

# Memo

**Datum** : woensdag 6 maart 2024

**Aan** : Raadslid Rebin Maref

**Betreft** : ambtelijke reactie motie aanpassing gebiedsvisie Schaapsdrift

---

Op 1 maart j.l. is de motie aanpassing gebiedsvisie Schaapsdrift aangeboden voor ambtelijke ondersteuning. Bij de motie zijn de volgende drie vragen specifiek gesteld:

1. Verschil van aantal woningen als dit amendement wordt aangenomen t.o.v. de huidige gebiedsvisie? En als dit zo veel mogelijk gecompenseerd kan worden, hoeveel woningen scheelt het dan? Graag hierbij een bandbreedte. We begrijpen dat het iets doet met de kwaliteit van het plan en de woningen, maar we horen graag wat nog wel kan.
2. in het overleg dinsdag is er aangegeven dat er op een aantal plekken het uitmaakt als je het woonhuis losknijpt van de loodsen erachter. Willen jullie nagaan of dat mogelijk is en zo ja, een suggestie doen hoe je dit goed kan verwoorden in het amendement? Deze vraag koppelen aan 1 of als tweede melden. Het kaartbeeld verbeeld de splitsing al.
3. Verschil in m2 groen als dit amendement wordt aangenomen t.o.v. de huidige gebiedsvisie?

In deze memo gaan we in op het amendement en nemen we de gestelde vragen daarin mee.

## Verwervingen

Het amendement stelt voor om het college van burgemeester en wethouders te verzoeken een gewijzigde integrale gebiedsvisie voor Schaapsdrift en omgeving aan te bieden aan de raad ter vaststelling, na inachtneming van de volgende punten:

- a) Geen verwerving, herontwikkeling of sloop van de huidige woningen die in de huidige versie van de gebiedsvisie buiten verwerving zijn gehouden
- b) Geen verwerving, herontwikkeling of sloop van de woningen in het stationsgebied (Schaapsdrift 109, 111, 113, 115, 117, 96, Velperweg 152 en aan de westzijde Schaapsdrift (Schaapsdrift 83);
- c) Geen sloop van de woningen in het stationsgebied (Schaapsdrift, 96 en Wichard van Pontlaan 2, 4, 6, 8, 10, 12 en 14) en aan de westzijde Schaapsdrift (Schaapsdrift 47-49);
- d) Het is ten alle tijden voor de in punten a, b en c genoemde (bedrijfs)woningen mogelijk onder voorwaarden van wederzijds (gemeente/betrokken) goedvinden verwerving/sloop mogelijk te maken in de uitwerking richting het stedenbouwkundig plan;

## Ambtelijke reactie verwervingen

Dit betekent dat het ontwikkelgebied er als volgt uit komt te zien:



Kaartbeeld verwervingen: Groen niet verwerven, oranje wel verwerven

Voor de genoemde woningen die alleen verworven kunnen worden op basis van wederzijdse overeenstemming geldt dat er gekozen moet worden in de gebiedsvisie. Er kan geen stedenbouwkundig plan worden gemaakt als niet bekend is wat de uitgangspunten zijn. Als het later wordt gewijzigd moet het planproces (deels) over. Daarnaast geldt hier ten aanzien van aankopen de nota grondbeleid:

1. De eigenaar biedt de woning te koop aan de gemeente Arnhem. Op basis van de Nota Grondbeleid wordt het afwegingskader gevolgd en zal bij een positief besluit op vrijwillige basis met eigenaar in onderhandeling gaan over aankoop op basis van de marktwaarde. Hierbij zal bijvoorbeeld specifiek moeten worden getoetst of de woningen nog steeds nodig zijn om de gebiedsvisie uit te voeren.
2. De gemeenteraad neemt alsnog een besluit tot aankoop van de genoemde woningen en stelt tevens budget beschikbaar. De verwerving kent geen wettelijk kader, heeft dus een vrijwillig karakter, een koopsom is gebaseerd op de marktwaarde.

In beide gevallen is er geen mogelijkheid tot vergoeding van aanvullende schades zoals deze wel worden vergoed in de verwerving op basis van de Wvg en onteigening. Dit omdat schadevergoeding alleen mogelijk is indien hier een wettelijke grondslag voor is (bijvoorbeeld het feit dat de woning noodzakelijk is voor de uitvoering van de gebiedsvisie. Zonder deze wettelijke grondslag leidt dit namelijk tot ongeoorloofde staatssteun.

### **Vraag splitsen van woningen ten opzichte van de achterliggende bedrijfsruimte**

De woningen van Schaapsdrift 83 en Schaapsdrift 47-49 maken onderdeel uit van eenzelfde kadastrale perceel als achterliggende bedrijfsruimtes. Het amendement maakt onderscheid tussen het handhaven van de woningen en het transformeren van de bedrijfsruimtes tot een nieuwe woonwijk. Goed is om te omschrijven dat de woningen behouden moeten blijven of met wederzijdse toestemming toch ontwikkeld kunnen worden maar dat de bedrijfsruimtes apart ontwikkeld kunnen worden mits dit technisch ook mogelijk is. In sommige gevallen lopen de bedrijfsruimte namelijk onder de woningen. In het omgevingsplan zal de bestemming van de panden aangepast moeten worden aan de nieuwe situatie.

### **Onderzoek Fietsenstalling en verbreding Eleonorastraat**

Het amendement geeft het college het volgende mee:

- f) In overleg met o.a. ProRail de mogelijkheid te onderzoeken in hoeverre er aan de stationszijde van de Eleonorastraat (fietsenstalling) gebruikt kan worden voor de ontsluitingsweg zoals voorgesteld is in de concept gebiedsvisie en deze weg te realiseren mét optie tot behoud van Schaapsdrift 117. Voor de gestalde fietsen zou de optie onderzocht kunnen worden om deze (deels) te verplaatsen naar de nu ingetekende parkeergarage.

### **Ambtelijke reactie**

Aangezien de Eleonorastraat in de gebiedsvisie als zuidelijke ontsluiting dient, moet deze straat verbreed worden om voldoende ruimte te bieden aan ontsluiting in twee-richtingen plus ruimte voor voetgangers richting station Presikhaaf En er daarnaast nog voldoende ruimte is voor de aanlanding van de perrontrap, lift en een voorplein. Met de huidige breedte is het zelfs niet mogelijk deze straat in te zetten als een erfontsluitingsweg in twee-richtingen. De woningen die anders aan de zuidzijde bedacht zijn, dienen dan via de huidige toegang van de Praxis het achterliggende gebied te betreden. Ook deze route heeft maximaal capaciteit voor 1-richtingsverkeer. Het verkeer kan dan via een éénrichtingsstraat op de Eleonorastraat, met twee richting fietsen, het gebied weer verlaten. Verkeerskundig advies geeft aan dat met enkel de huidige infrastructuur er een maximum capaciteit is van deze ontsluiting van ca. 100 woningen, anders loopt het verkeer vast. Daardoor kunnen de bestaande bebouwingen Casimir State en flat Sacré Coeur dan niet via deze weg worden ontsloten, zoals is voorgesteld in de gebiedsvisie. Deze zullen dan altijd via de Esperantolaan ontsloten blijven waardoor deze niet kan worden omgevormd tot fietspad en als barrière richting, autoweg met parkeren, het park zal blijven functioneren. Het niet verbreden van de Esperantolaan leidt daarmee tot een ander gebiedsvisie waarbij:

- Er geen parkeerhub gerealiseerd kan worden aan de zuidkant. Hierdoor moeten de noordelijke blokken voorzien in hun volledige parkeeropgave (in de gebiedsvisie is dit 50%). Dit betekent dat in de noordelijke blokken er of minder woningen gerealiseerd kunnen worden of een duurdere parkeeroplossing (volledig ondergronds) gerealiseerd moet worden gezien de beperkte ruimte en de woonkwaliteit die nagestreefd wordt. Dit lijkt niet realistisch, aangezien dit leidt tot aanzienlijk hogere kosten (ondergronds gebouwd parkeren is aanzienlijk duurder dan gebouwd bovengronds zoals in de hub) (ca. 4 a 5 miljoen euro). Daarnaast de vraag of dit tot een haalbare vastgoedexploitatie leidt bij een 2/3 betaalbaar woonprogramma.
- In de zuidelijke blokken er maximaal 100 woningen gerealiseerd kunnen worden om verkeerstechnische redenen.
- De auto ontsluiting via bestaande wegen door de buurt zoals de Schaapsdrift en /of de Eleonorastraat en de Esperantolaan gaat lopen. Dit is onwenselijk voor de buurt en de relatie met Park Sacré Coeur.

- Er minder werkprogramma gerealiseerd kan worden aangezien dit voor een groot deel tegenover het station is gepland. Circa 2.500m<sup>2</sup> verlies.

Het amendement stelt voor om te onderzoeken of de verbreding kan worden gezocht op de plaats van de bestaande fietsenstalling van ProRail. Hierbij geven wij aan dat we in ons pre-advies aan het college negatief adviseren over dit onderzoek omdat wij de volgende bezwaren zien:

- Het verplaatsen van de fietsenstalling naar de hub betekent dat er de afstand van de fietsenstalling naar de opgang van perrons wordt vergroot naar meer dan 165 meter. De richtlijnen van ProRail geven aan dat een fietsenstalling maximaal 100 meter van de opgang van een perron is gesitueerd, hieraan wordt dan niet voldaan. Een stalling in een gebouw zal leiden tot minder gebruik van de stalling ten opzichte van de huidige stalling die nu makkelijker bereikbaar is en daarmee tot zwerffietsen in het gebied rondom de opgangen van de perrons. Daarnaast is er een in het verleden damwand door ProRail gerealiseerd mede om een fietsenstalling te kunnen realiseren die investering wordt in hun ogen daarmee te niet gedaan. Hierdoor verwachten wij dat ProRail en de Nederlandse Spoorwegen (NS) niet zullen meewerken aan de verplaatsing van de fietsenstalling naar de hublocatie.
- Vanuit stedenbouwkundig oogpunt wordt het stationsplein dat nu al qua omvang beperkt is, nog verder verkleind. Dit past niet binnen de vastgestelde ambitie (Spoorzone oost en omgevingsvisie) om van het station een mobiliteitspunt te maken. Vanwege de extra loopafstand zijn, zoals eerder aangegeven, veel zwerffietsen te verwachten. Hierdoor verslechtert entreegebied met van het stations opgangen. De aanlanding van de perrontrap en de bijkomende lift krijgen een beperkte voorruimte wat de verkeersveiligheid van de voetganger niet ten goede komt.
- Daarnaast betekent behoud van de woningen aan de zuidzijde, dat het stedenbouwkundig logischer is om ook de rooilijn van de nieuwe bebouwing naar het zuiden te verschuiven. Dit betekent dat de toekomstige woningbouw dichter op het spoor (op circa 13-15m afstand) gerealiseerd wordt waarmee de geluidsbelasting en trillinghinder op de te realiseren woningen toeneemt en een verslechtering is van de woonkwaliteit.

### **Vraag aantal woningen**

Het amendement geeft het volgende aan het college mee:

- e) Voor het extra toevoegen van woningen de ruimte te zoeken in ontwikkeling in de hoogte richting Park Sacré Coeur.

**Het verlies is een bandbreedte. Ten eerste het verlies indien er wel of niet de Eleonorastraat verbreedt kan worden. Ten tweede de mogelijkheid van compensatie van het verlies elders in het plan.**

Indien de Eleonorastraat verbreed kan worden. Betekent dit met het behoud van beoogde bestaande woningen een verlies van circa 80 woningen. Er worden 22 woningen extra behouden en verliezen circa 100 woningen voornamelijk bij de Kop schaapsdrift/station, de noordelijke groene loper en de inpassing van Velperweg 52 zorgt voor verkleining van de bouwblokken aan het Sacré Coeur door verschuiving van de Middenstraat. Dat maakt circa 100-22= circa 78 woningen. Daarnaast leidt tot dit een verlies van circa 2.500m<sup>2</sup> werkprogramma.

We achten de verbreding van de Eleonorastraat met behoud van de beoogde woningen onwenselijk en bovendien onwaarschijnlijk i.v.m. te verwerven eigendom van ProRail en het verplaatsen van de fietsenstalling.

Indien de Eleonorastraat niet verbreed wordt, leidt dit tot een verlies van circa 215 woningen. Er kunnen enkel 100 woningen maximaal op de zuidelijke locatie, zonder hub worden gerealiseerd. Dit is circa 15 woningen minder t.o.v. van de visie/proefverkaveling. De hub verplaatsen naar het noorden kost circa 120 woningen, door zijn ruimteclaim. Samen leidt dit tot een verlies van 135 woningen.

In totaal is er dan een verlies van circa 215 woningen en 2.500m<sup>2</sup> werken. Dat is de helft van het beoogde werkprogramma en bijna de helft van het woningbouwprogramma.

Kan het verlies gecompenseerd worden elders in het plan? Dit is niet eenvoudig anders was deze ruimte wel gezocht in de voorgestelde visie en proefverkaveling. De pijn kan wel verdeeld worden. Indien we waar mogelijk één laag extra toevoegen leidt dit tot circa 40-60 woningen. Deze toevoeging zal op zo'n wijze moeten plaats vinden dat er nog steeds een ruimtelijke opbouw in hoogte ontstaat in het gebied die recht doet aan de bestaande bebouwing aan de Schaapsdrift, zoals dat ook in de gebiedsvisie is aangegeven.

Zou het op te lossen zijn door meer hoogte aan Sacré Coeur toe te voegen zijn? Dan zou er substantieel de hoogte in moeten met bijvoorbeeld 3 extra torens tot 20 lagen (circa 65m hoog) om bv 150 woningen extra woningen toe te voegen. Dit is stedenbouwkundig niet passend in zijn omgeving en legt een grote slagschaduw over park Sacré Coeur. Al het programma compenseren is stedenbouwkundig een no-go. 40-60 woningen is te onderzoeken (Dat is circa 10% van het totale programma).

### **Vraag m2 groen**

Als Schaapsdrift 41-45 gesloopt wordt (eigendom van gemeente Arnhem), wordt dat de plek voor de noordelijke Groene Loper. Hierdoor kan de noordelijke Groene Loper qua oppervlakte ongeveer even groot blijven als voorgesteld in de gebiedsvisie. Het nadeel hiervan is dat er geen voordeuren aan deze Groene Loper kunnen komen vanwege de beperkte ontwikkelingsruimte door het behoud van Schaapsdrift 47-49 en Velperweg 152. Het realiseren van de Groene Loper met minder zijgevels leidt tot een sociaal onveiligere doorgang en daarmee een verlies aan kwaliteit ten opzichte van de gebiedsvisie. Het verlies van deze woningen is meegenomen in de berekening van de woningaantallen in vergelijking met de gebiedsvisie. Door de ligging van de te behouden eigendommen en panden wordt de Groene Loper wat smaller op sommige punten, met als gevolg een beperkte groeiruimte voor bomen zowel ondergronds als bovengrond. Daarnaast is het de vraag of de bedrijfswoning van Velperweg 152 aanvaardbaar ingepast kan worden. De ontsluiting van het pand en het feit dat Innoforte op een zeer korte afstand gerealiseerd wordt van dit bestaande pand zorgt voor ruimtelijke en een qua woon-/werkkwaliteit ongewenste en onverantwoorde situatie.

Doordat het kantoorpand (Schaapsdrift 81) verworven en gesloopt kan worden, kan de zuidelijke Groene Loper, zoals opgenomen in de gebiedsvisie, gerealiseerd worden. Hiermee zal de zuidelijke groene loper even groot blijven.

Conclusie: Geen verlies van vierkante meters groen, wel van een kwaliteitsslag en sociale veiligheid van de noordelijke Groene Loper.

### **Wichard van Pontlaan**

- h) Het vergroenen en verbeteren van de omgeving rondom de Wichard van Pontlaan moet zorgvuldig worden overwogen en samen met de bewoners van de wijk worden vormgegeven.

De vergroening van de Wichard van Pontlaan kan zeker onderdeel worden van de gebiedsvisie. In de gebiedsexploitatie is op dit moment alleen rekening gehouden met de vergroening van de andere straten zoals de Schaapsdrift, Eleoanorastraat, Rheinaldstraat en Esperantolaan. Er is op dit moment geen rekening mee gehouden met de kosten van de vergroening van de Wichard van Pontlaan. Dit zijn dus extra kosten die drukken op het project.