagroute betekent.
- Bepalingen en informatie hierover in leerlingenfolder actualiseren.
- Systeem aanpassen (automatische doorzetting naar gemeente).

Fasering in tijd

Maatregelen opstarten vanaf medio oktober 2018. Effecten (afname loosmeldingen) worden zichtbaar in Q4 2018.

Indicatieve besparing

Gemiddeld aantal loosmeldingen per maand 1.400. Indicatie tijdsinvestering tenminste 5 minuten per loosmelding. Totaal 116 uren. Kosten per uur € 30,-. Totale kosten € 3.500,-. Uitgaande van het met 50% terugdringen van loosmeldingen een besparing van € 1.750,- per maand/€ 16.000,- per jaar (laag).

Tijdig afgemelde leerlingen (voor 17.00 uur de voorafgaande dag) worden buiten beschouwing gelaten in de nieuwe verdeelsleutel. Dat betekent dat de totale kosten per route verdeeld worden over de overige leerlingen. In geval van routes waarbij leerlingen vanuit diverse gemeenten zijn gecombineerd leidt tijdige afmelding tot gemeentelijke kostenverschillen.

Benodigde investering

Systeemtechnisch is al ingeregeld dat loosmeldingen doorgezet kunnen worden naar de gemeenten.

Tijdsinvestering per gemeente voor het bellen met ouders in de eerste maand 15 tot 30 minuten per dag.

Vervolgens 30 minuten per week. Per gemeente per jaar 30 uren. Uitgaande van de 10 aangesloten AVAN gemeenten 300 uren. Uitgaande van 35,- uur in totaal € 10.500,- per jaar.

Tijdsinvestering kan ook onder gebracht worden bij de regiecentrale. Genoemd bedrag beschikbaar stellen in de vorm van een incentive onder voorwaarde van het bereiken van target.

Knop 3 leerlingenvervoer: Wachttijden huisadressen verminderen

Omschrijving

Ouders dienen er voor te zorgen dat kinderen tijdig gereed staan en kunnen instappen als de taxi komt voorrijden. In een beperkt aantal gevallen zien we structureel wachttijden ontstaan bij dezelfde ouders. De oorzaak hiervan kan liggen in het feit dat ouders de taxi niet kunnen zien als deze komt voorrijden (woonerf waarbij de taxi niet aan de voordeur komt) of appartementengebouw. Of het betreft het gedrag van ouders. Tijdig gereedstaan, bevordert de voorspelbaarheid van de route en de rust in het voertuig.

Maatregel

Ouders zijn geïnformeerd over het belang van het klaarstaan van hun kind op het moment dat de taxi komt voorrijden. Wachttijden worden door de systemen geregistreerd.

In het geval de wachttijd wordt veroorzaakt doordat ouders de taxi niet kunnen zien voorrijden dan de belservice introduceren. Ouders krijgen kort voor het voorrijden van de taxi een belletje als teken dat zij hun kind naar buiten kunnen begeleiden. In overleg tussen ouders en DVG kan de belservice worden geactiveerd. Betreft het gedrag van ouders dan dienen de ouders hierop aangesproken te worden, in eerste instantie door de regiecentrale en door de gemeente in geval het gedrag niet verbetert.

Fasering in tijd

Maatregelen opstarten vanaf medio september 2018. Effecten (afname wachttijden) worden zichtbaar in Q4 2018.

Indicatieve besparing

In financiële zin beperkt (laag, tot € 25.000,- per jaar). Kwalitatief wel een forse impact op het vervoer.

Benodigde investering

Belservice is een aanwezige voorziening. Geringe tijdsinvestering met uitzondering in geval van onwil bij ouders en hen daarop aanspreken.

Knop 4 leerlingenvervoer: Planning aanpassen ter vermindering van wachttijden bij scholen

Omschrijving

Scholen dienen er voor te zorgen dat kinderen tijdig gereed staan en kunnen instappen als de taxi komt voorrijden. In een beperkt aantal gevallen zien we structureel wachttijden ontstaan bij dezelfde scholen. De oorzaak hiervan is dat er veel voertuigen vanuit alle winstreken leerlingen komen afhalen. Er is sprake van filerijden waardoor de voertuigen tijdig op het adres aanwezig zijn maar leerlingen tot 15 minuten later instappen dan einde schooltijd. Deze wachttijd is geen onderdeel van de feitelijke reistijd maar wordt wel als zodanig ervaren. Scholen ondersteunen bij het instapproces maar de beperkte infrastructuur in combinatie met de vele voertuigen maakt het probleem voor scholen onoplosbaar.

Maatregel

In die gevallen waarbij sprake is van structurele wachttijden de voorrijdtijd van de taxi in de planning aanpassen. Het risico bestaat dat in een beperkt aantal gevallen de leerling dient te wachten (onder toezicht van de school). Het aantal voertuigen bij de school wordt gespreid waardoor de wachttijd voor de taxi afneemt. De omvang van de problematiek dient nog nader onderzocht te worden.

Fasering in tijd

Onderzoek verrichten in oktober 2018. Maatregelen opstarten aansluitend aan de herfstvakantie 2018. Effecten (afname wachttijden) worden zichtbaar vanaf november 2018.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Indicatief laag (tot € 25.000,- per jaar).

Benodigde investering

Beperkt. Planning aanpassen en communicatie met scholen.

Knop 5 leerlingenvervoer: Planning actualiseren periodiek

Omschrijving

Bij de start van het schooljaar wordt er iets ruimer gepland. Voertuigen worden niet geheel "vol" gepland omdat op het laatste moment zich nog nieuwe leerlingen aandienen. Deze kunnen dan in een bestaande route worden toegevoegd. Na enkele weken is het vervoer stabiel. Vanaf dat moment dient de planning geactualiseerd te worden. Hierbij dient gekeken te worden naar het minimaliseren van de inzet van voertuigen (binnen de gegeven kaders). Het te hanteren kengetal is het aantal leerlingen per route (per voertuig).

Maatregel

De managementrapportage dient nog te worden ingericht voor het eenvoudig genereren van dit kengetal. Vanaf start schooljaar dient dit beschikbaar te zijn en genereren we de gegevens met terugwerkende kracht vanaf start schooljaar 2017-2018. Vanaf medio augustus 2018 (start schooljaar) monitoren we de voortgang aan de hand van dit kengetal. In de eerste helft van oktober vindt in samenwerking met de regiecentrale en gemeenten een nadere analyse plaats over efficiency mogelijkheden binnen de planning en het minimaliseren van voertuigen. Deze maatregelen worden voor de herfstvakantie doorgevoerd en ouders geïnformeerd. De feitelijke uitvoering aansluitend aan de herfstvakantie. Rond de kerstvakantie en meivakantie vinden vergelijkbare processen plaats.

Het betreft wijzigingen binnen de geldende kaders, maar die niet als prettig worden ervaren door ouders. Een gedegen communicatie draagt bij aan acceptatie maar (ongegronde) klachten hierdoor zijn niet te voorkomen.

Fasering in tijd

Oktober 2018, januari en mei 2019.

Indicatieve besparing:

Nog niet bepaald. Verdere uitwerking en verwachte kostenreductie medio oktober presentabel. Verwachte besparing midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar).

Benodigde investering

Betreft een forse tijdsinvestering die deels onderdeel is van het regiecontract. Overwegen om een deel van de gerealiseerde kostreductie als incentive te beschouwen.

Knop 6 leerlingenvervoer

Solovervoer, alternatieven en beperken extra indicaties

Omschrijving

Leerlingenvervoer is een bijzonder vorm van collectief personenvervoer. De meest kostenefficiënte oplossing is om met een minimum aan voertuigen de leerlingen te vervoeren. Indicaties waardoor het combineren van leerlingen wordt beperkt en/of afgeweken dient te worden van logische volgordes leidt tot meer kosten. Bekende indicaties zijn solovervoer en LIFO (last in first out).

Maatregelen

Met gemeenten wordt gekeken naar leerlingen voor wie bijzondere regelingen zijn afgesproken, zoals solovervoer, LIFO (last in first out). Hierbij wordt op maat gekeken naar minder kostbare opties zoals prikkelarm vervoer (busje met maximaal 3 leerlingen).

Fasering in tijd

Start inventarisatie in oktober 2018. Plan van aanpak november en december. Effectuering vanaf januari 2019.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Verwachte besparing midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar).

Benodigde investering

Beperkte investering in tijd ten behoeve inventarisatie, communicatie en herplanning.

Knop 7 Vraagafhankelijk vervoer: Beperken van diensten die vroeger worden beëindigd (categorie 1)

Omschrijving

Inkorten van diensten na 18:00 uur de voorgaande dag leidt tot kosten. Betreft het diensten langer dan 3 uren dan leidt een inkorting van meer dan 30 minuten tot een vergoeding van 50% van de resterende uren. In geval diensten korter dan 3 uren duren dient in alle gevallen tot 3 uren 100% vergoed te worden. Op basis van de ingeschatte vervoersvraag worden diensten uitgevraagd bij de vervoerders.

Maatregelen

Het beperken van 3 uursdiensten. Het gevolg hiervan is dat fulltime (8 uren) diensten afnemen of diensten worden opgerekt tot erg lange diensten (10 uren en meer). In overleg met vervoerders zoeken naar oplossingen. Voorgaande oppakken in combinatie met het beter afstemmen van de vervoersvraag en inzetplanning (deels te verbeteren door aanpassen beleid).

Fasering in tijd

Inventarisatie in oktober 2018. Effectuering vanaf november 2018.

Indicatieve besparing

Nog niet bepaald. Verwachte besparing laag (tot € 25.000,-).

Benodigde investering

Beperkte tijdsinvestering betreffende overleg met vervoerders.

Bijlage B (Regionale) beleidsknoppen

In deze bijlage zijn knoppen beschreven waaraan gedraaid kan worden nadat daarvoor beleid is aangepast. Effecten zijn te verwachten vanaf implementatie van beleid.

Het draaien aan knoppen leidt tot kostenbesparing (met behoud van kwaliteit). De indicatieve besparingen en kosten zijn per project aangegeven.

- Besparingen tot € 25.000 per jaar = laag
- Besparingen tussen € 25.000 per jaar en € 100.000 = midden
- Besparingen vanaf € 100.000 per jaar = hoog.

Nummer	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Kosten
Knop 8	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget algemeen	Hoog	€ -
Knop 9	Vraagafhankelijk vervoer	Kilometerbudget i.c.m. scooter	??	€ -
Knop 10	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten	Midden	€ -
Knop 11	Vraagafhankelijk vervoer	Stimuleren vroeg reserveren ritten voor 9:00 uur	Midden tot hoog	€ -
Knop 12	Vraagafhankelijk vervoer en dagbesteding	Vrijwilligersinitiatieven	Midden tot hoog	< besparing
				€ -

Knop 8 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing Invoeren van een maximum kilometerbudget

Omschrijving

Uit analyses is gebleken dat binnen enkele gemeenten sprake is van veelgebruikers. Een beperkt aantal reizigers gebruikt meer dan 2.000 km oplopend tot meer dan 3.000 km per jaar. AVAN breed betreft dit ongeveer 9% van de reizigers.

Maatregelen

Analysen van dit veel gebruik naar oorzaak. Bepalen of deze voorziening daarvoor is bedoeld en/of er mogelijke alternatieven zijn. Plan van aanpak opstellen.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari (kalenderjaar).

Indicatieve besparing

Per gemeente te bepalen. AVAN breed hoog (meer dan € 100.000,-)

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument ten behoeve van de gemeenteraden en communicatie.

Knop 9 Vraagafhankelijk vervoer beleidsaanpassing

Cliënten met scootmobiel beperken in kilometergebruik

Omschrijving

Gemeenten verstrekken scootmobielen om cliënten in staat te stellen zich zelfstandig te verplaatsen op lokaal niveau. Sommige cliënten krijgen óók een WMO-pas voor Avan. Deze is bedoeld voor de langere ritten. Deze cliënten krijgen (in sommige gemeenten) al een lager km-budget voor Avan, bijvoorbeeld 750 km in plaats van 1500 km. Desondanks maken deze cliënten vaak wel korte ritten met Avan, die ze ook (zelfstandig en zonder extra kosten voor de gemeente) met de scootmobiel kunnen maken.

Maatregelen

De mogelijkheid onderzoeken of de kilometerplafond gecombineerd kan worden met een rittenplafond. Hierdoor ontstaat de prikkel dat cliënten hun beschikbaar gesteld voorziening bewuster gaan aanwenden. Een afname van korte ritten wordt verwacht.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari (kalenderjaar).

Indicatieve besparing

Per gemeente te bepalen. AVAN breed bij het beïnvloeden van doelgroep tot 7 km per rit: Midden tot hoog (€ 25.000,- tot € 100.000,-).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument ten behoeve van de gemeenteraden en communicatie.

Knop 10 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing

Stimuleren vroeg reserveren, toepassen korting of toeslag

Omschrijving

De kosten binnen het vraagafhankelijk vervoer worden met name bepaald door de bezettingsgraad en de combinatiegraad. Een tijdige planning is hiervoor een absolute voorwaarde. Een tijdige ritreservering maakt een tijdige (en efficiënte) planning mogelijk. In een aantal contracten zijn ervaringen opgedaan om door financiële prikkels het moment van reserveren te beïnvloeden (kortingen en/of toeslagen).

Maatregelen

Afhankelijk van het moment van reserveren wordt een korting (of toeslag) toegepast.

Fasering in tijd

Betreft beleidsaanpassing. Bij voorkeur doorvoeren ingaande 1 januari.

Indicatieve besparing

De netto besparing is mede afhankelijk van de te maken keuze. Doordat ritten beter worden gecombineerd dalen de netto kosten voor de gemeenten.

De verwachte besparing is midden (€ 25.000,- tot € 100.000,- per jaar) uitlopend tot hoog (meer dan € 100.000,-).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen.

Knop 11 vraagafhankelijk vervoer, beleidsaanpassing

Stimuleren vroeg reserveren voor ochtendritten voor 10:00 uur

Omschrijving

Wijzigingen in de chauffeursdiensten kunnen tot 17:00 uur de voorafgaande dag kosteloos worden gewijzigd. Dit moment staat op gespannen voet met het feit dat ritten tot één uur voor geplande vertrektijd kunnen worden geboekt. Het gevolg hiervan is dat chauffeursdiensten vanaf 6:00 uur ter beschikking staan terwijl de eerste ritten pas na 8:00 uur aanvangen. Voor een deel betreft dit met name ritten in het kader van het OV Vangnet.

Maatregelen

Mogelijk dat een deel van deze knop valt onder knop 11. Voor deze knop is mogelijk een strakkere voorwaarde op te voeren waarbij ritten met een aanvangstijd voor 10:00 uur de volgende dag, uitsluitend mag reserveren de dag voorafgaande uiterlijk 17:00 uur.

Fasering in tijd

Betreft deels beleidsaanpassing. Deels afspraken herzien met provincie.

Indicatieve besparing

De verwachte besparing is hoog (€ 100.000,- + per jaar).

Benodigde investering

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen.

Knop 12 Vraagafhankelijk vervoer en Dagbesteding, beleidsaanpassing Vrijwilligers initiatieven faciliteren en van elkaars kennis gebruik maken

Omschrijving:

In diverse gemeenten zijn vrijwilligersorganisaties actief die vervoer organiseren. Vanuit de gemeente initiatieven organiseren om deze vrijwilligersinitiatieven te stimuleren en te professionaliseren. Inrichten als eigen voorziening waarbij AVAN aanvullend/vervangend kan zijn (back-up) of trainingen verzorgd. Uitbouwen van het verplichtend karakter dat reizigers van deze voorzieningen gebruik dienen te maken.

Maatregelen:

Het van elkaar kennis opdoen van mogelijkheden. Indien mogelijk toepassen van vergelijkbare oplossingen zodat werkwijze en eventuele systeemaanpassingen voor meerdere projecten bruikbaar zijn.

Fasering in tijd:

Afhankelijk van de ontwikkelingsfase van de initiatieven. Diverse projecten al operationeel.

Indicatieve besparing:

De verwachte besparing is midden tot hoog (vanaf € 25.000, - tot meer dan € 100.000, -) per gemeente.

Benodigde investering:

Tijdsinvestering betreffende analyse en behandeldocument. Communicatie en inregelen in de systemen. Financiële investeringen een beperkt deel van de indicatieve besparingen.

Bijlage C Schematisch totaaloverzicht 'Menukaart'

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
1	WMO-pas	BrengFlex als voorliggende voorziening	Hoog	Gemeente
2	WMO-pas	Vrijblijvend OV-advies standaard aangevinkt	Middel	Gemeente
3	WMO-pas	Bindend OV-advies op maat van de rit	Middel	Gemeente
4	Alle vervoersvormen	Terug-naar-huis-pas of indicatie "enkele reis"	Hoog	Gemeente
5	WMO-pas	Dalkorting of spitstarief, Avan-breed	Hoog	Regio
6	WMO-pas	Standaard beginnen met OV-training	Middel	Gemeente
7	WMO-pas	Opzetten vrijwilligersdienst voor ziekenhuis- en doktersbezoek zoals Caleidoz ('hulpdienst') in Doesburg.	Hoog	Gemeente
8	WMO-pas	Dalkorting of spitstarief, per gemeente	Middel	Gemeente
9	WMO-pas	Eigen bijdrage WMO-voorziening via CAK incasseren	Middel	Gemeente
10	WMO-pas	AutoMobiel Tiel	Middel	Gemeente
11	WMO-pas	Indicatie "uitstaphalte" (deur-tot-haltevervoer)	Middel	Regio
12	WMO-pas	Chipkaart activeren in gemeentehuis / lokale toegang	Middel	Gemeente
13	WMO-pas	Bestrijden zorgverzekeringsvervoer via Avan	Middel	Gemeente
14	WMO-pas	Korting voor vroeg reserveren	Middel	Regio
15	WMO-pas	Km-budget op maat zoals Arnhem	Middel	Gemeente
16	WMO-pas	Zones controleren tbv Valys-verwijzing	Middel	Regio
17	WMO-pas	Stroomschema met alternatieven tijdens keukentafelgesprek	Middel	Gemeente
18	WMO-pas	Geen korte ritten voor cliënten met scootmobiel	Weinig	Regio
19	WMO-pas	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
20	WMO-pas	Toepassen norm 'structurele behoefte'	Weinig	Gemeente
21	WMO-pas	Periodiek controleren grootgebruik en vreemdgebruik	Weinig	Gemeente
22	WMO-pas	Periodiek controleren 'structurele behoefte'	Weinig	Gemeente
23	WMO-pas	Geen korte ritten als er een Plusbus (o.i.d.) beschikbaar is	Middel	Gemeente
24	WMO-pas	Bestemming betrekken bij ritboekingen	Weinig	Regio
25	WMO-pas	Scootmobielen niet mee	Weinig	Regio
26	WMO-pas	Marktplaats voor vervoer door vrijwilligers (vooral korte ritjes in de buurt)	Weinig	Gemeente
27	WMO-pas	Beschikkingstekst aanpassen	Weinig	Gemeente
28	Leerlingen	Standaard beginnen met OV-training	Hoog	Gemeente
29	Leerlingen	Ouders zelf laten brengen óf ophalen	Hoog	Gemeente
30	Leerlingen	Opstappunten invoeren	Hoog	Gemeente

31	Leerlingen	SBO-kinderen standaard met OV sturen	Hoog	Gemeente
32	Leerlingen	Eén dag per week je kind zelf vervoeren/begeleiden	Hoog	Gemeente
33	Leerlingen	Vooraf inkomenstoets doen ihkv bijzondere bijstand	Hoog	Gemeente
34	Leerlingen	Regie nemen over medische verklaring	Hoog	Gemeente
35	Leerlingen	OV-training bevorderen bij bestaande leerlingen	Hoog	Gemeente
36	Leerlingen	Toekennen: "Alleen taxi terug naar huis" of "Alleen taxi naar school"	Hoog	Gemeente
37	Leerlingen	Gezamenlijk kiezen om OV te verstrekken aan leerlingen die stoppen met taxi	Hoog	Regio
38	Leerlingen	Opslag voor gemeente invoeren voor 'op afwijkende tijd naar school'	Weinig	Regio
39	Leerlingen	Busvervoer (touringcar)	Middel	Gemeente
40	Leerlingen	Korting voor gemeente bij 15 min langere max reistijd	Hoog	Gemeente
41	Leerlingen	Vooraf in toekenningsproces eigen vervoer (km-vergoeding) aanbieden	Middel	Gemeente
42	Leerlingen	Proces met scholen ingaan om hen te betrekken bij alle opties	Middel	Gemeente
43	Leerlingen	OV-scholierenlijnen	Middel	Gemeente
44	Leerlingen	Met alle gemeenten kiezen om OV te verstrekken aan leerlingen die stoppen met taxi	Middel	Gemeente
45	Leerlingen	Formulier herontwerpen	Middel	Gemeente
46	Leerlingen	Fietsgroepjes organiseren richting SBO-scholen	Middel	Gemeente
47	Leerlingen	Aanvraag via keukentafelgesprek (of: invullen formulier op gemeentehuis en gesprekje met ambtenaar)	Middel	Gemeente
48	Leerlingen	Hogere opslag (gemeente) voor solovervoer	Weinig	Regio
49	Leerlingen	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
50	Leerlingen	Ouders aanmoedigen tot carpoolen	Weinig	Gemeente
51	Leerlingen	Geen schoolverklaringen accepteren ("kan niet met OV"), alleen medisch	Weinig	Gemeente
52	Leerlingen	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
53	Leerlingen	Korting voor 'geen vaste chauffeur'	Weinig	Regio
54	Leerlingen	Leerlingen naar school met BrengFlex	Weinig	Gemeente
55	Jeugdwet	Opstappunten invoeren (vakanties, weekend)	Weinig	Gemeente
56	Jeugdwet	Standaard beginnen met OV-training, taxi als back-up	Weinig	Gemeente
57	Jeugdwet	Ouders zelf laten ophalen na 16u	Weinig	Gemeente
58	Jeugdwet	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
59	Jeugdwet	Opslag voor gemeente bij indicatie 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
60	Jeugdwet	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
55	Jeugdwet	Opstappunten invoeren (vakanties, weekend)	Weinig	Gemeente
56	Jeugdwet	Standaard beginnen met OV-training, taxi als back - up	Weinig	Gemeente
57	Jeugdwet	Ouders zelf laten ophalen na 16u	Weinig	Gemeente
58	Jeugdwet	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
59	Jeugdwet	Opslag voor gemeente bij indicatie 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
60	Jeugdwet	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
61	Dagbest. en Jeugdwet	Maximale vergoede afstand vaststellen voor zorg bij niet-gecontracteerde zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
62	Dagbest. en Jeugdwet	Opslag voor gemeente invoeren voor 'op afwijkende tijd naar groep'	Middel	Regio
63	Dagbest. en Jeugdwet	Hele uren later komen (niet 15 of 30 of 42 minuten na starttijd)	Hoog	Regio
64	Dagbest. en Jeugdwet	Zorgboerderij starten dichterbij gemeente	Middel	Gemeente
65	Dagbest. en Jeugdwet	Alternatieven bieden voor andere verafgelegen zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
66	Dagbest. en Jeugdwet	Contracteren alleen nabije zorgaanbieders	Weinig	Gemeente
67	Dagbesteding	[Niet effectief] eigen bijdrage voor vervoer naar dagbesteding via CAK incasseren	Weinig	Gemeente
68	Dagbesteding	Kortere inlooptijd voor dagbesteding die =>10u begint	Middel	Gemeente
69	Dagbesteding	Afstemmen begintijden dagbestedingen	Hoog	Regio
70	Dagbesteding	Carpoolritten naar dagbesteding bevorderen	Middel	Gemeente
71	Dagbesteding	Standaard beginnen met OV-training, als OV een optie is	Weinig	Gemeente
72	Dagbesteding	Verhuissubsidie bij hoogverbruikers	Weinig	Gemeente
73	Dagbesteding	Stroomschema met alternatieven tijdens intake	Weinig	Gemeente
74	Dagbesteding	Opslag 'vaste chauffeur'	Weinig	Regio
75	Alle vervoersvormen	Buurtbus instellen voor drukkere routes (dagbesteding? school?)	Middel	Gemeente
76	Alle vervoersvormen	Korting voor "instellingenvervoer ingebracht", "leerlingenvervoer ingebracht"	Middel	Gemeente
77	Dagbest. en Jeugdwet	Kinderen en volwassenen combineren	Weinig	Regio
78	Alle vervoersvormen	Een jaar gratis OV voor wie vrijwillig uit taxivervoer stapt (combi wortel en stok)	Middel	Gemeente
79	Alle vervoersvormen	Kosten loosritten toerekenen aan gemeente	Weinig	Regio
80	Leerlingen	Kosten voor OV blijven betalen voor VSO-leerlingen, ook na oefenperiode	Hoog	Gemeente
81	Dagbesteding	Mensen pre-WMO al bekend maken met OV	Hoog	Gemeente

Nr	Doelgroep	Omschrijving	Besparing	Wie?
82	Leerlingen	Gratis fiets verstrekken	Middel	Gemeente
83	WMO-pas	Tarief "WMO zonder korting" verhogen	Middel	Regio
84	Jeugdwet	Alle ritten in vakantieperiode een week van tevoren actief aanmelden	Weinig	Regio
85	Alle vervoersvormen	Betere voorlichting voor cliënten, a la stroomschema consulenten	Weinig	Gemeente
86	WMO-pas	"Vol is vol" vaker toepassen	Middel	Regio
87	Leerlingen	Kosten voor OV blijven betalen voor "naar basisschool met beperking" ook na oefenperiode	Hoog	Gemeente
88	WMO-pas	Voorlichting onder consulenten over kosten van kostbare indicaties	Middel	Gemeente
89	Dagbesteding	Actief vragen "kunnen deze cliënten op dezelfde dagen naar dagbesteding?"	Middel	Gemeente
90	WMO-pas	Maximale omrijdtijd verhogen naar 30 of 45 minuten (korte/ lange ritten)	Weinig	Regio
91	WMO-pas	Gratis of goedkoper OV voor WMO'ers	Hoog	Gemeente
92	Alle vervoersvormen	Indicatie "rechtstreeks vervoer" (zonder omweg) invoeren, inclusief opslag voor gemeente	Middel	Regio
93	Alle vervoersvormen	Binnen lokale toegang autorisatie voor dure indicaties door teamleider	Middel	Gemeente
94	Dagbesteding	[verwijderd]		
95	Dagbest. en Jeugdwet	Losse routecliënten "vanuit de agenda rijden"	Middel	Regio
96	WMO-pas	WMO-pashouders dubbel km-budget geven voor OV-ritten	Middel	Gemeente
97	Dagbest. en Jeugdwet	Zorg omzetten naar 'algemene voorziening'	Weinig	Gemeente
98	Dagbest. en Jeugdwet	Aan zorginkoop rapporteren over cliënten die later naar dagbesteding gaan	Weinig	Regio
99	WMO-pas	ANWB Automaatje	Middel	Gemeente
100	WMO-pas	Kilometerdrempel invoeren	Middel	Gemeente
101	Dagbest. en Jeugdwet	Beleid (uitvoeringsregels) maken voor toekennen incidentele en structurele mutaties	Middel	Gemeente
102	Alle vervoersvormen	OV-ambassadeurs bestellen en inzetten	Hoog	Gemeente
103	Leerlingen	Lespakket (bijv. OV4U) inzetten op scholen	Weinig	Gemeente
104	Leerlingen	Met ouders praten over welk kind zij zelf naar school brengen	Hoog	Gemeente
105	WMO-pas	Informatie over 'met de bus naar het ziekenhuis'	Middel	Gemeente
106	WMO-pas	Info//uitnodiging sturen naar cliënten die een vrijblijvend OV-advies weigeren	Weinig	Gemeente
107	Dagbest. en Jeugdwet	Ritbijdrage (is niet: eigen bijdrage) instellen zoals bij WMO-vraagafhankelijk	Hoog	Gemeente
108	Leerlingen	Prikkelarm vervoer (max 3 leerlingen in busje)	Hoog	Gemeente

Bijlage D Aanbeveling als onderdeel toelichting kosten AVAN behandeld in bestuursvergadering d.d.14 maart 2018

In de bestuursvergadering op 14 maart 2018 is de notitie "toelichting kosten AVAN". Onderdeel daarvan was een lijst van aanbevelingen (zogenaamde knoppen). Deze lijst van aanbevelingen is hierna integraal opgenomen met daarbij een korte terugkoppeling. Het merendeel van deze punten betreft mogelijkheden om kosten te beïnvloeden na beleidswijziging.

1. Het terugdringen van de onbenutte uren met name door vraag aan vervoer beter af te stemmen op het aanbod aan diensten. Hierbij ook kijken of een grotere rol van de vervoerders bij het maken van de diensten zinvol is;

Betreft met name vraagafhankelijk vervoer. Met de regiecentrale is hierover al gesproken. De uitgevraagde diensten zijn nader geanalyseerd en een deel van de uitvraag is inmiddels al aangepast. De invloed op de totale kosten is niet meetbaar vanwege de toename van de kosten door structurele groei van de vervoersvraag. Wel zijn effecten meetbaar op basis van gemiddelde kosten per beladen kilometer. Deze dienen af te nemen. De metingen zijn opgenomen in het dashboard. De periode van meten is nog te kort om daaraan conclusies te verbinden. Het betrekken van vervoerders bij het maken van keuzes wordt opgepakt nadat de discussie over de pijnpunten en de facturatie zijn afgerond (september/oktober 2018).

2. Meer gebruik maken van de kennis van vervoerders en historische gegevens voor het bepalen van de benodigde capaciteit;

Het gebruik maken van de kennis van vervoerders wordt opgepakt na de afronding van de pijnpunten (september/oktober). In hoeverre historische gegevens nog relevant zijn wordt ook dan bekeken.

3. Het tegen het licht houden van toewijzing van routes aan de basepoints. Hierdoor kan mogelijk de onbenutte tijd worden teruggedrongen;

Bij het toedelen van routes aan basepoints is het beperken van onbenutte tijd al onderdeel van de beslissing. Hierbij wordt gekeken naar de minste aanrijdtijd van basepoint naar eerste ophaaladres.

4. Op het moment dat de keuze gemaakt wordt om extra capaciteit in te kopen, moet men goed nagaan welk type voertuig men gaat inkopen;

Dient beoordeeld te worden in het geval van een nieuwe offerteronde.

5. Nadenken over maatregelen waarmee de pieken in het vervoer afgevlakt kunnen worden. Mogelijkheden zijn bijvoorbeeld het toepassen van tariefdifferentiatie of het toepassen van het principe "vol is vol";

Bij voorkeur een regionale aanpassing. Beleidswijziging, voor de korte termijn geen oplossing.

6. Onderzoeken onder welke voorwaarden het routegebonden vervoer en het vraagafhankelijke vervoer wel volgtijdelijk gecombineerd kan worden;

Op beperkte schaal wordt dit al toegepast. Vanaf september 2018 wordt bekeken of dit kan worden uitgebreid. Beperkende factor hierbij is dat voor de verschillende vervoersoorten verschillende typen voertuigen zijn uitgevraagd. Mogelijke voorwaarde is dat we onder voorwaarden andere typen voertuigen mogen inzetten (rekening houdende met meerkosten).

7. Het vermijden en terugdringen van indicaties die nadelig zijn voor de efficiency van het vervoer. Daarbij gaat het vooral om de indicaties “individueel vervoer”, “verplicht taxi” en “voorin”;

Dergelijke indicaties enkel toepassen als dit ook strikt noodzakelijk is. Zowel voor het routevervoer alsook het vraagafhankelijk vervoer.

8. De mogelijkheden onderzoeken of de automatische planner meer rekening kan houden met “herkomst” van de chauffeur. Chauffeurs moeten nu kennis hebben van de hele regio en de verwachting is dat als een chauffeur binnen een beperkter gebied blijft deze “sneller” werkt en daardoor een hogere ritproductie per uur kan realiseren;

Met de regiecentrale is hierover al een eerste overleg geweest. Vanaf oktober 2018 wordt dit verder opgepakt.

9. De focus leggen op de voorkant en daarmee de instroom van het vervoer. Geen vervoer is altijd voordeliger dan efficiënt vervoer;

Enkele gemeenten nemen initiatieven in het kader van inzet van vrijwilligers als dan niet met verplichtend karakter voor de reizigers. Het voordeel hiervan is dat de vervoersvoorziening wordt geboden maar tegen (fors) lagere kosten. Het betreft initiatieven in het WOM vervoer en in de dagbesteding.

Hieraan gerelateerd punt is dat uit analyses is gebleken dat er in een aantal gemeenten sprake is van veelgebruikers. Betreft gebruikers die meer dan 3000 km per jaar gebruik maken van het vervoer en tussen de 20 en 30 ritten per maand. Betreffende gemeenten zijn hierover geïnformeerd.

10. Onderzoeken of cliënten op standaardtijden vervoerd kunnen worden en niet op diverse verschillende tijden;

Dit vergt een zeer uitgebreide analyse van vervoerstromen. Vervolgens een aanpassing van het beleid. Zeker het onderzoeken waard maar, zeker op de langere termijn.

11. Onderzoeken of concentreren van het vervoer van cliënten naar de dagbesteding (bijv: niet 2 mensen op maandag en 2 op dinsdag, maar 4 op maandag of 4 op dinsdag) mogelijk is;

Bij de instroom van dagbesteding wordt gekeken naar start- en eindtijden om volgtijdelijk vervoer mogelijke te maken. Deze aanpassingen betekent al een zware impact voor de verzorgingsinstellingen. Veel belangrijker is om vervoer te bieden op bloktijden. Momenteel komt het nog voor dat er wordt toegestaan dat cliënten in afwijking van bloktijden vervoer bestellen (tegen hoge kosten).

12. Onderzoeken of er mogelijkheden zijn de maximale verblijfstermijn te vergroten;

De ervaring leert dan voor het leerlingenvervoer bij een langere reistijd van 60 tot 75 minuten een meer problemen ontstaan in het voertuig. Leerlingen raken geprikkeld wat zich uit in onrust en in sommige gevallen tot agressie. Heeft niet de voorkeur om dit op korte termijn op te pakken.

13. Onderzoeken of er mogelijkheden zijn om de maximale omrijdtijd in het vraagafhankelijke vervoer te verhogen (bijv. 30 minuten voor een rit van max 8 km en 45 minuten voor een rit van meer dan 8 km);

Voor de langere termijn zeker te overwegen. Zeker als het deur tot deur vervoer betreft.

14. OV advies voor Wmo;

De effecten van het (maatwerkgericht) gebruik van opstapplaatsen heeft naar verwachting een hogere acceptatiegraad en leidt tot meer kostenreductie. Deze optie zou dan meegenomen kunnen worden in aanbevolen onderzoek onder punt 13.

15. In overleg met de vervoerders nagaan of het aantal in te zetten voertuigen per type dan wel de inzet van andere type voertuigen tot de mogelijkheden behoort;

Wordt in samenhang met punt 6 opgepakt.

16. De positionering van de basepoints respectievelijk het aantal basepoints voor het routegebonden vervoer onder de loep nemen;

Binnen het huidige bestek niet aanpasbaar.

17. De mogelijkheden onderzoeken om op “last-minute” basis extra capaciteit in te kopen;

Binnen het huidige bestek roept dit veel vraagtekens op. Veel effectiever is het om tijdig aanvragen van ritten te beïnvloeden. Daardoor is de regiecentrale beter in staat om de benodigde capaciteit van voertuigen in te schatten waardoor kosten worden verlaagd.

18. De zogenaamde drie uur systematiek aanpakken en afspraken maken om de lege tijd terug te dringen;

Hiervoor zijn met 7 van de 8 vervoerders in april afspraken gemaakt. De afspraak is om de tijd tussen de feitelijke inzet en 3 uren voor 50% te vergoeden. Het verder terugdringen van deze lege tijd is al onderwerp van gesprek met de regiecentrale.

19. De mogelijkheden onderzoeken op welke wijze vervoerders en regiecentrale beter gebruik kunnen maken van elkaars restcapaciteit;

Voor de inzet van voertuigen vindt al veel overleg plaats tussen regiecentrale en vervoerders. Uiteraard zetten vervoerders hun voertuigen in voor andere contracten. Maar dat voordeel vloeit door naar de vervoerders (deels inmiddels beperkt door het beperken van de drie uur systematiek (punt 18).

Samen verder...

Projectplan ter voorbereiding op en het opstellen van een beslisdocument voor besluitvorming

Inhoudsopgave

Inleiding	3
-----------	---

Planning	4
----------	---

Projectorganisatie	5
--------------------	---

Projecten en benodigd budget	7
------------------------------	---

Inleiding

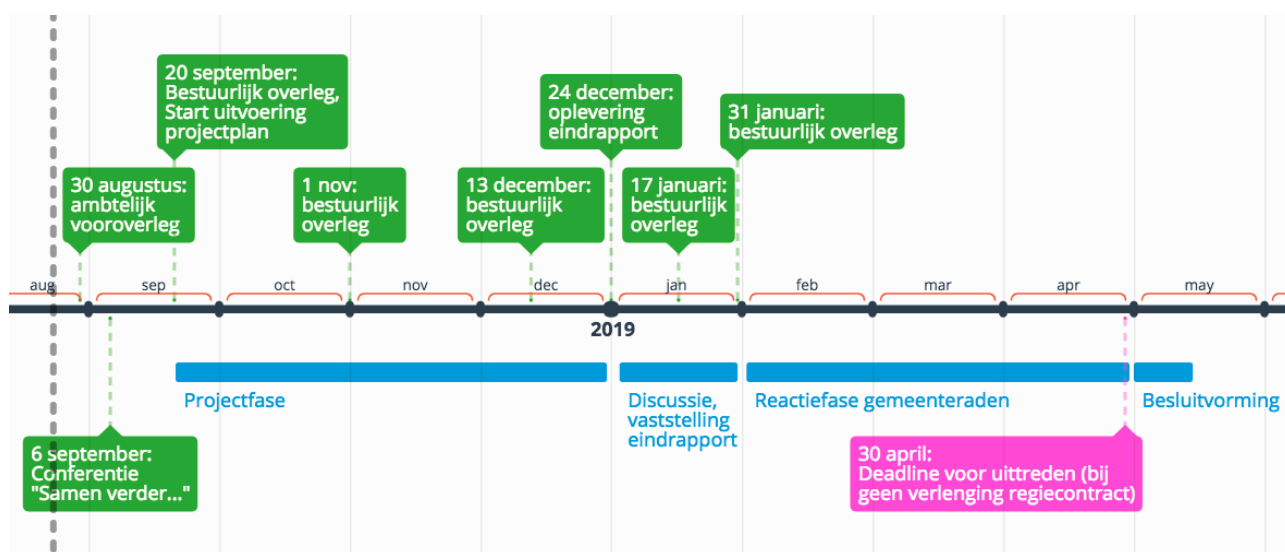
In het voorjaar 2019 dienen gemeenten binnen de regio Arnhem-Nijmegen besluiten te nemen betreffende de verdere samenwerking in het kader van het doelgroepenvervoer. Het voorjaar 2019 is van belang omdat:

- Het besluit tot het verlengen van de overeenkomst met de regiecentrale uiterlijk 31 juli 2019 dient te zijn genomen en met vervoerders 31 januari 2020.
- Indien besloten wordt de overeenkomsten met regiecentrale en/of vervoerders niet te verlengen onverkort gestart dient te worden met de voorbereidingen van nieuwe aanbestedingsrondes waarbij bestekken uiterlijk in september 2019 dienen te zijn gepubliceerd.
- Eventueel uittredende gemeenten dit uiterlijk 30 april 2019 kenbaar dienen te maken aan de overige bestuursleden.

Om te komen tot een weloverwogen besluit wordt in september 2018 begonnen met het opstellen van het beslisdocument. Voor de inhoud van dit beslisdocument worden diverse (onderzoeks) projecten opgestart. Het betreft onderzoeken en projecten die onderscheidend worden opgepakt, maar waarbij in het uiteindelijke beslisdocument de samenhang wordt weergegeven. Op die wijze ontstaat een totaalbeeld van mogelijkheden, beperkingen, ontwikkelingen en verwachtingen op basis waarvan een bestuurlijk besluit over de toekomst kan worden genomen.

Planning

Uiterlijk 31 december 2018 dient de projectfase te worden afgerond door de oplevering van het beslisdocument. In de maand januari 2019 wordt het beslisdocument besproken binnen het bestuur van de BVO. De maanden februari en maart kunnen worden gebruikt om het beslisdocument in de gemeenteraden te bespreken. Voor de maand april staat de finale besluitvorming op de agenda van het BVO-bestuur, waarbij ook de reactie vanuit de raden zijn geïnventariseerd. Uiterlijk in de eerste week van mei vindt definitieve besluitvorming plaats. Onderstaand een schematische weergave van de tijdslijn.



Door de omvang en complexiteit van de projecten en de tijdsdruk waaronder resultaten worden verwacht is frequentere voortgangsrapportage (met mogelijke bijsturing) vereist op bestuurlijk niveau. Daartoe wordt voorgesteld met een bestuurlijke stuurgroep te gaan werken waaraan frequenter de voortgang wordt gerapporteerd en die bij het ontstaan van mogelijke knelpunten kan bijsturen of ingrijpen. Verder fungeert de stuurgroep als bestuurlijke klankbordgroep voor de projecten. Een verdere uitwerking van de projectorganisatie is opgenomen in het betreffende hoofdstuk.

Een beschrijving per project is opgenomen in het hoofdstuk Projecten. Voor elk project treft u een korte omschrijving aan met daarbij de werkwijze, doorlooptijd en indicatieve kosten.

Projectorganisatie

Omschrijving

Voor besluitvorming door het bestuur in Q1 2019 worden vanaf september 2018 een groot aantal deelprojecten opgestart. In de projectfase dienen naar verwachting voortgangsbesluiten genomen te worden op bestuursniveau (bijsturing of escalatie vanuit de projecten) of zijn aanvullende onderzoeken gewenst. Door de omvang en complexiteit van de projecten en de tijdsdruk waaronder resultaten worden verwacht is frequentere voortgangsrapportage (met mogelijke bijsturing) vereist op bestuurlijk niveau. Daartoe wordt voorgesteld om met een bestuurlijke stuurgroep te gaan werken waaraan 4-wekelijks de voortgang wordt gerapporteerd en die bij het ontstaan van mogelijke knelpunten kan bijsturen of ingrijpen. Verder fungeert de stuurgroep als bestuurlijke klankbordgroep voor de projecten.

Gedurende de reguliere bestuursvergaderingen op 1 november en 13 december vindt terugkoppeling plaats naar het voltallige bestuur. Besluiten worden genomen in de bestuursvergaderingen.

Stuurgroep

Voor een evenredige verdeling over de regio wordt voorgesteld de stuurgroep als volgt in te richten:

- De voorzitter van de BVO DRAN (voorzitter van de stuurgroep)
- De bestuurder van de gemeente Nijmegen (grote gemeente)
- De bestuurder van de gemeente Arnhem (grote gemeente)
- De bestuurder van de gemeente Wijchen (kleinere gemeente en tevens plaatsvervangend voorzitter van de BVO DRAN en plaatsvervangend voorzitter van de stuurgroep)
- De bestuurder van een kleinere gemeente in de omgeving van Arnhem
- De directeur BVO DRAN

De Vervoersorganisatie verzorgt de agendering, notulen en projectadministratie.

Projectgroepen

Per project of clustering van projecten wordt een projectgroep geformeerd. De projectgroepen bestaan uit:

- De directeur BVO DRAN als projectmanager
- Contactambtenaren/regiocoördinator/medewerkers Vervoersorganisatie
- Specifieke deskundigen

In het regulier geplande overleg met de contactambtenaren op vrijdag 28 september zullen de projectgroepen bemenst worden. Hierbij wordt gedacht dat alle ambtenaren minstens betrokken c.q. trekker zijn van een project.

Klankbordgroep

Alle ambtenaren fungeren als ambtelijke klankbordgroep. Voor de klankbordgroep wordt aangehaakt bij bestaande en al ingeplande overleggen betreffende het contactambtenarenoverleg (28 september) en het voorbereidend ambtelijk overleg (11 oktober en 22 november). De start van de voorbereidend ambtelijk overleggen worden daartoe met een uur vervroegd, zodat aansluitend het regulier voorbereidend ambtelijk overleg kan plaatsvinden. In de tweede helft van december wordt een extra klankbordgroep ingepland ter

bespreking van het eerste concept beslisdocument.

Vanuit de projectgroepen worden voortgangsrapportage opgesteld die in de klankbordgroep worden besproken.

Terugkoppelingen aan het bestuur

De voortgangsrapportages worden na behandeling in de klankbordgroep door de ambtenaar besproken met de bestuurder en worden aansluitend geagendeerd op de bestuursvergaderingen (op 1 november en 13 december).

In januari 2019 dienen nog bestuursvergaderingen te worden gepland ten behoeve van verdere beeld- en besluitvorming. Voorstel is 17 en 31 januari 2019 van 15.00 uur tot 17.00 uur.

Projecten en benodigd budget

Voor elk project treft u een korte omschrijving aan met daarbij de werkwijze, doorlooptijd en indicatieve kosten.

Nadrukkelijk wordt opgemerkt dat in het kader van de te maken kosten de werkwijze wordt gehanteerd dat in eerste instantie gekeken wordt of binnen een der gemeenten deskundigheid beschikbaar is (al dan niet tegen vergoeding) en pas in tweede instantie derden worden ingeschakeld.

De opgenomen kostenindicatie betreft kosten die op dit moment niet zijn begroot. Onderstaand een overzicht van de indicatieve kosten per project.

	Project	Indicatief budget	Doorlooptijd
1	Ontwikkelen tool monitorfunctie	Begroot	Oktober e.v.
2	Benchmark light	€ 5.000,00	September-november
3	Regionale vervoersstromen	€ 3.000,00	September-november
4	Volgtijdelijke vervoerstromen	€ 1.500,00	September-November
5	Besteksvoorwaarden	€ 4.500,00	November-december
6	Weeffouten bestek en oplossingen	€ 1.500,00	Oktober-december
7	Stappenplan bij uittreden	€ 3.000,00	September-oktober
8	Inventarisatieronde bij DVG en vervoerders	€ 1.500,00	September-oktober
9	Inventarisatie ervaringen andere regio's	Begroot	September-december
10	Ontwikkeldocument doelgroepenvervoer	€ 10.000,00	Oktober-december
11	Opstellen beslisdocument	€ 5.000,00	Oktober-december
12	Rol en invloed provincie	€ 5.000,00	September e.v.
13	Regionale adviesraad	€ 2.500,00	Oktober-december
14	Pilot gebiedssplitsing	€ 17.500,00	Oktober-december
	Totaal	€ 58.500,00	

Na een toets is gebleken dat met deze projecten ook invulling wordt gegeven aan:

- De conclusies en aanbevelingen betreffende de projectacties uit de evaluatie (QPPC)
- De aanbevelingen uit de reactienota naar aanleiding van zienswijzen ontwerp begroting uit de diverse gemeenteraden.

Voor de verdeling van deze kosten wordt de gebruikelijke Avan verdeelsleutel toegepast op basis van inwoneraantallen. De verdeling is dan als volgt:

Verdeling kosten o.b.v. inwoneraantal per 1-1-2017 CBS

Gemeente	absoluut	procentueel	
Arnhem	155.699	20,1%	€ 11.775,13
Berg & Dal	34.764	4,5%	€ 2.629,11
Beuningen	25.424	3,3%	€ 1.922,75
Doesburg	11.341	1,5%	€ 857,69
Druten	18.563	2,4%	€ 1.403,87
Duiven	25.398	3,3%	€ 1.920,79
Heumen	16.475	2,1%	€ 1.245,96
Lingewaard	46.182	6,0%	€ 3.492,63
Montferland	35.316	4,6%	€ 2.670,86
Mook en Middelaar	7.775	1,0%	€ 588,00
Nijmegen	173.556	22,4%	€ 13.125,61
Overbetuwe	47.394	6,1%	€ 3.584,29
Renkum	31.391	4,1%	€ 2.374,02
Rheden	43.654	5,6%	€ 3.301,44
Rozendaal	1.498	0,2%	€ 113,29
Westervoort	14.991	1,9%	€ 1.133,73
Wijchen	40.876	5,3%	€ 3.091,35
Zevenaar (+ Rijnwaarden)	43.231	5,6%	€ 3.269,45
Totaal	773.528	100%	€ 58.500,00

Project 1: Knoppenplan en monitorfunctie

Omschrijving

Onder de benaming knoppenplan zijn diverse acties beschreven waardoor kosten worden beïnvloed.

- Een deel van deze activiteiten (bijlage A in het knoppenplan) zijn operationeel tactisch van aard en zijn deels al in uitvoering of starten in het najaar van 2018.
- Een ander deel (bijlage B in het knoppenplan) zijn beleidsmatig van aard. Door beperkte aanpassingen van beleid zijn grote voordelen te behalen. Gelet op de beperkte aanpassingen zou implementatie vanaf 1 januari a.s. mogelijk kunnen zijn. Besluiten tot verdere aanpak dienen genomen te worden door de bestuurders (al dan niet in BVO verband).
- Het derde deel (bijlage C in het knoppenplan) betreft een overzicht acties die samengesteld is in samenwerking met de contactambtenaren en die bekend staat als de menukaart. Dit betreft besparingsmogelijkheden op de langere termijn waarvoor op dit moment nog niet is gekozen.

Het knoppenplan is onderdeel van het project "Samen verder....." omdat gerealiseerde effecten van invloed zijn op verdere besluitvorming in het kader van strategische besluitvorming.

Werkwijze

Voor het meten van effecten wordt een dashboard ingericht. Onderdeel hiervan is het monitoren van ontwikkelingen aan de hand van kengetallen. Hierdoor worden ontwikkelingen inzichtelijk gemaakt in het kader van totale kosten en efficiëntie maatregelen. De relatie tussen het draaien aan knoppen en de daardoor gerealiseerde efficiëntie wordt herleidbaar ingericht.

Voor de monitorfunctie wordt nu gewerkt met Excel. Behalve de bewerkelijkheid hiervan kunnen we de resultaten pas verwerken na afloop van de maand. Een datawarehouseomgeving biedt mogelijkheden:

- Managementinformatie geautomatiseerd te genereren
- Managementinformatie op dag en weekniveau te genereren
- Onafhankelijker van de regiecentrale te opereren

Doorlooptijd

Implementatie van het systeem ingaande 1 oktober a.s. en aansluitend en inrichten van de managementinformatie.

Indicatief budget

Binnen begroting

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 2: Vergelijking van vervoerskosten, benchmark light

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang vooraf een indicatie te krijgen van de gevolgen in financiële zin. Daartoe vindt een kostenvergelijk plaats.

Nadrukkelijk wordt gesteld dat het hier een indicatief onderzoek betreft waarbij niet alle variabelen tot in detail worden meegewogen. De verwachte oplevering is november 2018 (nieuwe verdeelsleutel). Mocht diepgaander onderzoek zijn vereist dan kan dit alsnog worden opgepakt.

Werkwijze leerlingenvervoer en dagbesteding

1. Bepaal aan de hand van de maand juni 2018 de kosten per cliënt per dag. Vermenigvuldig deze met 200/240 (normatief jaar). De uitkomst zijn de kosten per cliënt per jaar.
2. Stap 1 toepassen per gemeente die vervoer hebben ingebracht in AVAN.
3. Stap 1 toepassen per gemeente binnen AVAN waarbij vervoer niet in AVAN is ingebracht. Betreft lopende contracten en contracten die in 2018 zijn aanbesteed en gegund. Gemeenten leveren gegevens aan.
4. Resultaten van Sardes/Oberon (landelijk onderzoek leerlingenvervoer Nederland eindmeting 2017) opnemen in benchmark light als maatstaf/range.
5. Presentatie vormgeven zonder aanduiding exacte tarieven (vertrouwelijkheid).
6. Aanvullen met een overzicht van kosten beïnvloedende factoren.
7. Kosten: Wordt in eigen beheer uitgevoerd, geen out of pocket kosten.

Werkwijze vraagafhankelijk vervoer

8. Bepaal aan de hand van de maand juni 2018 de volgende waarden binnen AVAN: Productiekosten, productie uren, productie kilometers, beladen kilometers, beladen uren, bezettingsgraad, combinatiegraad, aantal ingezette voertuigen verdeeld naar rolstoelvoertuigen en personenauto's, servicetijden vervoer.
9. Benader twee vervoerders die op dit moment geen relatie hebben met AVAN. Laat beide vervoerders aan de hand van de gegevens juni 2018 de waarden bepalen zoals aangegeven in stap 1 (vorm van pro forma offerte).
10. Presentatie vormgeven zonder aanduiding van exacte tarieven (vertrouwelijkheid).
11. Aanvullen met een overzicht van kosten beïnvloedende factoren.
12. Indicatieve kosten: Vergoeding pro forma offertes € 5.000,-.

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 3: Inzichtelijk maken van (gemeente overschrijdende) vervoerstromen binnen de regio

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang een indicatie te krijgen van samenhangende vervoerstromen. Inzicht wordt verschaft of het vervoer betreft dat uitsluitend binnen de gemeentegrenzen plaatsvindt of dat vervoer gemeentegrens overschrijdend is. Indicatief wordt ingegaan op effecten van samenhang in kader van efficiëntie en beheersing van kosten. De verwachte oplevering is november 2018. Mocht diepgaander onderzoek zijn vereist dan kan dit alsnog worden opgepakt.

Werkwijze leerlingenvervoer

1. Bepaal aan de hand van een dinsdagochtend in juni 2018 de vertrek en aankomst plaats van individuele leerlingen op basis van de 6 cijferige postcode. Voor leerlingen die buiten AVAN verband worden vervoerd leveren de gemeenten de gegevens aan.
2. Stel een overzicht samen van vertrek en aankomst binnen de gemeentegrens.
3. Genereer een overzicht van vertrek en aankomst die gemeentegrens overschrijdend zijn.
4. Presenteer clusters van vervoerstromen.
5. Indicatieve kosten: Ondersteuning bij presentatie op kaartmateriaal € 1.500,- .

Werkwijze vraagafhankelijk vervoer

6. Bepaal aan de hand van een Q1 en Q2 2018 de vertrek en aankomst plaats van individuele AVAN reizigers op basis van de 6 cijferige postcode.
7. Stel een overzicht samen van vertrek en aankomst binnen de gemeentegrens.
8. Genereer een overzicht van vertrek en aankomst die gemeentegrens overschrijdend zijn.
9. Presenteer clusters van vervoerstromen.
10. Indicatieve kosten: Ondersteuning bij presentatie op kaartmateriaal € 1.500,- .

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 4: Volgtijdelijke mogelijkheden vervoersoorten (gerelateerd aan project 3)

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Daarbij is het van belang vooraf een indicatie te krijgen van vervoerstromen die (met beperkte aanpassingen) volgtijdelijk zijn te organiseren.

Voordelen hiervan zijn:

1. Kostenefficiëntere uitvoering.
2. Minder voertuigen benodigd en beperken inzet kilometers waardoor gunstigere milieueffecten.
3. Mogelijkheid chauffeur meer arbeidsuren te bieden, behoud chauffeur (kwaliteit) voor de taxibranche.

Het is van belang om mogelijkheden in kader van volgtijdelijk vervoer bij de samenstelling van het bestek te onderkennen en deze vervoersoorten in samenhang uit te vragen. Zeker bij het bepalen van het gewenste voertuigtype van belang en voor het bepalen van de offertetarieven bij de aanvraag.

Werkwijze

Gerelateerd aan project 3 worden tijdsblokken geïnventariseerd. Aan de hand daarvan worden inschattingen gemaakt van de mogelijkheden van volgtijdelijk vervoer en de voorwaarden om dit te realiseren (matchen van bloktijden, inzet type voertuig). Vaak is met beperkte (beleids)aanpassingen vervoer volgtijdelijk te organiseren.

Voorbeelden:

Aansluitend aan leerlingenvervoer verzorgen van dagbestedingsvervoer, marges in afzet- en ophaaltijden iets verruimen.

Voorafgaand aan leerlingenvervoer verzorgen van medewerkersvervoer (WSW), marges iets verruimen.

Aansluitend leerlingenvervoer vraagafhankelijk vervoer mogelijk maken, beperkte aanpassing van het vraagafhankelijk vervoer.

Indicatieve kosten: Ondersteuning bij uitwerking en presentatie € 1.500,-.

Doorlooptijd

Eind september tot 30 oktober 2018:	Inventarisatie van gegevens
1-15 November 2018:	Verwerken gegevens en vormgeven presentatie
< 1 december 2018:	Opleveren rapportage

Indicatief budget

€ 1.500,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 5: Besteksvoorwaarden; uniform versus maatwerk

Omschrijving

Een mogelijk besluit is dat de contracten met DVG en/of vervoerders niet worden verlengd. Dit betekent dat er nieuwe aanbestedingen plaatsvinden, ongeacht de vorm daarvan. Van belang hierbij is om vooraf te bepalen welke onderdelen voor alle gemeenten van toepassing zijn en welk deel een vorm van maatwerk betreft.

Afhankelijk hiervan kunnen keuzes worden gemaakt om:

1. Aparte bestekken vorm te geven of één bestek waarbij middels perceelindeling maatwerk (per gemeente) wordt ingebracht.
2. Separate of gezamenlijke aanbestedingsprocessen op te starten.
3. Te kiezen voor tussenvormen van bovenstaande.

Hierdoor worden de aanbestedingskosten (per gemeente) indicatief inzichtelijk.

Werkwijze

Juridisch: inventariseren van de juridische mogelijkheden en beperkingen. Vormgeven van een advies.

Kostenindicatie juridische ondersteuning: € 1.500,-.

Ambtelijk: per gemeente (of verzameling van gemeenten) inventariseren van eisen en wensen.

Geraamde kostenindicatie € 1.000,- tot € 3.000,-.

Doorlooptijd

November 2018: Onderzoek

December 2018: Rapportage gereed en oplevering

Indicatief budget

€ 4.500,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 6: Inventariseren van weeffouten in het bestek

Omschrijving

In het huidige bestek zitten weeffouten die leiden tot extra kosten. Het oplossen van weeffouten kan leiden tot een verdere kostenreductie. Dit project is van belang in het geval het kostenverschil bepalend is voor de besluitvorming in het kader van al dan niet verlengen van contracten.

Werkwijze

Analysen van het bestek en het inventariseren van weeffouten. Inschattingen maken van de omvang van kostenreductie als deze weeffouten worden opgelost. Juridisch laten adviseren in kader van haalbaarheid binnen de huidige overeenkomsten. Afhankelijk daarvan in overleg gaan met regiecentrale en vervoerders om te komen tot oplossingen. Kosten juridische toetsing € 3.000,-.

Doorlooptijd

Oktober en november 2018:	Analyse
December 2018:	Rapportage

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 7: Concretisering stappenplan in geval van (gedeeltelijk) uittreden uit de BVO

Omschrijving

De artikelen 27 en 28 van de Regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie bevatten bepalingen in het kader van uittreden en opheffen van de BVO DRAN. Vanuit enkele gemeenten is gevraagd om de mogelijkheid tot uittreden uit de BVO te concretiseren in een (juridisch) stappenplan. Omdat deze nadere verduidelijking door meerdere gemeenten wordt gevraagd is het efficiënter dat deze vraag vanuit de BVO DRAN bij een jurist wordt belegd in plaats dat elke gemeente afzonderlijk een advies vraagt.

Werkwijze

Opdracht verstrekken aan een jurist voor het opstellen van een (juridisch) stappenplan. Kostenindicatie € 1.000,- tot € 3.000,-

Doorlooptijd

Uittreden is aan termijnen gebonden. Opzegging voor 1 januari 2020 met opzegtermijn van een vol kalenderjaar of 15 maanden voorafgaande aan contracteinde regiecentrale (31 juli- / -15 maanden = uiterlijk 30 april 2019). Besluitvorming tot uittreden dient te worden geaccordeerd door de gemeenteraden. Daartoe is het wenselijk dat uiterlijk 1 november a.s. het stappenplan is geconcretiseerd.

Na 20 september a.s.: Opdrachtverstrekking

Uiterlijk 1 november: Oplevering advies

Indicatief budget

€ 3.000,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 8: Inventariseren of DVG en/of vervoerders willen verlengen (voorwaarden)

Omschrijving

In de overeenkomsten is een tweezijdige opzegging opgenomen. Voor de regiecentrale betekent dat tot uiterlijk 31 juli 2019 zij kunnen besluiten om de samenwerking na 31 juli 2020 niet voort te zetten. In het geval een van deze partijen kort voor de opzegdatum daartoe besluit ontstaat er voor de BVO DRAN een tijds-klem in het kader van een offertetraject. Dit kan worden voorkomen om in een eerdere fase helderheid te krijgen van partijen en dit juridisch vast te leggen. Of een en ander juridisch is toegestaan dient te worden getoetst.

In de overeenkomsten zijn bepalingen opgenomen over de verlengingstermijn. Het is niet eenduidig vastgelegd of de termijnen van verlenging 12 of 24 maanden dienen te zijn of dat het ook mogelijk is om met een veelvoud van maanden te verlengen (tot maximaal 24). Zeker van belang omdat voor het beoordelen van de effecten van het knoppenplan een beperktere verlenging van meerwaarde kan zijn.

Overigens bij een verlenging van een periode afwijkend van een veelvoud van 12 maanden dient rekening gehouden te worden dat de termijnen niet meer overeenkomen met een schooljaar (leerlingenvervoer). Voor vraagafhankelijk vervoer heeft het vaak de voorkeur om uit te gaan van een kalenderjaar.

Werkwijze

Voor besluitvorming binnen de BVO DRAN met partijen gesprekken aangaan over hun voornemen tot verlengen en de eventueel daaraan gekoppelde randvoorwaarden. Afhankelijk van de besluitvorming binnen de BVO DRAN in een eerdere fase juridisch sluitende afspraken maken met partijen over verdere samenwerking.

Juridische toets in kader van het concretiseren van de verlengingsopties. Indicatieve kosten € 1.500,-

Doorlooptijd

September 2018	Vraag uitzetten aangaande de concretisering van verlengingsopties, voorafgaande aan de gesprekken die met partijen worden gevoerd.
Oktober 2018	Gesprekken voeren met DVG en vervoerders betreffende hun intenties ten aanzien van verlenging en inventariseren van eventuele randvoorwaarden.

Indicatief budget

€ 1.500,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 9: Kennis en ervaringen binnen andere regio's

Omschrijving

Binnen de provincie Gelderland en daarbuiten zijn diverse regio's waarbij op een vergelijkbare werkwijze het vervoer is georganiseerd (regiemodel). Ook daar worden ervaringen inmiddels geëvalueerd en zijn voorbereidingen gestart ten behoeve van besluitvorming. Het ophalen en delen van ervaringen biedt mogelijkheden om van elkaar te leren.

Werkwijze

Binnen de provincie Gelderland vindt periodiek bovenregionaal overleg plaats. Hierbij zijn alle regio's binnen Gelderland en de provincie vertegenwoordigd. Op initiatief van dit bovenregionaal overleg vindt momenteel een onderzoek plaats naar de reden van de kostentoeename van regiemodel. Rapportage wordt in september verwacht.

Buiten Gelderland zijn ook diverse initiatieven (en onderzoeken). Dordrecht, Midden Brabant, Publiek vervoer Groningen en Drenthe. Met deze partijen wordt contact gelegd om ervaringen uit te wisselen.

Doorlooptijd

September 2018:	Rapportage kostenontwikkeling regiemodel binnen Gelderland.
Oktober -november 2018:	Besprekingen met partijen buiten Gelderland om ervaringen uit te wisselen.
December 2018:	Rapportage gereed

Indicatief budget

Binnen begroting

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 10: Inventarisatie ontwikkelingen doelgroepenvervoer

Omschrijving

Binnen het doelgroepenvervoer zijn de komende 5 tot 10 jaren forse ontwikkelingen te verwachten. Het betreft ontwikkelingen met betrekking tot:

- Ouderenzorg: vergrijzing, zelfstandigheid, dementie, rolstoelafhankelijkheid, gewenste mobiliteit, vereenzaming, gebruik social media, gebruik van apps en smartphones.
- Leerlingenvervoer/Jeugdzorg: zelfredzaamheid specifieke problematiek in het kader social media, gebruik smartphones, toename behoefte aan speciaal onderwijs.
- Taxibranche: kwaliteit van chauffeurs, opleidingsniveau gericht op de doelgroepen, vacatureproblematiek.
- Duurzaamheid: Wanneer wordt elektrisch rijden nu echt een ding.
- Vervoersontwikkeling: Welke ontwikkelingen zien we zoals het toepassen van een Breng Flex omgeving, initiatieven in het kader van MAAS.

Het doel van dit project is om globale ontwikkelingen te schetsen waarmee de komende jaren mogelijk rekening gehouden dient te worden (en die mogelijk effect hebben op de aanbestedingen). Het doel hiervan is een totaalbeeld van ontwikkelingen en onderlinge afhankelijkheid van te maken keuzen. Het belang van een balans tussen kosten en kwaliteit (bestek).

Mogelijke relatie met project 11.

Werkwijze

Op basis van deskresearch en interviews gegevens verzamelen en samenhangend vormgeven in een ontwikkeldocument. Vooral kritische ontwikkelingen benoemen en aangeven wanneer deze naar verwachting worden geëffectueerd. Op basis van deze ontwikkelingen kunnen gemeenten zich voorbereiden en een inschatting maken in hoeverre samenwerking is vereist. Kostenindicatie bij uitbesteden aan derden € 10.000,-.

Doorlooptijd

Oktober 2018: Werven van expertisecapaciteit en het maken van afspraken

Oktober-december 2018: Opstellen ontwikkeldocument

Indicatief budget

€ 10.000,-

Projectverantwoordelijke

Ambtelijk, ntb

Project 11: Opstellen beslisdocument

Omschrijving

Zoals eerder aangegeven dient een beslisdocument te worden opgesteld om te komen tot een weloverwogen besluit. In het beslisdocument worden de resultaten van de diverse benoemde (onderzoeks)projecten die onderscheidend zijn opgepakt gebundeld en in samenhang gepresenteerd aan het bestuur. Dit document gaat vergezeld van conclusies en aanbevelingen. Het beslisdocument wordt door het BVO-bestuur in haar vergadering van januari 2017 geaccordeerd en kan hierna worden gebruikt voor behandeling in de gemeenteraden.

Mogelijke relatie met project 10.

Werkwijze

Voor het opstellen van het beslisdocument wordt expertise ingehuurd. Aan de hand van de resultaten van de deelproject wordt het beslisdocument vormgegeven. Kostenindicatie bij uitbesteding aan derden € 5.000,-.

Doorlooptijd

Oktober 2018:	Werven van expertisecapaciteit en het maken van afspraken
Oktober-december 2018:	Opstellen van het beslisdocument
Januari 2019:	Presentatie in en accorderen door bestuursvergadering

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie en projectverantwoordelijken

Project 12: "Ander Mobiliteit" rol en invloed provincie

Omschrijving

De provincie Gelderland is verantwoordelijk voor, of neemt op eigen initiatief een rol in, verschillende vormen van vervoer die raken aan het deur-deur-vervoer van Avan. Denk aan OV (nieuwe concessie Arnhem-Nijmegen gaat eind 2022 in), maar ook aan "Andere Mobiliteit" zoals deelfietsen, dorpsauto's, BrengFlex, MaaS, carpoolen etc.

Op korte termijn speelt een aanbod om de Samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit (SOK) tijdelijk te verlengen. Dit houdt in een tijdelijke voortzetting van de uitvoering van het OV-vangnet door Avan en van de provinciale bijdrage aan het WMO-vervoer (1,8 mio in 2019). Hierover wordt onderhandeld.

Keuzes die de provincie in 2019 en 2020 maakt kunnen invloed hebben op de afwegingen van de regio over de toekomst van de samenwerking. Heel tastbaar daarin zijn de financiële en operationele consequenties van verlenging van de SOK. Maar ook de invulling van het OV-vangnet en BrengFlex die de provincie voorziet voor na 2019.

Werkwijze

In het kader van de aanbesteding OV worden door de provincie keuzes voorbereid. Deze keuzes leiden naar verwachting in de loop van 2020 tot besluiten. De huidige samenwerkingsovereenkomst Basismobiliteit met de provincie Gelderland heeft een looptijd loopt af op 31 december 2019.

In afwachting van de keuzes en besluiten over de OV-aanbesteding is het voornemen om de Samenwerkingsovereenkomst te verlengen met 6 tot 12 maanden. Onderhandelingen hierover zijn opgestart.

In de gesprekken met de provincie kan de regio baat hebben bij informatie en doorrekeningen m.b.t. Avan ("hoeveel zou het kosten/opbrengen als...") en omgekeerd kunnen de uitkomsten van gesprekken en onderhandelingen van invloed zijn op afwegingen die de regio maakt over strategische vraagstukken, (bijvoorbeeld "op welke schaal willen wij samenwerken").

Tijdens de uitvoering van het project wordt daarom continu afgestemd tussen enerzijds de gesprekken met de provincie en anderzijds de projecten-in-uitvoering die daar inhoudelijk aan raken. Vanwege de bestuurlijke aspecten zal de stuurgroep hier extra actief bij worden betrokken.

Met name waar het gaat om verlenging van de SOK kan juridische advisering gewenst zijn. Geraamde kosten €5.000

Doorlooptijd

Continu proces van zwaluwstaarten tot aan oplevering eindrapport. (Het afstemmen tussen regio en provincie blijft daarna uiteraard doorgaan)

Indicatief budget

€ 5.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 13: Regionale Adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD)

Omschrijving

De Regionale adviesraad Doelgroepenvervoer (RAD) is als officieel adviesorgaan van het bestuur van de Vervoersorganisatie ingesteld. Een van de doelstellingen van dit officiële adviesorgaan is bij te dragen aan verdere ontwikkeling en verbetering van het vervoerssysteem en de uitvoering van het vervoer. Het betrekken van de RAD bij het proces over de al dan niet toekomstige samenwerking in het doelgroepenvervoer regio Arnhem Nijmegen is daarbij gepast.

Werkwijze

Het RAD wordt periodiek geïnformeerd over ontwikkelingen en om advies gevraagd. Daarbij zal met name het advies betreffende het voorzieningenniveau zwaarwegend zijn. De wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd zal naar verwachting minder van belang zijn.

Doorlooptijd

Het Avan-besluitvormingsproces wordt geagendeerd op de agenda van de RAD. Periodiek worden voor concrete onderwerpen advies gevraagd.

Mogelijk zijn hiervoor extra bijeenkomsten van de RAD benodigd. Indicatieve kosten worden geraamd op € 2000,-.

Indicatief budget

€ 2.000,-

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Project 14: Pilot geografisch splitsen vraagafhankelijk vervoer

Omschrijving

Vanuit bestuur en raden is enkele malen het signaal afgegeven met betrekking tot omvang van het vervoersgebied betreffende het vraagafhankelijk vervoer en dat dit een mogelijke oorzaak zou kunnen zijn van de te hoge kosten. Als onderdeel van toekomstige besluitvorming over de mogelijke samenwerkingsvormen is in pilotvorm te onderzoeken of het opdelen van het vervoersgebied leidt tot significant lagere kosten. Tweede onderdeel is of het toepassen van een incentive leidt tot kostenbesparing (onder gelijkblijvende kwaliteit).

Werkwijze

Binnen de huidige regiecentrale zal de regio Arnhem-Nijmegen worden opgesplitst in een Zuidelijk en Noordelijk deel. Hierbij wordt gekeken naar logische verdeling op basis van vervoerstromen. De aansturing van deze onderscheiden gebieden ligt op grote delen van de dag bij aparte planners. Deze planners zitten wel bij elkaar zodat voordelen bij gebiedsoverstijgende ritten kunnen worden ingeregeld. Chauffeurs worden op basis van basepoint toegedeeld aan de te onderscheiden gebieden. Voor beide gebieden worden de prestaties gemeten aan de hand van kengetallen.

In samenwerking met DVG worden efficiency targets afgesproken en gekapitaliseerd. Deze kostenreductie wordt beschouwd als gerealiseerde besparingen. Vanuit deze besparingen worden in eerste instantie de meerkosten betaald. Van de kostenreductie die deze meerkosten overstijgen wordt 30% aan DVG uitgekeerd als incentive.

Voor het bemensen van de tweede werkplek wordt uitgegaan van 12 uren per dag (4.380 uren per jaar). Omgerekend 2,5 fte. Kosten per jaar € 105.000, - (per maand 8.750, -).

Het voorstel is om de pilot 4 maanden te laten duren (oktober 2018 t/m januari 2019). De meerkosten in het kader van bemensing bedragen in dat geval € 35.000,-. Vanwege de pilot is het voorstel (nog af te stemmen met DVG) om het risicodragend deel elk voor 50% te nemen. Dit in het geval er geen kostenreductie wordt gerealiseerd of deze de meerkosten niet afdekt. De pilot wordt in dat geval beëindigd.

Doorlooptijd

Oktober-december 2018: Pilot opdeling planning vraagafhankelijk vervoer in regio's Zuid en Noord
Januari 2019: Uitkomsten pilot presenteren in bestuursvergadering, incl. besluitvorming project al dan niet te continueren vanaf 1 februari 2019.

Indicatief budget

Risicodragend deel AVAN 50% x € 8.750 x 4 maanden = € 17.500, -.

Projectverantwoordelijke

Vervoersorganisatie

Toekomst doelgroepenvervoer

Raadsvergadering 3 april
Uitgangspunten en randvoorwaarden

Soorten vervoer

Vraagafhankelijk vervoer

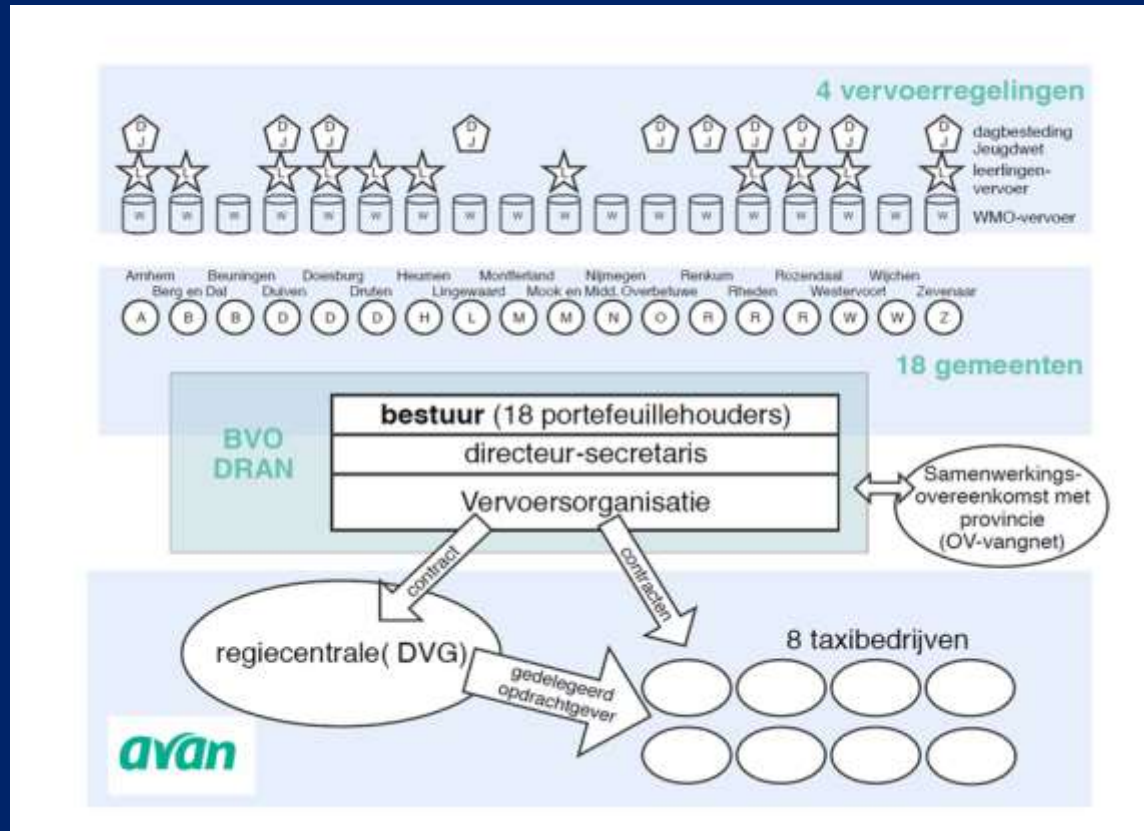
- Regiotaxi (WMO)

Routevervoer

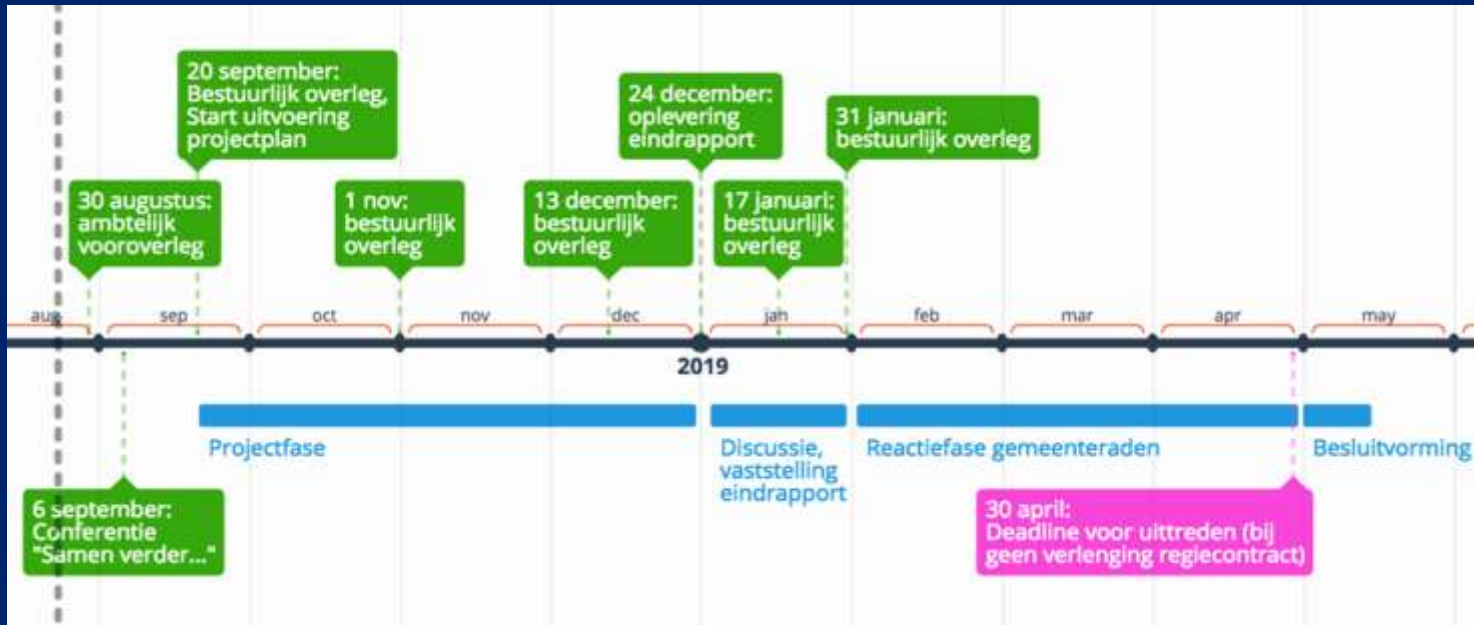
- Leerlingenvervoer
- Vervoer dagbesteding (WMO)
- Vervoer Jeugdwet

Van aanloop tot nu

- Rapport Cissonius 5 sporen
- Aanbestedingstraject, oprichting BVO DRAN en Vervoersorganisatie, start Avan (2015-2016)



Avan hier en nu



Arnhem vertegenwoordigd in:

- Stuurgroep BVO DRAN
- Kernteam inkoop
- Werkgroep Duurzaamheid

Uitgangspunten en randvoorwaarden

Uitgangspunt “Met efficiëntie in het vervoer kosten besparen.”

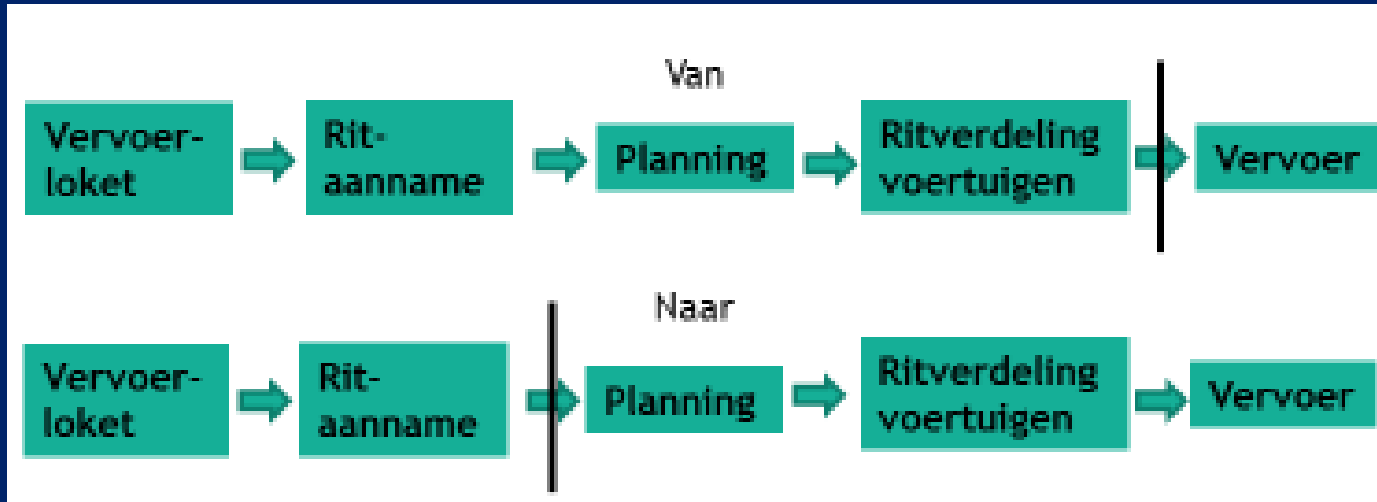
- Nieuwe aanbesteding

Toegevoegde punten door bestuur BVO DRAN:

- Het vervoersysteem is klimaatneutraal per 2025-2030
- Herkenbaar en eenvoudig vervoerssysteem
- Ruimte voor MKB in het vervoer

Aanbesteding

Aanpassing van het huidige model:



Voorstel perceelindeling:

- Vraagafhankelijk vervoer 2 percelen
 - Perceel met Lingewaard en perceel met Renkum Rheden en Rozendaal
- Routevervoer 2 percelen
 - Perceel alleen Arnhem en perceel met Rheden en Rozendaal

Bedankt voor uw aandacht

Zijn er nog vragen?

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, informatief/ meningsvormende (1) bijeenkomst 3 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



Uitgangspunten en randvoorwaarden voor de regionale inkoop van het doelgroepenvervoer

Zaaknummer:	336926
Portefeuillehouder:	Dhr. R. van der Zee
Resultaat van bespreking:	

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers; Obma (AC), Greving (PvdA), Kalthoff (VVD), van der Loo (GL), Looor (D66), van Dillen (CDA), Çetintaş (SP), Wiggers (AOP) en Verheij (PVV).

De fracties van de PvdD, DENK/VerenigdArnhem en ChristenUnie hebben niet deelgenomen aan de bespreking.

Bespreking

De raadskamer heeft de meningsvormende (1) bespreking afgerond. De fractie van D66 heeft een amendement aangekondigd. Een aantal andere fracties overwegen een amendement in te dienen.

Conclusie

Het voorstel wordt doorgeleid naar een meningsvorming (2) bespreking.

De griffier,

K. Vons

De voorzitter,

C. Prinsen

Titel/onderwerp: **De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie**

Raadsadviseur: B. Kranenburg

Telefoonnr: 3775956 bas.kranenburg@arnhem.nl

Van:	College	Ambtenaar:	Paul van Hoof/Marion Visser/Bern Lauriks
Portefeuillehouder:	Mw. C. Bouwkamp	Telefoonnr:	3773710 / 3774361 / 3774949
		E-mailadres:	paul.van.hoof@arnhem.nl marion.visser@arnhem.nl bern.lauriks@arnhem.nl
Doel activiteit	De bespreking van het onderwerp stelt de raadskamer in staat om het door het college gevoerde beleid te controleren. Het betreft een voortzetting van de meningsvormende (1) behandeling		
Toelichting	Aanleiding Ook in Arnhem moet een overgang plaatsvinden van het gebruik van fossiele energiebronnen naar schone, duurzame energie. Een deel hiervan is de zogenaamde warmtetransitie, het niet meer gebruiken van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen. Met de aanpak uit dit voorstel stelt de gemeente Arnhem de koers vast voor de komende jaren op weg naar energieneutraliteit in de bebouwde omgeving. Voorstel Waarom deze aanpak? - De gemeente start met het aardgasloos maken van meer dan 3 wijken. Er zijn op dit moment al diverse initiatieven. De komende tijd wordt samen met bewoners en stakeholders onderzocht voor welke wijken het haalbaar is om deze in 2030 aardgasvrij te kunnen maken, rekening houdend met een uitwerkingstijd van minimaal 8 jaar. - In de aanpak is een tijdpad met uitgangspunten geformuleerd om tot een wijkgerichte energietransitie te kunnen komen. - Met behulp van de uitgangspunten kunnen keuzes gemaakt worden bij dilemma's die zich voordoen in het proces van energietransitie. - De gemeente neemt met deze aanpak de regie waar nodig en bouwt daarmee voort op bestaande initiatieven. Samenvattend bestaat de aanpak uit 4 onderdelen: 1. De gemeente neemt het voortouw, daar waar nodig. 2. Wijkinitiatieven worden zoveel mogelijk door de gemeente ondersteund via partnerschap en het vastleggen van ambities in een wijkconvenant 3. De mogelijkheden, die ruimtelijke ontwikkelingen bieden voor energietransitie in en rondom een plangebied, worden zoveel mogelijk benut. 4. Arnhem zet zich actief in voor ondersteunend beleid op stedelijk en regionaal niveau. Kanttekeningen - Arnhem is niet de enige speler, het effect is mede afhankelijk van het maatschappelijk speelveld. - Energietransitie is kostbaar en vraagt van velen investeringen. - Het eventueel ontbreken van landelijk beleid kan een negatief effect hebben. Financiën In de MJPB is een structureel budget opgenomen van € 750.000 in 2019 oplopend tot € 1,25 mln. in 2021 voor warmtetransitie en verduurzaming. Daarnaast is op basis van het coalitieakkoord een klimaatfonds van € 10 mln. gereserveerd. Nadrukkelijk wordt samenwerking op inhoud en op financiën gezocht met Europa en de Provincie Gelderland. Vervolg		

	Met deze visie worden de uitgangspunten voor de energietransitie vastgesteld. De komende maanden wordt dit verder uitgewerkt en ontwikkeld. In de loop van 2019 zal de raad een nieuw stedelijk programma voorgelegd krijgen: een visie op klimaatadaptatie en de regionale energiestrategie voor de periode 2020-2030. In het voorjaar zal de raad een voorstel ontvangen met de kaders voor de besteding van het klimaatfonds. Proces Op 13 maart hebben een 2-tal insprekers, vertegenwoordigers van lopende wijkinitiatieven, hun ervaringen met de raadskamer gedeeld. Daarbij is o.a. ingegaan op de regisserende en zonodig sturende rol van de gemeente. Op 20 maart is het voorstel meningsvormend (1) besproken. Er waren veel vragen over de concreetheid van de plannen, de planning en de kosten. Niet alle vragen zijn beantwoord, dus het voorstel wordt een 2^e keer geagendeerd voor de m1 behandeling.			
Voorgesteld resultaat van de bespreking	Beslissen of het voorstel kan worden doorgeleid naar de meningsvormende (2) of besluitvormende fase.			
Spreekrecht publiek	Nee			
Behandeladvies	Bedoeling van deze meningsvormende (1) fase is om partijen te laten verkennen welke essentiële politieke informatie en/of toezeggingen van het college de fracties missen om hun definitieve standpunt te bepalen. Daartoe kunnen woordvoerders vragen stellen aan het college en aan elkaar, bedoeling is dat fracties hun (voorlopige) mening over het voorstel kenbaar maken en daarover van gedachten wisselen met de overige fracties. Uitkomst van de meningsvormende (1) behandeling kan zijn: 1. Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase, of 2. Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Deze worden voorafgaand aan de meningsvormende (2) behandeling in concept ingediend. Het voorstel wordt doorgeleid naar de fase meningsvorming (2), waar de concepten besproken zullen worden.			
Bijlagen				
Raadsvoorstel "De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie"				
Bijlage - De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie				
Bijlage - Inspreektekst dhr. H. Velvis namens Hoogkamp Energie				
Behandelresultaat informatieve behandeling 13 maart 2019				
Behandeladvies 20 maart 2019, meningsvormende (1) behandeling				



Aan de gemeenteraad

Zaaknummer

322931

Onderwerp: De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie

Voorstel

1. De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie vast te stellen.

Inleiding

Om de klimaatverandering te beperken is het belangrijk dat we de uitstoot van broeikasgassen verminderen. Dit betekent dat er ook in Arnhem een overgang moet plaatsvinden van fossiele energie naar schone energie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het op termijn niet meer gebruiken van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen; de zogenaamde warmtetransitie.

Deze transitie, waarbij 68.000 woningen in Arnhem een nieuwe warmtebron nodig hebben, is een mega-operatie die complex is door zowel de omvang als de vele onzekerheden die er nog zijn. Deze transitie heeft de komende jaren van alle betrokkenen inzet nodig. Bij inwoners gaat het daarbij vooral over het verminderen van energieverbruik en gedragsverandering. Het is voor inwoners belangrijk dat energie betaalbaar blijft en dat de gemeente samen met andere partijen energiearmoede tegengaat. Particuliere woningeigenaren, corporaties en netbeheerders staan voor grote investeringen, die zich niet altijd (op korte termijn) terugverdienen. Voor deze investeringen zal het nodig kunnen zijn om voorfinanciering te realiseren. De gemeente vervult hierbij een regierol.

De energietransitie biedt ook kansen. Zo kan de kwaliteit van de woningvoorraad verbeteren met positieve gevolgen voor wooncomfort en gezondheid. Ook kunnen we in Arnhem profiteren van de kennis en innovatie van een groot aantal ondernemers en kennisinstituten. Daarmee zijn we niet alleen een aantrekkelijke regio, maar zal de (lokale) economie ook mee profiteren en de werkgelegenheid toenemen.

Veel betrokken en creatieve inwoners van Arnhem zijn al begonnen. Zij hebben maatregelen genomen of zijn daar samen met buurtgenoten mee bezig. Verschillende duurzame wijkinitiatieven zijn zo inmiddels ontstaan.

Met deze Arnhemse aanpak stelt de gemeente de koers vast voor de komende jaren op weg naar energieneutraliteit in de bebouwde omgeving, de uitgangspunten die de gemeente daarbij hanteert, maar ook de aanpak die daarbij hoort.

Beoogd effect

De overgang van fossiele energie naar schone energie voor 2050 in de Arnhemse wijken.



Argumenten

1.1 De gemeente start met het aardgasloos maken van meer dan 3 wijken.

Al in heel wat Arnhemse wijken zijn anno 2018 plannen op het gebied van de energietransitie. Er zijn inmiddels vier Arnhemse "wijken van de toekomst" die vanuit het Gelders Energieakkoord en de gemeente worden ondersteund (Spijkerkwartier, Alteveer Cranevelt, Heijenoord Lombok (Arnhem west) en Hoogkamp). Daarnaast spelen initiatieven in de wijken Immerloo, Elderveld en Vredenburg/Kronenburg, waar samen met corporaties, waterschap en netbeheerder transitietrajecten zijn gestart. Hierbij krijgen thema's als betaalbaarheid, energiearmoede, leefbaarheid en gezondheid expliciete aandacht.

In deze wijken worden de komende tijd met bewoners, corporaties en andere stedelijke partners verdere afspraken gemaakt en wordt invulling gegeven aan gedetailleerde uitvoeringsplannen om aardgasloos te kunnen worden. Hierover sluiten we een wijkconvenant.

Ook met andere Arnhemse wijken worden het komende jaar gesprekken gevoerd over de energietransitie, de mogelijkheden die daarvoor in de desbetreffende wijk aanwezig zijn en het tijdsplan dat daarbij haalbaar is. Het streven zal zijn zoveel wijken als haalbaar is vanaf 2030 aardgasvrij te maken.

Om de gesprekken met de inwoners goed te kunnen voeren en om als gemeenteraad formeel wijken aan te wijzen die van het gas af gaan, is het nodig om te weten welke infrastructuur en hernieuwbare energiebron(nen) in die wijken beschikbaar zijn als alternatief voor het aardgas. Dit vergt nog verder onderzoek en vooral ook afstemming met de wijkbewoners en stakeholders. Landelijk is afgesproken dat een aanwijzing minimaal 8 jaar voor de daadwerkelijke omschakeling plaatsvindt, zodat eigenaren weten waar ze aan toe zijn en voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden. De formele aanwijzing vindt plaats in een transitievisie warmte, die uiterlijk in 2021 moet worden vastgesteld. Dit weerhoudt ons, stakeholders en vele wijkinitiatieven niet om nu al te starten waar kansen zich voor doen.

Met deze Arnhemse aanpak stelt de gemeente de uitgangspunten vast op weg naar het opstellen van de transitievisie voor de hele stad die uiterlijk 2021, maar waarschijnlijk al in 2020 aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. De Arnhemse raad zal op dat moment een besluit moeten nemen over de stad als totaal en daarnaast in formele zin de wijken aanwijzen waar de uitvoeringsplannen klaar zijn om voor 2030 ook in praktische zin van het aardgas af te kunnen gaan.

1.2 Hiermee geeft de gemeente richting aan keuzes in en het tijdsplan van de warmtransitie in de wijk op weg naar energieneutraliteit.

De warmtetransitie is een complexe operatie met nog veel onzekerheden. Om in de komende jaren uitspraken te kunnen doen bij dilemma's die zich in dit proces voordoen, zijn uitgangspunten geformuleerd en is een Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie ontwikkeld.

Op mondiaal, landelijk en regionaal niveau zijn afspraken gemaakt over de energietransitie. Deze afspraken kennen in de tijd een aantal momenten waarop de gemeente besluiten moet nemen:

2019:

- Raadsbesluit over de Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie
- Warmteverkenning naar meest aannemelijke alternatieven voor aardgas
- Gesprekken met wijken en stakeholders

2020:

- Eerste wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten.

2021:

- Raadsbesluit transitievisie warmte voor hele stad
- Wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten

1.3 Met het vaststellen van de uitgangspunten kunnen keuzes worden gemaakt bij dilemma's die zich voordoen in het proces van de energietransitie.



Om in de komende jaren uitspraken te kunnen doen bij dilemma's die zich in dit complexe proces voordoen, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd, samen met stakeholders:

- De Trias Energetica is leidend; eerst besparen.
- De meest duurzame oplossing gaat voor. Minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen hebben de voorkeur.
- De aanpak is wijkgericht en samen met bewoners en overige gebruikers. Hierbij wordt aangesloten bij andere ontwikkelingen in de wijk.
- Waar zelforganiserend vermogen onvoldoende ontstaat, neemt de gemeente samen met stedelijke partners het voortouw, maar altijd in verbinding met de bewoners.
- Ruimtelijke impact is niet te voorkomen. Ruimte wordt eerst gezocht in verhard stedelijk gebied.
- Betaalbaarheid, betrouwbaarheid en zekerheid voor de eindgebruiker staan voorop.
- De energietransitie mag niet leiden tot (verdere) energiearmoede en schuldenproblematiek en wordt bij voorkeur ingezet als instrument tegen energiearmoede.

1.4 Met de Arnhemse aanpak neemt de gemeente regie waar nodig en wordt voortgebouwd op het enthousiasme van wijkinitiatieven.

We doen het samen, eerlijk en duurzaam en de wijken spelen daarbij een belangrijke rol. De noodzakelijke energietransitie zien wij als kans om energiearmoede tegen te gaan en innovaties van Arnhemse bedrijven in te zetten. Arnhem streeft naar een goede en tijdige betrokkenheid van inwoners bij de grote opgave van de energietransitie. En niet zonder succes want ondertussen is er in Arnhem sprake van ruim 20 initiatieven in wijken en draaien 4 wijken mee in het "Wijken van de toekomst"- programma binnen het Gelders Energie akkoord. Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, zal de gemeente zelf initiatief nemen om bewoners bij elkaar te brengen.

Al in heel wat Arnhemse wijken zijn anno 2018 vergevorderde plannen op het gebied van de energietransitie, waaronder plannen om van het aardgas af te kunnen. De komende tijd ondersteunt de gemeente inwoners die hiervoor actief zijn in hun wijk en wordt toegewerkt naar wijkgerichte uitvoeringsplannen.

Deze aanpak bestaat uit 4 onderdelen:

1. Gemeente neemt voortouw waar nodig

Wijken verschillen in samenstelling en identiteit; de prioriteiten en zorgen van bewoners verschillen evenzeer. De energietransitie is een kostbare operatie en vergt van velen investeringen. Ook een hogere gasprijs zorgt ervoor dat een groep mensen die nu al moeite om de energierekening te betalen straks een nog hogere rekening krijgt gepresenteerd. Het voorkomen van deze gevolgen voor onze meest kwetsbare inwoners en effecten als energiearmoede en schuldenproblematiek is een belangrijke opgave bij de energietransitie.

Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, neemt de gemeente het voortouw om bewoners bij elkaar te brengen rond gekoppelde thema's als energiearmoede, leefbaarheid en gezondheid. De insteek is om voor alle wijken een zodanige betrokkenheid van de bewoners te realiseren dat de energietransitie op een eerlijke wijze kan worden gerealiseerd.

Dit betekent:

- Samen met professionele stakeholders het voortouw nemen in wijken die dat nodig hebben en waar kansen ontstaan.
- Samen met partners op wijkniveau acties uitvoeren, pilots starten en maatregelen nemen in een aantal wijken rondom het tegengaan van toenemende energiearmoede, als opmaat naar een eventuele opschaling in Europees verband.



- In een wijkconvenant worden afspraken gemaakt over o.a. de alternatieven voor aardgas voor de wijk, de verdeling van verantwoordelijkheden en de uitvoering. Het wijkconvenant is onderdeel van het wijkwarmtetransitieplan en wordt afgesloten met partijen in de wijken.

2. Wijkinitiatieven

Arnhem streeft naar een goede en tijdige betrokkenheid van inwoners bij de grote opgave van de energietransitie. En niet zonder succes want ondertussen is er in Arnhem sprake van ruim 20 initiatieven in wijken en draaien 4 wijken mee in het "Wijken van de toekomst"- programma binnen het Gelders Energieakkoord.

Om die ontwikkeling voort te zetten en om wijkinitiatieven in positie te brengen als sterke intermediair tussen wijk en gemeente in het langdurige proces van de energietransitie in de stad, zal de ondersteuning een structureel karakter krijgen.

Dit betekent:

- Continu werken aan versterking van initiatieven in alle wijken.
- Met ieder wijkinitiatief wordt gewerkt aan een ontwikkelplan naar partnerschap. Daarin zijn de ambities en kwaliteiten van het wijkinitiatief belangrijk, naast de mogelijkheden die de gemeente biedt om het wijkinitiatief ook op langere tijd te ondersteunen met kennis en capaciteit. Ook moet de vraag beantwoord worden hoe het wijkinitiatief representatief kan zijn voor de wijk.
- De positie en rol van het wijkinitiatief wordt vastgelegd in een wijkconvenant, dat als onderdeel van de warmtetransitieplannen per wijk wordt afgesloten met partijen in de wijken. In het wijkconvenant worden afspraken gemaakt over o.a. de alternatieven voor aardgas voor de wijk, de verdeling van verantwoordelijkheden en de uitvoering.

3. Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in de stad zal de gemeente met initiatiefnemers komen tot afspraken over de invulling van hun eigen verantwoordelijkheid in de energietransitie, maar ook de relatie leggen met de opgave en kansen in de omgeving van de ontwikkeling. Dit met als doel om het momentum van de ruimtelijke ontwikkeling te benutten om ook (een deel van de) omliggende bestaande bebouwing van het aardgas af te halen.

4. Ondersteunend beleid

Om de wijkgerichte energietransitie vorm te geven zal er op landelijk, regionaal en stedelijk niveau ondersteunend beleid en instrumentarium worden doorontwikkeld. Op regionaal en stedelijk niveau heeft de gemeente directe invloed op de ontwikkeling hiervan. Beleid wordt doorontwikkeld op de thema's financiering en betaalbaarheid, bewustwording en energiearmoede, collectieve infrastructuur, bronnenontwikkeling, wet- en regelgeving, organisatie & arbeidskrachtontwikkeling en innovaties.

In de energietransitie zijn er ook kansen voor Arnhemse bedrijven om in de wijken innovaties mee te ontwikkelen en toe te passen. Bij de Arnhemse aanpak in de komende jaren worden nadrukkelijk (Arnhemse) innovatieve bedrijven uitgenodigd om mee te denken en mee te doen in de wijkgerichte energietransitie. Hiermee worden kansen gecreëerd voor regio en stad en krijgt de Arnhemse economie en werkgelegenheid een impuls.

Dit betekent:

- Samen met wijkbewoners, ondernemers en andere stakeholders starten van pilots binnen de Arnhemse aanpak, gericht op het ontwikkelen van nieuwe oplossingen voor energievraagstukken in de wijk



Kanttelingen en risico's

1.1 De gemeente is niet de enige speler in de wijkgerichte energietransitie en daarom is bereiken van het beoogd effect mede afhankelijk van het maatschappelijk speelveld.

Het versterken van zelforganiserend vermogen en draagvlak in een wijk is belangrijk om te komen tot afspraken en een partnerschap tussen gemeente, wijkbewoners en andere stakeholders. Dit is cruciaal voor de voortgang, omdat er nu nog nauwelijks wet- en regelgeving voor handen is.

1.2 De energietransitie is een kostbare operatie en vergt van velen investeringen.

Voor veel maatregelen zijn grote investeringen nodig. Het (voor)financieren van dergelijke investeringen zal veel betrokkenen voor dilemma's zetten, waarbij het belangrijk is dat zij samen blijven optrekken.

Ook particuliere woningeigenaren zullen investeringen dienen te doen. Een deel is terug te verdienen via de energierekening, maar dat zal niet altijd zo zijn. Dit is nog meer van belang bij de groep mensen die nu al moeite heeft om de energierekening te betalen. Nieuwe vormen van financiering moeten dan ook ontwikkeld worden.

1.3 Het eventueel ontbreken van landelijk beleid heeft een negatief effect op van de wijkgerichte energietransitie.

Het is belangrijk dat het Rijk met een pakket aan maatregelen komt voor financiering en ondersteunende wet- en regelgeving. Overleg hierover en lobby hierop vindt plaats vanuit G40 en VNG aan de tafels van het Klimaatakkoord en daarbuiten.

Financiën

Lokale middelen

Om de Arnhemse klimaatdoelen te halen is bij Turap-2 2018 (Raadsbrief 26 september 2018, zaaknr. 290983), op basis van het coalitieakkoord, in de Bestemmingsreserve Duurzaam Arnhem voor het klimaatfonds €10 miljoen aan middelen gereserveerd. Daarnaast is in de MJPB 2019-2022 een structureel budget oplopend budget van 750.000 in 2019 tot €1,25 miljoen vanaf 2021 jaarlijks voor warmtetransitie en verduurzaming opgenomen. Vanuit dit laatstgenoemde budget wordt de ambtelijke organisatie versterkt.

Om de Arnhemse klimaatdoelen te bereiken zijn grote investeringen nodig. Deze zijn nodig om maatregelen te kunnen nemen in het kader van het verduurzamen van onze energie, klimaatadaptatie en het toepassen van innovaties. Met het Arnhemse klimaatfonds en het nemen van de regierol laat de gemeente zien dat zij een betrokken en betrouwbaar partner is die handelt naar de urgentie die zowel landelijk als provinciaal als maar ook gemeentelijk worden gevoeld. Dit is belangrijk omdat cofinanciering en samen optrekken met andere overheden en stakeholders essentieel is om de kosten van de energietransitie te kunnen dragen en eerlijk te kunnen laten landen in de stad. Met dit fonds lokken gemeentelijke investeringen noodzakelijke investeringen uit van overige overheden, instellingen, bedrijven en bewoners. Met onder andere rijk en provincie vinden gesprekken plaats over mogelijkheden van cofinanciering op de gezamenlijke klimaatdoelen.

In het voorjaar zal de gemeenteraad een voorstel krijgen over de kaders voor de besteding van dit fonds.

Europese, landelijke en provinciale middelen

Met name in Europa en bij de provincie Gelderland wordt beleid gevoerd dat past bij de opgave van de wijkgerichte energietransitie in Arnhem. De inhoudelijke en financiële samenwerking met overheden is



een belangrijk speerpunt in het doorontwikkelen van het ondersteunend beleid zoals in deze visie is vastgelegd.

Uitvoering

Met de visie 'De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie' zijn de uitgangspunten vastgesteld voor de volgende concrete stap op weg naar energieneutraal Arnhem. Hierin zijn de wijze waarop de samenwerking met de stad wordt vormgegeven en de momenten waarop de gemeenteraad gevraagd wordt besluiten te nemen opgenomen.

Met stedelijke partners als wooncorporaties en netbeheerder wordt een warmteverkenning uitgevoerd naar de meest aannemelijke alternatieven voor aardgas in de wijken en onderzoek gedaan naar de kansrijkheid van de wijken waar nu al initiatieven worden genomen danwel opgestart worden. Dit vormt een belangrijke input voor de verdere gesprekken met wijken.

Daarnaast zal het ondersteunend beleid verder worden ontwikkeld. Waar nodig zullen hierover voorstellen worden gedaan aan de raad, of zal de raad worden geïnformeerd over de voortgang.

In de loop van 2019 zal de raad een nieuw stedelijk programma aangeboden krijgen dat gaat over de periode 2020 - 2030, een visie op klimaatadaptatie en de Regionale energiestrategie.

Communicatie

ArnhemAAN.nl is het communicatieplatform van deze visie.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Raadsvoorstel
- De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie



Besluit van

Zaaknummer

322931

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 februari 2019, zaaknummer 322931

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet;

besluit:

1. De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie vast te stellen.

De griffier,

De voorzitter,



De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie

Februari 2019

“De energietransitie in de gebouwde omgeving is de grootste naoorlogse verbouwing van Nederland. De maatregelen reiken tot achter de voordeur van vrijwel elk gebouw. Om de individuele burger in beweging te krijgen is meer nodig dan een rekenkundige exercitie met woningen en jaartallen, er is meer duidelijkheid nodig en verbinding met wat leeft in de wijk”.

Raad van de leefomgeving, Warm aanbevolen, december 2018

Inhoud

Samenvatting	4
1. Inleiding	6
2. De wijkgerichte energietransitie in de tijd	8
2.1 Vertrekpunt 2018	8
2.2 2050 lijkt nog ver	8
2.3 De regionale energiestrategie 2019	8
2.4 Transitievisie warmte 2021	9
2.5 Uitvoeringsplannen op wijkniveau 2021 - 2030	9
3. Van het aardgas af, wat dan?	11
3.1 De technische opgave	11
3.2 De sociale opgave	14
3.3 De ruimtelijke opgave	15
3.4 De financiële opgave	15
4. Uitgangspunten	16
4.1 Energiesystemen en duurzame bronnen	16
4.2 De spelers en het speelveld	17
4.3 Ruimtelijke impact	19
4.4 Op zoek naar betaalbare oplossingen	19
5. De Arnhemse aanpak	21
5.1 Gemeente neemt voortouw waar nodig	21
5.2 Wijkinitiatieven	21
5.3 Ruimtelijke ontwikkelingen	22
5.4 Ondersteunend beleid	22
Tot slot	25



Samenvatting

Al in heel wat Arnhemse wijken zijn anno 2018 plannen op het gebied van de energietransitie. Er zijn inmiddels vier Arnhemse “wijken van de toekomst” die vanuit het Gelders Energieakkoord en de gemeente worden ondersteund (Spijkerkwartier, Alteveer Cranevelt, Heijenoord Lombok (Arnhem west) en Hoogkamp). Daarnaast spelen initiatieven in de wijken Immerloo, Elderveld en Vredenburg/Kronenburg, waar samen met corporaties, waterschap en netbeheerder transitietrajecten zijn gestart. Hierbij krijgen thema's als betaalbaarheid, energiearmoede, leefbaarheid en gezondheid expliciete aandacht.

In deze wijken worden de komende tijd met bewoners, corporaties en andere stedelijke partners verdere afspraken gemaakt en wordt invulling gegeven aan gedetailleerde uitvoeringsplannen om aardgasloos te kunnen worden. Hierover wordt per gebied een wijkconvenant gesloten.

Ook met andere Arnhemse wijken worden het komende jaar gesprekken gevoerd over de energietransitie, de mogelijkheden die daarvoor in de desbetreffende wijk aanwezig zijn en het tijdspad dat daarbij haalbaar is. Het streven zal zijn zoveel wijken als haalbaar is vanaf 2030 aardgasvrij te maken.

De urgentie

Om de klimaatverandering te beperken is het belangrijk dat de uitstoot van broeikasgassen sterk vermindert. Dit betekent dat er ook in Arnhem een overgang moet plaatsvinden van fossiele energie naar schone energie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het op termijn niet meer gebruiken van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen; de zogenaamde warmtetransitie.

Het doel

Arnhem gaat uiterlijk 2050 over van fossiele energie naar schone energie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het uitschakelen van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen.

Op weg naar 2050

De alternatieve warmteoplossingen worden per wijk inzichtelijk gemaakt en stakeholders, bewoners en wijkinitiatieven betrokken bij de keuzes die moeten worden gemaakt. Dit leidt tot een transitievisie warmte voor de stad, uiterlijk in 2021, die aan de gemeenteraad wordt voorgelegd. Hierin wijst de raad aan welke wijken vóór 2030 van het aardgas gaan, welke alternatieve warmtebronnen daar worden toegepast, en welke wijken na 2030 aan de beurt zijn. Steeds meer delen van Arnhem zullen vervolgens energieneutraal worden op weg naar een volledig energieneutraal Arnhem in 2050.

Uitgangspunten

Om in de komende jaren keuzes te kunnen maken bij dilemma's die zich in dit complexe proces voordoen, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd, samen met stakeholders:

- 1. De Trias Energetica is leidend; eerst besparen.*
- 2. De meest duurzame oplossing gaat voor. Minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen hebben de voorkeur.*
- 3. De aanpak is wijkgericht en samen met bewoners en overige gebruikers. Hierbij wordt aangesloten bij andere ontwikkelingen in de wijk.*
- 4. Waar zelforganiserend vermogen onvoldoende ontstaat, neemt de gemeente samen met stedelijke partners het voortouw, maar altijd in verbinding met de bewoners.*
- 5. Ruimtelijke impact is niet te voorkomen. Ruimte wordt eerst gezocht in verhard stedelijk gebied.*
- 6. Betaalbaarheid, betrouwbaarheid en zekerheid voor de eindgebruiker staan voorop.*
- 7. De energietransitie mag niet leiden tot (verdere) energiearmoede en schuldenproblematiek en wordt bij voorkeur ingezet als instrument tegen energiearmoede.*

De Arnhemse aanpak

We doen het samen, eerlijk en duurzaam en de wijken spelen daarbij een belangrijke rol. De noodzakelijke energietransitie zien wij als kans om energiearmoede tegen te gaan en innovaties van Arnhemse bedrijven in te zetten. Arnhem streeft naar een goede en tijdige betrokkenheid van inwoners bij de grote opgave van de energietransitie. En niet zonder succes want ondertussen is er in Arnhem sprake van ruim 20 initiatieven in wijken en draaien 4 wijken mee in het “Wijken van de toekomst”- programma binnen het Gelders Energie akkoord. Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, zal de gemeente zelf initiatief nemen om bewoners bij elkaar te brengen.

Ondersteunend beleid

Om de wijkgerichte energietransitie vorm te geven zal er op landelijk, regionaal en stedelijk niveau ondersteunend beleid en instrumentarium worden doorontwikkeld. Op regionaal en stedelijk niveau heeft de gemeente directe invloed op de ontwikkeling hiervan. Beleid wordt doorontwikkeld op de thema's financiering en betaalbaarheid, bewustwording en energiearmoede, collectieve infrastructuur, bronnenontwikkeling, wet- en regelgeving en organisatie en arbeidskrachtontwikkeling.



1. Inleiding

Om de klimaatverandering te beperken is het belangrijk dat de uitstoot van broeikasgassen sterk vermindert. Dit betekent dat er ook in Arnhem een overgang moet plaatsvinden van fossiele energie naar schone energie. Een belangrijk onderdeel hiervan is het op termijn niet meer gebruiken van aardgas voor de verwarming van woningen en gebouwen; de zogenaamde warmtetransitie.

Deze transitie, waarbij 68.000 woningen in Arnhem een nieuwe warmtebron nodig hebben, is een mega-operatie die complex is door zowel de omvang als de vele onzekerheden die er nog zijn. Deze transitie heeft de komende jaren van alle betrokkenen inzet nodig. Bij inwoners gaat het daarbij vooral over het verminderen van energieverbruik en gedragsverandering. Het is voor inwoners belangrijk dat energie betaalbaar blijft en dat de gemeente samen met andere partijen energiearmoede tegengaat.

Particuliere woningeigenaren, corporaties en netbeheerders staan voor grote investeringen, die zich niet altijd (op korte termijn) terugverdienen. Voor deze investeringen zal het nodig kunnen zijn om voorfinanciering te realiseren. De gemeente vervult hierbij een regierol.

De energietransitie biedt ook kansen. Zo kan de kwaliteit van de woningvoorraad verbeteren met positieve gevolgen voor wooncomfort en gezondheid. Ook kunnen we in Arnhem profiteren van de kennis en innovatie van een groot aantal ondernemers en kennisinstituten. Daarmee zijn we niet alleen een aantrekkelijke regio, maar zal de (lokale) economie ook mee profiteren en de werkgelegenheid toenemen.

Veel betrokken en creatieve inwoners van Arnhem zijn al begonnen. Zij hebben maatregelen genomen of zijn daar samen met buurtgenoten mee bezig. Verschillende duurzame wijkinitiatieven zijn zo inmiddels ontstaan.

Waarom haast maken als zoveel nog niet bekend is en er tijd is tot 2050? Een simpele rekensom leert dat als in 2050 alle woningen van het aardgas af moeten zijn, dat er in Arnhem ruim 2000 per jaar zijn. Ieder jaar wachten resulteert in een grotere opgave. En voordat een woning daadwerkelijk van het gas af is, zal er in die woning en in de stad het nodige gedaan moeten zijn. Van start dus!

De wijkgerichte energietransitie in Arnhem wordt de komende jaren samen met inwoners en partners vormgegeven.

De warmteoplossingen worden per wijk inzichtelijk gemaakt en dat zal uiterlijk in 2021 leiden tot een wijkprioritering. Dit geeft houvast aan alle partijen die nog aan de slag gaan, maar ook die al aan de slag zijn.

Met deze Arnhemse aanpak stelt de gemeente de koers vast voor de komende jaren op weg naar energieneutraliteit in de bebouwde omgeving, de uitgangspunten die de gemeente daarbij hanteert, maar ook een Arnhemse aanpak die daarbij hoort. Het gaat uiteindelijk om een aanpak die past bij Arnhem.

Klimaataakkoord

Op 21 december 2018 zijn de opbrengsten van de sectortafels van het Klimaataakkoord aangeboden aan minister Wiebes. Dit tussenproduct wordt nog doorgerekend door het Planbureau voor de Leefomgeving. Over de wijkgerichte aanpak staat genoteerd dat gemeenten met betrokkenheid van stakeholders uiterlijk eind 2021 een transitievisie warmte moeten hebben, waarin het tijdspad is vastgelegd waarop wijken van het aardgas gaan. En dat deze visie elke 5 jaar wordt geactualiseerd. Ook is opgenomen dat gemeenten samen met stakeholders een uitvoeringsplan per wijk maken, dat uiterlijk 8 jaar voor het afsluiten van het aardgas in die wijk klaar is. Zo wordt rekening gehouden met investeringen van stakeholders en gebouweigenaren.

Verder zijn concept afspraken opgesteld over monitoring, over ondersteuning van gemeenten middels leidraden, over het delen van kennis en expertise, over het regelen van bevoegdheden en doorzettingsmacht voor gemeenten via wetgeving. Ook zijn voorstellen gedaan over financiering middels subsidie en investeringsaftrek en schuiven in de energiebelasting. En er zijn voorstellen gedaan over compenserende middelen voor gemeenten vanwege de extra taken.

De VNG zal namens haar leden het Klimaataakkoord alleen ondertekenen als dit voldoet aan deze drie randvoorwaarden:

- De energietransitie moet haalbaar en betaalbaar zijn voor de samenleving;
- Gemeenten moeten de juiste bevoegdheden krijgen om de regierol mogelijk te maken;
- Gemeenten moeten gecompenseerd worden in de uitvoeringslasten.



2. De wijkgerichte energietransitie in de tijd

Op mondiaal, landelijk en regionaal niveau zijn afspraken gemaakt over de energietransitie. Deze afspraken kennen in de tijd een aantal momenten waarop de gemeente besluiten moet nemen en acties uitvoeren:

2019:

- Raadsbesluit over de Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie
- Warmteverkenning naar meest aannemelijke alternatieven voor aardgas
- Gesprekken met wijken en stakeholders

2020:

- Eerste wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten

2021:

- Raadsbesluit transitievisie warmte voor hele stad
- Wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten

2.1 Vertrekpunt 2018

Al in heel wat Arnhemse wijken zijn anno 2018 initiatieven op het gebied van de energietransitie. Deze initiatieven en het enthousiasme van bewoners vormen het vertrekpunt voor dit document. In diverse wijken wordt nu al gewerkt aan een uitvoeringsplan (zie 2.5) over de toekomstige energie-infrastructuur van een wijk.

2.2 2050 lijkt nog ver

De Arnhemse ambities om bij te dragen aan het verduurzamen van de energievoorziening sluiten nauw aan bij ontwikkelingen op landelijk en regionaal niveau. Het landelijke klimaatakkoord probeert uiteen te zetten hoe Nederland gaat bijdragen aan de wereldwijde klimaatdoelstellingen van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan twee graden Celsius. Het klimaatakkoord moet ervoor zorgen dat Nederland 49

procent minder CO₂ uitstoot in 2030 ten opzichte van het niveau in 1990. Het verduurzamen en aardgasvrij maken van de gebouwde omgeving op lokaal niveau is een van de speerpunten.

2.3 De regionale energiestrategie 2019

De regio speelt een belangrijke rol. In de regionale energiestrategie (RES) moeten de regio's (in 2019 of uiterlijk 1 jaar na ondertekening klimaatakkoord) aangeven welke bijdragen zij gaan leveren aan de landelijke klimaatdoelstellingen voor besparing en duurzame opwek. De gemeenteraad zal de Arnhemse bijdrage hierin moeten bepalen. De RES zal tevens inzicht moeten geven in de beschikbaarheid van duurzame warmtebronnen in de regio, de warmtevraag en de netwerken. Door met elkaar afspraken te maken over vraag en aanbod is het de bedoeling optimaal gebruik te maken van de warmtepotentie in een gebied. Een stad als Arnhem kan de energietransitie niet binnen haar stadsgrenzen zelfstandig invullen. Stad en regio zullen de handen ineen moeten slaan in deze transitieopgave. Hier ligt een nadrukkelijke samenhang met de verdere invoering van de omgevingswet en de vraag op welke wijze de ruimtelijke impact van de energietransitie wordt geïmplementeerd in de regio en Arnhem in het bijzonder. De inzichten en afspraken uit de RES vormen input voor de transitievisies warmte van de gemeenten.

De gemeente krijgt in de lokale warmtetransitie vanuit het rijk de regierol opgelegd en doorloopt samen met bewoners, gebouweigenaren en andere partijen een proces waarin een afweging wordt gemaakt over wat per wijk de beste oplossing is. Daarvoor worden twee belangrijke besluitvormingsprocessen van de gemeenteraad verwacht:

1) de transitievisie warmte en 2) uitvoeringsplannen op wijkniveau.

2.4 Transitievisie warmte 2021

Om de gesprekken met de inwoners goed te kunnen voeren en om als gemeenteraad formeel wijken aan te wijzen die van het gas af gaan, is het nodig om te weten welke infrastructuur en hernieuwbare energiebron(nen) in die wijken beschikbaar zijn als alternatief voor het aardgas. Dit vergt nog verder onderzoek en vooral ook afstemming met de wijkbewoners en stakeholders. Landelijk is afgesproken dat een aanwijzing minimaal 8 jaar voor de daadwerkelijke omschakeling plaatsvindt, zodat eigenaren weten waar ze aan toe zijn en voldoende tijd hebben om zich voor te bereiden. De formele aanwijzing vindt plaats in een transitievisie warmte, die uiterlijk in 2021 moet worden vastgesteld. Dit weerhoudt de gemeente, stakeholders en vele wijkinitiatieven niet om nu al te starten waar kansen zich voor doen.

In de transitievisie warmte legt de gemeenteraad het tijdspad vast waarop wijken van het aardgas gaan. Voor de wijken die vóór 2030 van het gas af gaan, moeten in 2021 ook de potentiële energiebronnen en -infrastructuren bekend zijn. Uiterlijk eind 2021 heeft elke gemeente een transitievisie warmte voor de gehele gemeente. Door de transitievisie eens in de 5 jaar te actualiseren kunnen voortgang, ervaringen en innovaties worden verwerkt.

Hiervoor wordt in 2019 een stadsbrede warmteverkenning gemaakt waarin de meest aannemelijke alternatieve warmtebronnen per wijk worden onderzocht en de kansrijke gebieden geïnventariseerd en besproken. De bestaande vier 'wijken van de toekomst' (zie ook hoofdstuk 5) en de vele bestaande wijkinitiatieven zijn hier onderdeel van.

Meest aannemelijk alternatief

De toekomstige warmteopties per wijk zijn afhankelijk van vele factoren: welke bronnen aanwezig zijn, wat de energetische kwaliteit van de woningen is, welke warmtevraag de omgeving heeft en wat de capaciteit van het net is. Door het maken van een warmteverkenning samen met netbeheerder Alliander en de woningcorporaties wordt hiervan een technische en financiële analyse gemaakt.

Kansrijke gebieden

Daarnaast wordt gekeken naar de geplande investeringen van de netbeheerder, de planningen voor grootschalige onderhoud en/of renovatie van de corporaties en voorgenomen werkzaamheden in de openbare ruimte door de gemeente en andere partijen. Dit leidt tot inzicht in kansrijke gebieden: wat is mogelijk en realiseerbaar in de periode tot 2030 en wat komt in de periode daarna. Met behulp van deze informatie is het mogelijk om te komen tot een onderbouwd voorstel voor prioritering van wijken.

Stedelijke partners zoals corporaties, netbeheerders, bedrijven en instellingen zijn niet alleen van belang voor hun kennis en het verkrijgen van inzicht in de toekomstige warmteopties per wijk en de kansrijkheid ervan. Zij vormen uiteindelijk samen met gemeente en inwoners van de stad een coalitie die de Arnhemse warmtetransitie gaat vormgeven en verantwoordelijk is voor deze opgave.

2.5 Uitvoeringsplannen op wijkniveau 2021 - 2030

Waar in de transitievisie warmte de mogelijke toekomstige warmteoplossingen in beeld gebracht zijn en een gezamenlijke focus en richting wordt aangegeven, besluit de gemeenteraad in het uitvoeringsplan op wijkniveau over de precieze toekomstige energie- infrastructuur van een wijk. Dit biedt het kader waarbinnen gebouweigenaren, netbeheerders, warmtebedrijven, gemeenten en andere partijen investeringsbeslissingen nemen om zo alle gebouwen transitiegereed te maken. Het moet de concrete antwoorden geven op de 'hoe dan' vraag. Moeten er warmtepompen worden geïnstalleerd of worden woningen aangesloten op een warmtenet? Een deel van de wijkuitvoeringsplannen zal vanaf nu tot 2030 worden vastgesteld, en een deel daarna.

Cruciaal binnen het uitvoeringsplan is de participatie van bewoners en gebouweigenaren. Zij moeten wensen en ideeën in kunnen brengen.

Het uitvoeringsplan op wijkniveau moet uiterlijk 8 á 10 jaar voordat de wijk verplicht van het aardgas af gaat worden vastgesteld.

Dit wordt gecompliceerd doordat het nu nog onduidelijk is welke

bevoegdheden de gemeente zal krijgen bij de uitvoeringsplannen en zullen wet- en regelgeving nog moeten worden herzien. Zo is sinds 1 juli 2018 de wettelijke verplichting om nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen aan te sluiten op het aardgasnet vervallen. Instrumentarium hiervoor in het geval van vervanging van bestaande gasaansluitingen is er echter nog niet. Zolang mensen aangesloten willen blijven op het aardgasnet is de netbeheerder verplicht dit te regelen. Het is dus nodig dat de gasaansluitplicht wordt vervangen door een warmterecht.

3. Van het aardgas af, wat dan?

3.1 De technische opgave

Arnhem heeft ruim 74.000 huizen waarvan er circa 68.000 aangesloten zijn op aardgas. Hiervoor wordt jaarlijks circa 85 miljoen m³ aardgas verbruikt, wat neerkomt op een gemiddelde van circa 1250 m³ per woning per jaar. Daarnaast telt Arnhem zo'n 14.500 bedrijven en instellingen, die jaarlijks ruim 72 miljoen m³ gas verbruiken.

Deze aantallen betekenen dat er de komende 32 jaar ruim 2.000 woningen en 450 bedrijven en instellingen per jaar moeten worden voorzien van een nieuwe warmteoplossing. Dit is een enorme technische opgave, waarvoor alternatieve energiesystemen en duurzame energiebronnen nodig zijn.

Systemen en bronnen

Op basis van de huidige stand der techniek zijn er vier energiesystemen die duurzame energie naar woningen en gebouwen kunnen brengen.

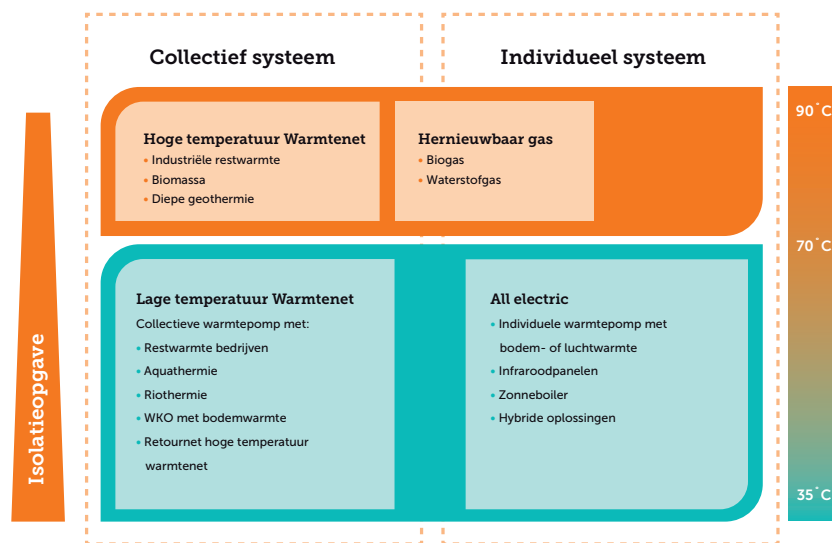


fig. 2 - Systemen en bronnen

Het gasnet, een hoge temperatuur warmtenet, een lage temperatuur warmtenet en een elektrisch netwerk. De duurzame energie kan opgewekt worden uit veel verschillende bronnen. De systemen verschillen in of ze collectief of individueel kunnen worden toegepast, zie figuur 2. En bij ieder systeem hoort ook een grotere of kleinere isolatieopgave.

Toepassingen van laag temperatuursystemen vragen een hogere isolatiewaarde. Lage temperatuursystemen hebben wel als voordeel dat met dezelfde energie veel meer woningen verwarmd kunnen worden. Daar komt bij dat op een hoge temperatuur warmtenet woningen met lage temperatuur verwarming ook kunnen worden aangesloten.

Hernieuwbaar gas in bestaand gasnet

Wat is het?

Onder hernieuwbaar gas vallen biogas (groen gas) en waterstofgas. Biogas wordt opgewekt uit biomassa. Waterstofgas kan worden geproduceerd door elektrolyse van water met (duurzame) elektriciteit, door splitsing van methaangas en in een algen bioreactor (innovatie). Hernieuwbaar gas kan via de bestaande aardgasleidingen worden gedistribueerd. Op dit moment is nog weinig hernieuwbaar gas voorhanden in Nederland. De beschikbare hoeveelheid wordt vooral ingezet in de industrie, de glastuinbouw en de transportsector.

Waar wordt het in Arnhem al toegepast?

In Arnhem bestaan nog geen warmtetoepassingen van hernieuwbaar gas. Wel wordt biogas gebruikt in het regionale openbaar vervoer. En wordt waterstof gebruikt in de mobiliteitssector. De waterstof voor het waterstoftankstation op bedrijventerrein IPKW wordt gemaakt uit methaan.

Hoge temperatuur warmtenet

Wat is het?

Een warmtenet is een netwerk van leidingen onder de grond, waardoor warm water stroomt. Dat warme water, afkomstig van een warmtebron in de omgeving, wordt gebruikt om huizen en gebouwen te verwarmen en te voorzien van warm tapwater (in plaats van een gasgestookte ketel). Een hoge temperatuur warmtenet heeft water van 40-100 °C. Het is een collectief systeem, dat alleen rendabel is bij veel aansluitingen op het net.

De bronnen van een hoge temperatuur warmtenet zijn restwarmte van bedrijven, zoals een afvalcentrale of restwarmte van een elektriciteits- of biomassa-centrale. Ook kan diepe aardwarmte (geothermie) als bron gebruikt worden.

Waar wordt het in Arnhem al toegepast?

In Arnhem ligt een hoge temperatuur warmtenet, dat gevoed wordt met warmte van de afvalverbrandingscentrale AVR te Duiven. Het warmtenet voorziet delen van Presikhaaf, de binnenstad, Malburgen, zwembad de grote koppel en geheel Schuytgraaf van warmte; in totaal zo'n 6000 woningen. Binnenkort worden de appartementencomplexen in Immerloo en de Kastelenflats in Vredenburg aangesloten en winkelcentrum Kronenburg.

De gemeente kijkt op dit moment, met alle stakeholders waaronder Nuon (eigenaar/exploitant), naar uitbreiding van het warmtenet. Daarbij is een open net, waarop meerdere warmtebronnen en leveranciers warmte leveren, een voorwaarde. Op dit moment behoort het warmtenet van Arnhem met een CO2-reductiepercentage van 85% tot de schoonste warmtenetten van Nederland.

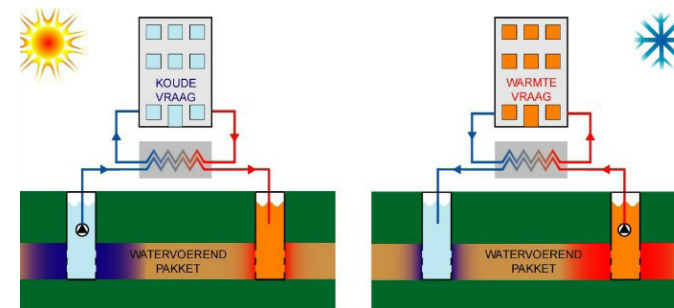
Op het bedrijventerrein IPKW wordt een biomassa-centrale gebouwd, voor de elektriciteits- en warmtevoorziening van het bedrijventerrein. Het bedrijventerrein heeft een eigen warmtenet. In de komende jaren wordt de diepe ondergrond (dieper dan 4 km) van de regio Arnhem - Nijmegen onderzocht op potentie voor diepe aardwarmte (geothermie).

Lage temperatuur warmtenet

Wat is het?

Een lage temperatuur warmtenet maakt gebruik van warmte van een lage temperatuur bron zoals oppervlaktewater van rivieren, kanalen en meren (aquathermie), rioolwater (riothermie), bodemwarmte (warmte koude opslag/WKO) of restwarmte uit bedrijven, bijvoorbeeld datacenters.

Een warmtepomp verwarmt dit water tot 25°C á 40°C voor verwarming en tot 60°C voor tapwater. Dit betekent dat in de woning of het gebouw een goede isolatie en een systeem voor afgifte van lage temperatuur warmte nodig zijn, bijvoorbeeld vloer- en/of wandverwarming. Het is een collectief systeem.



Bron: WKO tool

Waar wordt het in Arnhem al toegepast?

In Arnhem wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheden van energie uit oppervlaktewater bij het gemaal in Vredenburg, en naar energie uit afvalwater bij de waterzuivering Arnhem Zuid. Met partijen als Alliander, waterschappen, het rijksvastgoedbedrijf, IF Technology en enkele woningcorporaties worden de kansen verkend om deze bronnen te koppelen aan lage temperatuurnetten.

De nieuwbouw van Het Dorp gaat verwarmd worden door een lage temperatuur net, met warm water uit een Ecovat®, een ondergronds thermovot dat water van diverse temperaturen opslaat, en dus ook voor

tapwater gebruikt kan worden. Het water wordt verwarmd door duurzame elektriciteit. Ook wordt bekeken of en hoe woningen in de directe omgeving van Het Dorp kunnen worden aangesloten op het Ecovat®.

All electric

Wat is het?

Met een all electric oplossing wordt zowel de verwarming van een woning of een gebouw, de bereiding van warm tapwater en het koken elektrisch gedaan. Verwarmen gebeurt in de meeste gevallen met een warmtepomp. De warmtepomp maakt gebruik van een lage temperatuurbron, zoals ondiepe bodemwarmte (open of gesloten warmte koude opslag/WKO) of buitenlucht en verwarmt deze tot 25°C á 40°C voor verwarming en tot 60°C voor tapwater. Dit betekent dat in de woning of het gebouw een goede isolatie en een systeem voor afgifte van lage temperatuur warmte nodig zijn, bijvoorbeeld vloer- en/of wandverwarming. Daarnaast kunnen infrarood panelen voor warmte zorgen.

Ook zijn er hybride oplossingen mogelijk. Dit zijn combinaties van een warmtepomp met een andere brandstof, bijvoorbeeld een gasgestookte

ketel of een pelletkachel, die brandt op samengeperste houtkorrels (pellets). De ketel of kachel wordt ingezet op de koudste dagen en voor verwarming van het tapwater aangezien de warmtepomp op die momenten niet optimaal presteert.

Waar wordt het in Arnhem al toegepast?

Op dit moment hebben al diverse Arnhemmers hun woning (volledig) aardgasvrij gemaakt door te kiezen voor een all-electric oplossing met een warmtepomp. Verder worden al vele kantoren en utiliteitsgebouwen verwarmd met ondiepe bodemwarmte (WKO systemen).

Effect op het elektriciteitsnet

Het gebruik van warmtepompen en andere all-electric toepassingen heeft effect op het elektriciteitsnet. Een voorwaarde voor grootschalige toepassing is niet alleen isoleren en efficiënt opwekken, maar ook een substantiële verzwaring van de bestaande infrastructuur voor elektriciteit door de netbeheerder. Dit betekent een forse ingreep in de openbare ruimte, omdat er meer transformatorhuisjes moeten komen. Een robuust elektriciteitsnet heeft als voordeel dat als het net er eenmaal ligt, de elektriciteit kan worden verduurzaamd, zonder daarvoor nog achter de voordeur van de bewoners te komen.

Om onnodige netverzwaring te voorkomen zijn de volgende zaken belangrijk:

- Warmtebatterijen voor woningen en buurten moeten worden doorontwikkeld om de piekvraag naar elektriciteit op koude dagen op te vangen.
- Er moeten afspraken gemaakt worden over het maximale vermogen dat een huishouden kan vragen, om te voorkomen dat vastgoedeigenaren slecht geïsoleerde woningen toch elektrisch gaan verwarmen en inefficiënte elektrische verwarmingssystemen worden geïnstalleerd. Hiermee kunnen ongewenste netverzwaringen worden voorkomen.
- Gebruik van slimme apparatuur die met de wijk communiceert om overbelasting van het elektriciteitsnet te voorkomen.



Toekomstige oplossingen en innovaties

Het is nodig dat er de komende jaren veel innovaties komen voor de opslag van warmte en elektriciteit, en dat bestaande technieken, zoals de warmtepomp, doorontwikkeld worden. Daarnaast zal onderzoek gedaan worden naar nieuwe duurzame warmtebronnen en opslagsystemen en volgen experimenten met de toepassing ervan. Wachten op al deze toekomstige ontwikkelingen is echter geen optie. Nu starten met isoleren, en gebouwen geschikt maken voor lage temperatuurverwarming, de aanleg van warmtenetten en warmtepompen in woningen is noodzaak en ook voorwaarde voor innovatie.

Arnhem heeft veel bedrijven, kennis- en onderwijsinstellingen die actief zijn in de energietechnologie en innovaties op dit gebied. Door deze innovaties in te zetten in de wijkgerichte energietransitie en een goede samenwerking tussen alle partijen kunnen doorbraken gecreëerd worden en innovaties worden opgeschaald. Zo profileert Arnhem zich op duurzame energie innovaties.

De warmtetransitie zal flexibel moeten worden georganiseerd, zodat innovaties en nieuwe bronnen altijd kunnen worden ingepast. Ook zal rekening moeten worden gehouden met onzekerheden in de uitvoering en tijdelijke oplossingen.

3.2 De sociale opgave

De energietransitie en het uitfasen van aardgas is naast een technische opgave vooral ook een sociale opgave. Het is belangrijk om in de energietransitie in verbinding te komen met Arnhemmers en hun (financiële) mogelijkheden, zorgen en wensen, om te borgen dat iedereen de transitie op een eerlijke en passende manier kan doormaken, zonder ongewenste consequenties voor hun eigen specifieke situatie. Het gaat dus om betrokkenheid, betrouwbaarheid en zekerheid.

Arnhem vindt het belangrijk dat Arnhemmers goed en tijdig worden betrokken bij de grote opgave van de energietransitie in de wijken.

Gemeente neemt voortouw waar nodig

Wijken verschillen in samenstelling en identiteit; de prioriteiten en zorgen van bewoners verschillen evenzeer. De energietransitie is een kostbare operatie en vergt van velen investeringen. Ook een hogere gasprijs zorgt ervoor dat een groep mensen die nu al moeite om de energierekening te betalen straks een nog hogere rekening krijgt gepresenteerd. Het voorkomen van deze gevolgen voor onze meest kwetsbare inwoners en effecten als energiearmoede en schuldenproblematiek is een belangrijke opgave bij de energietransitie.

Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, zal de gemeente het voortouw moeten nemen om bewoners bij elkaar te brengen rond gekoppelde thema's als energiearmoede, leefbaarheid en gezondheid. De insteek is om voor alle wijken, en eventueel buurten, een zodanige betrokkenheid van de bewoners te realiseren dat de energietransitie op een eerlijke wijze kan worden gerealiseerd. Iedereen krijgt hiermee een kans om zijn/haar energie te verduurzamen en dat voorkomt dat degenen die het niet kunnen straks de rekening krijgen. De Arnhemse aanpak zal hierop verder worden ontwikkeld. Voor alle wijken is er een gemeentelijke contactpersoon wijkgerichte energietransitie.

Wijkinitiatieven

De afgelopen jaren is geïnvesteerd in het wijkgerichte werken, is in Immerloo en Spijkerkwartier een pilot gedaan en zijn Arnhemmers in hun eigen wijk aan de gang gegaan met de energietransitie.

Met het AANjaagfonds (gefinancierd uit Europees project Climate Active Neighbourhoods tot eind 2019, hierna te noemen CAN) worden sinds januari 2018 wijkinitiatieven ondersteund in acties en maatregelen voor energie(transitie) en ook klimaat(adaptatie) in hun eigen wijk. Bewoners hebben in veel gevallen zowel energie- als klimaatwensen en ambities voor hun wijk: het verlagen van de energierekening, het opwekken van duurzame energie en het vergroenen en ontsteden van hun directe woonomgeving. De gecombineerde bewustwording en ondersteuning

van deze wensen leidt tot een kruisbestuiving en daardoor versnelling in de realisatie van beide opgaven op wijkniveau. Daarnaast kan het ook leiden tot meer werkgelegenheid in de wijk.

(Sociale) huurders

Arnhem telt ruim 26.000 sociale huurwoningen en ruim 15.000 overige huurwoningen. De woningcorporaties zijn bezig met het verduurzamen van hun woningbezit met als doel gemiddeld label B in 2020. Dit is vastgelegd in landelijke afspraken en in de Arnhemse prestatieafspraken. Veel van de bestaande wijkinitiatieven en (gemeentelijke) ondersteuning ervan zijn tot nu toe gericht op particuliere woningeigenaren.

Voor de bewustwording van huurders zijn inmiddels ook ondersteunende instrumenten in ontwikkeling. De gemeente werkt hierbij nauw samen met de woningcorporaties en huurdersorganisaties.

In hoofdstuk 5 is meer te vinden over de Arnhemse aanpak en de wijkinitiatieven.

3.3 De ruimtelijke opgave

Duurzame energiebronnen en de bijbehorende infrastructuur voor opwekking van warmte en elektriciteit, zoals zonnepanelen, zonnevelden, windturbines, bodemenergiesystemen, biomassacentrales en biogasinstallaties, nemen fysieke ruimte in beslag, zowel bovengronds als ondergronds. Duurzame energiebronnen hebben meestal een lagere energiedichtheid dan fossiele brandstoffen. De opwek van duurzame energie kost daarom vaak meer ruimte. En deze ruimte wordt in veel gevallen ook gezocht in of dicht bij de leefomgeving van de wijken, daar waar de energievraag is. Dit veroorzaakt spanningen met andere belangen in de wijken, bijvoorbeeld bebouwingsmogelijkheden, groen en recreatie.

Voor een succesvolle energietransitie is het dus nodig om rekening te houden met de ruimtelijke vormgeving en inrichting van het landschap, waarin nieuwe duurzame bronnen en infrastructuur een plek moeten krijgen (energielandschappen). Dit betekent dat alle betrokkenen samen

energielandschappen ontwerpen waarin mens en technologie elkaar op een nieuwe manier ontmoeten. Een andere manier van denken: niet het ruimtelijk inpassen, maar het creëren van landschappen die door mensen worden gewaardeerd en economisch haalbaar zijn.

Op regionaal niveau zal hier aandacht aan worden gegeven in de Regionale Energiestrategie (zie hoofdstuk 2). Op stad- en wijkniveau, bij het vinden van decentrale warmteoplossingen, zal hier aandacht aan worden gegeven in de transitievisie warmte en de uitvoeringsplannen per wijk.

3.4 De financiële opgave

De duurzame alternatieven voor aardgas die in paragraaf 3.1 zijn beschreven vergen veel investeringen, in woningen, gebouwen en energieinfrastructuur.

De investeringskosten voor een basisniveau isolatie, waarbij vloer, gevel en dak worden geïsoleerd, kieren worden gedicht, mechanische ventilatie wordt toegevoegd en een inductiekookplaat wordt geïnstalleerd, bedragen circa € 10.000 - € 15.000 per woning. De woningen kunnen dan verwarmd worden met een temperatuur tussen 55 en 70 °C (hoge temperatuur) en hebben een gemiddelde warmtevraag voor ruimteverwarming tussen 50 en 60 kWh/m².

De investering in verdergaande isolatie, nodig voor lage temperatuurverwarming tussen 35 en 55 °C ligt tussen € 20.000 - € 50.000 per woning. Vaak moeten dan ook nog bestaande kozijnen en radiatoren vervangen worden en een zeer energiezuinig ventilatiesysteem geïnstalleerd, soms zelfs een compleet nieuw dak en/of buitengevel. De woningen hebben dan een warmtevraag tussen de 30 en 40 kWh/m².

Voor alle 68.000 Arnhemse woningen die nu nog aardgas gebruiken is een eerste inschatting dat de totale investering ligt tussen €1,5 en € 3 miljard, afhankelijk van het toepassen van collectieve of individuele systemen, en het ontwikkelen van duurzame bronnen. Verdere uitwerking hiervan volgt na de warmteverkenning in 2019.

4. Uitgangspunten

In de vorige hoofdstukken is stilgestaan bij de technische, sociale, ruimtelijke en financiële opgaven voor de wijkgerichte energietransitie, waarvan de warmtetransitie onderdeel uitmaakt. Hierbij zijn de stand van zaken in energiesystemen, duurzame energiebronnen, het betrekken van Arnhemmers en partners/stakeholders en de globale investeringskosten beschreven.

Landelijk, regionaal en ook in Arnhem is al ervaring opgedaan met de wijkgerichte energietransitie. Hierbij worden diverse dilemma's op al deze opgaven ervaren. Om in het proces van de komende jaren uitspraken te kunnen doen bij dergelijke dilemma's, zijn hieronder de dilemma's geschetst en voorbeelden ervan beschreven. Wat te doen bijvoorbeeld wanneer een decentrale warmteoplossing zich aandient vanuit een minder duurzame bron zoals een lokaal warmtenet op biomassa? En mag een duurzame(re) oplossing hogere maatschappelijke kosten met zich meebrengen?

Van daaruit zijn uitgangspunten geformuleerd waarmee de gemeente richting en sturing kan geven bij confrontatie met dergelijke dilemma's in de praktische uitwerking.

4.1 Energiesystemen en duurzame bronnen

Het terugbrengen van de energievraag is de meest duurzame oplossing: isoleren, isoleren, isoleren. Hoe minder energie een woning, een gebouw nodig heeft, des makkelijker de resterende energievraag op een duurzame manier is in te vullen. Het is dus zaak om te beginnen met het terugbrengen van de energievraag vóórdat er duurzame warmtebronnen worden ingezet. De meest duurzame - en dus minst energievragende - warmtebronnen hebben een lage temperatuur. Deze zijn alleen bruikbaar in zeer goed geïsoleerde woningen.

Het totaal van de nu in zicht zijnde oplossingen zal naar verwachting onvoldoende zijn om aan de huidige vraag naar energie te voldoen.

Dit versterkt de stelling dat de energievraag omlaag moet en dat op dit moment nog alle mogelijke bronnen en alternatieven nodig zijn, zeker voor de korte termijn.

Bijvoorbeeld, in een wijk is op basis van het huidige energieverbruik ruim 2 hectare ruimte nodig voor zonthermische panelen en een groot ondergronds opslagvat als alternatief voor aardgas. Na goede isolatie van de woningen is nog maar 1 hectare en een veel kleiner opslagvat nodig.

Er zijn vele alternatieven voor aardgas. Bronnen met een grote potentie, zoals geo- en aquathermie (zie hoofdstuk 3), zijn nog in ontwikkeling en voorlopig nog niet grootschalig toepasbaar in de stad.

Kleinschalige oplossingen liggen dan op dit moment ook meer voor de hand. Per situatie en per wijk zal bekeken worden wat het meest aannemelijke alternatief is voor aardgas. De toekomstige energievoorziening dient aan te sluiten bij de woning, de omstandigheden in de omgeving en de gebruiker. De Arnhemmer zal daar individueel of collectief medeverantwoordelijkheid voor moeten nemen.

Bijvoorbeeld, bij goed geïsoleerde huizen in nieuwbouwwijken met een beperkte energievraag liggen individuele all electric oplossingen met lage temperatuur voor de hand, terwijl hoge temperatuur oplossingen via een collectief hoge temperatuur warmtenet of biogas via de huidige aardgasleiding logischer zijn in oudere wijken met woningen die moeilijk volledig te isoleren zijn.

De gemeente hanteert daarom de volgende uitgangspunten:

- De Trias Energetica is leidend; eerst besparen.
- De meest duurzame warmtebron heeft de voorkeur; minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen gaan voor.

Toelichting

De Trias Energetica houdt in dat eerst de energievraag wordt teruggebracht en dat in de resterende energiebehoefte wordt voorzien met hernieuwbare energie. De eventueel overblijvende benodigde niet-duurzame energie wordt zo efficiënt mogelijk ingezet.

Dit betekent dat in een wijk rekening moet worden gehouden met het reduceren van de energievraag bij het inzetten van een duurzame energiebron. Dit houdt de ruimtevraag van de duurzame energiebron ook zo klein mogelijk.

Het streven is de meest duurzame warmtebron, waarbij op voorhand géén bronnen worden uitgesloten. Voorkeur gaat uit naar:

- decentrale warmtebronnen, die passen bij de wijk situatie;
- warmtebronnen die op termijn de minste energie vragen, dit zijn lage temperatuuroplossingen.

Minder duurzame warmtebronnen zijn aanvaardbaar indien deze noodzakelijk zijn ter overbrugging naar andere bronnen. De tijdelijkheid van de minder duurzame bronnen dient voldoende gegarandeerd te zijn. Voorbeelden hiervan zijn:

- restwarmte van afvalverbranding. Zolang er afval is, is de restwarmte ervan een duurzaam product. Het Nederlandse beleid is erop gericht om afval te minimaliseren en daarmee ook de restwarmte af te bouwen. Voor het bestaande Arnhemse warmtenet dat nu gevoed wordt met deze bron dienen dus andere bronnen ontwikkeld te worden.
- verbranding van biomassa. Biomassa is in Nederland in beperkte mate beschikbaar en leidt tot stikstofuitstoot. Gebruik van biomassa mag geen afbreuk doen aan de kwaliteit van bos- en omgevingsbeheer. Biomassa is daarom per definitie geen structurele oplossing op grootschalig niveau. Kleinschalig gebruik onder strikte voorwaarden is alleen voor een tijdelijke situatie denkbaar.

4.2 De spelers en het speelveld

Alle spelers in de warmtetransitie hebben een eigen opgave en opereren vanuit hun eigen rol. Het is de uitdaging om op landelijk, regionaal en lokaal niveau de juiste voorwaarden te scheppen om het eigenaarschap van de transitie bij al deze spelers te bevorderen, door hen te laten meebeslissen, meebetalen en meeprofiteren.

Het helpt als de kaders in het speelveld scherp worden neergelegd en de verantwoordelijkheden en rollen helder zijn. Hierbij moet de balans tussen duidelijkheid en verbinding met de Arnhemmers niet uit het oog verloren worden.

De spelers

De Arnhemmers

De Arnhemmers zullen een zeer belangrijke rol spelen in de wijkgerichte energietransitie, als energieverbruiker, als woningeigenaar of huurder, als inwoner van een wijk. De Arnhemmer gaat over wat achter zijn of haar voordeur gebeurt en moet gebeuren. Daarbij ontstaan ook steeds meer collectieven op buurniveau die een gezamenlijke aanpak voorstaan hun woonomgeving.

De wijkgerichte energietransitie gaat bij voorkeur vrijwillig maar is uiteindelijk niet vrijblijvend. Deze zal gedurende de tijd dwingender worden waardoor de keuzevrijheid verkleint.

De bewoner bepaalt zelf zijn/haar eigen gedrag en bereidheid om met anderen te werken aan of energiebesparing of nieuwe energiebronnen. De woningeigenaar bepaalt zelf of hij/zij investeert in zijn woning.

De wijkinitiatieven

Wijkinitiatieven, bestaande uit enthousiaste wijkbewoners, zijn een belangrijke schakel tussen individuele bewoners en andere stakeholders.

Zij zorgen voor ideeën en oplossingen die passen bij de wijk, de verbinding met wijkbewoners en draagvlak voor te maken keuzes.

De woningcorporaties

De corporaties werken aan een route om hun vastgoed CO2 neutraal te maken richting 2050, en de woningen betaalbaar te houden voor hun huurders. De corporaties bepalen voor hun bezit de investeringen, maar zij hebben bij ingrepen in de woningen medewerking van ten minste 70% van de betrokken huurders nodig. Corporaties kunnen een belangrijke voortrekkersrol nemen, gezien de omvang van hun woningbezit. In veel wijken is een derde van de woningvoorraad van een of meer corporaties. Ook landelijk worden in het kader van het klimaatakkoord afspraken gemaakt over een voortrekkersrol.

De vastgoedeigenaren

Vastgoedeigenaren van woningen en bedrijven staan voor eenzelfde opgave als de corporaties. Binnen de Arnhemse aanpak kan een samenspel ontstaan in de wijken. De gemeente wil graag met deze stedelijke partners een samenwerking aangaan waarin zij hun opgave een plek kunnen geven, maar waar ook gezamenlijk met een wijk kan worden opgetrokken.

De netbeheerder

Beslissingen in de warmtevoorziening hebben naast effect op het gasnet ook onmiddellijk gevolgen voor de elektriciteitsvoorziening. Netbeheerder Alliander is daarmee een belangrijke stakeholder in het proces.

De warmtebedrijven

Warmtebedrijven ontwikkelen en beheren warmtenetten en/of leveren warmte aan klanten.

De warmteleveranciers

De afvalenergiecentrale en ook andere bedrijven leveren (rest)warmte.

De gemeente

De gemeente heeft een regierol in de warmtetransitie, investeert in de openbare ruimte en in stadsvernieuwing. De gemeente trekt het proces voor het opstellen van de transitievisie warmte en de wijkuitvoeringsplannen, en doet dit samen met stakeholders. Ook helpt zij bewoners via voorlichting en met financieringsarrangementen.

Op dit moment is nog niet bekend welke bevoegdheden de gemeente zal krijgen in de energietransitie. Een heel belangrijke taak van de overheid is om de energietransitie eerlijk en betaalbaar, met zoveel mogelijk keuzevrijheid, vorm te geven.

In menig Arnhemse wijk nemen inwoners al initiatief, hier is een relatief groot zelforganiserend vermogen aanwezig. De rol van de gemeente is komen tot verdere samenwerking gericht op faciliteren en zorgen voor professionalisering.

In andere wijken zijn nog minder inwoners bezig met de energietransitie. Hier zullen gemeente en andere stakeholders, zoals woningcorporaties het voortouw moeten nemen. Zeker als er prangende kwesties bij mensen spelen rondom veiligheid, leefbaarheid, schulden of andere problemen in de privésfeer.

Het speelveld

Gezien de grote mate van gelijkvormigheid van woningen per wijk is het aannemelijk dat op wijkniveau de kans op collectieve oplossingen tegen de minste maatschappelijke kosten het grootst is.

Het primaat van besluitvorming dient dan ook op wijkniveau te liggen. Ervaring leert dat initiatieven van uit een wijk zelf de meeste kans van slagen hebben.

De nadrukkelijke keuze voor een wijkgerichte (bottom up) aanpak sluit een top-down aanpak geenszins uit. Soms kunnen individuele/kleinschalige oplossingen betere collectieve oplossingen in de weg staan. Bottom up zal door top-down beïnvloed moeten worden. Wijkinitiatieven vragen ook om duidelijkheid over bovenwijkse oplossingen en dus ligt er ook een belangrijke regietaak bij de gemeente.

Dit leidt tot de volgende uitgangspunten:

- De aanpak is wijkgericht en samen met bewoners en overige gebruikers. Hierbij wordt aangesloten bij andere ontwikkelingen in de wijk.
- Waar zelforganiserend vermogen onvoldoende ontstaat, neemt de gemeente samen met stedelijke partners het voortouw, maar altijd in verbinding met de inwoners.

Toelichting

Uitgangspunt is een sterk wijkgerichte, onderzoekende aanpak, gebaseerd op het activeren van burgers en het leren van ervaringen. Over de aanpak worden met inwoners van wijken afspraken gemaakt via een wijkconvenant. Met stakeholders als netbeheerder Alliander, corporaties, onderwijs, vastgoedeigenaren en wijkinitiatieven wordt partnerschap aangegaan. Alleen samen kan deze klus geklaard worden.

Arnhem is een inclusieve stad en iedereen moet mee kunnen doen. De gemeente gaat met stedelijke partners afspraken maken om daar waar initiatieven uitblijven de wijken mee kunnen komen in de energietransitie en bij voorkeur ook mee laten profiteren door meer woongenot en een lagere energierekening.

4.3 Ruimtelijke impact

Duurzame energiebronnen hebben meestal een lagere energiedichtheid dan fossiele brandstoffen. De opwek van duurzame energie kost daarom meer ruimte. En deze ruimte wordt in veel gevallen ook gezocht in of dicht bij de leefomgeving van de wijken, daar waar de energievraag is.

Dit kan spanningen veroorzaken met andere belangen in de wijken, bijvoorbeeld (de beleving van) groen, bebouwingsmogelijkheden en recreatie. Een voorbeeld hiervan is het Ecovat®, dat in de ondergrond bij Het Dorp gepland is, een landschappelijk waardevol gebied in het Arnhemse groen-blauwe netwerk.

Een ander voorbeeld is in Elderveld, waar bewoners veel belang hechten aan het groene karakter van een perceel, terwijl dit perceel ook gebruikt

zou kunnen worden om zonne-energie op te wekken.

Dit leidt tot het volgende uitgangspunt:

- Ruimtelijke impact is niet te voorkomen. Ruimte wordt eerst gezocht in verhard stedelijk gebied.

Toelichting

Gebieden bestemd als natuur en bos behouden hun bestemming. We bouwen ook niet in groen met de bestemming groen-landschap en park; tenzij het oppervlak van die bestemming toeneemt (bijvoorbeeld door herschikken van bebouwing). Er zijn in de bestemmingen bos en groen-landschap en park uitzonderingen mogelijk voor bijzondere projecten die bijdragen aan de toegankelijkheid van landschappen en de ecologische kwaliteit. Bouwen in groenvoorzieningen met de bestemming groen doen we alleen na een zorgvuldige afweging tussen maatschappelijk belang, duurzaamheidsambities, woningbehoefte, ecologisch effect en waarde van het groen.

4.4 Op zoek naar betaalbare oplossingen

De energietransitie is een kostbare operatie en vergt van velen investeringen. Dilemma's spelen dan ook vooral in de (voor)financiering bij grote investeringen. De investering is meestal wel terug te verdienen via de energierekening, maar dit vergt vele jaren. Dit is nog meer van belang bij de groep mensen die nu al moeite om de energierekening te betalen of geen leningen kunnen aangaan.

Bijvoorbeeld, als de gasprijs stijgt en de elektriciteitsvraag daalt, zoals is aangekondigd, krijgen nog meer mensen dan nu moeite met het betalen van hun energierekening, en liggen schulden en energiearmoede op de loer.

Op alle overheidsniveaus zullen snel maatregelen genomen moeten worden om de transitie betaalbaar te houden. Maatregelen in de sfeer van subsidies, financieringsconstructies, belasting, energieprijzen en

regelgeving. Deze maatregelen zijn van groot belang voor het welslagen van de energietransitie. Arnhem staat open voor experimenten met nieuwe financieringsconstructies.

Van belang bij de betaalbaarheid is ook het moment van investeren. Het is belangrijk dat hierover bij de Arnhemmer duidelijkheid en voorzienbaarheid wordt gecreëerd en dit moment gekoppeld wordt aan natuurlijke momenten van investeringen zoals bij groot onderhoud, verhuizing.

Dit leidt tot de volgende uitgangspunten:

- Betaalbaarheid, betrouwbaarheid en zekerheid voor de eindgebruiker staan voorop.
- De energietransitie mag niet leiden tot (verdere) energiearmoede en schuldenproblematiek en wordt bij voorkeur ingezet als instrument tegen energiearmoede.

Toelichting

Met de vaststelling van de transitievisie warmte in uiterlijk 2021 geeft de gemeente inzicht in de warmtevoorziening. Keuzes daarin geven duidelijkheid en daarmee voorzienbaarheid. Het is daarbij een maatschappelijk belang en gemeentelijke verantwoordelijkheid om rekening te houden met mensen in een kwetsbare situatie.



5. De Arnhemse aanpak

We doen het samen, eerlijk en duurzaam en de wijken spelen daarbij een belangrijke rol. De noodzakelijke energietransitie zien wij als kans om energiearmoede tegen te gaan en innovaties van Arnhemse bedrijven in te zetten. Arnhem streeft naar een goede en tijdige betrokkenheid van inwoners bij de grote opgave van de energietransitie. En niet zonder succes want ondertussen is er in Arnhem sprake van ruim 20 initiatieven in wijken en draaien 4 wijken mee in het “Wijken van de toekomst”- programma binnen het Gelders Energie akkoord.

Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, zal de gemeente zelf initiatief nemen om bewoners bij elkaar te brengen.

Het gaat uiteindelijk om een aanpak die past bij Arnhem, de Arnhemse aanpak. Deze kent vier onderdelen, die hieronder zijn beschreven.

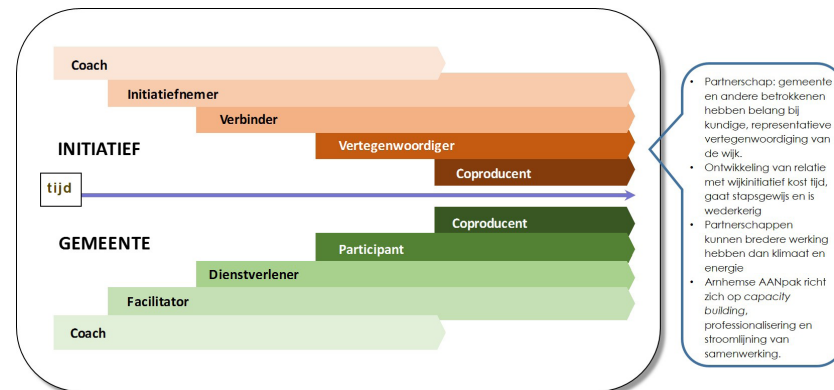
5.1 Gemeente neemt voortouw waar nodig

Waar wijken zich niet spontaan organiseren rond energie- en klimaatvraagstukken, neemt de gemeente het voortouw om bewoners bij elkaar te brengen rond gekoppelde thema's als energiearmoede, leefbaarheid en gezondheid. Daarbij wordt nauw samengewerkt met de woningcorporaties, huurdersverenigingen en de netbeheerder.

Niet iedereen is in staat om mee te komen in de energietransitie. Zeker niet als er prangende kwesties bij mensen spelen rondom veiligheid, leefbaarheid, schulden of andere problemen in de privésfeer. De insteek is om voor alle wijken een zodanige betrokkenheid van de bewoners te realiseren dat de energietransitie op een eerlijke wijze kan worden gerealiseerd. De huidige ondersteuning via het AANjaagteam en AANjaagfonds zal worden doorontwikkeld met dit doel en gefinancierd vanuit het klimaatfonds.

Dit betekent:

- Samen met professionele stakeholders het voortouw nemen in wijken die dat nodig hebben en waar kansen ontstaan.
- Samen met partners op wijkniveau acties uitvoeren, pilots starten en maatregelen nemen in een aantal wijken rondom het tegengaan van toenemende energiearmoede, als opmaat naar een eventuele opschaling in Europees verband.
- In een wijkconvenant worden afspraken gemaakt over o.a. de alternatieven voor aardgas voor de wijk, de verdeling van verantwoordelijkheden en de uitvoering. Het wijkconvenant is onderdeel van het wijkwarmtetransitieplan en wordt afgesloten met partijen in de wijken.



5.2 Wijkinitiatieven

Wijken verschillen in samenstelling en identiteit. De prioriteiten en zorgen van bewoners verschillen evenzeer. Het is belangrijk om in de energietransitie rekening te houden met de wensen en mogelijkheden van bewoners, om te borgen dat uiteindelijk alle bewoners de transitie op een eerlijke en

passende manier kunnen doormaken, zonder ongewenste consequenties voor hun eigen specifieke situatie. De energietransitie is dus net zozeer een sociale transitie.

Arnhem streeft naar een goede en tijdige betrokkenheid van inwoners bij de grote opgave van de energietransitie. En niet zonder succes want ondertussen is er in Arnhem sprake van ruim 20 initiatieven in wijken en draaien 4 wijken mee in het “Wijken van de toekomst”- programma binnen het Gelders Energie akkoord (Spijkerkwartier, Alteveer Cranevelt, Heijenoord Lombok en Hoogkamp).

Om die ontwikkeling voort te zetten en om wijkinitiatieven in positie te brengen als sterke intermediair tussen wijk en gemeente in het langdurige proces van de energietransitie in de stad, zal de ondersteuning een structureel karakter krijgen. De huidige ondersteuning via het AANjaagteam en AANjaagfonds zal dan ook worden voortgezet vanuit het klimaatfonds.

Dit betekent:

- Continu werken aan versterking van initiatieven in alle wijken.
- Met ieder wijkinitiatief wordt gewerkt aan een ontwikkelplan naar partnerschap. Daarin zijn de ambities en kwaliteiten van het wijkinitiatief belangrijk, naast de mogelijkheden die de gemeente biedt om het wijkinitiatief ook op langere tijd te ondersteunen met kennis en capaciteit. Ook moet de vraag beantwoord worden hoe het wijkinitiatief representatief kan zijn voor de wijk.
- De positie en rol van het wijkinitiatief wordt vastgelegd in een wijkconvenant, dat als onderdeel van de warmtetransitieplannen per wijk wordt afgesloten met partijen in de wijken. In het wijkconvenant worden afspraken gemaakt over o.a. de alternatieven voor aardgas voor de wijk, de verdeling van verantwoordelijkheden en de uitvoering.

5.3 Ruimtelijke ontwikkelingen

Bij alle ruimtelijke ontwikkelingen in de stad zal de gemeente met initiatiefnemers komen tot afspraken over de invulling van hun eigen verantwoordelijkheid in de energietransitie, maar ook de relatie leggen met de opgave en kansen in de omgeving van de ontwikkeling. Dit met als doel om het momentum van de ruimtelijke ontwikkeling te benutten om ook (een deel van de) omliggende bestaande bebouwing van het aardgas af te halen en hiermee vooruitlopend op de integrale benadering vanuit de omgevingswet.

5.4. Ondersteunend beleid

De gemeente zorgt met stakeholders en platform van wijkinitiatieven voor een gedeelde ondersteuning met kennis, capaciteit en middelen, die de initiatieven in staat stelt hun rol optimaal in te vullen.

Om de wijkgerichte energietransitie vorm te geven zal er op landelijk, regionaal en stedelijk niveau ondersteunend beleid en instrumentarium worden doorontwikkeld. Op regionaal en stedelijk niveau heeft de gemeente directe invloed op de ontwikkeling hiervan.

Financiering en betaalbaarheid

De kosten van de energietransitie zijn aanzienlijk. Een deel van de aanpassingen vormen voor eigenaren rendabele investeringen: via lagere energiekosten kunnen deze investeringen worden terugverdiend. Dat betekent trouwens niet dat deze kosten voor iedereen financieel haalbaar zijn. Instrumenten zoals lage renteleningen moeten doorontwikkeld worden om voorfinanciering mogelijk te maken. Een ander deel van de investeringen voor de aanpassingen zal zich niet laten terugverdienen. De vraag is dus hoe te komen tot een rechtmatige verdeling van deze kosten, zodat in beginsel ieder huishouden en iedere gebouweigenaar in staat is om de voor de verduurzaming benodigde investeringen te dragen.

De gemeente gaat verder met het ontwikkelen van en experimenteren met nieuwe financieringsconstructies. Daarbij wordt aangesloten bij landelijke experimenten zoals gebouwgebonden financiering en woonabonnementen.

Bewustwording en energiearmoede

Energietransitie heeft niet bij iedereen prioriteit, zeker niet als er prangende kwesties bij mensen spelen rondom veiligheid, leefbaarheid, schulden of andere problemen in de privésfeer. Veel aanpassingen zijn nodig achter de voordeur. Dit dwingt tot nauwe aansluiting bij de dynamiek in de wijken waarbij samenwerking sociale wijkteams en teams leefomgeving essentieel is.

Collectieve infrastructuur

De aanleg van de infrastructuur vindt plaats in de openbare ruimte. Het gaat om verzwaring van het elektriciteitsnet, aanleg van warmtenetten of in de toekomst mogelijk het aanpassen van het aardgasnet voor waterstof. De socialisering van de infrastructuur speelt hierbij een belangrijke rol. Bij groot onderhoud van bijvoorbeeld wegen en riolering zal afstemming plaatsvinden over het samen optrekken. Ook vindt afweging plaats over gemeentelijke participatie in de energie infrastructuur.

Bronnenontwikkeling

Veel duurzame bronnen moeten nog ontwikkeld worden. In de circulaire samenleving bestaat geen afval en dat heeft grote gevolgen voor huidige bronnen als groen gas, biomassacentrales en restwarmte van afvalverbrandingsinstallaties. Onderzoek naar verdere verduurzaming van de bronnen is noodzakelijk. Op zowel provinciaal, regionaal en lokaal niveau worden studies uitgevoerd. Zo wordt de potentie voor diepe aardwarmte (geothermie) in de regio Arnhem Nijmegen onderzocht. Ook wordt bekeken hoe de warmte (en koude) uit oppervlaktewater en afvalwater in Arnhem kan worden benut voor verwarmen (en koelen) van gebouwen.

Wet- en regelgeving

Niet alleen zelf presteren, maar ook samenwerken en reageren op initiatieven is nodig voor deze transitie. Ook de inzet van de regulerende bevoegdheden van de overheid zijn onontkoombaar in de energietransitie.

Op dit moment hebben gemeenten nog geen bevoegdheden om bijvoorbeeld in wijken het aardgas af te sluiten. Landelijk wordt gelobbyd voor duidelijkheid rondom de bevoegdheden die gemeenten krijgen om uitvoering te geven aan de energietransitie.

Op lokaal niveau wordt de omgevingsvisie hierbij een belangrijk instrument voor inwoners en ondernemers. Bij de invoering van de omgevingswet zal de energietransitie een speerpunt zijn.

Organisatie en arbeidskrachtontwikkeling

Niet alleen het organiserend vermogen van de inwoners van Arnhem in een wijk vraagt om inzet zoals beschreven onder de Arnhemse aanpak en versterking van organiserend vermogen van de wijk. Ook binnen het gemeentelijk apparaat vraagt deze opgave om een ontwikkeling. Dit betekent een opschaling in capaciteit en ontwikkeling van competenties die passen bij een transitie dicht bij de leefwereld van de Arnhemmer in de wijk.

Daarnaast vraagt de uitvoering van de maatregelen in het kader van de energietransitie een groot arbeidsvolume. Dit is enerzijds een kans om meer Arnhemmers aan het werk te krijgen, en anderzijds ook een zorg die nu bij veel bedrijven in de energiesector al wordt geschetst als de grootste



belemmering van economische groei en stijgende tekorten van geschoold personeel. Samen met onderwijs en ondernemers wordt dan ook regionaal stevig ingezet op een human capital agenda voor de komende jaren die dit vraagstuk mee gaat invullen.

Innovaties

In de energietransitie zijn er ook kansen voor Arnhemse bedrijven om in de wijken innovaties mee te ontwikkelen en toe te passen. Bij de Arnhemse aanpak in de komende jaren worden nadrukkelijk (Arnhemse) innovatieve bedrijven uitgenodigd om mee te denken en mee te doen in de wijkgerichte energietransitie. Hiermee worden kansen gecreëerd voor regio en stad en krijgt de Arnhemse economie en werkgelegenheid een impuls.

Dit betekent:

- Samen met wijkbewoners, ondernemers en andere stakeholders starten van pilots binnen de Arnhemse aanpak, gericht op het ontwikkelen van nieuwe oplossingen voor energievraagstukken in de wijk.



Tot slot

Er gebeurt al veel in Arnhem en dat is belangrijk, want om de toenemende opwarming en klimaatverandering tegen te gaan moet er nog veel meer gebeuren. Met deze Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie is een proces beschreven op weg naar 2050 met daarbij de wijze waarop de samenwerking met de stad wordt vormgegeven en de momenten waarop de gemeenteraad gevraagd wordt besluiten te nemen.

Daarnaast zal het ondersteunend beleid verder worden ontwikkeld. Waar nodig zullen hierover voorstellen worden gedaan aan de raad of zal de raad worden geïnformeerd over de voortgang.

In de loop van 2019 zal de raad naast een voorstel over de Regionale energiestrategie ook een nieuw stedelijk programma aangeboden krijgen dat gaat over de periode 2020 - 2030.

Met deze drie voorstellen in 2019 zijn dan de kaders vastgelegd op regio-, stads- en wijkniveau.

Stukken:

[A] Raadsvoorstel “De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie”

[B] Brochure “De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie”

1. Wijk en gemeente

a. Wijkconvenant

Blad 4 [A] bovenaan:



- In een wijkconvenant worden afspraken gemaakt over o.a. de alternatieven voor aardgas voor de wijk, de verdeling van verantwoordelijkheden en de uitvoering. Het wijkconvenant is onderdeel van het wijkwarmtetransitieplan en wordt afgesloten met partijen in de wijken.

Het wijkconvenant wordt maar heel globaal behandeld en roept daardoor veel vragen op. Met welke partijen wordt deze afgesloten in de wijken? Hoe ziet de besluitvorming eruit, meeste/zwaarste of hardste stemmen gelden? Op welke manier vindt democratische besluitvorming plaats? Welk proces ligt ten grondslag aan de vorming van het convenant? Wat is de juridische status van het convenant?

b. Iedere wijk zijn eigen oplossing: wie zorgt voor het totaal plaatje? hoe wordt voorkomen dat Arnhem 1 grote lapjesdeken aan oplossingen wordt? Hoe wordt ervoor gezorgd dat wijkconvenanten niet op gespannen voet komen te staan met andere wijk- of stadplannen? Lijkt ons dat vanuit het transitieplan voor heel Arnhem wat kaders meegegeven moeten worden aan de wijken, niet alles kan, niet alles is wenselijk vanuit het grotere plaatje. Hoe komt integratie tot stand met beleidsterreinen als ruimtelijke ordening, (re)vitalisering van wijken, klimaatadaptatie, mobiliteit, waterhuishouding en vergroening?

c. Overschatting van de inbreng vanuit bewoners. Inbreng en draagvlak van bewoners met betrekking tot de energietransitie lijkt ons cruciaal voor het slagen ervan. Echter vergt de afweging van technische oplossingen en het financieel doorrekenen ervan veel specialistische kennis. Om de inbreng van duurzame productiemiddelen te kunnen inschatten moet je weten hoe deze zich verhouden tot de energievraag van de woningen, wat de technische (on)mogelijkheden zijn en wat de kosten. Er kan niet zondermeer vanuit gegaan worden dat deze kennis in de wijk te mobiliseren is.

d. Mede eigenaarschap Hoe kunnen bewoners en bedrijven mede-eigenaar worden van de oplossingen in de wijken?

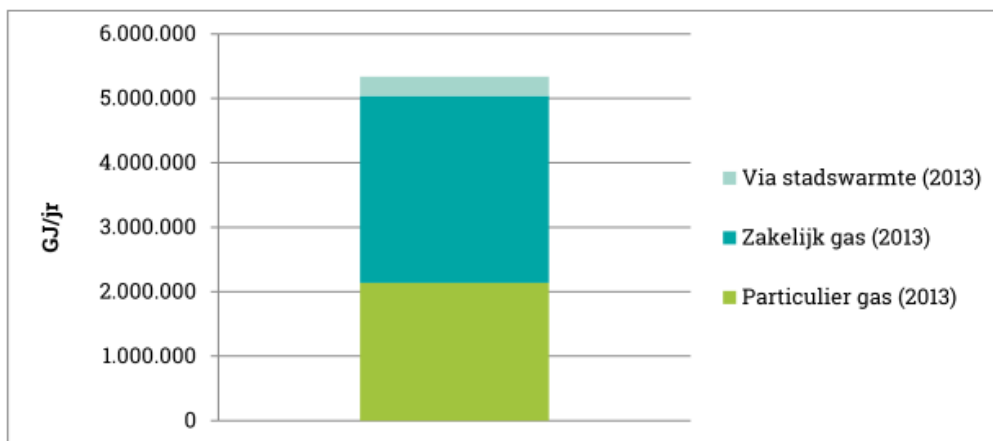
2. Wijk, gemeente en bedrijven

a. Woningen en gebouwen? In het voorstel wordt niet helemaal duidelijk of het alleen om woonwijken gaat of ook om gemengde wijken met bedrijven. In de inleiding [B] gaat het om woningen en gebouwen dat suggereert dat ook bedrijfsgebouwen erbij zouden kunnen horen. Daarna gaat het weer over 68.000 woningen. Die scope zou wat duidelijker aangegeven moeten worden.

b. Inzet van bedrijven Uit het rapport van Greenspread (“De Warmtepotentiekaart van de gemeente Arnhem”, oktober 2014) blijkt dat het zakelijk verbruikte gas hoger is dan voor de woningen (zakelijk: kleine 3.000.000 GJ, particulier: dikke 2.000.000 GJ). Betrekken van zakelijke energiegebruikers is om deze reden al zeer wenselijk, maar er zijn meer redenen waarom interactie met de zakelijke gebruikers van groot belang is:

- De ca 3.000.000 GJ aan zakelijk gebruikt gas wordt waarschijnlijk grotendeels in warmte omgezet. De rest warmte stromen die hierbij ontstaan zouden goed van pas kunnen komen bij de laagwaardige toepassing voor de particuliere warmte. Hiermee krijgt restwarmte economische waarde en versterkt het de bedrijven in Arnhem
- Veel zakelijke gebruikers hebben ook veel behoefte aan koeling. Zij hebben dus een overschot aan warmte terwijl de particulieren vooral een vraag naar warmte hebben. Een gemiste kans dus om deze twee niet bij elkaar te brengen. Bovendien versterkt de beschikbaarheid van grote hoeveelheden voordelige koude de concurrentie positie van bedrijven.

Betrekken van bedrijven bij de energietransitie is dus niet alleen aantrekkelijk voor de werkgelegenheid bij die bedrijven maar ze zijn ook een belangrijk onderdeel van het toekomstige energiesysteem (prosumer van warmte en koude).



c. Vertrouwen in bedrijven De huidige Warmteverkenning vindt plaats zonder de partijen die op dit moment actief zijn rond het bestaande warmtenetwerk. Zij kunnen echter heel belangrijke inhoudelijke input leveren om tot oplossingen komen. De energiestudies worden door partijen geproduceerd die minder dicht bij de implementatiekant zijn. Zonder de koppeling met de partijen die hier juist wel veel kennis hebben bestaat het gevaar dat er oplossingen te weinig realiteitswaarde hebben en mis je wellicht ook kansen. Belangrijk dus om die partijen wel in te schakelen in het vertrouwen dat zij bereid zijn tot een partnerschap waarbij zij over hun eigen commerciële belangen heen kunnen kijken.

3. De gemeente

a. Niet te bescheiden gemeente “Gemeente neemt voortouw waar nodig”, dat lijkt kort samengevat de rol die de gemeente zichzelf toekent. Dat is wat ons betreft best een bescheiden

rol. Een stevige regierol voor een veel omvattende opgave als de energietransitie is een absolute must. Er moet een goede visie ontwikkeld worden en vandaaruit gewerkt, er is een sterke behoefte om duidelijke kaders te scheppen en richtingen aan te geven. De gemeente heeft als enige de mogelijkheid om een goed zicht te creëren op de totale energiehuishouding van de gemeente maar ook op allerlei andere aspecten die van belang zijn in de gemeente. Dit overstijgt de scope van individuen, wijken en bedrijven. Als de gemeente deze cruciale rol niet speelt, wie doet het dan?

b. Aansluiten bij het vorige punt: Hoe wil de gemeente het voortouw nemen in wijken die zich niet spontaan organiseren?

c. Expertise nodig bij de gemeente. Het regievoeren over de energietransitie door de gemeente vergt ook het hebben van expertise rond de thema's energie en transitie. Wie moet anders het kaf van het koren scheiden? Als er dus onder het kopje "Financiën" gesproken wordt over het vrij maken van middelen om de ambtelijke organisatie te versterken dan spreken wij de hoop uit dat dit ook leidt tot een verdere versterking van de kennis binnen de gemeente.

4. Technieken

a. Niet alleen vanuit de wijken Hoewel wij de inbreng van de wijken heel belangrijk vinden, kan het niet zo zijn dat de energietransitie al te eenzijdig van deze zijde wordt aangevlogen (de energievragers). Het gaat in dezelfde mate over de duurzame bronnen die invulling moeten gaan geven aan de energie van de toekomst. Vragers en aanbieders dus in de energiehuishouding van de stad. Dat vergt om een dubbele beweging enerzijds vanuit de bewoners en anderzijds vanuit de ontwikkeling van de beschikbare bronnen. Op deze laatste, de bronnen, hebben de wijken veel minder zicht. Deze beide moeten bij elkaar gebracht worden... Meer aandacht voor de ontwikkeling van duurzame bronnen. De bottom up beweging lijkt wat te ver doorgeslagen.

b. Aanvullend onder punt 1.3 willen wij voorstellen:

- Gemeente Arnhem wil zoveel mogelijk energie hergebruiken binnen de gemeentegrenzen. Energiestromen (zowel warmte als koude) zullen zoveel mogelijk hergebruikt worden door andere energieverbruikers binnen de gemeente. Dumpen van warmte en koude moet daarbij zoveel mogelijk worden voorkomen.
- Gemeente Arnhem streeft er naar zoveel mogelijk gebruik te maken van lokaal aanwezige energiebronnen.

1.3 Met het vaststellen van de uitgangspunten kunnen keuzes worden gemaakt bij dilemma's die zich voordoen in het proces van de energietransitie.



RAADSVOORSTEL

Om in de komende jaren uitspraken te kunnen doen bij dilemma's die zich in dit complexe proces voordoen, zijn de volgende uitgangspunten geformuleerd, samen met stakeholders:

- De Trias Energetica is leidend; eerst besparen.
- De meest duurzame oplossing gaat voor. Minder duurzame bronnen zijn tijdelijk en decentrale bronnen hebben de voorkeur.
- De aanpak is wijkgericht en samen met bewoners en overige gebruikers. Hierbij wordt aangesloten bij andere ontwikkelingen in de wijk.
- Waar zelforganiserend vermogen onvoldoende ontstaat, neemt de gemeente samen met stedelijke partners het voortouw, maar altijd in verbinding met de bewoners.
- Ruimtelijke impact is niet te voorkomen. Ruimte wordt eerst gezocht in verhard stedelijk gebied.
- Betaalbaarheid, betrouwbaarheid en zekerheid voor de eindgebruiker staan voorop.
- De energietransitie mag niet leiden tot (verdere) energiearmoede en schuldenproblematiek en wordt bij voorkeur ingezet als instrument tegen energiearmoede.

c. **Wat is er al bedacht?** Het plan ademt de sfeer dat alles nog bedacht moet worden. Vanuit de warmteverkenning in 2019 moet alles duidelijk worden. Alsof er nu voor het eerst over energie wordt nagedacht in Arnhem terwijl er in het verleden al diverse studies naar gedaan zijn, in welke bureaulade zijn al deze rapporten verdwenen. Denk bijvoorbeeld aan de Warmtepotentiekaart van Greenspread en het onderzoek van CE Delft recentelijk. En valt er op basis van deze onderzoeken niet iets te zeggen over mogelijke oplossingsrichtingen? Waarom staat er niet op hoofdlijnen de oplossingsrichtingen weergegeven?

5. Tot slot

a. **Urgentie** 3 Zinnen worden er gewijd aan het thema “urgentie”. Daaruit zou je kunnen concluderen dat er nog weinig gevoel van urgentie is. Alles wat verder dan 10 jaar van ons verwijderd is of meer dan 2000 km hiervandaan is, voelt niet aan als urgent. Zinnen als “streven zal zijn zo veel wijken als haalbaar is vanaf 2030 aardgasvrij te maken” dragen ook niet echt bij aan het gevoel van urgentie. Terwijl wij ons vooral zorgen maken over de betaalbaarheid van de energietransitie wordt elders op de wereld de werkelijke prijs betaald van onze energieconsumptie en vaak bij mensen die geen enkele mogelijkheid hebben om hier zich tegen tweemaal te stellen. Het thema urgentie mag dus gerust wat zwaarder aangezet worden.

6. Schriftelijk doorsturen:

- a. Veel gebruikte termen definiëren
- Wijkconvenant

- Wijktransitieplan
- Warmteverkenning
- Transitievisie
- Doorontwikkelen

b. Onderstaand is een nogal vage passage: wat wordt precies bedoeld met deze zinnen?

4. Ondersteunend beleid

Om de wijkgerichte energietransitie vorm te geven zal er op landelijk, regionaal en stedelijk niveau ondersteunend beleid en instrumentarium worden doorontwikkeld. Op regionaal en stedelijk niveau heeft de gemeente directe invloed op de ontwikkeling hiervan. Beleid wordt doorontwikkeld op de thema's financiering en betaalbaarheid, bewustwording en energiearmoede, collectieve infrastructuur, bronnenontwikkeling, wet- en regelgeving, organisatie & arbeidskrachtontwikkeling en innovaties.

Namens Hoogkamp Energie,

Herman Velvis en Hans Leibbrand
13 maart 2019

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, informatieve bijeenkomst 13 maart 2019

GEMEENTE
Arnhem



De Arnhemse AANpak van de wijkgerichte energietransitie

Zaaknummer:

322931

Portefeuillehouder:

Mw. C. Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Manders (AC), Bouma (PvdA), Pape (VVD), Simonis (GL), Dijk (D66), Hegge (Partij voor de Dieren), Hutten (CDA), Dobbe (SP), Tujeehut (Arnhemse Ouderenpartij) en Dilekçi (DENK/Verenigd Arnhem).

De fracties van de ChristenUnie en de PVV waren niet bij de beraadslagingen aanwezig.

Insprekers

Namens Duurzaam Craneveer heeft de heer Rob Groen ingesproken, namens Hoogkamp Energie heeft de heer Herman Velvis ingesproken.

Beide insprekers hebben vragen vanuit de raadskamer beantwoord en hebben met de raadskamer ervaringen gedeeld van beide bewonersinitiatieven, o.a. m.b.t. de samenwerking met de gemeente.

Conclusie

De voorzitter stelt met instemming van de raadskamer vast dat het onderwerp de volgende bespreking meningsvormend (1) geagendeerd kan worden.

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

M. Venhoek

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, meningsvormende (1) bijeenkomst 20 maart 2019

GEMEENTE
Arnhem



De Arnhemse AANpak van de wijkgerichte energietransitie

Zaaknummer:

322931

Portefeuillehouder:

Mw. C. Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Manders (AC), Hegge (PvdD), Becker (CU), Bouma (PvdA), Pape (VVD), van der Loo (GL), Dijk (D66), van den Broek (CDA), Elfrink (SP), Tuijthuis (AOP) en Dilekçi (DENK/Verenigd Arnhem).

De fractie van de PVV was niet bij de beraadslagingen aanwezig.

Bespreking

De raadskamer is gestart met de meningsvormende (1) behandeling. Er zijn vragen gesteld m.b.t. de concreetheid van de plannen, de planning ervan en de kosten voor het van het gas afhalen van woningen. Niet alle vragen zijn behandeld, waardoor tot een vervolg (m1) behandeling is besloten.

Toezeggingen

Wethouder Bouwkamp heeft toegezegd:

- aan te geven wat de kosten zijn voor het afsluiten van een woning van het gas;
- een overzicht aan de raad te verstrekken van bestaande plannen in het kader van energietransitie en een tijdlijn daarvan.

Conclusie

De voorzitter stelt met instemming van de raadskamer vast dat de m1-behandeling niet is afgerond en een volgende keer wordt voortgezet.

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

M. Venhoek

Memo

Datum : 1 april 2019
Aan : Gemeenteraad Arnhem
Van : Cathelijne Bouwkamp
Betreft : Toezeggingen raadsbehandeling De Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie, d.d. 20 maart
Bijlage : Motie Tweede Kamer

In de raadsbehandeling van 20 maart j.l. heb ik u de volgende zaken toegezegd:

- Een overzicht van bestaande plannen in het kader van energietransitie in de tijd
- Motie Tweede kamer over kosten afsluiten aardgas en de kosten voor het afsluiten van een woning van het gas;

Hieronder vindt u de door u gevraagde informatie.

Plannen in het kader van energietransitie en klimaatadaptatie Arnhem

2019:

Wijkgerichte energietransitie

- Q2:** **Raadsbesluit** over de Arnhemse aanpak van de wijkgerichte energietransitie
Q2-Q4 Gesprekken met wijken en stakeholders op basis van warmteverkenning naar meest aannemelijke alternatieven voor aardgas

New energy made in Arnhem

- Q3:** **Raadsbesluit** over stedelijk programma met doelen en inspanningen tot 2030

Regionale energiestrategie (RES) - data onder voorbehoud van ondertekening landelijk klimaatakkoord

- Q2:** **Raadsbesluit** over startnotitie RES
Q4: **Raadsbesluit** over concept-bod RES

Kaders voor de besteding van het klimaatfonds

- Q2:** **Raadsbesluit** over de kaders voor de besteding van het klimaatfonds

Klimaatadaptatie

- Q3:** **Raadsbesluit** over Uitvoeringsprogramma klimaatadaptatie

2020:

Wijkgerichte energietransitie

- **Raadsinformatie** over eerste wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten

Regionale energiestrategie

- **Raadsbesluit** over definitief bod RES

2021:

Wijkgerichte energietransitie

- **Raadsbesluit** transitievisie warmte voor hele stad
- **Raadsinformatie** over Wijkuitvoeringsplannen en wijkconvenanten

Motie en kosten afsluiten aardgas

- De motie van de heer Van der Lee, nummer 32 813, vindt u in de bijlage.
- De kosten van het verwijderen van een aardgasaansluiting vindt u via deze link:
<https://www.liander.nl/consument/aansluitingen/tarieven2019?ref=18895>

Vergaderjaar 2018–2019

32 813

Kabinetsaanpak Klimaatbeleid

Nr. 290

MOTIE VAN HET LID VAN DER LEE

Voorgesteld 6 maart 2019

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het afsluiten van de gasaansluiting honderden euro's kost voor de huiseigenaar;

overwegende dat voorlopers in de energietransitie zo min mogelijk nadelen moeten hebben bij het gasvrij maken van hun woning en de kosten hiervan eerlijk verdeeld moeten worden;

verzoekt de regering, voor de korte termijn een variant uit te werken waarbij de kosten van het afsluiten van de gasaansluiting 50/50 worden verdeeld over de huiseigenaar en de netbeheerder, waarbij de netbeheerder dit mag verrekenen in het vastrecht;

verzoekt de regering tevens, in de tussentijd na te denken over een goede, toekomstbestendige regeling voor de lange termijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

Van der Lee

BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel, (vervolg) meningsvormende (1) bijeenkomst 03 april 2019

GEMEENTE
Arnhem



De Arnhemse AANpak van de wijkgerichte energietransitie

Zaaknummer:

322931

Portefeuillehouder:

Mw. C. Bouwkamp

Resultaat van bespreking:

Aanwezig

De raadsleden/fractievoorgangers Manders (AC), Hegge (PvdD), Broersma (CU), Bouma (PvdA), Pape (VVD), Simonis (GL), Venhoek (D66), Hutten (CDA), Elfrink (SP), van Plateringen (AOP) en Dilekçi (DENK/Verenigd Arnhem).

De fractie van de PVV was niet bij de beraadslagingen aanwezig.

Bespreking

De raadskamer is verder gegaan met de meningsvormende (1) behandeling, waar op 20 maart een begin mee was gemaakt. Er zijn vragen gesteld m.b.t. de concreetheid van de plannen, de planning ervan en de kosten voor het van het gas afhaken van woningen. Alle vragen zijn behandeld.

Een aantal fracties geven aan nog intern te willen overleggen voordat zij een mening over het voorstel kunnen geven.

Andere fracties (VVD, DENK/Verenigd Arnhem, Partij voor de Dieren) hebben (concept) moties en/of amendementen aangekondigd.

Toezeggingen

Wethouder Bouwkamp heeft toegezegd:

- de bedrijvemaanpak binnenkort met de raad te zullen delen;
- in de communicatie rekening te houden met het gebruiken van begrijpelijke taal. Het gebruik maken van ambassadeurs vanuit de wijk bij de besprekingen kan daarbij helpen.

Conclusie

De voorzitter stelt met instemming van de raadskamer vast dat de m1-behandeling is afgerond. De raadskamer wil het onderwerp graag op 10 april meningsvormend (2) behandelen. Daarvoor dienen alle concept-moties en/of -amendementen vrijdag 5 april om 12.00 bij de griffie aangeleverd te zijn.

De raadsadviseur,

B. Kranenburg

De voorzitter,

S. van Ommen