Bundel - Politieke Avond van 15 mei 2024

Agenda bijlagen

Agenda PA 15 mei 2024

0 18.00 uur - 19.30 uur: Technische Vragenmarkt

Voorafgaand aan de Politieke Avond van 15 mei wordt er voor raadsleden en fractievolgers een technische vragenmarkt georganiseerd. De vragenmarkt vindt plaats in de Stadhuishal van 18.00 tot 19.30 uur. Tijdens deze vragenmarkt zijn er vanuit verschillende beleidsterreinen ambtenaren aanwezig. Ook de accountant is aanwezig voor vragen over de Jaarstukken en de rechtmatigheidsverantwoording. Tijdens de technische vragenmarkt is er een gezamenlijk (snack)buffet. In de bijlage vinden jullie de plattegrond waarop jullie kunnen zien waar de ambtenaren van de verschillende beleidsterreinen zich in het Stadhuis bevinden.
(Let op: dit betreft een interne bijeenkomst voor de gemeenteraad)

PLATTEGROND - Indeling stadhuishal technische markt 15 mei 2024

1.RZ 19.30 uur - 21.00 uur: Duurzaam Mobiliteitsplan

Informatieve bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 15 mei 2024, informatieve bespreking
Lijst van insprekers
Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'
Duurzaam Mobiliteitsplan
Bijlagerapport duurzaam mobiliteitsplan
Bijlage: Memo Toezeggingen Duurzaam Mobiliteitsplan
Bijlage: Memo Participatie Duurzaam Mobiliteitsplan
Schriftelijke bijdrage VVN - Reactie op Concept Mobiliteitsplan Arnhem d.d. 19-04-2024
Schriftelijke bijdrage Wereldhave
Schriftelijke bijdrage Platform Binnenstad Arnhem
Bijlage PBA - Relatie Mobiliteit en Bestedingen - centrum Arnhem
Schriftelijke bijdrage Gaudium Real Estate
Inspreekreactie namens de Verkeersgroep Arnhem-West d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie namens Stichting Arnhems Hart d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie namens Fietsersbond afdeling Arnhem d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie van P. Papegaaij d.d. 15-05-2024
Inspreekreactie van T. Chabot d.d. 15-05-2024
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve bespreking
Schriftelijke bijdrage Wijkvereniging Penseelstreek op het raadsvoorstel
Bijlage van Wijkvereniging Penseelstreek - Rapportage Enquete
Schriftelijke bijdrage Arnhem6811 d.d. 30-05

2.0.LF 19.30 uur - 21.00 uur: Raadsvoorstellen 'Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028' & 'Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden'

Elk raadsvoorstel wordt apart in twee termijnen besproken, waarbij wordt gestart met het raadsvoorstel 'Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)'. Gezien er twee raadsvoorstellen worden besproken zijn twee woordvoerders toegestaan. Zie voor meer informatie over de bespreking het behandeladvies.

Behandeladvies 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

2.1.LF 19.30 uur - 21.00 uur: Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028

Informatieve en meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Raadsvoorstel 'Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)'
Bijlage 1: Aanbiedingsbrief Ontwerp MJPB 2025-2028 incl. gewijzigde begroting 2024
Bijlage 2: Geactualiseerde Kaderbrief 2025
Bijlage 3: Ontwerp MJPB 2025-2028 incl. gewijzigde begroting 2024
Bijlage 4: Concept zienswijze raad op MJPB BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

2.2.LF 19.30 uur - 21.00 uur: Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Informatieve en meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Raadsvoorstel 'Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden'
Zienswijze wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM
Bijlage 1 Aanbiedingsbrief van 1 maart 2024 aan de colleges en gemeenteraden
Bijlage 2 Algemene toelichting op de ontwerp- gemeenschappelijke regeling VGGM 2025
Bijlage 3 Ontwerp wijzigingsbesluit
Bijlage 4 Ontwerp geconsolideerde gemeenschappelijke regeling
Bijlage 5 WAS-WORDT wijziging regeling
Bijlage 6 Concept Bijdrageregeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
Bijlage 7 Instellingsbesluit bestuurscommissies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

3.0.WG 19.30 uur - 21.00 uur: Raadsvoorstellen ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’ & ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’ & ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’
Vanwege de inhoudelijke samenhang worden de drie raadsvoorstellen gezamenlijk voorbereid in de raadskamer. Zie voor meer informatie het behandeladvies.

Behandeladvies 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

3.1.WG 19.30 uur - 21.00 uur: Gebiedsvisie Presikhaaf 3
Informatieve en meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Presikhaaf 3'
Gebiedsvisie P3 bijlage 1-VISIE
Gebiedsvisie P3 bijlage 1-BIJLAGEN visie
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

3.2.WG 19.30 uur - 21.00 uur: Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie
Informatieve en meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie'
Bijlage 1-Startnotitie Houtmanlocatie
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

3.3.WG 19.30 uur - 21.00 uur: Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110
Informatieve en meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110'
Bijlage 1- Startnotitie Kermisland 110
Behandelresultaat 15 mei 2024, informatieve en meningsvormende bespreking

4 21.00 uur - 21.15 uur: Pauze

5.RZ 21.15 uur - 22.15 uur: Agenderingsverzoek 'Taalrijk opgroeien'
Meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 15 mei 2024, meningsvormende bespreking
Agenderingsverzoek 'Taalrijk opgroeien' van de fractie D66
Behandelresultaat 3 april 2024, informatieve bespreking
Behandelresultaat 15 mei 2024, meningsvormende bespreking

6.LF 21.15 uur - 22.15 uur: Toekomst herdenking Slag om Arnhem
Meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 15 mei, meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Toekomst herdenking Slag om Arnhem'
Bijlage - BMC-onderzoek "Brug naar de Toekomst - De herdenking van de Slag om Arnhem"
Aangenomen motie 'Een brug naar de toekomst' (22M132) van de fracties VVD, D66, GroenLinks, Partij voor de Dieren en Arnhem Centraal
Technische vraag over kosten BMC Rapport
Behandelresultaat 3 april 2024, informatieve bespreking

Inspreekreactie Bridge to Liberation d.d. 03-04-2024
Schriftelijke reactie Liberation Route Europe
Behandelresultaat 24 april 2024, meningsvormende bespreking
Technische vraag & antwoord over opbouw uitgaven voor herdenken
Antwoord technische vraag: Offerte BMC De herdenking van de Slag om Arnhem d.d. 20-04-2023
Behandelresultaat 15 mei 2024, meningsvormende bespreking

7.WG 21.15 uur - 22.15 uur: Agenderingsverzoek 'Netcongestie'
Meningsvormende bespreking
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 15 mei 2024, meningsvormende bespreking
Agenderingsverzoek 'Netcongestie & verzoek tot technische sessie' van de fracties D66, VVD en GroenLinks
Raadsbrief 'Mogelijkheden gemeente Arnhem voor verminderen gevolgen netcongestie', d.d. 23-01-2023
Beantwoording Art. 44-vragen inzake 'Gevolgen overvol elektriciteitsnetwerk voor ambities Arnhem', d.d. 31-10-2023
Beantwoording Art. 44-vragen inzake 'Netcongestie' d.d. 05-03-2024
Presentatie Liander - technische sessie netcongestie
Presentatie HAN - technische sessie netcongestie
Presentatie TenneT - technische sessie Netcongestie
Behandelresultaat 3 april 2024, informatieve bespreking
Behandelresultaat 15 mei 2024, meningsvormende bespreking

8.RZ 22.15 uur - 23.15 uur: Gebiedsvisie Rijnpark
Meningsvormende bespreking
Locatie: Raadzaal

Behandeladvies 15 mei 2024, meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Gebiedsvisie Rijnpark'
Bijlage 1 - Gebiedsvisie Rijnpark
Bijlage 2 - Toelichting op de omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark
Bijlage 4 - Logboek omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark geanonimiseerd
Bijlage 5 - Brief StAB
Bijlage 6 - Beantwoording brief StAB
Bijlage 7 - Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD)
Schriftelijke bijdrage van Dhr. van Bik van Geometius, d.d. 28-03-2024
Schriftelijke bijdrage van Dhr. Terenstra, d.d. 28-03-2024
Schriftelijke bijdrage Dhr. Roelofs van der Veur van Oskarwei Holding BV, d.d. 02-04-2024
Inbreng inspraak van Onze Huisartsen d.d. 02-04-2024
Schriftelijke bijdrage Mevr. Wentink, d.d. 02-04-2024
Inbreng inspraak van Dhr. Brüll van E-Unit, d.d. 03-04-2024
Schriftelijke bijdrage van Dhr. Terenstra, d.d. 04-04-2024
Behandelresultaat 3 april 2024, informatieve bespreking
Schriftelijke bijdrage van Dhr. van Veggel van MTSA Technopower, d.d. 08-04-2024
Schriftelijke bijdrage van Dhr. van Veggel van MTSA Technopower, d.d. 15-04-2024
Behandelresultaat 17 april 2024, meningsvormende bespreking
Schriftelijke bijdrage van Dhr. van Veggel van MTSA Technopower, d.d. 22-04-2024
Behandelresultaat 24 april 2024, meningsvormende bespreking
Memo van wethouder Smeulders inzake 'Toezeggingen wethouder Smeulders bij bespreking Gebiedsvisie Rijnpark' (#1533 en #1534), d.d. 08-05-2024
Schriftelijke bijdrage van 17 ondernemers van d.d. 26 april 2024
Behandelresultaat 15 mei 2024, meningsvormende bespreking

9.LF 22.15 uur - 23.15 uur: Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken
Meningsvormende bespreking
Locatie: Landgoed/Festival

Behandeladvies 15 mei 2024, meningsvormende bespreking
Raadsvoorstel 'Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken'
Bijlage - Was-wordt overzicht Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken
Behandelresultaat 17 april 2024, informatieve en meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 15 mei 2024, meningsvormende bespreking

10.WG 22.15 uur - 23.15 uur: Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning

Bespreking van Moties en/of Amendementen
Locatie: Walburgis

Behandeladvies 15 mei 2024, Bespreking van Moties en/of Amendementen
Vragen fractie Arnhem Centraal en beantwoording portefeuillehouder d.d. 15-05-2024
amendement 'De werklast echt verlagen' (24A13) van de fracties ChristenUnie en Volt
amendement 'Huishoudelijk werk moeten we niet gelijkstellen aan gezonde sportieve beweging' (24A14) van de fractie Arnhem Centraal
motie 'Kwetsbare mensen verdienen bescherming' (24M63) van de fractie Arnhem Centraal
Ingetrokken motie 'Netwerken vormen om elkaar te helpen' (24M64) van de fractie Arnhem Centraal (wordt niet ter besluitvorming ingediend)
Raadsvoorstel 'Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning'
Bijlage 1 - Plan van aanpak
Bijlage 2 - Advies van de Adviesraad
Bijlage 3 - Reactie college op adviezen Adviesraad
Lijst van insprekers
Schriftelijke bijdrage Mevr. de Vries, d.d. 02-04-2024
Behandelresultaat 3 april 2024, informatieve en meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 24 april 2024, meningsvormende bespreking
Behandelresultaat 15 mei 2024, Bespreking van Moties en/of Amendementen

Agenda Politieke Avond 15 mei

Stadhuishal		
18.00 uur - 19.30 uur Technische Vragenmarkt *(Dit betreft een interne bijeenkomst voor de gemeenteraad)*		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
19.30 uur – 21.00 uur (90) Duurzaam Mobiliteitsplan *(informatieve bespreking)*	19.30 uur – 21.00 uur (90) Ontwerp MJPB BVO DRAN 2025-2028 & Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden *(informatieve en meningsvormende bespreking)*	19.30 uur – 21.00 uur (90) Gebiedsvisie Presikhaaf 3 & Startnotitie ontwikkeling Houtmanlocatie & Startnotitie ontwikkeling Kermisland 110 *(informatieve en meningsvormende bespreking)*
Pauze: 21.00 uur - 21.15 uur		
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
21.15 uur - 22.15 uur (60) Agenderingsverzoek Taalrijk opgroeien *(meningsvormende bespreking)*	21.15 uur - 22.15 uur (60) Toekomst herdenking Slag om Arnhem *(meningsvormende bespreking)*	21.15 uur - 22.15 uur (60) Agenderingsverzoek Netcongestie *(meningsvormende bespreking)*
Raadzaal	**Landgoed/Festival**	**Walburgis**
22.15 uur - 23.15 uur (60) Gebiedsvisie Rijnpark *(meningsvormende bespreking)*	22.15 uur - 23.15 uur (60) Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken *(meningsvormende bespreking)*	22.15 uur - 23.15 uur (60) Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning *(bespreking van moties en/of amendementen)*

Tafelindeling technische vragenmarkt
15 mei 2024

Boven stadhuishal:

Klimaat en energie/ Economie	Ruimtelijke ontwikkeling/ Wonen
Leefomgeving (groen, klimaatadaptatie en afval)/ Bereikbaarheid	Algemeen financiën Perspectiefnota, Jaarstukken en Turap1/ Accountant Jaarstukken

Beneden stadhuishal:

Participatie en armoedebestrijding/ Veiligheid	Zorg/ Welzijn/ Wijkprogramma's	Onderwijs/ Gezondheid en sport/ Arnhem Oost
Burgerparticipatie, dienstverlening/ Opvang doelgroepen	Cultuur/ Inclusie	

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☐ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15 mei 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de informatieve bespreking.

Informatieve fase:
Ruimte voor insprekers om hun bijdrage te leveren in een rondetafelgesprek.

Voorgesteld besluit

Het college stelt voor om het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

Aandachtspunten

Informatieve bespreking – rondetafelgesprek
Ten tijde van het publiceren van de agenda zijn er meerdere insprekers aangemeld. Er wordt een rondetafelgesprek georganiseerd.

Aandachtspunten
Eerder heeft de raad het Raadsvoorstel ‘Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ behandeld en vastgesteld in de gemeenteraad. Op basis daarvan zijn verschillende participatiebijeenkomsten geweest, die ook zijn meegenomen in dit uiteindelijk voorstel. Tijdens deze behandeling zijn meerdere toezeggingen gedaan en zijn er moties en amendementen ingediend, die apart worden benoemd in een bijlage.

Zie pagina 2 voor een uitgebreidere toelichting.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Nermina Kundic

Ambtenaar
Maarten Bulsink
maarten.bulsink@arnhem.nl
06 - 18418204

Raadsadviseur
Steffan Vos
steffan.vos@arnhem.nl
06 - 31114958

Aandachtspunten

- De ‘Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ is meerdere keren besproken in raadskamerverband en is vastgesteld op 12 april 2023.
- Tijdens deze behandeling zijn er meerdere toezegging gedaan, meerdere moties en amendementen ingediend en ook aangenomen. Bij de vergaderstukken zit een aparte bijlage met een overzicht hiervan. Hierin geeft het college aan wat de status is van de diverse toezeggingen en moties. Deze zijn hieronder ook opgenomen per categorie.
- Daarnaast is een bijlage aangeleverd met een samenvatting van de participatie die plaatsgevonden heeft na het aannemen van de startnotitie, wat weer inbreng was voor het Duurzaam Mobiliteitsplan.
- Er is een aparte website aangemaakt, waar inwoners informatie terug kunnen vinden, onder andere over de participatie die plaatsgevonden heeft. Dat is deze website. De uitgebreidere samenvatting van de participatie is hier terug te vinden.

Moties en Toezeggingen

Moties

Zijn nog niet afgedaan:

Onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers (23M19)

Stimuleren van fietsgebruik in wijken met een lage fietsparticipatie (23M29)

Toezeggingen

Reeds afgedaan:

Parkeerboetes voor mensen met gehandicaptenparkeerkaart door inzet scanauto’s

Nog lopende toezeggingen:

Uitvoeringskader elektrisch laden en de rol van gehandicaptenvervoer

Onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot mantelzorgvergunningen

Toezegging Motie 'Onderzoek naar bouw parkeergarage onder Singel of Markt bij mobiliteitsplan'

Burgerinitiatief "Centrumring Arnhem"

Worden afgedaan met dit raadsvoorstel:

Met ondernemer in gesprek gaan over het plaatsen van laadpalen in de parkeergarage

Participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid - Draagvlak

Economische impact Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid

Participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan en Parkeerbeleid - Loting

Aanvullende gesprekspartners tijdens participatieproces Duurzaam Mobiliteitsplan

Voorgestelde behandelwijze

Informatieve bespreking

Ten tijde van publiceren van de agenda zijn er meerdere aanmeldingen om in te spreken. In de bijlage is een lijst opgenomen met de aanmeldingen voor het rondetafelgesprek.

Mogelijk resultaat:

- Afronding van het rondetafelgesprek, waarna de volgende keer de meningsvormende bespreking kan starten.
- De informatieve fase is nog niet afgerond en moet hervat worden.

GEMEENTERAAD ARNHEM
OVERZICHT INSPREKERS

Raadsvoorstel 'Duurzaam Mobiliteitsplan'

Aangemelde insprekers

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	T. Limbeek	Veilig verkeer Nederland
2	L. Bosman en R. van Gessel	Verkeerswerkgroep Alteveer/Cranevelt
3	H. Schreuder	Hogeschool Arnhem-Nijmegen
4	L. van ‘t Riet	Platform Arnhemse Centrumring
5	P. Papegaaij	Inwoner Arnhem
6	E. Wiessenberg	Stichting Arnhems Hart
7	K. Bearwaldt	Verkeersgroep Arnhem-West
8	C. Pronk	Bewonersoverleg Sint-Marten/Sonsbeek
9	T. Chabot	S-Kwadraat
10	R. Barends	Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen
11	H. van der Doe	StAB
12	P. Stein	Inwoner Arnhem
13	M. Lindeman	Wereldhave
14	A. Pollmann	Inwoner Arnhem
15	M. van den Broek	APCG
16	V. Gallé	Platform Binnenstad Arnhem
17	J. Kelderman	Fietsersbond Arnhem

Manier van inspreken

Ten tijde van publicatie van de agenda zijn er meerdere aanmeldingen ontvangen om in te spreken. De inspraak verloopt in de vorm van een rondetafelgesprek, waarbij de insprekers starten met een mondelinge bijdrage van 2 minuten per persoon/organisatie waarin zij zichzelf voorstellen en de belangrijkste boodschap aan de gemeenteraad overbrengen. Daarna is er gelegenheid voor een gesprek met de aanwezige raadsfracties.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4112565

Onderwerp: Duurzaam Mobiliteitsplan

Kernboodschap

We staan als stad voor een grote opgave. De ruimte in de stad is schaars en wordt steeds schaarser. Daarnaast gaan we als stad flink groeien. Er komen meer inwoners en arbeidsplaatsen bij en dat leidt tot meer mobiliteit. In het duurzaam mobiliteitsplan beschrijven we hoe we de stad bereikbaar, maar ook groen, gezond en leefbaar houden. Onder meer met aantrekkelijker openbaar vervoer, meer snelle fietsroutes, meer parkeerregulering en 30 km per uur als standaard maximumsnelheid voor de meeste wegen en straten. In het plan staan meer dan honderd maatregelen die we de komende 20 jaar willen uitvoeren. Om te kunnen bijsturen en flexibel te kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen zullen wij het plan iedere 5 jaar actualiseren en opnieuw ter vaststelling aan de raad voorleggen.

Voorstel

1. Het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

Inleiding

Om onze stad in de toekomst ook duurzaam bereikbaar, gezond en leefbaar te maken is het nodig dat we een mobiliteitstransitie doormaken. Ons mobiliteitssysteem loopt nu al tegen de grenzen aan en gezien de groei van het aantal woningen en arbeidsplaatsen zal deze problematiek verergeren. In het Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) werken we uit hoe we deze mobiliteitstransitie willen vormgeven. Het Duurzaam Mobiliteitsplan is een nadere uitwerking van de Omgevingsvisie. Hierin hebben we vastgelegd een duurzaam mobiliteitsplan op te stellen, waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht de uitgangspunten zijn. De uitgangspunten van het mobiliteitsplan en het participatieproces zijn beschreven in de Startnotitie die de gemeenteraad 12 april 2023 heeft vastgesteld.

Het duurzaam mobiliteitsplan is nadrukkelijk een integraal plan. Mobiliteit zelf is geen doel, maar een middel om bereikbaar te blijven, terwijl we nadelige gevolgen voor de leefbaarheid, gezondheid en veiligheid willen beperken. Dit plan draagt bij aan het creëren van aangename gastvrije openbare ruimtes en het maakt het ontwikkelen en realiseren van nieuwe woningen mogelijk. Daarnaast bevordert het schone en duurzame verplaatsingen zoals lopen, fietsen en gebruik van het openbaar vervoer. Hierdoor zorgen we ervoor dat we in Arnhem een aantrekkelijk vestigingsklimaat behouden doordat onze bedrijven duurzaam bereikbaar worden. Door onze keuzes blijft er namelijk in de stad ook ruimte voor de mensen die zich met de auto willen of moeten verplaatsen.

Arnhem GEMEENTE

Het plan is, conform de Startnotitie, samen met de stad opgesteld: bewoners, ondernemers, werknemers en andere belanghebbenden konden op twee momenten in het proces op verschillende manieren hun inbreng leveren. We hebben ons hierbij voortdurend ingespannen om zo veel mogelijk partijen vanuit verschillende invalshoeken te betrekken. Alle partijen die genoemd zijn tijdens de behandeling van de startnotitie zijn benaderd om input te leveren. Een samenvatting van het participatieproces en wat er met de input is gedaan is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

Het Duurzaam Mobiliteitsplan is echt een plan dat ook inzicht geeft in de projecten en acties die nodig zijn om de stad duurzaam bereikbaar te maken. De verschillende maatregelen en projecten zijn dan ook in een planning gezet waarbij de eerste jaren specifiek en gedetailleerd zijn qua projecten en de laatste jaren globaal. Fasering van deze maatregelen (hoe verhouden projecten zich tot elkaar, wat moet er eerst) is daarbij ook een belangrijk onderdeel.

In de bijlage Memo Toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan beschrijven we hoe enkele toezeggingen zijn afgedaan en wat de stand van zaken is van de overige toezeggingen en moties over dit onderwerp.

Beoogd effect

De stad bereikbaar houden en tegelijkertijd verkeersoverlast tegengaan en voor schone lucht in de stad zorgen. En ervoor zorgen dat er ook bij binnenstedelijke groei meer ruimte voor groen in de stad is, de stad verkeersveiliger en klimaatadaptiever wordt en het prettiger verblijven, lopen en fietsen is in de stad.

Argumenten

1.1 De maatregelen uit het plan houden Arnhem bereikbaar

Het verkeer in de stad loopt nu al regelmatig vast. Als we op dezelfde voet doorgaan is de stad in de toekomst niet meer bereikbaar. Het verkeer zal toenemen, terwijl er geen ruimte is om de wegen te verbreden. Hierdoor zal het auto- en vrachtverkeer op onze wegen vastlopen. Dit plan zorgt voor een transitie naar ruimte-efficiëntere en meer duurzame vormen van mobiliteit, zoals lopen, fietsen en het openbaar vervoer. Hierdoor blijft de stad bereikbaar voor iedereen.

1.2 De maatregelen uit het plan maken de lucht in de stad schoner

De maatregelen uit het duurzaam mobiliteitsplan zorgen voor een afname van het auto- en vrachtverkeer in de stad. Deze voertuigen blijven ook in de toekomst vervuilend. Tot 2050 komt dat doordat een deel van de auto's nog op fossiele brandstoffen rijdt. Maar ook daarna blijven auto's, door slijtage van de banden, fijnstof uitstoten. Een afname van het auto- en vrachtverkeer in de stad is dus noodzakelijk om de lucht schoner te maken.

1.3 De maatregelen uit het plan verminderen de verkeersoverlast in de stad

De maatregelen uit het plan zorgen ervoor dat we meer gaan lopen en fietsen en meer gebruik gaan maken van het openbaar vervoer. Daarnaast verlagen we de snelheid op veel wegen, wat de geluidshinder beperkt en met een goede inrichting de oversteekbaarheid verbetert. De lagere snelheid zorgt ervoor dat de gevolgen van een aanrijding beperkter zijn. De wegen worden dus verkeersveiliger. En voor doorgaand verkeer is, door de lagere snelheid, de route door onze stad niet meer interessant. Doordat we dus minder gaan autorijden en we rustiger gaan rijden

zal de hinder van het verkeer (zoals geluidsoverlast, trillingen, verkeersonveiligheid en een slechte oversteekbaarheid) afnemen.

1.4 *De maatregelen uit het plan maken Arnhem toegankelijker*
Door lopen te stimuleren, bieden we een toegankelijk alternatief, waardoor mensen meer controle krijgen over hun eigen mobiliteit. Lopen is namelijk de meest toegankelijke manier van verplaatsen. We zorgen er daarbij voor dat (loop)routes goed toegankelijk zijn voor bijvoorbeeld mensen in een rolstoel, met een rollator of met een visuele beperking. Ook goed openbaar vervoer draagt bij aan een meer toegankelijke stad.

1.5 *Duurzame mobiliteit maakt de woningbouwopgave van Arnhem mogelijk*
Om aan de woningbehoefte te kunnen voldoen, bouwt Arnhem er de komende jaren 16.000 woningen bij. Daarnaast zal ook de werkgelegenheid in de stad toenemen. Deze ontwikkelingen vinden binnenstedelijk plaats. Deze compacte stad biedt kansen doordat veel voorzieningen op loop- of fietsafstand zullen zijn. Dit plan zorgt ervoor dat mensen zich ook daadwerkelijk duurzamer kunnen en gaan verplaatsen. Doordat we de auto minder gebruiken kunnen we als stad groeien en de stad leefbaarder maken, zonder dat het verkeer vast komt te staan. Daarnaast kunnen de parkeernormen voor nieuwbouw van woningen, bedrijven en voorzieningen lager worden. Het plan zorgt er immers voor dat de autoafhankelijkheid daalt. Als er minder parkeerplaatsen voor woningen hoeven te worden gebouwd, worden woningen goedkoper en kunnen er meer (betaalbare) woningen worden gebouwd. Ook andere ontwikkelingen worden goedkoper als we minder parkeerplaatsen hoeven te realiseren.

1.6 *De gekozen richting naar efficiënter gebruik van de verkeersruimte is noodzakelijk om de stad leefbaar te houden.*
Door de toename van het aantal inwoners en daarmee verkeersbewegingen is een verandering naar vervoerwijzen die minder ruimte in beslag nemen nodig. Voetganger en fietser nemen minder ruimte in dan de automobilist. Dat geldt zowel voor de rijdende als geparkeerde auto. Hierdoor komt er ruimte beschikbaar voor meer groen/bomen in de stad en prettige leefruimtes. Ook blijft er op de weg ruimte over voor de mensen en bedrijven die wel afhankelijke zijn van de (vracht)auto.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Verandering is lastig en vraagt aandacht*
Mensen zijn gewend aan hun eigen gewoontes en gebruiken. Dat geldt ook voor het gebruik van de eigen auto. De nieuwe koers is ook een verandering in denken en vervolgens doen. Voor een deel van onze inwoners, bezoekers en ondernemers is er een duurzaam alternatief voor hun autoritten. We helpen mensen die daar behoefte aan hebben in de stap naar meer gezonde en duurzame mobiliteit. In de plannen zijn hiervoor acties en communicatieactiviteiten opgenomen.

1.2 *Het plan is ambitieus*
Het plan bevat heel concrete maatregelen die in de tijd zijn uitgezet. De lijst met maatregelen is groot en de totale kosten zijn daarmee ook hoog. Het plan vraagt om een aanpak waarbij er fors meer mobiliteit/infrastructuurprojecten worden gerealiseerd dan nu het geval is. Ook vraagt dit plan veel meer capaciteit van de organisatie en andere partijen om alle projecten voor te bereiden. Dit is deels op te lossen door voor een andere werkwijze te kiezen, maar ook door het

werk over meer schouders te verdelen (bijvoorbeeld projecten laten meelopen bij de beheer- en onderhoudopgave, of externe partijen projecten laten voorbereiden).

1.3 Het plan bevat onzekerheden

Voor met name de projecten in de verre toekomst zijn zaken als financiering, subsidiemogelijkheden en de benodigde voorbereidingstijd onzeker. Zo hebben we onze inschatting voor subsidiemogelijkheden gebaseerd op ervaringen uit het verleden en is er geen garantie dat er in de toekomst evenveel subsidie wordt gegeven. Dit vraagt om een adaptieve aanpak binnen de gegeven kaders. Flexibiliteit in tijd en geld bij de realisatie is noodzakelijk. Om een plan te hebben dat meebeweegt met deze ontwikkelingen is tussentijdse actualisatie noodzakelijk (zie ook uitvoering). Daarom:

- delen wij jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda met u. Hierin informeren wij de raad over de voortgang op de doelstellingen (conform monitoringsplan), de gerealiseerde projecten en we geven een vooruitblik op de projecten die de komende jaren op de planning staan.
- actualiseren wij het duurzaam mobiliteitsplan iedere 5 jaar en laten het opnieuw vaststellen.

1.4 Het parkeerbeleid is nog niet gedetailleerd uitgewerkt

Het uitwerken van het parkeerbeleid kost meer tijd en is te gedetailleerd om in een duurzaam mobiliteitsplan op te nemen. Er worden nu nog geen nieuwe parkeernormen voorgesteld.
Het duurzaam mobiliteitsplan geeft wel duidelijkheid over een aantal belangrijke punten op het gebied van parkeren zoals uitbreiding van het gereguleerd parkeren gebied, het beperken van het aantal parkeervergunningen per huishouden en de eerste parkeervergunning die, buiten het centrum, (bijna) gratis is.

Participatie

Het plan is samen met de stad opgesteld: Bewoners, ondernemers, werknemers en andere belanghebbenden konden op verschillende manieren hun inbreng leveren. In de eerste participatieronde lag de focus op de uitgangspunten. Na deze participatieronde zijn maatregelpakketten opgesteld en zijn met een verkeersmodel berekeningen gemaakt om te kijken welke maatregelen effectief kunnen zijn. Vervolgens zijn de resultaten in de tweede ronde gedeeld met de stakeholders, zijn er gesprekken gevoerd en is er ook een enquête gehouden om het draagvlak voor de maatregelen te bepalen. We hebben ons hierbij voortdurend ingespannen om zo veel mogelijk partijen vanuit verschillende invalshoeken te betrekken. Alle partijen die genoemd zijn tijdens de behandeling van de startnotitie zijn benaderd om input te leveren. Hiermee hebben we geprobeerd om vanuit een zo breed mogelijk perspectief input te krijgen op het plan. Een samenvatting van het participatieproces en wat er met de input is gedaan is bijgevoegd bij dit raadsvoorstel.

Financiën

Het duurzaam mobiliteitsplan kent een grote ambitie. Er moeten tot aan 2044 veel projecten voorbereid en uitgevoerd worden om de stad daadwerkelijk duurzaam bereikbaar te maken.

Investeringen
In de volgende tabel zijn de bedragen opgenomen voor de verschillende onderdelen en perioden. De totale investeringen van het duurzaam mobiliteitsplan bedragen **€ 550,1 mln.**:

Investeringen totaal (x € 1.000)	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	< 20 jaar	Totaal
Actieve mobiliteit	4.555	28.770	96.030	67.590	**196.945**
Openbaar vervoer	12.960	25.500	28.100	5.760	**72.320**
Hubs en logistiek	1.700	8.640	42.420	32.400	**85.160**
Netwerk	28.739	10.292	25.129	131.520	**195.680**
Totaal	**47.954**	**73.202**	**191.679**	**237.270**	**550.105**

Voor de projecten die gepland staan voor uitvoering binnen nu en vijf jaar is een totale investering benodigd van **€ 121,2 mln.**. Voor deze investeringen bestaat zicht op voldoende dekking door te verwachten bijdragen van Rijk en provincie en door inzet van bestaande budgetten. De voorziene dekking is als volgt opgebouwd:

Dekkingsbronnen investeringen projecten < 5 jaar	
• Gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost	16,5 mln.
• Subsidie Rijk en Provincie	30,2 mln.
• Samenloop met andere beleidsterreinen	17,0 mln.
• Huidige budgetten Mobiliteit	24,4 mln.
• BR Bereikbaarheid	33,1 mln.
Totaal	**121,2 mln.**

De dekking voor projecten die op de planning staan na 5 jaar is nog niet rond. Hiervoor zoeken we naar mogelijkheden, bijvoorbeeld door subsidies vanuit het Rijk of provincie. Hier beginnen we tijdig mee, zodat bij actualisatie van het DMP in jaar 2029 (zie uitvoering) zicht is op de beschikbare middelen voor de periode na 2029.

Gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost (€ 16,5 mln.)
De mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn voor de ontwikkeling van de Spoorzone Arnhem Oost zitten ook in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Vanuit de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost wordt de dekking voor deze maatregelen geregeld. Daarmee is geen extra financiering van deze maatregelen nodig in het kader van het duurzaam mobiliteitsplan. De totale dekking vanuit de Spoorzone Arnhem Oost is groter, maar dit gaat alleen over de projecten die we binnen 5 jaar realiseren.

Subsidie van het Rijk en provincie (€ 30,2 mln.)
Op basis van ervaringen uit het verleden is ingeschat dat we bij een aantal infrastructurele maatregelen aanspraak kunnen maken op subsidies vanuit de provincie en het Rijk. Voor een bedrag van € 9,6 mln. zijn reeds subsidies verleend door het Rijk vanuit de specifieke uitkeringen woningbouw op korte termijn voor bovenplanse infrastructuur. Ook de maatregelen die hiermee worden gefinancierd zijn onderdeel van het duurzaam mobiliteitsplan.

Voor een aantal andere maatregelen is de verwachting dat het Rijk en/of de provincie 50% meefinanciert, vanwege de meerwaarde voor Rijk/provincie van de maatregel op de duurzame bereikbaarheid in de regio en omdat het infrastructuur (of de aansluiting daarop) betreft van het Rijk of de provincie. Het betreft in dit geval subsidies op hubs, HOV-maatregelen, hoogwaardige fietsroutes en bruggen.

Samenloop met andere beleidsterreinen (beheer) / Werk met werk maken (€ 17 mln.)
Jaarlijks wordt gemiddeld 3 miljoen aan asfaltonderhoud besteed. Vaak liften mobiliteitsmaatregelen mee. De nieuwe asfaltlaag, die dan bijvoorbeeld nodig is vanuit onderhoud maar wordt aangebracht in het kader van een mobiliteitsproject, wordt dan betaald vanuit het beheer- en onderhoudbudget. Ingeschat is dat bij 75% van het budget meegelift kan worden voor het DMP. Voor de projecten die staan gepland voor uitvoering binnen nu en 5 jaar is de verwachting dat er voor € 17 mln. aan samenloop is met projecten die reeds gepland zijn vanuit Beheer.

Huidige budgetten mobiliteit (€ 24,4 mln.)
In de huidige begroting zijn middelen opgenomen voor mobiliteit (BR Bereikbaarheid en het Meerjarig Investeringsplan/MIP), die gebruikt kunnen worden voor uitvoering van het DMP. We verwachten ongeveer € 24,4 mln. te gebruiken voor de projecten die gepland zijn voor binnen nu en 5 jaar

Bestemmingsreserve Bereikbaarheid (€ 33,1 mln.)
Het investeringsvolume van de projecten die zijn gepland voor uitvoering binnen nu en 5 jaar en nog niet van dekking vanuit voorgaande middelen zijn voorzien, bedraagt € 33,1 miljoen. De jaarlijkse kapitaallasten (rente en afschrijving) van deze projecten bedragen circa € 1,5 miljoen per jaar.

Voor de dekking hiervan resteert nog een vrij beschikbaar saldo van een aantal jaarlijkse structurele budgetten voor bereikbaarheid. Daarnaast laat de begroting 2024 een jaarlijks structureel voordelig saldo zien tussen de opbrengsten en de kosten uit de parkeerexploitatie. Deze middelen worden zoals gebruikelijk toegevoegd aan de BR Bereikbaarheid. Deze jaarlijkse toevoeging is ruim voldoende om de extra kapitaallasten op te vangen. Voorgesteld wordt dan ook om de extra kapitaallasten te dekken uit de BR Bereikbaarheid.

Op het moment dat de uit het DMP voortvloeiende investeringsbedragen met bijbehorende kapitaallasten in de begroting (in het Meerjaren Investeringsplan – MIP) worden opgenomen, zullen ook de dekkingsmiddelen en de onttrekking uit de BR Bereikbaarheid definitief worden vastgesteld.

Exploitatielasten
Voor de uitvoering van de maatregelen houden we naast de investeringsbedragen ook rekening met exploitatielasten voor het uitrollen van parkeerregulering, het verruimen van de openingstijden van fietsenstallingen, het uitvoeren van gedragsmaatregelen en het voorbereiden van projecten. Deze lasten bedragen in totaal € 960.000 en zijn voor het grootste deel structureel.

Deze exploitatielasten kunnen worden gedekt uit bestaande budgetten, die zijn opgenomen in de begroting voor:
bereikbaarheid (€ 700.000 p/j structureel);
basis duurzame bereikbaarheid incl. transferia (€ 200.000 p/j structureel);
fietsparkeren (€ 500.000 p/j structureel).

Uitvoering

Na vaststelling van het duurzaam mobiliteitsplan gaan we aan de slag met de maatregelen zoals die zijn opgenomen in het maatregelenoverzicht. Projecten die we de komende 2 jaar al realiseren zijn onder andere de Velperweg met meer ruimte voor de voetganger en de fietser, snelfietsroute Arnhem – De Liemers, fietsstraat Hommelseweg en herinrichting IJssellaan met meer ruimte voor de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer.

Ook projecten op het gebied van gedrag (en een aantal andere quick wins, zoals het verruimen van de openingstijden van fietsenstallingen) voeren we direct uit. Op deze manier kunnen we direct aan de slag met de doelstellingen van het DMP en wordt duidelijk dat we toewerken naar een andere manier van mobiliteit.

Aanpassing van infrastructuur kent een lange doorlooptijd. Echt grootschalige projecten vanuit dit plan komen dan ook pas na twee jaar. Grote projecten die we binnen vijf jaar gaan realiseren zijn het Willemsplein, de fietstunnel Schuytgraaf en de fietsenstalling Bartokpark. Voor deze projecten zetten wij de komende twee jaar al grote stappen in de voorbereiding.
Uitzondering hierop vormt de aanpak van de eerste fase Centrumring, waarin we onder andere de Weerdjesstraat afwaarderen naar een rijsrook en 30 km/uur, de verkeerslichten anders instellen zodat de oversteekbaarheid verbetert, waar mogelijk (rechtsaf)stroken verwijderen en de bewegwijzering terugbrengen naar een stedelijke maat. Dit project geven we hoge prioriteit en gaan we wel binnen twee jaar realiseren. Ook stoppen we in deze periode veel tijd en energie in de voorbereiding van de stadsrandhubs, zoals de stadsrandhub GelreDome.

Tegelijkertijd werken we aan de voorbereiding van meer infrastructurele maatregelen. We werken daarbij het maatregelenoverzicht uit tot een meer gedetailleerde uitvoeringsagenda, waarbij we onder andere met de volgende aspecten rekening houden:

- **Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker.** We faseren de projecten zodanig dat de bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.
- **Samenloop groot onderhoud.** Om efficiënt te werken, koppelen we onze projecten zoveel mogelijk aan het groot onderhoud.
- **Ruimtelijke ontwikkelingen.** We houden rekening met de (grootschalige) ruimtelijke ontwikkelingen. We voeren mobiliteitsmaatregelen uit voordat ontwikkelingen worden opgeleverd.
- **Verkeershinder**. We beschouwen de bouwhinder van alle individuele projecten samen, om zo de bereikbaarheid van de stad ook tijdens de uitvoering van de projecten te borgen.

Proces richting raad

- Wij stellen diverse beleidsplannen op die volgen uit het duurzaam mobiliteitsplan. Deze delen wij met de raad ter informatie of vaststelling. Dit gaat om het parkeerbeleid (2024) en voetgangersbeleid (2025). Het duurzaam mobiliteitsplan doet al uitspraken over deze beleidsvelden en vormt hiermee een duidelijke basis voor deze deeluitwerkingen.
- Wij delen jaarlijks een geactualiseerde uitvoeringsagenda, waarin we de raad informeren over de voortgang op de doelstellingen (conform monitoringsplan), over de gerealiseerde projecten en waarin we een vooruitblik geven op de projecten die de komende jaren op de planning staan.

- Projecten die de eerstkomende vier jaar aan de orde zijn worden opgenomen in de begroting, in het Meerjaren Investeringsplan (MIP). Voor (grotere) projecten, waarbij ook uitgegaan wordt van cofinanciering, zal separaat gecommuniceerd worden.
- Wij actualiseren iedere 5 jaar het duurzaam mobiliteitsplan en zullen dit ter vaststelling aan u voorleggen. De eerste keer zal dit in 2029 plaatsvinden. Op basis van op dat moment beschikbare middelen en inhoudelijke wensen kunnen dan focus, tempo en prioriteit van het plan bijgestuurd worden. Dit heeft gevolgen voor de dekking van de middelen. We zullen echter alleen maatregelen uitvoeren waarvoor we middelen beschikbaar hebben en waarvan we weten dat ze zelfstandig kunnen functioneren (en dus niet verkapt een beroep doen op nog meer middelen).

Werkwijze
Met name de aanleg van nieuwe en de aanpassing van de bestaande infrastructuur zijn, vanwege het grote aantal projecten, grote werkstromen. Dit vraagt om een andere, meer gestructureerde aanpak. Deze aanpak werken wij verder uit, zodat we ook daadwerkelijk kunnen versnellen.

Communicatie

Communicatie met de stad eindigt niet met het vaststellen van dit plan. We zetten in op een gedragsverandering in de stad. We gaan dan ook uitgebreid communiceren met de hele stad over dit plan om mensen te helpen hun mobiliteitsgedrag te verduurzamen en hen de impact van ons plan te laten zien. Belangrijke onderdelen daarbij zijn de werkgeversaanpak, de bewonersaanpak en communicatie rondom projecten.

De werkgeversaanpak bestaat uit het actief ondersteunen van werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteit. In de bewonersaanpak ondersteunen we bewoners om hun eigen reisgedrag gezonder en duurzamer te maken, waaronder het stimuleren van bewegen.

In de uitvoering van onze projecten betrekken we de omgeving steeds om rekening te kunnen houden met hun belangen, onze plannen te verbeteren en de hinder van de projecten te beperken. Het gaat hierbij altijd om maatwerk, omdat ieder project zijn eigen dynamiek kent en dus zijn communicatieaanpak nodig heeft. Afhankelijk van de impact op de omgeving kan het participatieniveau per project verschillen. Zo vereist een nieuwe inrichting van een woonstraat veel meer betrokkenheid van de bewoners dan de aanleg van een hub aan de buitenrand van de stad.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad
- Duurzaam Mobiliteitsplan
- Bijlagenrapport duurzaam mobiliteitsplan
- Bijlage: Memo Toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan
- Bijlage: Memo Participatie Duurzaam mobiliteitsplan

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4112565

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 9 april 2024, nummer: 4112565,

gelet op artikel 147 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Een groene, gezonde en leefbare stad

Concept



Gemeente Arnhem

Titel	Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
In opdracht van	Gemeente Arnhem
Datum publicatie	9 april 2024 (013569)
Status	Concept

GEMEENTE Arnhem

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwoord

Bekijkt u wel eens oude foto's van Arnhem? Toen er nog auto's door de Rijnstraat reden en er maar één vaste brug over de Rijn was. Arnhem-Zuid moest nog gebouwd worden. Inmiddels is de stad twee keer zo groot en kunt u niet meer met de auto door het winkelgebied rijden.

Ook de komende jaren blijft onze stad veranderen. Arnhem groeit, er komen meer huizen, banen, bedrijven en Arnhemmers bij. Dat betekent ook meer verkeer. Om ons hier op voor te bereiden moeten we nu stappen zetten. Zo zorgen we ervoor dat Arnhem bereikbaar, leefbaar en groen blijft.

We reizen steeds meer te voet, fietsend of met het openbaar vervoer. Tegelijkertijd willen we als het nodig is ook nog met de auto van A naar B kunnen. En willen we graag leven in prettige wijken met ruimte voor ontmoeting, beweging en groen, met minder verkeersoverlast en minder auto's op straat. Dat is een grote uitdaging, met veel dilemma's. Want wij kunnen Arnhemmers niet vertellen welk vervoersmiddel ze gebruiken. Of hoe ze hun spullen door de stad vervoeren. Iedereen heeft verschillende wensen en belangen die we in ogenschouw moeten nemen. Kortom: het is een ingewikkelde puzzel. Maar wel een waar we mee aan de slag zijn gegaan.

Het resultaat ligt voor u: het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem. Hierin beschrijven we hoe we Arnhem ook in de toekomst bereikbaar, leefbaar en gastvrij willen houden. Naast wat hiervoor willen doen leest u ook wat er voor nodig is.

Zo schrijven we over aantrekkelijker openbaar vervoer, met meer en betere busverbindingen. Meer snelle fietsroutes, zodat de fiets een goed alternatief wordt voor de auto bij korte ritten. 30 km per uur als standaard maximumsnelheid voor de meeste wegen en straten.

We voegen bruggen voor fietsers en voetgangers toe. En maken zo nieuwe verbindingen tussen inwoners van Arnhem-Noord en Arnhem-Zuid. In totaal staan er in het plan meer dan 100 maatregelen die we de komende jaren willen nemen. Voor een leefbare, schone en groene stad. Voor een bereikbaar en gastvrij Arnhem.

Zo'n plan maak je niet alleen. Veel inwoners, ondernemers, belangengroepen en bezoekers hebben met ons meegedacht. Bijvoorbeeld op bewonersbijeenkomsten, bij expertsessies, in de historische trolleybus en via een enquête. Zonder al deze bijdragen waren we niet tot dit ambitieuze plan gekomen. Want de bereikbaarheid van onze stad is iets dat ons allemaal aangaat. En waar we allemaal elke dag mee te maken hebben.

Zo werken we samen aan een gezonde, leefbare én bereikbare omgeving. Waar in plaats van de auto, de mens centraal staat. Hiermee faciliteren we de wens die veel inwoners hebben en bouwen we tegelijkertijd verder aan de grote ambities die we hebben op het gebied van vergroening en energie. Voor het Arnhem van nu en de toekomst.

Veel leesplezier!

Nermina Kundić,



Inhoudsopgave

1. Inleiding 5

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

1.2 Waarom een nieuw plan?

1.3 In samenwerking met de stad

1.4 Probleemanalyse

1.5 Leeswijzer

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad 11

2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

3. Duurzaam verplaatsen 16

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

3.2 Een optimaal fietsklimaat

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

3.4 Overstappen in hubs

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag 35

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

4.2 Stimuleren ander reisgedrag

4.3 Goederenvervoer

5. Maximaal verblijven 43

5.1 Snelheidsaanpassingen

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

6. Effecten van de maatregelen 55

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

7. Fasering en investeringen 60

7.1 Maatregelenlijst

7.2 Uitvoeringsplanning

7.3 Investeringen

8. Monitoring en evaluatie 73

1. Inleiding

We willen een stad zijn die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen: een groene, gezonde en leefbare stad. Maar, Arnhem staat voor een flinke klus. Ons wegennet kan het aantal auto's niet meer aan en dat zorgt voor leefbaarheidsproblemen, zoals een slechte luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Bovendien staat ook de verkeersveiligheid onder druk en zijn wegen als de centrumring moeilijk over te steken als voetganger of fietser. Er komen 16.000 woningen bij in onze stad. Ruim 10.000 hiervan worden voor 2030 gebouwd. De bewoners van deze 10.000 woningen zorgen elke dag voor zo'n 50.000 extra autoritten. Als we zo doorgaan, loopt het verkeer verder vast en wordt de leefbaarheid in onze wijken slechter. Daarom zijn maatregelen nodig en bovendien willen we ook aan de slag! We gaan samen van Arnhem een groene, gezonde en leefbare stad maken. Daarbij willen we de keuzevrijheid van vervoerswijze behouden. Onze aanpak om dit te bereiken beschrijven we in dit Mobiliteitsplan.

1.1 Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

De groeiende stad dwingt ons tot nieuwe keuzes in mobiliteit. Het voortzetten van oude gewoonten resulteert in een afnemende leefbaarheid en bereikbaarheid en een toenemend ruimtebeslag. Om dit te doorbreken, moeten we anders denken. Een verschuiving naar elektrische auto's alleen lost files, geluidsoverlast en fijnstof (banden en remmen) niet op. Voor een stad vol leven is het verminderen van (doorgaand) autoverkeer essentieel. Daarom richten we onze aandacht op verleidelijke alternatieven.



Verkeersveiligheid staat centraal, met een focus op lagere snelheden waar voetgangers, fietsers en gemotoriseerd elkaar verkeer ontmoeten. Een lagere onderlinge snelheid tussen de auto en de fiets en voetganger voorkomt ernstige ongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt. Het verbeteren van oversteekmogelijkheden aan de singels vereist minder rijstroken, maar we moeten voorzichtig zijn om de bereikbaarheid van de stad te waarborgen.

Lopen, fietsen en het openbaar vervoer maken we aantrekkelijker waarbij toegankelijkheid voorop staat. Alle hoeken van de stad blijven bereikbaar voor iedereen, of je nu te voet gaat, op de fiets springt of de auto verkiest.

1.2 Waarom een nieuw plan?

Arnhem heeft een centrumfunctie voor omliggende kernen en heeft een verbindende rol binnen de regio Arnhem-Nijmegen op het gebied van landschap, kennis en openbaar vervoer. Daarnaast is Arnhem een belangrijke schakel in de verbinding tussen de Randstad en Duitsland.

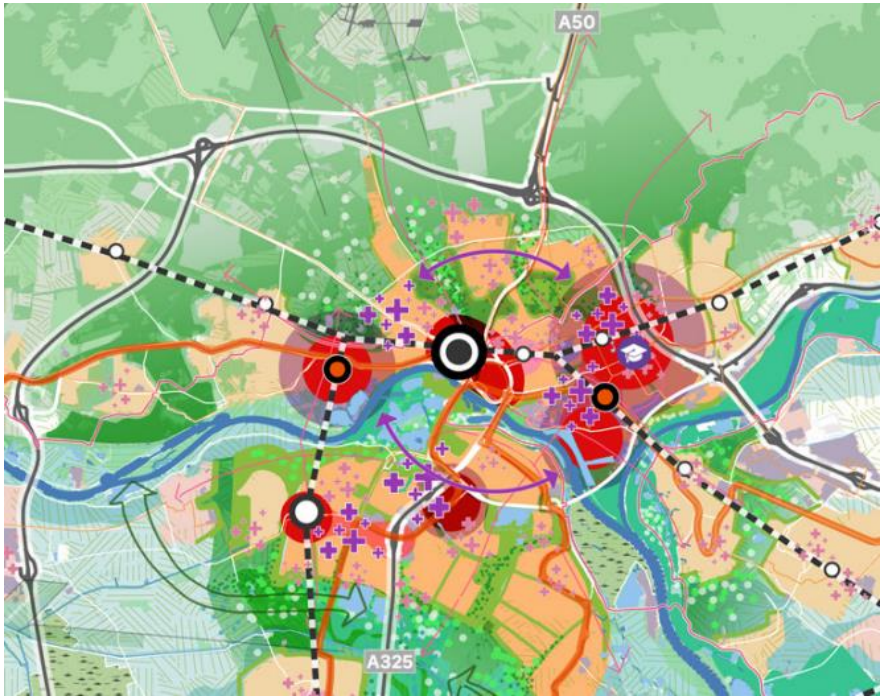
Om deze functie te kunnen blijven vervullen is een goede bereikbaarheid van belang. Op dit moment knelt het echter al op de infrastructuur en komt de (auto)bereikbaarheid steeds meer in het geding. De grote hoeveelheid verkeer in de stad roept daarnaast ook zorgen op over gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Met een steeds schaarser wordende hoeveelheid beschikbare ruime in de stad betekent dit dat er keuzes gemaakt moeten worden hoe we omgaan met mobiliteit in de stad.

Naast vastgelegde afspraken (o.a. Schone lucht akkoord) is de binnenstedelijke groei van 16.000 nieuwe huishoudens dé urgentie om ruimte efficiënter te benutten en meer actieve vervoerswijzen (lopen en fietsen) te gaan gebruiken. In lijn met de Omgevingsvisie geven we ruim baan aan lopen, fietsen en het openbaar vervoer, en minder ruimte voor het rijden met en parkeren van de auto in de openbare ruimte (maatwerk per wijk). Veiliger en prettiger voor iedereen, minder uitstoot en geluid, meer ruimte voor verblijven en groen en minder verharding.



De groei van de stad met meer wonen en meer werken vraagt ook om nabijheid van voorzieningen. Immers, als bestemmingen dichterbij huis liggen kunnen deze makkelijker bereikt worden te voet of met de fiets. Vanuit de verstedelijkingsopgave wordt daarom ingezet op stedelijke verdichting. Doordat afstanden tot voorzieningen dan korter zijn kan hier meer ingezet worden op infrastructuur voor de voetganger en de fietser.

De omgevingsvisie vormt de basis voor het nieuwe mobiliteitsbeleid. Maar, hoe we hier precies mee omgaan en hoe we dit koppelen aan eerder vastgestelde uitgangspunten en richtlijnen moet verder worden uitgewerkt. De uitwerking van nieuw mobiliteitsbeleid wordt ook genoemd in de omgevingsvisie. Daarom een Duurzaam Mobiliteitsplan voor Arnhem.



Beeld uit Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Food Valley

1.3 In samenwerking met de stad

Het mobiliteitsplan Arnhem is tot stand gekomen met de betrokkenheid van bewoners, ondernemers, werk- en leerlocaties, belangengroepen, omliggende gemeenten, de Groene Metropoolregio en de provincie. In de periode van juni 2023 tot november 2023 is op verschillende manieren het gesprek aangegaan met de stad. Zo is er aan het begin van het traject een Webinar georganiseerd, zijn er straatinterviews gehouden, zijn er twee online raadplegingen geweest en is er een stadsbreed evenement georganiseerd waar bewoners input konden leveren voor het plan. Daarnaast is er in zes focusgroepen met een afspiegeling van de Arnhemmers gesproken en in vijf expertsessies met ondernemers en belangenorganisaties dieper ingegaan op de inhoud van het plan. Ook is er gedurende het plan afstemming geweest met mede overheden en andere partners. Tot slot zijn er diverse één op één gesprekken geweest met stakeholders en is er twee keer een inloopspreekuur gehouden. De opgehaalde reacties zijn in dit plan verwerkt.













1.4 Probleemanalyse

Uit de probleemanalyse (opgenomen in het bijlage rapport) blijkt dat Arnhem fors moet ingrijpen om tot een gezonde, groene en leefbare stad te komen. Hieronder de belangrijkste kansen en opgaves voor de stad.

OPGAVES



Er komen meer mensen bij in Arnhem, waardoor het aantal verplaatsingen toe zal nemen.



Als we niets doen, wordt een groot deel van deze extra verplaatsingen met de auto gemaakt. Meer auto's zorgen voor meer gezondheidsdruk door meer uitstoot en meer geluid. We voldoen nu als stad al niet aan de richtlijnen en we zien gezondheidsklachten die het gevolg zijn van de uitstoot en geluidsoverlast van verkeer toenemen.



De vertraging en verkeersonveiligheid nemen toe en de robuustheid van het netwerk staat onder druk. Dit betekent dat wanneer er een incident plaatsvindt op één plek, ook de rest van de wegen vast staan.



Er is veel ruimte voor infrastructuur en de geparkeerde auto in Arnhem, maar de vraag naar ruimte voor groen neemt met klimaatverandering en door behoefte aan meer biodiversiteit en een gezondere omgeving steeds meer toe.



Het aantal bezorgdiensten neemt toe en daarnaast neemt de druk op het weggennet toe. Het wordt lastiger om op tijd de bevoorrading van winkels, horeca en bouwterreinen te regelen, afval op te halen en bestellingen af te leveren. Als Arnhem hebben we de ambitie om de logistiek te verduurzamen. Dit alles vraagt om heldere eisen en ambities voor schone en efficiënte logistiek.

KANSEN



Meer inwoners en arbeidsplaatsen ten gevolge van binnenstedelijke ontwikkeling geeft meer draagvlak voor de nabijheid van voorzieningen. De afstand van verplaatsingen wordt dan korter. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om meer verplaatsingen te voet af te leggen.



Veel korte afstanden worden op dit moment met de auto afgelegd. Hier ligt potentie voor meer fietsgebruik. Dit is niet alleen een schone manier van verplaatsen maar ook gezond! Het gebruik van de e-bike biedt kansen voor Arnhem door de heuvels en de bruggen.



Op dit moment is er al een hoog openbaar vervoer gebruik; dit heeft potentie om nog verder te groeien (met aandacht voor vervoersarmoede).



Deelvervoer biedt kansen in combinatie met het stimuleren van schonere verplaatsingen.



Ook het bundelen van vervoersstromen in hubs biedt mogelijkheden om schonere verplaatsingen te realiseren. Denk aan het parkeren van de auto aan de stadsrand en het bundelen van vrachten op overslagpunten buiten de binnenstad.



In de toekomst zijn er meer elektrische voertuigen die zorgen voor schonere verplaatsingen.

1.5 Leeswijzer

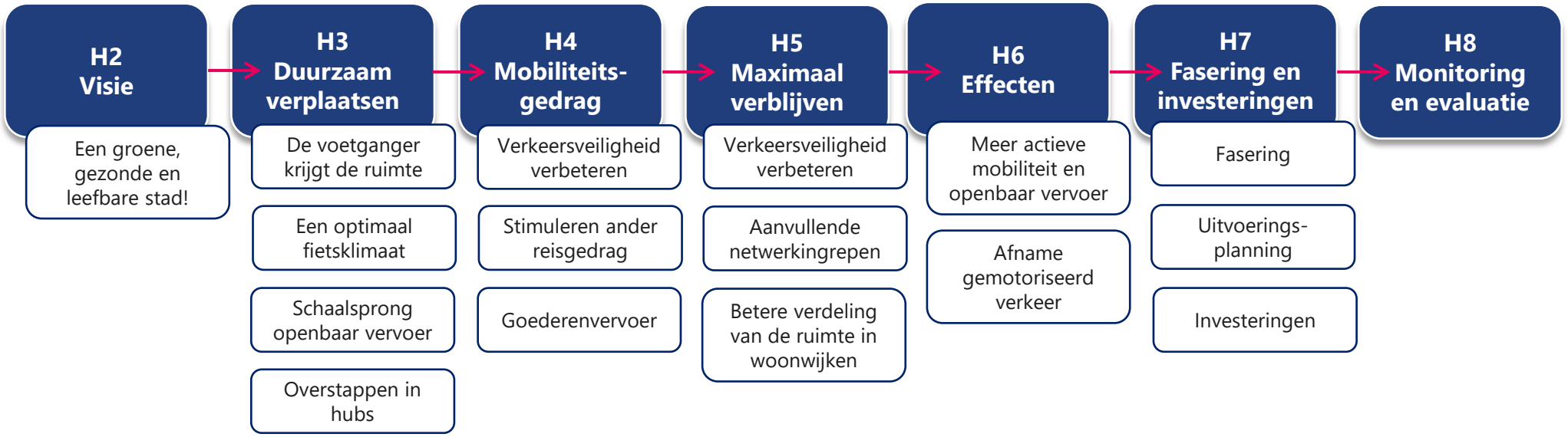
De uitgangspunten voor dit plan zijn vastgesteld in de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan (DMP) en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023. Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben het DMP. Zowel de wijze hoe met de moties en toezeggingen is omgegaan als de uitgangspunten zijn opgenomen in een bijlage.

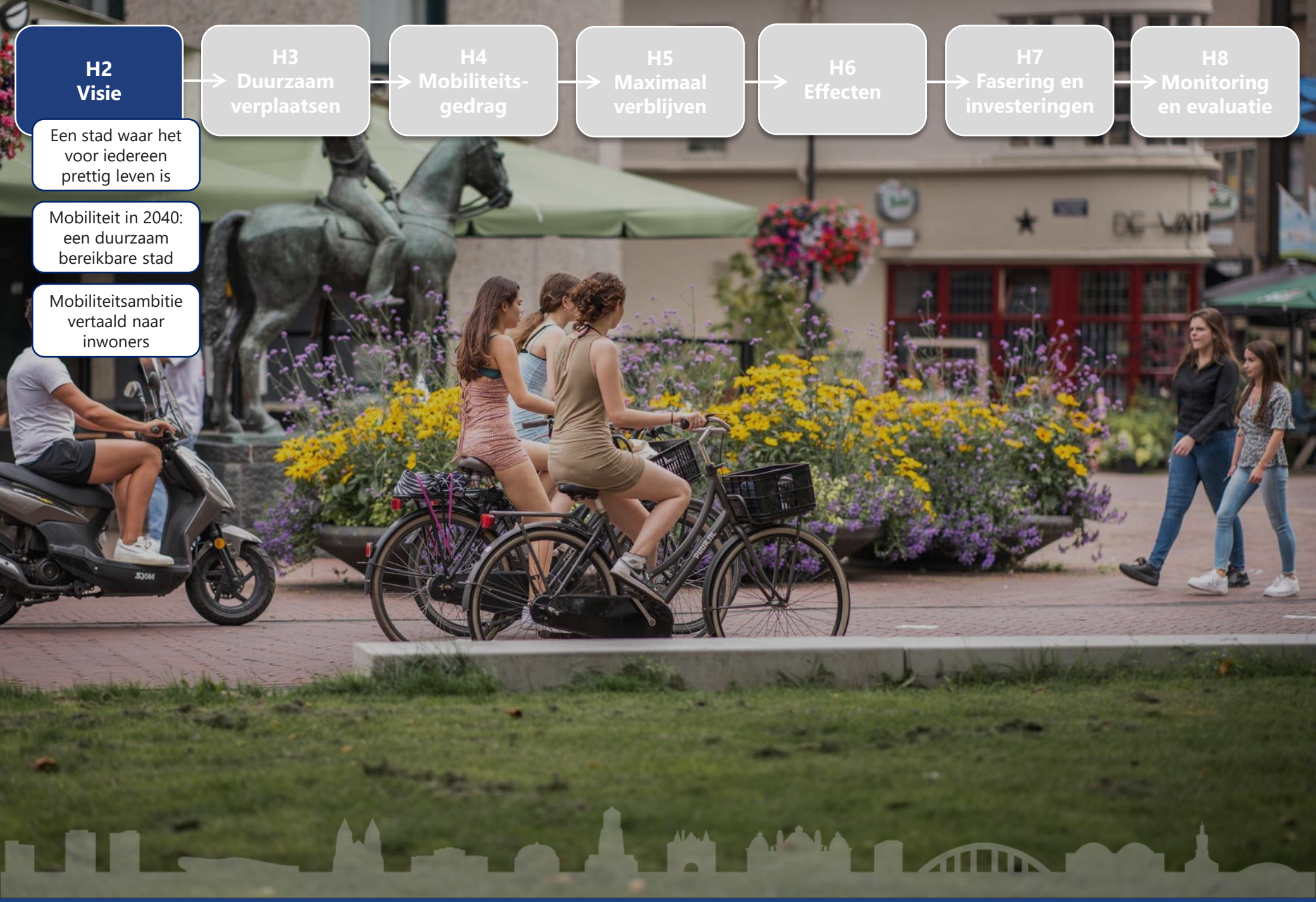
Het plan is opgesteld in samenwerking met de stad. De wijze waarop is geparticipeerd door de stad is ook opgenomen in het bijlage rapport.

Het plan bestaat uit acht hoofdstukken. In het volgende (tweede) hoofdstuk staat de visie centraal: een groene, gezonde en leefbare stad. Daarna volgen drie hoofdstukken waarin het maatregelenpakket wordt toegelicht: hoofdstuk drie 'Duurzaam verplaatsen' over voetganger, fiets, openbaar vervoer en mobiliteitshubs, hoofdstuk vier 'Duurzaam Mobiliteitsgedrag' over gedragsbeïnvloeding en hoofdstuk vijf 'Maximaal verblijven' over de netwerkingrepen en parkeerbeleid. De effecten van de maatregelen zijn in hoofdstuk zes samengevat.

In de laatste hoofdstukken wordt beschreven welke projecten er als eerste opgepakt zullen worden, en de investeringen die daarbij horen. Daarna wordt er een voorzet gedaan op de monitoring en evaluatie van het DMP.

Opbouw van het DMP





H2 Visie

- Een stad waar het voor iedereen prettig leven is
- Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad
- Mobiliteitsambitie vertaald naar inwoners

→ **H3 Duurzaam verplaatsen**

→ **H4 Mobiliteits-gedrag**

→ **H5 Maximaal verblijven**

→ **H6 Effecten**

→ **H7 Fasering en investeringen**

→ **H8 Monitoring en evaluatie**

2. Visie: een groene, gezonde en leefbare stad

Arnhem is één van de groenste steden van Nederland. Door de ligging aan de voet van de Veluwe, in het Betuwse rivierengebied en de aanwezigheid van grote stadsparken, hebben Arnhemmers de natuur binnen handbereik. We willen deze groene kwaliteit van de stad verder uitbreiden door genoeg ruimte te bieden voor groen, spelen en verblijven. Hierdoor maken we de wijken socialer en gezonder en de stad een groene stad waar het voor jong tot oud prettig leven is.

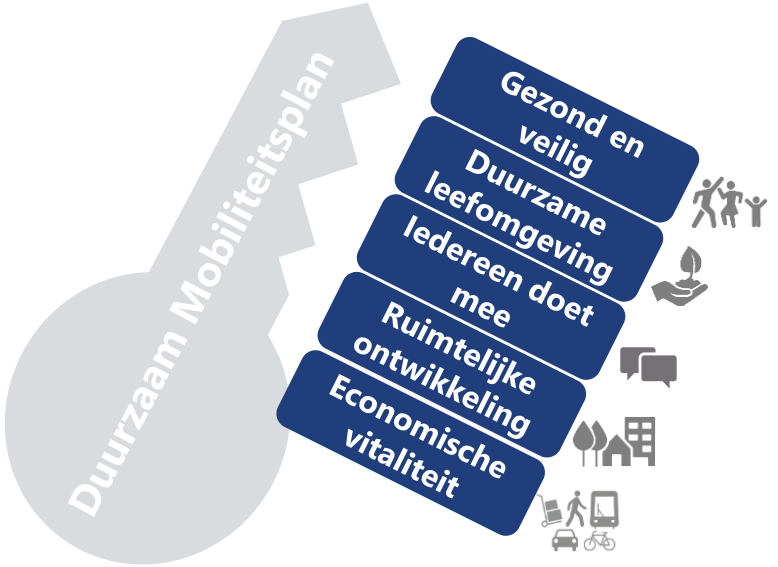
2.1 Een stad waar het voor iedereen prettig leven is

In de komende twintig jaar is het noodzakelijk dat er 16.000 woningen bijkomen. Deze groei van 20% zien we als een kans om onze stad niet alleen in omvang te laten groeien, maar ook om Arnhem aantrekkelijker, socialer en vitaler te maken. Het gewenste toekomstbeeld voor Arnhem 2040 is een stad die een integraal onderdeel vormt van een sterke regio met een gevarieerd en veelzijdig landschap, bloeiende en waardevolle wijken en krachtige knooppunten.

Een cruciaal onderdeel van dit streefbeeld is het bevorderen van gezond en duurzaam mobiliteitsgedrag. We zetten sterk in op het aanmoedigen van verplaatsingen op een manier die niet alleen gunstig is voor de individuele gezondheid, maar ook voor het milieu. Hierbij vinden we het behoud van keuzevrijheid in vervoerswijzen van groot belang. Daarom richten we ons op maatwerkoplossingen per wijk, waarbij we de behoeften van bewoners centraal stellen. Met deze benadering willen we een stad creëren waar verschillende vervoerswijzen naadloos op elkaar aansluiten, en waar leefkwaliteit en mobiliteit hand in hand gaan.

Om onze stad nog aantrekkelijker te maken, zetten we in op het verminderen van onnodig (doorgaand) autoverkeer. Door doelgerichte maatregelen willen we de stad verlossen van verkeer dat niet noodzakelijk door de stad hoeft te rijden. Hierdoor ontstaat niet alleen een efficiëntere verkeersstroom, maar het creëert ook een leefbaardere omgeving in de stadskern.

De gezamenlijke inzet op deze pijlers van duurzaamheid, maatwerk in mobiliteitsoplossingen en het verminderen van onnodig autoverkeer vormen de bouwstenen voor het beoogde stadsbeeld van Arnhem in 2040. Een stad die niet alleen groeit in omvang, maar ook in aantrekkelijkheid, sociale cohesie en vitaliteit en die een integraal onderdeel vormt van een veerkrachtige en bloeiende regio. Samen creëren we een stad die uitnodigt om ontdekt te worden, waar iedereen zich thuis voelt en waar de toekomst met open armen wordt ontvangen.



2.2 Mobiliteit in 2040: een duurzaam bereikbare stad

In 2040 ligt de nadruk op duurzame mobiliteit en een doordachte inrichting van de openbare ruimte. Voor de ruimtelijke inpassing van mobiliteit hanteren we als basis het STOMP-principe. STOMP staat voor Stappen, Trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service) en Privéauto. Bij het STOMP-principe geven we de S de meeste prioriteit gevolgd door de T, de O, de M en dan pas de P. Zo vormt de mens het startpunt. Alle reizen beginnen en eindigen met lopen. Door functiemenging en compactheid toe te passen ontstaan gebieden waar lopen een aantrekkelijke optie is. Voor langere afstanden bieden fiets en OV uitkomst als schone en ruimte-efficiënte modaliteiten. MaaS – bijvoorbeeld deelvervoer – kan dit gebruik vergemakkelijken en verder stimuleren. De privéauto geldt als sluitstuk. Hoewel het STOMP-principe leidend is in de hele stad, kan de balans tussen de verschillende modaliteiten verschillen afhankelijk van de locatie. We kijken daarbij zowel naar de gebiedstypologie (zie hoofdstuk 2.3) als naar het belang van de route in het netwerk (zie pagina 46).

FOCUS OP LOPEN EN FIETSVRIENDELIJKHEID

Doordat onze belangrijkste voorzieningen zich op loopafstand bevinden, wordt lopen een vanzelfsprekende en aangename keuze voor veel inwoners. De openbare ruimte is zo ontworpen dat lopen wordt gestimuleerd. Er is een samenhangend aaneengesloten netwerk van looproutes dat de hele stad dooradert. Deze routes zijn toegankelijk, goed begaanbaar, veilig en aantrekkelijk. Het hoofdnetwerk van voetpaden vormt de basis voor het koele netwerk, wat ervoor zorgt dat iedereen ook op warme dagen via een koele route belangrijke bestemmingen te voet kan bereiken. Fijne looproutes nodigen uit tot ontspannen wandelingen en sociale ontmoetingen, waarbij lopen niet alleen een vervoersmiddel is, maar ook een kans biedt om te genieten van de stad en mooie omgeving.



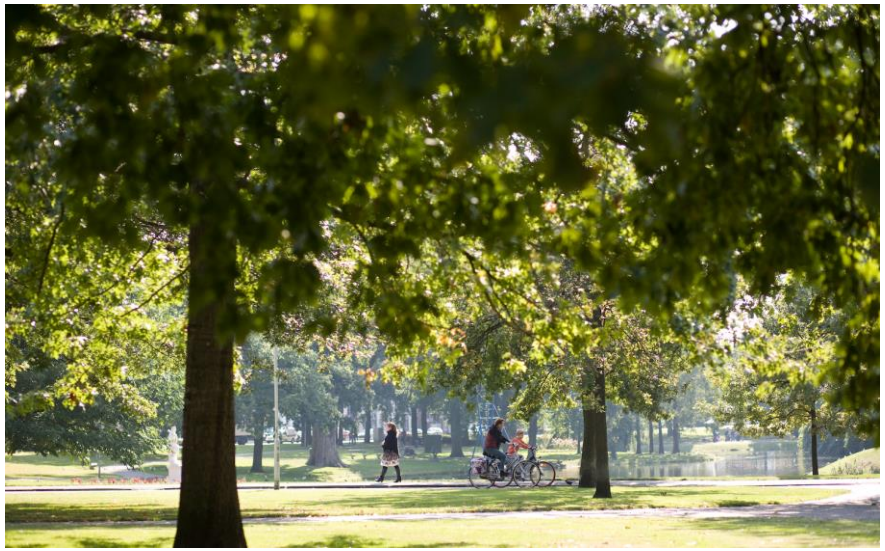
Huidige situatie



Ruimte voor veilig lopen en fietsen

Voor langere afstanden (5 tot 15 kilometer) bieden goed ontworpen (snel)fietsroutes en moderne stallingen een praktisch en aantrekkelijk alternatief. Fietsen wordt niet alleen beschouwd als een gezond vervoersmiddel, maar ook als een efficiënte en boeiende manier om de stad te verkennen. Het uitgebreide netwerk van comfortabele fietspaden doorkruist de stad, waardoor inwoners gemakkelijk en snel van de ene naar de andere bestemming kunnen reizen. Fietsen wordt daarmee de standaard voor verplaatsingen binnen de stad.

Deze doordachte focus op lopen en fietsvriendelijkheid draagt niet alleen bij aan een gezonde levensstijl, maar vermindert ook de afhankelijkheid van auto's. Door te investeren in duurzame mobiliteit, creëren we een stad waarin het welzijn van de inwoners voorop staat en waarin de leefbaarheid hand in hand gaat met ecologische verantwoordelijkheid. Dit in lijn met onze visie op het sociaal domein. Daarin willen we voor alle Arnhemmers een stabiele basis. Een veilige en gezonde leefomgeving en een gezonde leefstijl zijn daar onderdeel van.



EFFICIËNT, GEMAKKELIJK EN DUURZAAM OPENBAAR VERVOER

In het mobiliteitslandschap van 2040 is het openbaar vervoer een volwaardig alternatief voor de auto: efficiënt, gemakkelijk en duurzaam. Met een verhoogde frequentie en naadloos verbonden mobiliteitshubs wordt overstappen tussen verschillende vervoersmiddelen kinderspel. Daardoor wordt het openbaar vervoer een aantrekkelijke keuze voor zowel dagelijkse pendelaars als avontuurlijke recreatieve reizigers.

Bezoekers die met de auto naar de stad komen, vinden gemakkelijk parkeerplaatsen aan de rand. Vervolgens laten ze zich leiden door uitnodigende fiets- en looproutes of een betrouwbare busverbinding naar het hart van de stad. Eenmaal daar aangekomen worden ze omarmd door een autovrije omgeving, gevuld met levendige pleinen, winkels en culturele voorzieningen.

AUTO EN VRACHTAUTO ZIJN ONMISBAAR

We erkennen dat ook in de toekomst de auto en de vrachtauto onmisbaar zijn dus we blijven per auto bereikbaar. Te midden van de opkomst van alternatieve vervoerswijzen vergeten we niet dat niet iedereen altijd kan profiteren van lopen, fietsen, openbaar vervoer of deelmobiliteit. De auto en de vrachtauto blijven essentieel, vooral op momenten waarop flexibiliteit en directe toegang tot mobiliteit van het grootste belang zijn. Daarnaast koesteren we het besef dat een samenleving zonder het vervoer van goederen eenvoudigweg niet kan functioneren.

Het blijft mogelijk om met de auto te rijden en we blijven met de auto bereikbaar: keuzevrijheid is essentieel. Rondom het centrum is bijvoorbeeld een hoogwaardig parkeeraanbod in gebouwde, goed aangeduide parkeervoorzieningen. Zo is er op straat meer ruimte voor verblijfskwaliteit. Het aanbieden van hoogwaardige parkeervoorzieningen draagt bij aan een gestroomlijnd stadsbezoek.

De binnenstad ondergaat een transformatie dankzij bijvoorbeeld zero-emissie stadslogistiek. Een verminderd aantal voertuigen, aangedreven door schone energiebronnen, zorgt voor een schonere en gezondere stedelijke atmosfeer. Deze verschuiving naar schonere en stillere voertuigen draagt bij aan duurzaamheid. Bovendien creëert dit ook een aangename en milieuvriendelijke omgeving voor stadsbewoners en bezoekers.

REGIONAAL MOBILITEITSBELEID

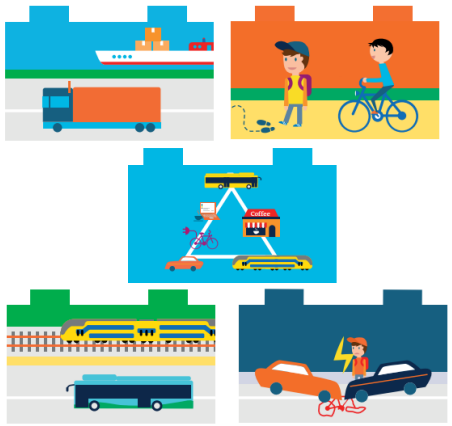
Het Arnhemse mobiliteitsbeleid sluit aan op het regionale beleid van de provincie Gelderland en de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen. Vanuit de regio wordt gewerkt aan een toekomstbeeld waarin het mogelijk is om snel, comfortabel, veilig, schoon en betrouwbaar te reizen. Daarvoor wordt ingezet op een robuust wegennet, betrouwbaar spoor, hoogwaardig betaalbaar openbaar vervoer voor iedereen en een aantrekkelijk fietsnetwerk.

In de Gelderse Mobiliteitsvisie staat de realisatie van hubs centraal waarmee verschillende vormen van mobiliteit worden verbonden. Daarmee wordt niet alleen een soepele overstap gefaciliteerd maar bieden hubs ook mogelijkheden voor de overslag van goederen in het kader van zero-emissie logistiek. Andere belangrijke provinciale thema's zijn het inzetten op de fiets, het bevorderen van de verkeersveiligheid en het stimuleren van duurzame verplaatsingen.

De bouwstenen vanuit de mobiliteitsvisie van de provincie Gelderland die aan deze thema's bijdragen zijn de volgende:
1. Realiseren kwalitatief hoogwaardige hubs op de juiste locaties;
2. Inzetten op (en overstappen op) de fiets op korte afstanden;
3. Optimaliseren overstap op hoogwaardig openbaar vervoer voor de langere afstanden;
4. Verder versterken van het hoogwaardig openbaar vervoer, het wegennet en het goederenvervoer;
5. Bevorderen van de verkeersveiligheid.

De regionale agenda voor de Verbonden regio van de Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen bestaat uit vijf speerpunten:
1. Gebiedsgerichte corridoraanpak;
2. Regionaal (snel)fietsnetwerk;
3. Mobiliteitshubs en knooppunten;
4. Gedragsaanpak duurzame mobiliteit;
5. Verkeersveiligheid.

Gezamenlijk vormt dit beleid van de regio en provincie een belangrijk uitgangspunt voor het beleid van Arnhem. We sluiten niet alleen aan bij deze doelstellingen maar zoeken ook naar mogelijkheden om samen te werken. Zo bieden projecten als Slim & Schoon Onderweg aanknopingspunten om vanuit Arnhem gezamenlijk op in te zetten. Deze samenwerking zoeken we met de provincie en regio, maar ook met onze buurgemeenten.



Bouwstenen uit de Visie voor een bereikbaar Gelderland

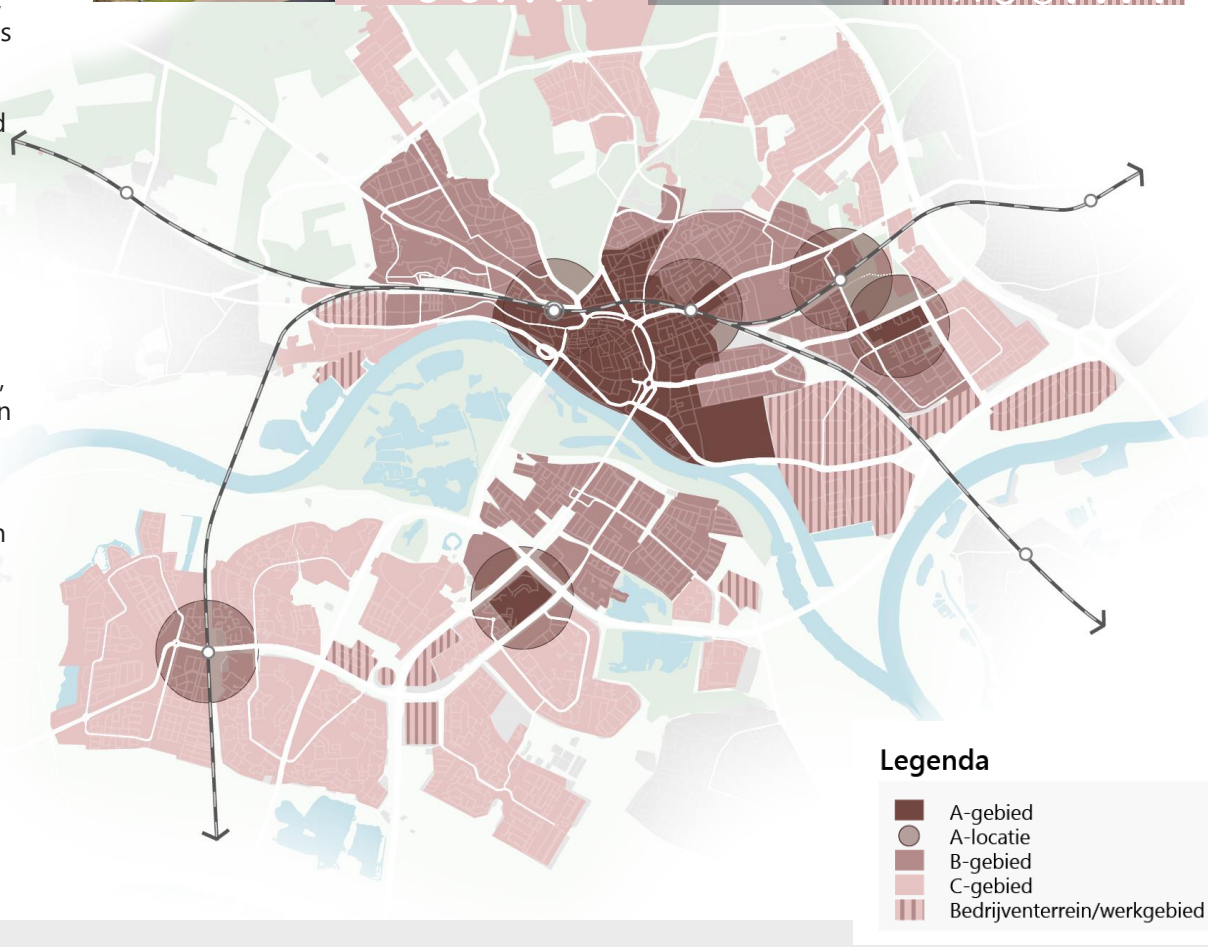
2.3 Mobiliteitsambitie vertaald naar bewoners, ondernemers en bezoekers

Arnhem is een stad die diversiteit omarmt, met verschillende wijken en een gevarieerde bevolking. Om recht te doen aan deze verscheidenheid, streven we naar een mobiliteitsaanpak die is afgestemd op de specifieke behoeften van verschillende gebieden. We onderscheiden vier gebiedstypen: A, B, C en werkgebieden, elk met een eigen karakter en benadering. Het doel is om de mobiliteitskeuze voor inwoners te waarborgen, terwijl we tegelijkertijd een positieve invloed uitoefenen, zoals we dat nu ook al doen.

In de drie volgende hoofdstukken wordt het mobiliteitsbeleid verder uitgewerkt. Daarbij wordt dieper ingegaan op de strategieën die we zullen implementeren om aan de complexiteit tegemoet te komen. Er is een onderscheid gemaakt in drie thema's: duurzaam verplaatsen, mobiliteitsgedrag en maximaal verblijven. De transitie naar meer duurzame mobiliteit doen we gefaseerd. We houden rekening met de impact op bewoners, ondernemers en bezoekers. Zoals we uit de participatie hebben meegekregen, zorgen we ervoor dat de alternatieven op orde zijn als we een maatregel nemen die de ruimte van de auto beperkt.

Het is belangrijk op te merken dat mobiliteit niet eenvoudigweg één op één aan de vastgestelde gebieden kan worden gekoppeld. Niet alle gebieden zijn gelijk en niet alle inwoners hebben dezelfde mobiliteitsbehoeften. Daarom erkennen we de noodzaak om flexibiliteit in onze aanpak te integreren. Sommige mobiliteitsuitdagingen zijn uniek voor specifieke buurten en vergen maatwerkoplossingen. Hierin trekken we samen op met alle belanghebbenden, zoals inwoners, bedrijven en andere stakeholders. Dit werken we verder uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart met een multimodaal afwegingskader om prioriteiten te kunnen stellen in de verschillende gebiedstypen.






H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
De voetganger krijgt de ruimte
Een optimaal fietsklimaat
Schaalsprong openbaar vervoer
Overstappen in hubs

3. Duurzaam verplaatsen

We stimuleren zoveel mogelijk duurzame vervoerswijzen. Het moet makkelijk en veilig zijn om je te voet of met de fiets door Arnhem te verplaatsen. Door te investeren in een verbindende voetgangers- en fietsinfrastructuur creëren we meer ruimte voor deze modaliteiten. Daarnaast zijn er goede en betrouwbare busverbindingen voor kortere reizen tussen de wijken en hoogwaardige busverbindingen voor een goede verbinding met de regio. Samen met de betrouwbare (ook internationale) treinverbindingen, draagt dit bij aan schonere verplaatsingen en economische samenwerking binnen én buiten de regio.

3.1 De voetganger krijgt de ruimte

We streven ernaar een aantrekkelijk loopklimaat te creëren in Arnhem, met als doel meer mensen te stimuleren om te gaan lopen. Het realiseren van dit doel betekent niet alleen het vergroten van de fysieke ruimte voor voetgangers. Zo willen we met een aantrekkelijk loopklimaat bijdragen aan het vergroten van de zelfredzaamheid, vooral voor kwetsbare groepen zoals ouderen, kinderen en mensen met een beperking. Door lopen te stimuleren, bieden we een toegankelijk alternatief, waardoor mensen meer controle krijgen over hun eigen mobiliteit. Dit geldt niet alleen voor een reis die alleen bestaat uit lopen, maar ook voor een ketenreis; elke reis begint en eindigt immers met lopen. Door goede en toegankelijke looproutes te maken wordt het gebruik van openbaar vervoer en deelmobiliteit ook aantrekkelijker.



Lopen draagt daarnaast ook aanzienlijk bij aan de gezondheid van onze inwoners, zowel fysiek als mentaal. Meer beweging, tijd buiten doorbrengen en sociale ontmoetingen dragen allemaal bij aan het welzijn van mensen. Het is een integrale benadering van gezond leven.

Bovendien is lopen de meeste ruimte-efficiënte manier van verplaatsen. Wanneer meer mensen lopen krijg je schonere en stillere straten. Dit is niet alleen goed voor het milieu, maar maakt de buurt ook aangenamer om in te wonen. Dit heeft niet alleen gevolgen voor het sociale welzijn, maar ook voor de veiligheid in de buurt, zowel op het gebied van verkeer als sociaal welzijn. Lopen is bovendien voor de grootste groep bewoners en bezoekers de meest toegankelijke manier van verplaatsen.

Deze positieve ontwikkelingen op het gebied van leefbaarheid en veiligheid dragen op hun beurt bij aan het vestigingsklimaat. Een buurt waarin mensen graag te voet bewegen, wordt een aantrekkelijke woonomgeving en oefent een positieve invloed uit op de lokale economie. Door te investeren in een loopvriendelijke infrastructuur en het stimuleren van voetgangers, dragen we niet alleen bij aan een gezondere levensstijl, maar ook aan een bloeiende en duurzame lokale economie.

Samenvattend biedt een aantrekkelijk loopklimaat niet alleen een duurzamer mobiliteitsperspectief, maar draagt het ook bij aan een veiligere, gezondere en levendigere stedelijke omgeving. Het geeft letterlijk ruimte aan een meer inclusieve gemeenschap. Daarom gaan we nieuw loop- en voetgangersbeleid opstellen.

Om tot een aantrekkelijk loopklimaat te komen stellen we zetten we in op drie pijlers: een integraal loopbeleid, het stimuleren van de loopcultuur en een compleet en samenhangend voetgangersnetwerk.

INTEGRAAL LOOPBELEID

Om ruimte te maken voor de voetganger, moet de voetganger een centrale plek krijgen in alle inrichtingsvraagstukken. We hebben op het gebied van de voetganger nog een inhaalslag te maken vergeleken met andere vervoerswijzen. Daarom nemen we de voetganger op in het beleid en de processen op diverse afdelingen binnen de gemeente. Daarnaast gaan we aan de slag om inzicht te vergaren in wat een aantrekkelijk loopklimaat maakt. Dit integreren we vervolgens in ambities en kwaliteitseisen die geraadpleegd kunnen worden bij ontwerpvraagstukken.

De eerste manier waarop we inzicht willen vergaren is via data, monitoring en evaluatie. We onderzoeken wie er lopen, waarom ze lopen en te bepalen wat de bereikbaarheid te voet is van verschillende voorzieningen. Ook beoordelen we de kwaliteit van het voetgangersnetwerk en de routes en evalueren we ingrepen in het openbaar gebied vanuit het perspectief van de voetganger (de stad op ooghoogte).

Ten tweede richten we ons op het vergroten van kennis, zowel binnen als buiten de gemeentegrenzen. Intern, binnen de gemeente, leren we van onze eigen projecten door nauwlettend te evalueren en ervaringen te delen binnen onze gemeentelijke teams. Extern, buiten onze gemeentegrenzen, leren we van andere steden door ervaringen, best practices en ideeën te delen en te ontdekken wat zij doen en waar we van kunnen leren.

LOOPCULTUUR STIMULEREN

Om lopen als een vanzelfsprekende keuze te bevorderen, zetten we in op stimuleringsprogramma’s voor verschillende doelgroepen. We beginnen bij kinderen en ouderen. We willen het bewustzijn vergroten over de voordelen van lopen en tegelijkertijd een gezonde levensstijl bevorderen.

Een belangrijk onderdeel van onze aanpak is het betrekken van bewoners. Door participatie willen we ervoor zorgen dat de behoeften en inzichten van de mensen die dagelijks gebruikmaken van de voetpaden worden meegenomen in de besluitvorming. Dit kan variëren van het identificeren van onveilige oversteekplaatsen tot het voorstellen van nieuwe looproutes.

Daarnaast benadrukken we het belang van zichtbaarheid en bewustwording. We willen maatregelen in de schijnwerpers zetten door verbeteringen visueel op straat te tonen. Dit vergroot niet alleen de transparantie rond de genomen maatregelen, maar fungeert ook als inspiratie voor andere buurten om soortgelijke stappen te ondernemen en het belang van lopen te benadrukken.



EEN COMPLEET EN SAMENHANGEND NETWERK

Naast integraal loopbeleid om richting te geven aan ontwerpvraagstukken zetten we in op een compleet en samenhangend netwerk van looproutes. Dit netwerk moet de belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden, zorgen voor verbinding tussen verschillende buurten en tussen buurten en groengebieden. Bij het vormgeven van dit netwerk nemen we de volgende uitgangspunten mee:

- Goede aansluiting op openbaar vervoer: afstemming tussen stations, haltes en looproutes.
- Routes zijn veilig, direct en comfortabel: vermindering van autogebruik, lagere snelheden en oversteekplaatsen die ontworpen zijn met de voetganger als uitgangspunt.
- Routes zijn toegankelijk voor iedereen: paden zijn voldoende breed en goed begaanbaar, oversteken zijn overzichtelijk en vlot, hoogteverschillen zijn makkelijk te overbruggen, routes zijn vindbaar voor mensen met een visuele beperking, er is voldoende zitgelegenheid en er zijn voldoende openbare toiletten. Bij alle projecten in de openbare ruimte hanteren we het Arnhems handboek Toegankelijkheid.
- Er is ruimte voor voetgangers: (naast elkaar) lopen, passeren, verblijven en spelen zonder hinderlijke elementen.
- Routes zijn bruikbaar, toegankelijk (bijvoorbeeld met een rolstoel), (sociaal) veilig en comfortabel in alle seizoenen, weersomstandigheden en momenten van de dag.
- Routes zijn vindbaar: logisch en herkenbaar met goede bewegwijzering, kaartmateriaal en online navigatie.
- Routes zijn aangenaam: koele routes langs groen en water, onder boomkronen en langs aantrekkelijke plinten, gevels en kunst.
- Dagelijkse voorzieningen bevinden zich op loopafstand.

Er is al, in overleg met het APCG (Arnhems Platform Chronisch Zieken en Gehandicapten), onderscheid gemaakt in een netwerk dat extra relevant is voor mensen met een beperking. Dit zijn routes waar veel mensen, en dus ook mensen met een beperking, gebruik van maken. Hierbij is extra aandacht voor bereikbaarheid van zorginstellingen en andere locaties die voor mensen met een beperking relevant zijn. We zorgen we ervoor dat deze routes met voorrang toegankelijk worden gemaakt en voldoen aan het hoogste kwaliteitsniveau conform het Arnhemse Handboek Toegankelijkheid.

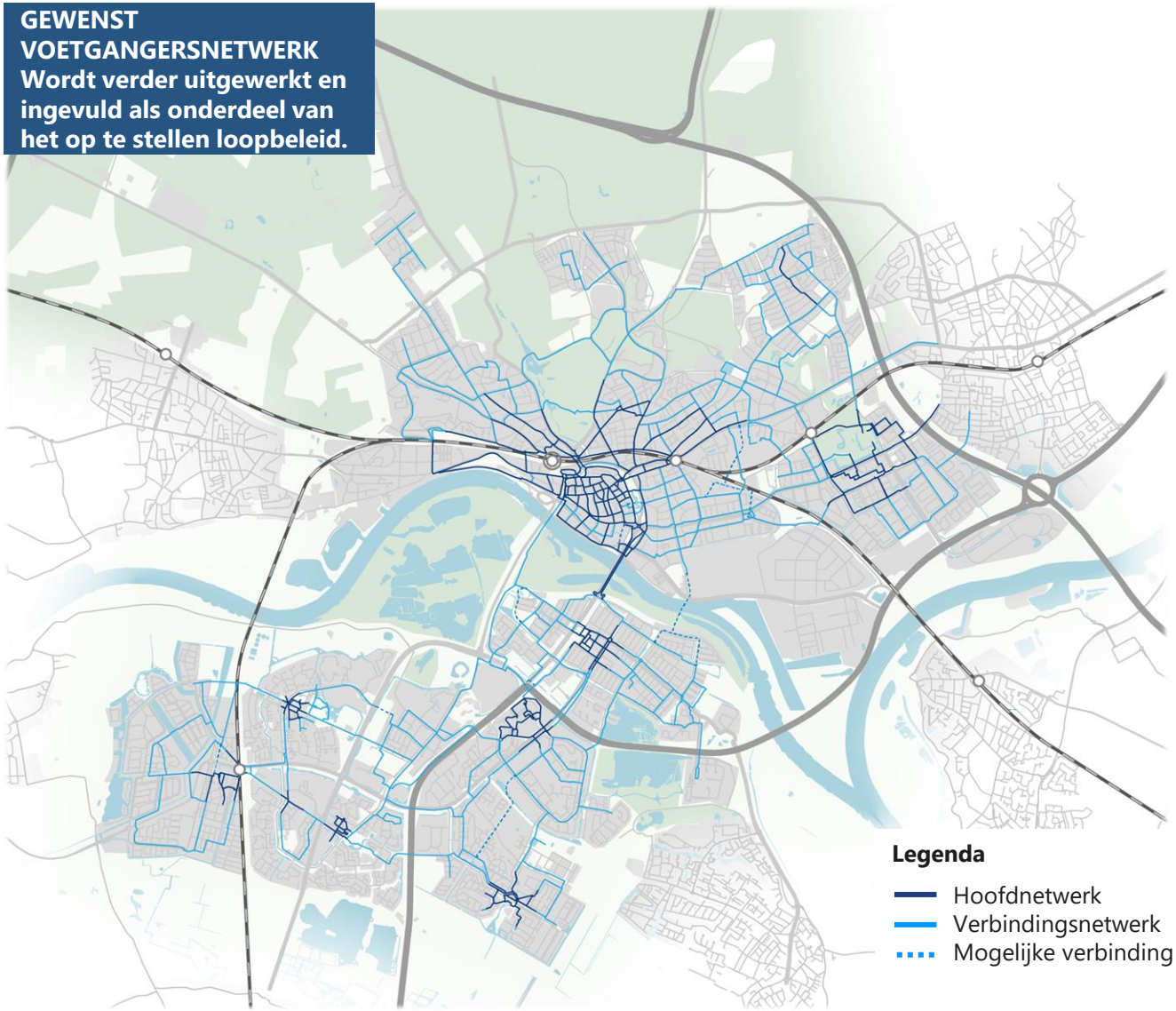
Op de volgende pagina is het voetgangersnetwerk van Arnhem te zien. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het voetgangersnetwerk nog verder ontwikkeld. Deze uitwerking is onderdeel van het op te stellen loopbeleid.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de voetganger de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Opstellen en uitwerken voetgangersbeleid
- Voetgangersstimuleringsprogramma opzetten
- Verkeerslichten voetganger- en fietsvriendelijk afstellen
- Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan

GEWENST VOETGANGERSNETWERK
Wordt verder uitgewerkt en ingevuld als onderdeel van het op te stellen loopbeleid.









3.2 Een optimaal fietsklimaat

Fietsers moeten zich gemakkelijk dwars door de stad kunnen bewegen. Een optimaal fietsklimaat betekent dat er bestemmingen binnen handbereik liggen die snel en veilig met de fiets bereikt kunnen worden, het liefst nog sneller dan met de auto. Een directe route met comfortabele verharding en een aantrekkelijke omgeving staan voorop. We willen mensen verleiden om sneller de fiets te pakken, en dit stimuleren door te zorgen dat de basis op orde is. Daarnaast zetten we ons ook in voor educatie, bijvoorbeeld aan scholieren, en ondersteuning voor mensen voor wie een eigen fiets geen vanzelfsprekendheid is.



STEDELIJKE FIETSROUTES

We maken in het fietsnetwerk onderscheid tussen de stedelijke (hoofd)fietsroutes en de regionale snelfietsroutes. Het hele fietsnetwerk moet een samenhangend geheel vormen van routes die belangrijke herkomsten en bestemmingen met elkaar verbinden in de gehele stad (in A, B, C en werkgebieden). Ook moet de infrastructuur veilig zijn voor alle fietsers. Denk aan overzichtelijkheid en voldoende breedte. Afhankelijk van de behoefte zijn er op bestemmingen fijne fietsenstallingen die een groot deel van de dag open zijn en is er een goede aansluiting op een doorreis met bijvoorbeeld de trein en de bus.

Fietsroutes moeten verder zo direct mogelijk zijn. Zo min mogelijk oponthoud (bijvoorbeeld verkeerslichten met korte wachttijden) voor de fietser kan een fietsrit veraangenamen. Op de meeste verbindingen krijgt de fietser meer voorrang en is het verkeerslicht vaker groen.

Een optimaal fietsnetwerk maakt ook een vlotte en comfortabele doorstroming mogelijk. Het gebruik van asfalt draagt bijvoorbeeld bij aan het fietscomfort. We kijken waar het mogelijk is om klinkerverharding te kunnen vervangen door asfalt. Daarnaast zorgen routes zonder hinder van bijvoorbeeld geluid van verkeer ervoor dat het aantrekkelijker is om te fietsen. Een goede inpassing in de omgeving is hierbij van belang, bijvoorbeeld routes door een groene omgeving, waarbij ook rekening wordt gehouden met het bestaande groen en de bijbehorende natuurwaarden. Ook zoeken we waar mogelijk naar een veilige herkenbare fietsverbinding door woonwijken, zoals met de aanleg van een fietsstraat. Hierdoor kan het fietsnetwerk losgetrokken worden van de hoofdinfrastructuur voor de auto.

Tot slot moet het ook ‘s avonds veilig zijn om te fietsen. Het accent ligt op donker waar het kan, licht waar het moet. We zorgen voor goed verlichte hoofdfietsroutes.

REGIONALE SNELFIETSROUTES

Voor Arnhem biedt de elektrische fiets veel mogelijkheden voor de langere afstanden en het overbruggen van de hoogteverschillen in de stad. De afstanden die met de fiets afgelegd kunnen worden eindigen dus niet bij de gemeentegrens. We gaan uit van het daily urban system van Arnhem: het geheel van Arnhem en omliggende plaatsen (Velp, Oosterbeek, Elst, Driel, Huissen en Westervoort).

Voor deze verbindingen zetten we in op de regionale snelfietsroutes. Op deze routes is het prettig fietsen, omdat je weinig hoeft te stoppen voor kruisend verkeer en er sneller groen is bij verkeerslichten. Ook zijn de snelfietsroutes gescheiden van gemotoriseerd verkeer, net als de stedelijke fietsroutes. Dit om een hogere fietssnelheid veilig mogelijk te maken en de doorstroming voor de fietser zoveel mogelijk te bevorderen. Voor de regionale snelfietsroutes werken we samen met de regio.

FIETSNETWERK

Op de volgende pagina is het gewenste fietsnetwerk voor Arnhem te zien, met daarin het onderscheid tussen de stedelijke en regionale fietsroutes. Voor de ontwikkelgebieden, denk aan de Spoorzone Arnhem-Oost, Kronenburg en Rijnpark, wordt vanuit het STOMP-principe het fietsnetwerk nog verder ontwikkeld.

De kaart met het beoogde fietsnetwerk geeft de vanuit de mobiliteitsgedachte meest wenselijke routes (direct, aantrekkelijk en met weinig oponthoud). Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijziging kan leiden. De belangen van natuur en groen worden hierbij nadrukkelijk meegewogen.

FIETSENSTALLINGEN

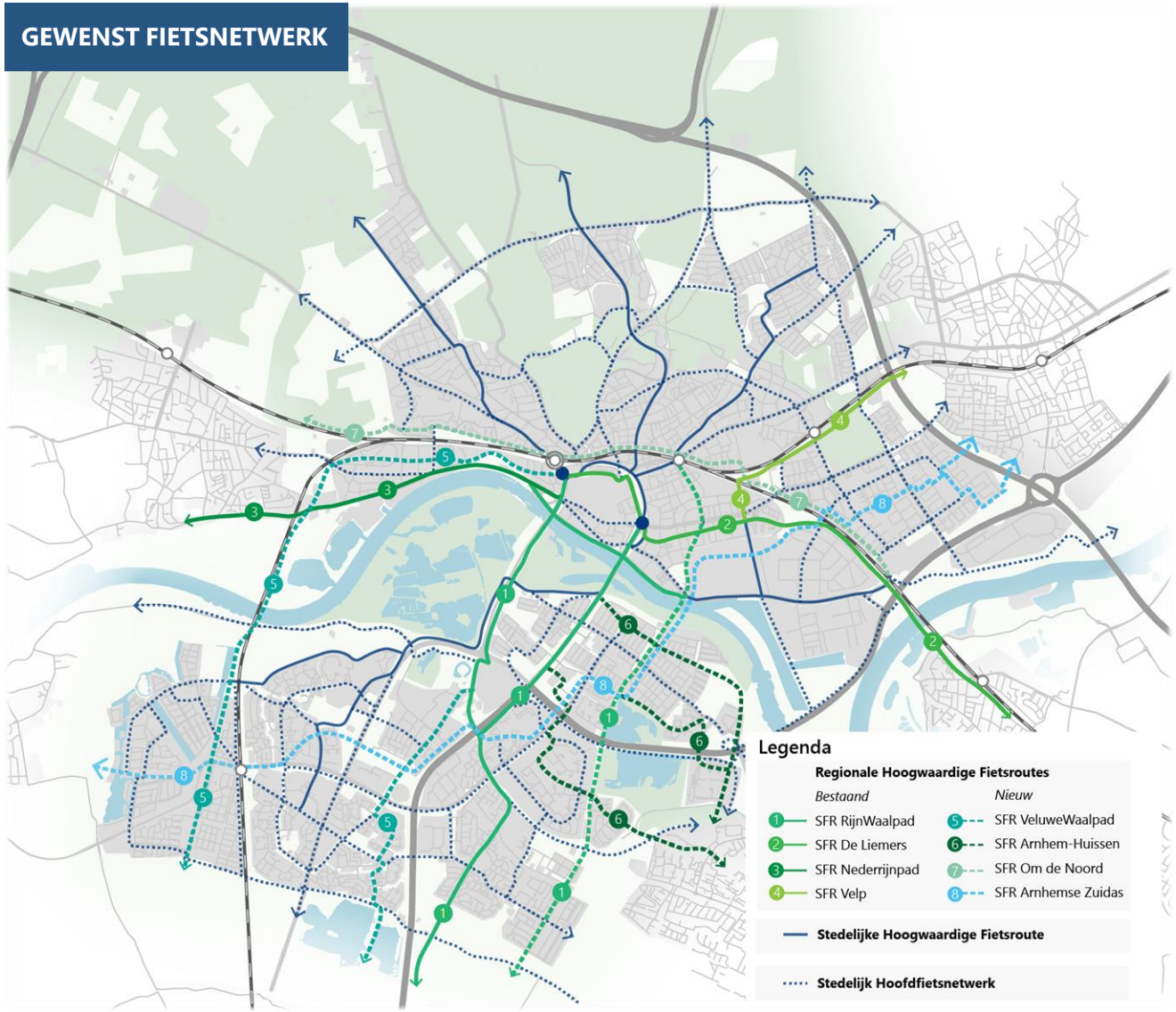
Naast het fietsnetwerk zijn goede stallingsvoorzieningen ook van groot belang. Elke fietsrit begint en eindigt immers op een plek om de fiets te stallen. Een (dure) fiets moet men onbezorgd achter kunnen laten en moet veilig staan. Een veilige fietsenstalling die dichtbij de bestemming ligt, maar ook goed aansluit op een fietsroute, kan helpen in het kiezen voor de fiets als vervoersmiddel. Dit geldt niet alleen voor een bezoek aan winkels en horeca, maar ook bij recreatieve bestemmingen, culturele voorzieningen, op werklocaties en bij woningen. Daarnaast komen bij nieuw- en verbouwprojecten kwalitatief en kwantitatief hoogwaardige fietsparkeervoorzieningen.

Eventueel bewaakte gratis fietsparkeervoorzieningen liggen bij voorkeur direct aan de belangrijkste fietsroutes en hebben ruime openingstijden. Deze openingstijden worden afgestemd op de ligging van de stalling. Dit zorgt ervoor dat fietsers direct hun fiets op de juiste plek kunnen parkeren, waardoor overlast in de openbare ruimte kan worden voorkomen.

Om het stallen van de fiets makkelijk en veilig te maken gaan we fietsparkeernormen opstellen. Daarnaast kijken we hoe we bewoners kunnen helpen die hun fiets niet in hun eigen woning kwijt kunnen, zodat ook zij hun fiets veilig kunnen stallen. We willen hierbij voorkomen dat geparkeerde fietsen loopruimte versperren.

Verder zoeken we in het centrum locaties voor nieuwe inpandige of ondergrondse fietsenstallingen, zoals onder het Willemsplein en in de buurt van het nieuwe Stadstheater. In het centrum willen we uiteindelijk een ring van eenduidige, herkenbare en bewaakte stallingen voor bezoekers. Zo kunnen we de huidige tekorten en toekomstige groei opvangen zonder dat de openbare ruimte verder onder druk komt te staan.

GEWENST FIETSNETWERK









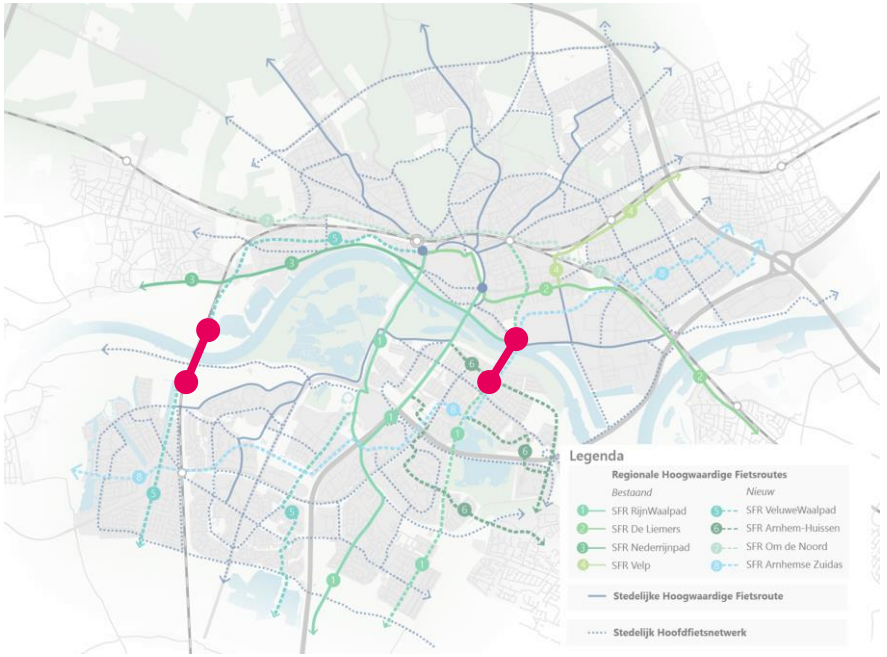
FIETS- EN VOETGANGERSBRUGGEN

De John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug zijn belangrijke schakels in het huidige fietsnetwerk; bijna de helft van de Arnhemmers woont ten zuiden van de Nederrijn en een groot deel van de stedelijke voorzieningen, zoals de binnenstad, is ten noorden van de Nederrijn gelegen. De op- en afgangen van de bruggen hebben daarbij speciale aandacht nodig.

Om het gemakkelijker en aantrekkelijker te maken om als fietser de Nederrijn over te steken, kijken we naar de mogelijkheid om twee nieuwe bruggen toe te voegen. Daarnaast willen we betere fietsverbindingen op de bestaande bruggen realiseren. Goede brugverbindingen zijn nodig om meer mensen te verleiden om te gaan fietsen, door bijvoorbeeld de fietsreistijd te verkorten. De bruggen zijn niet alleen voor de fietser; ook voetgangers en bijvoorbeeld mensen met een scootmobiel profiteren van een nieuwe/betere kruising van de Nederrijn.

De nieuwe brug Arnhem-Oost komt te liggen tussen de bestaande John Frostbrug en de Pleijbrug (Andrej Sacharovbrug). Door het realiseren van deze brug ontstaan er allerlei mogelijkheden. Inwoners uit Malburgen kunnen via een snelle, directe route van en naar de binnenstad fietsen. Nieuwe inwoners van Rijnpark kunnen makkelijker naar Arnhem Zuid. Deze brug ontlast de John Frostbrug. Het biedt een directe verbinding van de grote woon-en werklocatie Arnhem-Oost met Arnhem Zuid. De brug verbetert de regionale bereikbaarheid met onder andere Huissen. Een nieuwe brug ondersteunt de sociale cohesie tussen wijken. De bestaande sportvelden kunnen makkelijker gebruikt worden door de nieuwe bewoners van Rijnpark.

Een tweede locatie voor een brug is bij Arnhem-West. Deze nieuwe brug komt langs het spoor te liggen en verbindt zuidwest Arnhem met noordwest Arnhem, en biedt een directere fietsverbinding richting bijvoorbeeld Oosterbeek. Deze brug maakt onderdeel uit van het Veluwe-Waalpad; een belangrijke regionale route die belangrijke bestemmingen in de regio aaneenrijgt. Denk aan natuur, woon- en werklocaties, onderwijs, zorg én centrumgebieden. Het gaat daarbij onder andere om de gebieden/wijken Schuytgraaf, de Waalsprong, en Westeraam.



Ligging nieuwe fiets- en voetgangersbruggen in het fietsnetwerk



Impressie brug tussen het Nieuwe Kadekwartier en Malburgen (Bron: Brochure fiets over de Nederrijn)

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

We gaan voor de fietser de komende 5 jaar onder andere de volgende zaken doen:

- Instellen ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen
- Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)
- Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf
- Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet
- Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel
- Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)
- Fietsstraat Hommelseweg

3.3 Schaalsprong openbaar vervoer

Het openbaar vervoer is een duurzame manier van verplaatsen, goed voor de gezondheid en de luchtkwaliteit, zorgt voor minder lawaai en vraagt om minder ruimte dan de afzonderlijke auto's. Het openbaar vervoer wordt een volwaardig alternatief voor de auto, zowel over de langere afstanden als binnen de stad. Daarvoor zetten we in op het structureel versterken van de stedelijke en regionale bereikbaarheid per openbaar vervoer. Om dit te bereiken willen we samen optrekken met de vervoerders en de provincie Gelderland.

DE TREIN

Arnhem heeft een gunstige ligging in de regio en met vier stations zijn er veel mogelijkheden om de trein te nemen. We blijven ons inzetten voor een betrouwbaar treinnetwerk (zowel overdag als in de avond en nacht) en willen onze stations verbeteren. We werken aan het opwaarderen van verschillende stations om het reizigerscomfort te verbeteren, en kijken naar mogelijkheden voor een hogere frequentie van (inter)nationale intercity- en sprintertreinen. Daarnaast zorgen we voor goede voetgangers- en fietsverbindingen in alle windrichtingen van en naar elk station.

Het is de ambitie van Arnhem om de verschillende treinstations in Arnhem in te richten als hub: overstaplocatie van de ene op de andere vervoerswijze. Zo wordt geïnvesteerd in de hub station Arnhem Zuid. Dit betekent betere fietsparkeervoorzieningen, een comfortabele overstap naar de bus en ruimte voor deelvervoer.

SPOORCORRIDOR UTRECHT-FOODVALLEY-ARNHEM

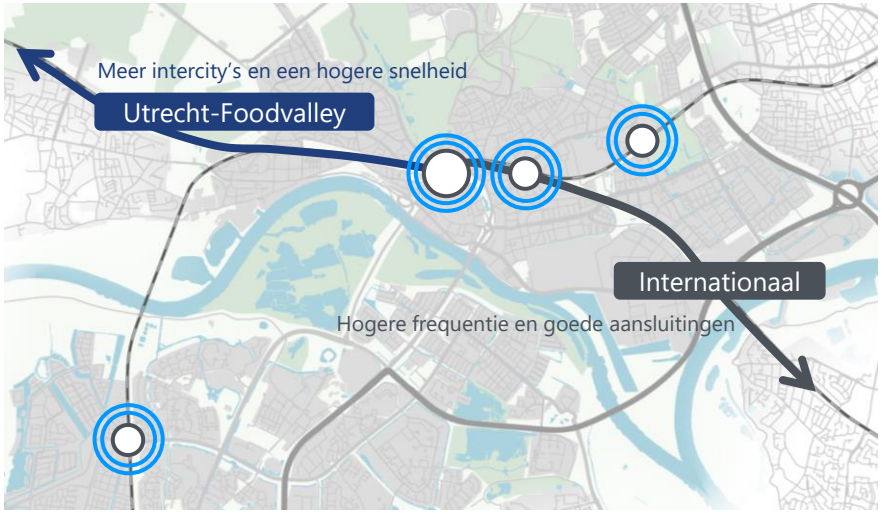
Om Arnhem en de Nationale Omgevingsvisie Extra (NOVEX)-locatie Arnhem-Oost in de toekomst goed per spoor bereikbaar te houden zetten we samen met het Rijk, provincie en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen al een aantal jaar in op voor Arnhem belangrijke spoordossiers.

Zo willen we inzetten op het verbeteren van de verbinding Utrecht – Foodvalley - Arnhem. Deze spoorcorridor is niet alleen van belang voor het internationale (en nationale spoorvervoer, maar ook van groot belang voor de bereikbaarheid van o.a. de verstedelijkingslocaties in Veenendaal, Ede en Arnhem-Oost.

Voor het (inter)nationale treinverkeer zijn investeringen nodig om onder andere de capaciteit op het spoor en de maximale snelheid te verhogen. Deze investeringen dragen bij aan de Nederlandse en Europese klimaatdoelstellingen en zijn randvoorwaarden voor de verstedelijkingsopgave in de regio. Door de ligging van Arnhem kunnen we zowel profiteren als bijdragen aan meer internationaal treinvervoer.

Het volgende wordt nog onderzocht:

- Welke extra inframaatregelen zijn nodig om in de toekomst meer internationale treinen (ICE Frankfurt en ICE Berlijn met goede overstap in Duisburg) en meer intercity's (acht per uur) te laten rijden?
- Kan de snelheid op de corridor verhoogd worden?
- Zijn nieuwe stations gewenst?



Spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem

SPOORSE OPGAVEN IN NOVEX LOCATIE SPOORZONE ARNHEM-OOST

In de Spoorzone Arnhem-Oost spelen diverse spoorse opgaven. De spoorlijnen en het emplacement Arnhem-goederen vormen niet alleen een grote barrière in het gebied Spoorzone Arnhem-Oost, maar maken de gewenste woningbouwontwikkeling in dit gebied op dit moment ook deels onmogelijk. Samen met het Rijk (Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en Ministerie van Binnenlandse Zaken), provincie Gelderland en Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen werken we aan een "haalbaarheidsonderzoek" voor mogelijke uit-/verplaatsing van het spooremplacement naar locaties elders in het land.

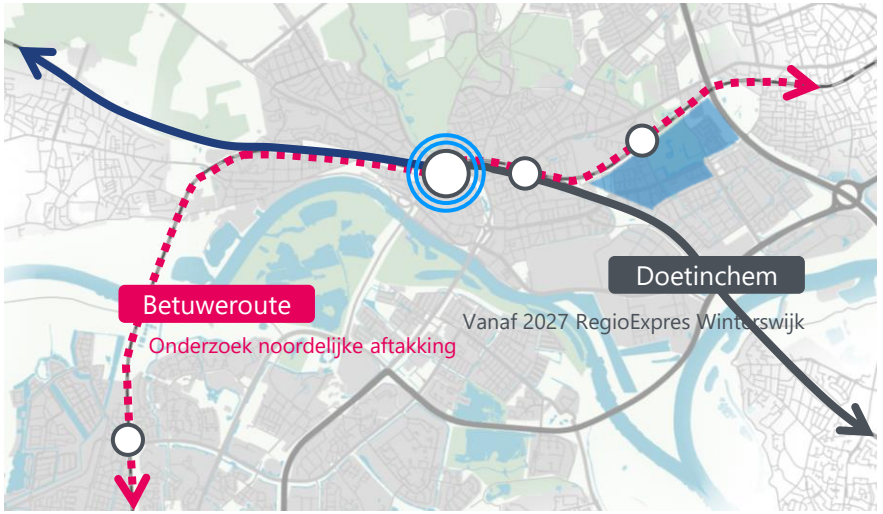
Daarnaast wordt onderzocht of een vrijliggende (ongelijkvloerse) spoorkruising "Arnhem-Oost" ingepast kan worden in de NOVEX locatie Spoorzone Arnhem-Oost. Een dergelijke spoorkruising is niet alleen noodzakelijk om meer treinverkeer mogelijk te maken (o.a. internationale treinen, de RegioExpres naar de Achterhoek vanaf 2027) en wellicht een extra intercitystop bij station Presikhaaf/Kenniscampus Arnhem. De gekozen oplossing voor deze kruising zal ook op een goede manier ingepast moeten worden in deze verstedelijkingslocatie en bij moeten dragen aan het verminderen van de barrièrewerking van het spoor in dit gebied.

INTERNATIONALE BUSLIJNEN

Arnhem Centraal is niet alleen een internationaal spoorknooppunt, maar ook een belangrijke halte voor (inter)nationale buslijnen. We verwachten dat deze markt in de toekomst zal blijven groeien. Omdat deze vorm van openbaar vervoer een bijdrage levert aan de (inter)nationale bereikbaarheid van Arnhem, zullen we investeren in voldoende perroncapaciteit en -voorzieningen voor deze groeiende markt.

SPOORGOEDERENVERVOER

Naast de ontwikkelingen op het gebied van personenvervoer per spoor, zijn er ook ontwikkelingen op het gebied van spoorgoederenvervoer. Vanuit het Rijk en de Europese Green Deal zullen meer goederen op een duurzame manier vervoerd worden. Spoorgoederenvervoer is een duurzaam alternatief voor transport van goederen via weg, water en vliegtuig. Veel goederen worden op dit moment al vervoerd via de speciaal daarvoor aangelegde Betuweroute. Er wordt onderzocht of er via een noordelijke aftakking van de Betuweroute ook meer goederen vervoerd kunnen worden naar Noord-Duitsland (GNOE, Goederencorridor Noordoost Europa). Onder andere via Elst-Arnhem-Rheden zijn mogelijke tracés voor deze noordelijke aftakking onderzocht door het Rijk. Vanuit het oogpunt van leefbaarheid, externe veiligheid, geluid en trillingen wordt onderzocht of dit gewenst is. Vanuit Arnhem gaat de prioriteit naar het verbeteren van personenvervoer over het spoor ten opzichte van goederenvervoer.



Spoorse opgaven voor Arnhem

HET BUSNETWERK

Het streefbeeld van het regionale en stedelijke openbaar vervoer netwerk is te zien op de volgende pagina. Het bestaat uit:

- Bus rapid transit (BRT);
- Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV);
- Het stadsnet.

Het gewenste busnetwerk kent enkele nieuwe routes. Dit zijn echter niet de definitieve routes. Zowel aan het proces van de trajectkeuze als de inpassing gaat een integrale belangafweging vooraf die tot wijzigingen kunnen leiden.

In de A-gebieden is het openbaar vervoeraanbod het grootst, maar het moet in principe vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk zijn om gebruik te maken van het openbaar vervoer. Soepele overstapmogelijkheden en een betrouwbare dienstregeling zijn hierbij van groot belang. Voor dit busnetwerk is een nieuwe remise nodig.

Bus rapid transit (BRT)

Voor de regionale bereikbaarheid zetten we in op Bus Rapid Transit (BRT), een snelle busservice met een hoge vervoerscapaciteit. In de opbouw van OV-netwerken staat het BRT op een gelijke positie als de trein. Het BRT verbindt de campussen van Nijmegen, Arnhem en Wageningen met elkaar. Het BRT zal op enkele OV-hubs gaan halteren.

Hoogwaardig openbaar vervoer (HOV)

Als ruggengraat van het openbaar vervoersysteem is er het HOV-netwerk. Dit is een ontsluitend netwerk in de stad en regio van hoogwaardig openbaar vervoer. De HOV-bus heeft meer een verbindend dan een ontsluitend karakter en is gericht op langere afstanden. Omdat de reiziger bij BRT en HOV veelal langere reizen maakt, is meer comfort logisch. Ook heeft elke halte hoogwaardige voorzieningen. De frequentie is hoger dan een gewone stadsbus (meer dan zes keer per uur), en de reistijd is concurrerend met de auto. Binnen Arnhem zijn de Trolley (2.0) lijnen als stedelijk HOV de dragers van het openbaar vervoer.

Het stadsnet

Als derde laag in het busnetwerk is er het stadsnet. We streven naar een dekkend netwerk waarmee het vanuit elke wijk in Arnhem mogelijk is om rechtstreeks naar een station en/of centrum te reizen. Lijnen die nieuwe verbindingen bieden buiten het centraal station om (zie kaart volgende pagina ‘nieuwe verbindende routes’) zijn daarbij een aanvulling op het netwerk, omdat hiermee de reistijd voor veel reizigers verkort kan worden. Overstappen op een station wordt hiermee overbodig. De minimale frequentie is een kwartierdienst in de spits en een halfuurdienst tussen de spitsen. Er wordt geïnvesteerd in een toegankelijk en inclusief openbaar vervoerssysteem waardoor het voor elke reiziger mogelijk is om met de bus te reizen.

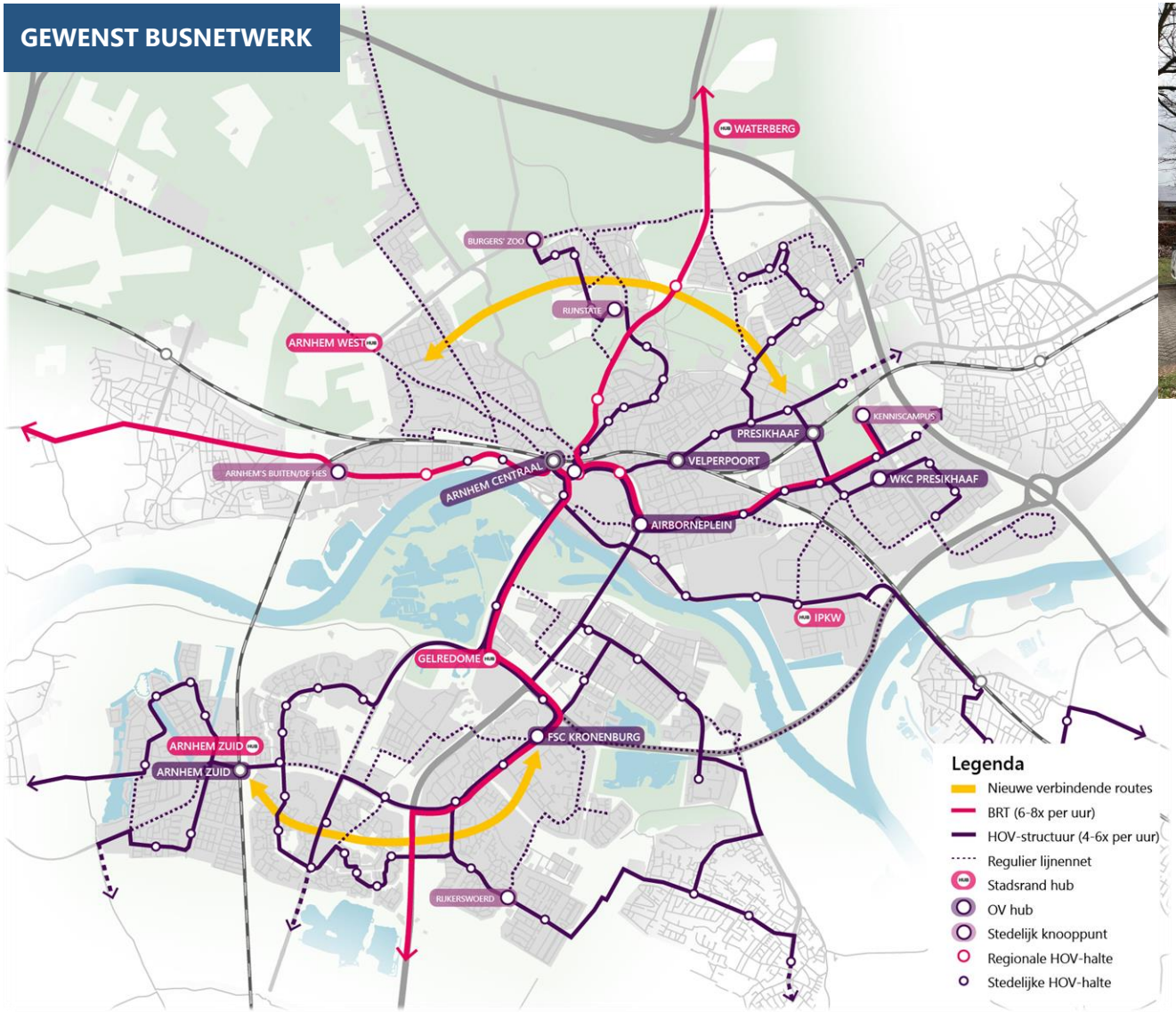
De Trolley 2.0

Waar Arnhem decennialang de “laatste” stad was in Nederland met de trolley is nu de situatie dat Arnhem de “eerste” stad is geworden in Nederland met de trolleytechniek. Steeds meer steden in Nederland maar ook wereldwijd ontdekken de voordelen van een innovatief gelijkspanningsnetwerk in een stedelijke omgeving. Om onze trolley op orde te houden en ons trolleynet te kunnen gebruiken als parallel stroomnetwerk voor andere voorzieningen (wat zeker in tijden van netcongestie zeer welkom is), moeten we investeren in nieuwe onderstations.

Omdat de trolleyinfrastructuur en de Trolley 2.0 bussen steeds belangrijker gaan worden voor Arnhem en de regio’s gaan we meer inzetten op het kwalitatief beheren, onderzoek en innovatie van het trolleynetwerk.

Naast de trolleyinfrastructuur innoveren ook de trolleybussen. Trolley 2.0 betekent dat trolleybussen op trajecten zonder bovenleiding kunnen rijden (met een accu). Daarmee wordt voorkomen dat bussen op moeten laden op eindpunten, wat hoge kosten vermijdt van bussen die tijdens het opladen geen reizigers kunnen vervoeren. Trolley 2.0 maakt het eenvoudig om, zonder bovenleiding, stedelijke HOV-lijnen naar woonwijken in Arnhem en omliggende gemeenten te laten rijden.

GEWENST BUSNETWERK





VOORRANG VOOR DE BUS EN HULPDIENSTEN

Om beter openbaar vervoer te realiseren is bereikbaarheid, snelheid en gegarandeerde doorstroming belangrijk. Dit geldt ook voor hulpdiensten. Om de bereikbaarheid in Arnhem te verbeteren breiden we het netwerk van busbanen en busstroken uit. Daar waar nu twee rijstroken voor autoverkeer beschikbaar zijn kunnen we een rijstrook omzetten naar een busstrook. In en om het centrum kan een dergelijk systeem gemaakt worden.

Op een aantal toeleidende radialen is een vrije busbaan niet mogelijk, daar zou gewerkt kunnen worden met "voorkruipstroken" bijvoorbeeld bij verkeerslichten of ongeregeld bij rotondes. Bij vervolgens halteren op de rijbaan kan de voortgang van de bus gegarandeerd worden.

Verder buiten het centrum zijn ook wegen waar busbanen aangelegd kunnen worden. Daarbij is een afweging noodzakelijk of een busbaan de beste oplossing is of dat een andere maatregel hetzelfde effect kan geven. Een busbaan is namelijk niet een goedkope oplossing en neemt veel ruimte in beslag.

Om de bus een aantrekkelijk alternatief te laten zijn en om hulpdiensten de mogelijkheid te geven de wettelijke rijtijden te halen, blijven we op de busbanen een snelheid van 50 km/u hanteren (als dat verkeersveilig mogelijk is). Zeker op de verbindingen van en naar de stadsrandhubs is het belangrijk dat de bus goed kan doorrijden. Met een snelle busverbinding van deze hubs naar bijvoorbeeld de binnenstad kan immers een deel van de tijd die verloren gaat door het overstappen terug worden gewonnen. Ook taxi's met een vergunning kunnen gebruikmaken van de busvoorzieningen, zij zijn een aanvulling op het reguliere openbaar vervoer.

We kunnen echter niet op alle locaties voorrang geven aan de bus. We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen. Dit gaan we doen op basis van type weg, locatie (A, B, C en werkgebied), gebruikers en drukte.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft het openbaar vervoer gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook
- IJssellaan, aanleg busstroken en fietspaden, reconstructie wegvak en keerlus
- Willemsplein, reconstructie autoluw maken, mobiliteitshub



3.4 Overstappen in hubs

Een hub is een plek om de auto te laten staan en voor de verdere reis gebruik te maken van openbaar vervoer of bijvoorbeeld de (deel)fiets. Hubs zijn een middel in de transitie naar duurzame mobiliteit en verstedelijking, en bieden mogelijkheden om verschillende functies te bundelen. Denk bijvoorbeeld aan de combinatie van een bushalte, een pakketpunt, een fietsenmaker, een parkeerplaats voor de (elektrische) auto, een parkeerplaats voor de (elektrische) fiets, de aanwezigheid van een deel(bak)fiets, etc.

Om veel effect te hebben is een stadsbreed netwerk van hubs met deelmobiliteit wenselijk. Het netwerk van hubs moet in samenhang worden gezien met andere netwerken en voorzieningen in de stad. We gaan uit van verschillende typen hubs met ieder eigen kenmerken en een eigen doelgroep om een zo breed mogelijk parkeerproduct te kunnen bieden. Voor de inrichting van de hubs zetten we in op uniformiteit en herkenbaarheid.

STADSRANDHUBS

De stadsrandhubs zijn grotere overstaphubs die aan de rand van de stad liggen op routes naar drukbezochte plekken in Arnhem, voornamelijk de A-gebieden. Het doel van stadsrandhubs is autoverkeer van bezoekers en werknemers af te vangen aan de rand van de stad. Zij kunnen gebruik maken van een breed aanbod aan voorzieningen en overstappen op de bus of de (deel)fiets om de reis te vervolgen. Hiervoor ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi ‘parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad of werklocatie’. De stadsrandhubs worden dus prettige, aantrekkelijke locaties met goede (overstap)voorzieningen, die uitnodigen om goedkoper te parkeren en op een andere manier naar de binnenstad te reizen.

BINNENSTADHUBS

De binnenstadshubs hebben net als de stadsrandhubs een overstapfunctie, maar verschillen in de locatie en in de doelgroep. De binnenstadshubs zijn er ook voor bewoners en bieden een duurzaam vervoersalternatief voor iedereen in de (binnen)stad. Daarnaast kunnen hier andere voorzieningen en diensten een plek krijgen.

WIJKHUBS

De wijkhubs zijn middelgrote overstaphubs bij sociale knooppunten in de wijk, bijvoorbeeld bij winkelcentra (in A-gebieden) en op centrale locaties in de B- en C-gebieden. Bewoners kunnen hier gebruik van maken en het (mobiliteits-)aanbod wordt aangepast op de behoeften van de wijk.

OV-HUB

Dit zijn bijzondere stadsrand- of wijkhubs gekoppeld aan de treinstations en belangrijke busknooppunten in Arnhem. Deze hubs zijn veel meer geënt op de overstap met de trein en bus. De (inter)nationale knoop Arnhem Centraal heeft daarin een bijzondere status. Het centraal station is voor veel bezoekers, bewoners en werknemers een belangrijke herkomst of bestemming in hun reis.

Omdat het aantal bussen de komende jaren zal toenemen door het stijgende gebruik van het openbaar vervoer, loopt bussenplein Arnhem Centraal tegen zijn maximale capaciteit aan. Daarom gaan we onderzoeken of het mogelijk is om de eindhalte Arnhem-Centraal voor streekbussen te vervangen door eindhalte hub Gelredome. Hierdoor ontstaat er meer perronruimte op Arnhem Centraal voor de stadslijnen.

Station Arnhem Zuid zowel OV-hub als stadsrandhub, waarbij dus ook ruimte wordt gemaakt om autoverkeer af te vangen.

MICROHUBS

De microhubs zijn kleinere ontsluitende hubs die vraag gestuurd en locatie specifiek kunnen worden toegepast. Hier is ruimte voor een flexibel mobiliteitsaanbod in woonwijken en bij werklocaties.

Op de kaart op de volgende pagina zijn de indicatieve locaties van alle verschillende hubs te zien. Dit wordt nog nader uitgewerkt. De locatie van bijvoorbeeld Stadsrandhub Arnhem West is nog een grote zoekopgave. De microhubs zijn de enige hubs die niet op deze kaart staan, omdat deze lokaal en kleinschalig toegepast kunnen worden.

RELATIE HUBS EN DEELVERVOER

De gemeente Arnhem zet in op elektrisch deelvervoer. Bij de inrichting van alle hubs wordt ruimte gereserveerd voor het aanbieden van elektrische scooters, fietsen en bakfietsen. Bij de wijk- en microhubs wordt ruimte toegewezen aan elektrische deelauto's. Deze wijk- en microhubs worden ingericht op locaties die passen in het hele mobiliteitsnetwerk van Arnhem én die afgestemd zijn met de buurtbewoners.

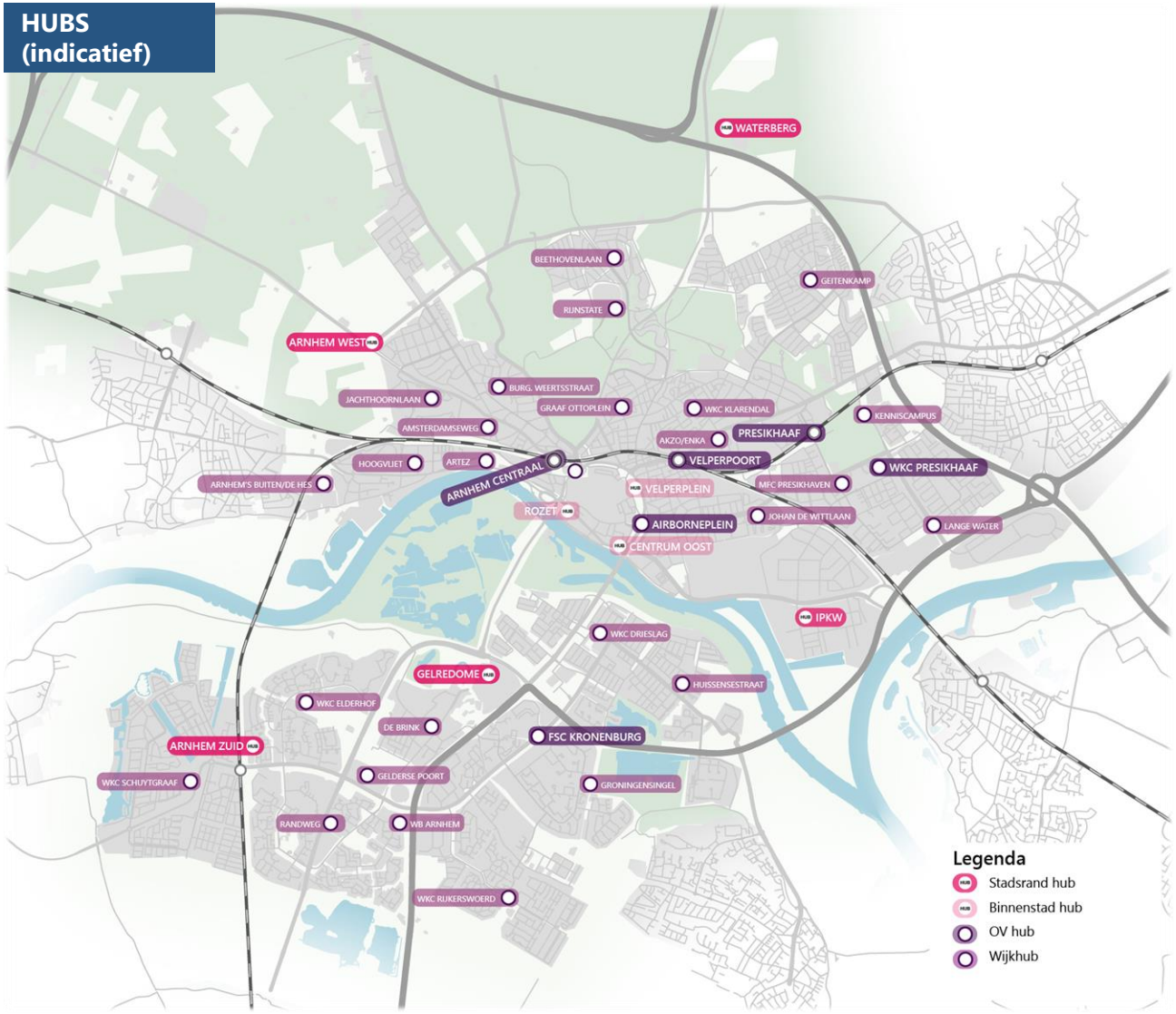
In de eerste fase werken we in Arnhem nog met een vergunningensysteem, maar na een korte tijd (maximaal twee jaar) evalueren we dat en zoeken we naar een wijze van aanbesteden waarbij meer sturing mogelijk is en waarbij de gemeente een actievere rol gaat nemen.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de hubs gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- OV-hub station Presikhaaf
- Parkeergarage Musis, fase 2

HUBS (indicatief)





IPKW



Gelredome



Waterberg


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Stimuleren ander reisgedrag
Goederenvervoer

4. Duurzaam mobiliteitsgedrag

Binnen het duurzaam mobiliteitsplan nemen gedragsmaatregelen een centrale plaats in. Deze maatregelen zijn toegevoegd om inwoners en bezoekers van Arnhem te helpen veilig, actief en duurzaam te reizen.

Het stimuleren van ander mobiliteits-/verkeersgedrag heeft meerdere doelen. Het belangrijkste is dat de kwetsbare doelgroepen zoals voetgangers, fietsers, kinderen, jongeren en ouderen in het verkeer beschermd worden. Daarnaast wordt lopen en fietsen makkelijker gemaakt als alternatief voor autogebruik en autobezit. Tot slot maatregelen die specifiek op het goederenvervoer gericht zijn.

De gedragsmaatregelen zijn dus ingedeeld in drie groepen:

1. **Verbeteren Verkeersveiligheid**
2. **Stimuleren ander reisgedrag**
3. **Goederenvervoer**

4.1 Verbeteren verkeersveiligheid

Het tegengaan van verkeersoverlast is één van de uitgangspunten van dit duurzaam mobiliteitsplan. Verkeersveiligheid is daar een belangrijk onderdeel van. We willen een jaarlijkse daling van het aantal ernstige verkeersslachtoffers, inclusief een daling dodelijke verkeersongevallen. Het streven is dat iedereen veilig thuiskomt.

Een andere inrichting van ons verkeerssysteem met meer wegen met een lagere snelheidslimiet (inclusief bijbehorende weginrichting) leidt tot een verkeersveiligere situatie. De snelheidsverschillen tussen de verschillende verkeersdeelnemers zijn immers kleiner. Ook is de impact van een ongeval met lagere snelheid veel kleiner. Als wegbeheerder van de gemeentelijke wegen is het onze rol om een veilige verkeersinfrastructuur te creëren. Daarnaast hebben we een regierol bij de ontwikkeling van veilig weggebruik (gedragsinterventies).

We zetten dan ook in op de volgende zaken:

Verkeersveiligheid is altijd integraal onderdeel van de aanpassing van weginfrastructuur

Bij elke aanpassing van de infrastructuur (zowel bij groot onderhoud als bij aanpassingen aan de infrastructuur) is verkeersveiligheid een integraal onderdeel van de opgave. Dit conform de uitgangspunten van Duurzaam Veilig. Dat begint met goede uitgangspunten (een weg waarop 30 km/uur moet worden gereden, dient ook zo worden ingericht), maar gaat ook over verder uitwerken van een ontwerp.

Proactieve aanpak verkeersveiligheid

Conform de aanpak in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid gaan we de verkeersveiligheid risico gestuurd aanpakken. Door risico's systematisch in kaart te brengen en zoveel mogelijk te verminderen kunnen ongevallen worden voorkomen. Dit kan tot concrete aanpassingen van verkeersonveilige plekken leiden, maar ook tot een verandering in beleid (bijvoorbeeld meer focus op bepaalde doelgroepen in de educatie).

Verkeersveilige schoolomgeving

Kinderen zijn onervaren verkeersdeelnemers. Scholen zijn plekken waar rondom het begin en het einde van de schooltijd veel verkeer is, waarvan een deel ook nog op zoek is naar een parkeerplaats. Deze combinatie zorgt ervoor dat schoolomgevingen in potentie verkeersonveilige locaties zijn. Schoolzones dragen eraan bij om het attentieniveau van mensen te verhogen. Een deel van de scholen in Arnhem heeft al een schoolzone. We rollen deze aanpak verder uit over Arnhem, zodat alle Arnhemse basisscholen een schoolzone kennen. Hierbij kijken we ook naar oversteeklocaties op de schoolroutes.

Stimuleren verkeersveilig gedrag

Naast de technische maatregelen, die zich richten op de infrastructuur, richten wij ons ook op weggebruikers. We gaan veilig verkeersgedrag stimuleren met educatie en campagnes. Belangrijke doelgroepen zijn daarbij basisschoolleerlingen, beginnende automobilisten en ouderen. Bij basisschoolleerlingen zetten we in op fietsvaardigheid en zelfstandig naar school kunnen lopen of fietsen, maar ook op aanpassingen in het haal- en brenggedrag. Bij ouderen focussen we vooral op fietsvaardigheid. We beperken ons niet tot deze doelgroepen. We richten ons ook op een bredere stimulering van verkeersveilig gedrag. Zo zetten wij ook structureel in op het voeren of deelnemen aan campagnes op het gebied van afleiding (MONO), alcohol, drugs en verlichting.

Handhaving

Primair dient een goede inrichting van de weg hierbij het gewenste gedrag duidelijk te maken. De weginrichting dient zo te zijn dat de weggebruiker kan lezen welk verkeersgedrag en snelheid gewenst of toegestaan is. In de praktijk blijkt dat niet altijd voldoende te zijn en dient er te worden gehandhaafd. Het gaat daarbij om handhaving op snelheid, maar ook om andere vormen van verkeershinder zoals geluidshinder, of asociaal rijgedrag.

We zetten in op het zo veel mogelijk geautomatiseerd handhaven. Op termijn zal Intelligent Speed Assist (ISA) hierbij een belangrijke rol gaan spelen. Dit systeem draagt bij aan de juiste snelheden binnen de bebouwde kom. Sinds 2022 is het systeem verplicht bij nieuwe voertuigen en zal de komende jaren een steeds belangrijkere rol innemen met betrekking tot de handhaving van de snelheden. De parkeerhandhaving zal, zoals nu ook al in het centrum gebeurt, grotendeels geautomatiseerd met de scanauto plaatsvinden.

Daarnaast onderzoeken we de inzet van flexibele- en geluidsflitspalen en, zo mogelijk, trajectcontrole om excessen tegen te gaan. Hierbij is het van belang om de handhaving van de gemeentelijke BOA's, politie en het OM nog beter op elkaar af te stemmen. De excessen en de overlast moet maximaal worden tegengegaan door een gezamenlijke aanpak.



4.2 Stimuleren ander reisgedrag

Met het duurzaam mobiliteitsplan willen we een mobiliteitstransitie in gang zetten. We vinden het belangrijk om daar ook in brede zin over te communiceren met de stad. We gaan dan ook een duurzame mobiliteit campagne opstarten die zich op de hele stad richt. Het gaat daarbij dan om communicatie rondom uitvoeringsprojecten, maar ook om vanuit één beeldmerk of naam richting bewoners, ondernemers en anderen te communiceren over duurzamer reizen.

Werkgeversaanpak en bewonersaanpak

Om ook aan te sluiten op regionale ontwikkelingen werken we samen aan een werkgeversaanpak en een bewonersaanpak. De werkgeversaanpak bestaat uit het actief ondersteunen van werkgevers in het optimaliseren en verduurzamen van hun mobiliteit. In de bewonersaanpak ondersteunen we bewoners om hun eigen reisgedrag gezonder en duurzamer te maken, waaronder het stimuleren van bewegen. Met werkgevers gaan we ook in gesprek om te zien hoe we de duurzame bereikbaarheid van werklocaties kunnen verbeteren. Daarbij is bijvoorbeeld de last mile richting onze werklocaties vanaf een stadsrandhub of OV-hub een aandachtspunt.

Met de werkgeversaanpak en de bewonersaanpak sluiten we aan op het regionale Slim & Schoon Onderweg. Binnen de gemeente stimuleren we het gebruik van de fiets, OV en deelmobiliteit, en willen we gewenst reisgedrag belonen. Dit werken we verder uit, maar er lopen ook al initiatieven. Zo hebben we de City Deal “fietsen voor iedereen”, die zich richt op mensen die geen toegang tot een fiets hebben, of niet de vaardigheden hebben om te kunnen fietsen, ondertekend. Ook hiervoor werken wij een plan uit met welke maatregelen we ook deze mensen kunnen laten fietsen.

Deelmobiliteit

Er ontstaat een verandering van het bezit van vervoersmiddelen naar het gebruik ervan. Wij omarmen deze ontwikkeling, want deelmobiliteit draagt bij aan de ambitie om een groene, levendige, ondernemende en inclusieve stad te zijn. Deelmobiliteit kan daarbij een aanvulling op ons mobiliteit systeem zijn, doordat het ontbrekende schakels in de bestaande netwerken van bijvoorbeeld openbaar vervoer kan opvullen.

Deelvervoer wordt aangeboden door commerciële partijen. Deze partijen maken voor hun concept gebruik van de openbare ruimte. Om hierop te sturen verlenen wij vergunningen, waarbij we eisen stellen aan de kwaliteit van de dienst, hoe met data wordt omgegaan en de uitwisselbaarheid van het deelsysteem.



Deelauto in de Steijnstraat

We zetten in op (meer) deelfietsen, deelscooters, deelbakfietsen en deelauto's. Al deze systemen hebben immers hun eigen doelgroep. Om deze te stallen/parkeren maken we gebruik van hubs.

Dit voorkomt dat deelsystemen overal achtergelaten worden. We gaan hierbij uit van de verschillende behoeftes op verschillende plekken. Bij een stadsrandhub zal bijvoorbeeld meer behoefte zijn aan deelfietsen om het laatste deel van de reis naar de eindbestemming te kunnen maken. Bij een wijkhub zal er minder behoefte aan fietsen zijn, maar juist meer behoefte aan bakfietsen of een deelauto.

Bij nieuwbouw kunnen we bijvoorbeeld voor ontwikkelaars afwijken van de parkeernormen als zij een reëel alternatief met deelauto's aanbieden. Op deze manier draagt het deelvervoer bij aan het beperken van het autobezit. Deelauto's of deelbakfietsen kunnen immers een goed alternatief vormen voor de eigen (tweede) auto.

We gaan als gemeente actief meedoen in (regionale) campagnes om inwoners of bezoekers van Arnhem te informeren over (de voordelen van) deelvervoer. Deelvervoer krijgt echt meerwaarde als er een dekkend systeem ontstaat over de stad (en omliggende kernen). Dit zal voor aanbieders van deelvervoer niet direct financieel aantrekkelijk zijn, omdat er dan ook deelvervoer staat op, voor hen, minder interessante plekken. We zullen financiële afspraken maken met aanbieders om wel tot een zo goed mogelijk netwerk te komen.

Overstap naar elektrisch rijden

Arnhem loopt voorop als het gaat om het plaatsen van laadvoorzieningen voor elektrisch vervoer. Er zijn al meer dan 50 snellaadpunten in de gemeente en ongeveer 1000 normale laadpunten voor bewoners en bezoekers met een elektrische auto of vrachtwagen. Omdat de gemeente bij aanbestedingen eist dat er emissieloos gewerkt wordt (doelgroepenvervoer, wegenbouw, logistiek), gaan we de komende jaren verder met de uitrol van laadvoorzieningen.

We hanteren daarbij drie uitgangspunten:

1. We plaatsen de voorzieningen vooruitlopend op de vraag. Daarbij baseren we ons op prognoses en vragen van de markt. Dat doen we zodat het altijd mogelijk is om elektrische voertuigen op te laden en ontbrekende laadvoorzieningen niet de beperkende factor worden bij de overstap naar emissieloos vervoer.

2. Laadvoorzieningen moeten zo min mogelijk zichtbaar zijn en zo weinig mogelijk ruimte moeten innemen in de openbare ruimte. Dat bereiken we door meerdere innovatieve laadmogelijkheden te introduceren in de stad. Bijvoorbeeld lantaarnpaal-laden en laadpleinen.

3. We bouwen een apart netwerk van laders met hoog vermogen voor bouwvoertuigen.



Parkeren i.c.m. laadvoorzieningen

4.3 Goederenvervoer

Stadslogistiek

In de Arnhemse binnenstad vindt dagelijks veel distributieverkeer plaats. Denk bijvoorbeeld aan vrachtwagens die winkels, kantoren en bouwplaatsen bevoorraden. En aan bestelbusjes die pakjes bij consumenten en bedrijven afleveren of wagens van service- en verhuisbedrijven. Maar het gaat ook om de bestelauto van de lokale winkel, cateraar en bloemist. Dit distributieverkeer heeft een grote invloed op de leefomgeving in het centrum. Bijvoorbeeld als het gaat om verkeersveiligheid, bereikbaarheid, ruimtegebruik en leefbaarheid. Bestel- en vrachtauto's die staan te laden en te lossen, lawaai maken en ongezonde uitlaatgassen produceren belemmeren bewoners en winkelend publiek.

We willen zo min mogelijk grote vrachtwagens en bestelwagens tijdens de drukke winkeltijden in de binnenstad, omdat deze een negatief effect hebben op de verkeersveiligheid. In de avond en nachtperiode willen we geluidsoverlast naar omwonenden voorkomen. Daarom gebruiken we venstertijden voor stadslogistiek. De inzet van 'stil materieel' en gedrag bij het laad- en losproces zal leiden tot minder geluidoverlast bij omwonenden.

Strategie

Ons doel is een duurzaam, veilig en flexibel logistiek systeem. We werken hieraan met de partners in de logistieke keten. Samen willen we dat er straks minder bestel- en vrachtauto's in de stad rijden. Dat kan bijvoorbeeld door het bouwen van distributiehubs aan de rand van de stad en het gebruik van vrachtfietsen.

Distributiehubs

Het doel van distributiehubs is het distributieverkeer afvangen aan de rand van de stad. Voor vier type hubs wordt ontwikkeling in Arnhem kansrijk geacht en kunnen acties binnen de gemeente bijdragen aan bundeling van logistieke stromen. Als we een onderscheid maken naar type hub en in/buiten de gemeente Arnhem dan ontstaat het volgende beeld:

- **Regiohubs** zoals sorteerhubs post en pakket en grootschalige bezorghubs van online boodschappen. Zij zullen naast Arnhem een bredere regio bedienen en dat pleit ervoor om deze initiatieven in de regio te accommoderen.
- **Stadsdistributiehubs** (voor meerdere gebruikers, zoals winkels) en **lokale bezorghubs en pakketpunten** (fietskoeriers en online boodschappen).
- Daarnaast denken we ook aan de mogelijkheden voor een permanente **bouwhub**. Een bouwhub voor efficiënter bouwverkeer voor bijvoorbeeld de nieuwe woningen, bedrijven en andere voorzieningen, maar ook voor de energietransitie en de infrastructurele projecten van dit mobiliteitsplan.

Om tot de benodigde hoeveelheid distributiehubs te komen gaan we de initiatieven voor stadsdistributiehubs voor meerdere gebruikers faciliteren en opschalen. Ook verkennen we met regiopartners de mogelijkheden voor een bouwhub in de regio waarvoor we duurzaamheidseisen opnemen. Verder faciliteren we autonome ontwikkeling van 'dedicated' regiohubs.

Zero-emissiezone

Vanaf 1 juni 2026 stelt Arnhem een zero-emissiezone (ZE-zone) in waar vanaf dat moment vrachtauto's en bestelvoertuigen, die rijden op benzine, diesel of gas, geen toegang meer hebben. Met het instellen van een ZE-zone willen we de logistiek richting de binnenstad verduurzamen. De ZE-zone is iets kleiner dan de huidige milieuzone, doordat de centrumring buiten de zone valt. De centrumring wordt namelijk niet alleen gebruikt door verkeer richting het centrum, maar ook door verkeer dat langs het centrum rijdt. De Weerdjesstraat maakt geen deel uit van de ZE-zone.

De milieuzone scherpen we vanaf 2025 aan naar euro 5 voor dieselvoertuigen. Tegelijkertijd bekijken we of verdere uitbreiding (bijvoorbeeld vanuit bewoners) wenselijk en noodzakelijk is. Dat kan gaan over uitbreiding van het gebied, maar ook uitbreidingen gericht op doelgroepen zoals taxi's en scooters. In de toekomst zal de ZE-zone ook voor personenauto's gelden. Dat biedt de mogelijkheid om de milieuzone en de ZE-zone gelijk te trekken. Dat geeft duidelijkheid voor de weggebruiker, omdat die nog maar met één zonegrens te maken heeft.

Kansen

De ZE- en milieuzone bieden de kans om te kijken of het vervoer van goederen naar de binnenstad gebundeld kan worden, zodat er minder voertuigen de stad inrijden. Daarmee ontstaat er meer ruimte voor bezoekers.

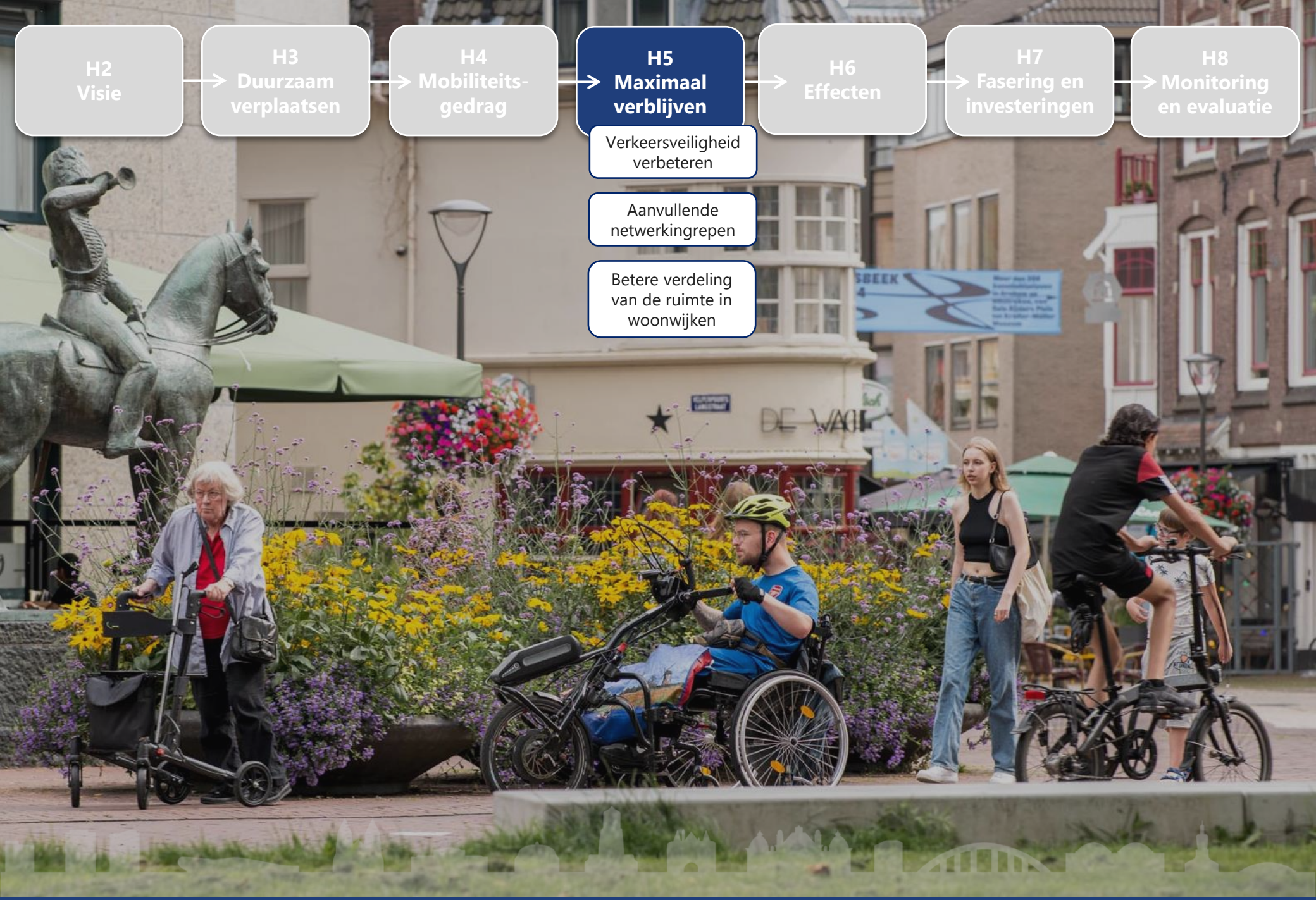
Om de bundeling van goederenstromen te stimuleren zetten we in op:
- Voordelen voor voertuigen met een hoge bundelingsgraad of beladingsgraad;
- Voordelen voor bedrijven die werken met een certificeringssysteem;
- Voordelen voor specifieke voertuigen.

De invoering van de ZE-zone zorgt er ook voor dat de uitstoot van schadelijke gassen, roet en fijnstof naar beneden gaat. Daarmee worden de binnenstad en de wijken er omheen gezonder en prettiger om in te wonen en te werken. De gemeente gaat de komende jaren samen met bewoners en bedrijven uit de binnenstad uitwerken op welke manier de ZE-zone het best kan worden ingevoerd.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de gedragsmaatregelen gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Aanpak schoolomgevingen
- Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem
- Campusaanpak Arnhem
- Campagne voor nieuwe DMP
- Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal "Fietsen voor iedereen"
- Instellen Zero-Emissie Zone


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Verkeersveiligheid verbeteren
Aanvullende netwerkingrepen
Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

5. Maximaal verblijven

We zetten in op een prettige verblijfsomgeving met zo min mogelijk overlast van verkeer. In de openbare ruimte kiezen we voor meer ruimte voor groen, spelen en ontmoeten door ruimte voor verkeer en parkeren anders in te richten. Bij het inrichten van onze straten en pleinen gaan we van machine logica naar mens logica. Dit houdt in dat we niet meer de auto en de doorstroming als uitgangspunt nemen, maar de mens en de beleving. Dit leidt tot meer leefstraten. Bij het ontwerpen van onze wegen en netwerken kijken we naar de behoeften en voorkeuren van alle gebruikers. Dit omvat aspecten zoals veiligheid, toegankelijkheid voor voetgangers en fietsers, esthetiek en het verminderen van uitstoot en geluid van verkeer.

5.1 Snelheidsaanpassingen

Om de verblijfsomgeving aantrekkelijker te maken en je op een actieve manier te verplaatsen binnen de stad, kiezen we voor 30 km/u als nieuwe standaard. Dit houdt in dat we op zoveel mogelijk van onze gemeentelijke wegen de snelheid op termijn omlaag brengen naar 30 km/u. Dit komt er in hoofdlijnen op neer dat in A en B gebieden alle wegen 30 km/u worden en in de C gebieden alleen een aantal hoofdwegen 50 km/u blijven. De wegen die nu nog 70 km/u zijn verlagen we naar 50 km/u.

Een van de grootste voordelen van deze snelheidsverlaging is de aanzienlijk verminderde kans op overlijden bij verkeersongevallen. De kans op overlijden bij een ongeval waarbij 30 km/u gereden wordt is namelijk een factor 3 kleiner dan bij 50 km/u. Daarnaast is de ernst van een letsel-ongeval kleiner.

De snelheidsverlaging draagt bij aan een leefbare stad. De lagere snelheid van het gemotoriseerde verkeer zorgt namelijk voor minder geluidsoverlast, vermindert het gebruik van de wegen in Arnhem door doorgaand verkeer en creëert een rustigere en meer plezierige leefomgeving.

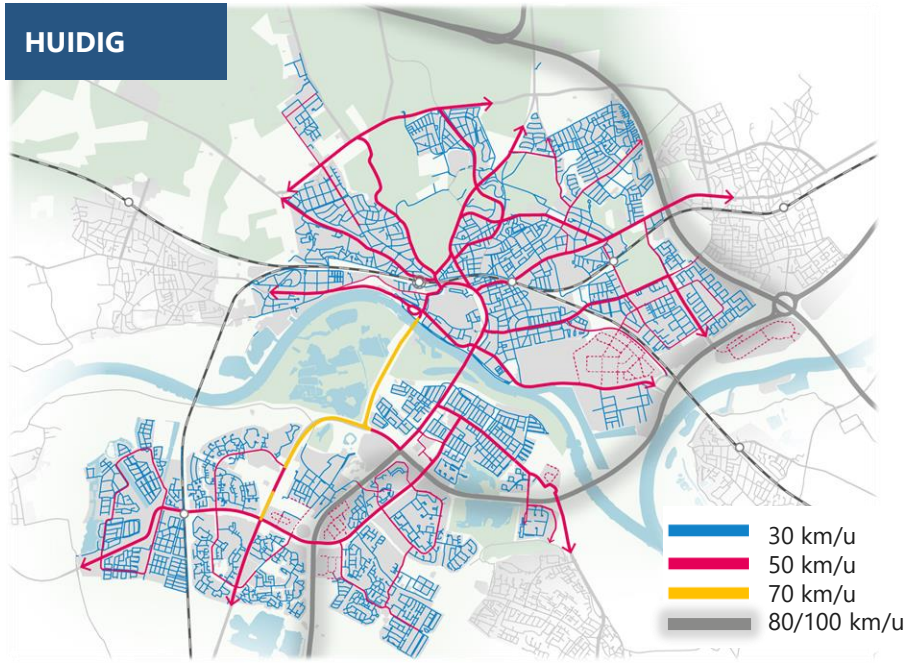
De snelheidsverlaging zorgt er ook voor dat het aantrekkelijker is om te lopen of te fietsen. Een lagere maximumsnelheid resulteert namelijk in minder grote snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigen op de weg. Dit verhoogt de veiligheid en het comfort van fietsers en voetgangers in het verkeer en maakt fietsen en lopen qua reistijd concurrerender ten opzichte van de auto. Bovendien zijn wegen die eerst als barrières fungeerden met een lagere snelheid makkelijker over te steken.

Passende inrichting

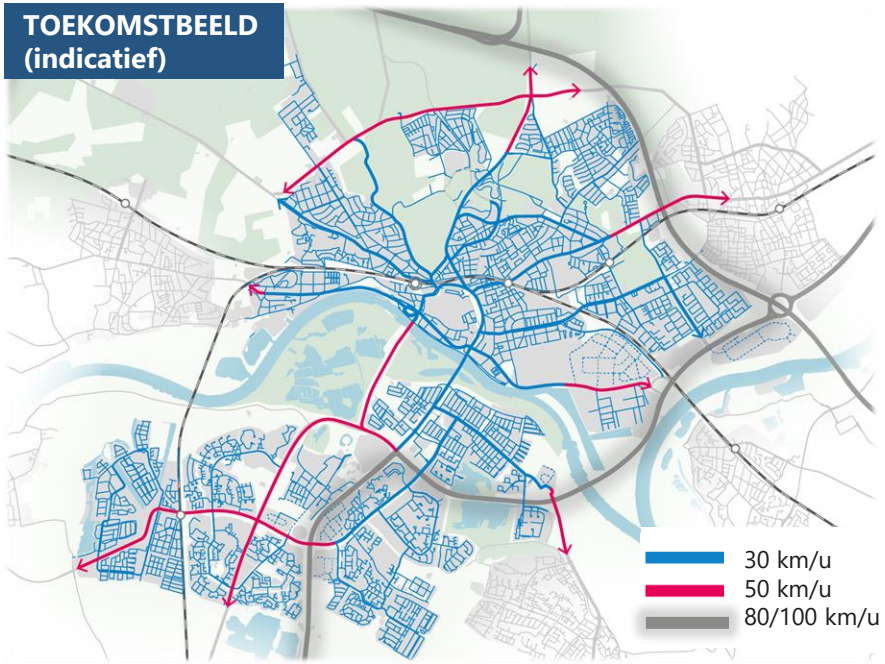
Bij de verlaging van de snelheid naar 30 km/u is een goede, passende richting van de weg groot belang. Enkel een bordje neerzetten is niet voldoende. Daarom verlagen we de snelheid van de wegen alleen als dit ook op een passende en herkenbare manier kan. Wanneer we een weg aanpakken kijken we dan ook hoe we deze weg zo in kunnen richten dat 30 km/u een passende snelheid is. Voorbeelden van ingrepen zijn het toepassen van versmallingen, klinkerbestrating en groen. Ook een inrichting als leefstraat waar de auto te gast is, is een mogelijkheid.

De inrichting stemmen we af met aanwonenden, belangengroepen, hulpdiensten en openbaar vervoer. Naast de inrichting speelt ook de handhaving een cruciale rol om ervoor te zorgen dat de lagere snelheid wordt nageleefd en dat de veiligheid op de weg daadwerkelijk verbetert.

Wanneer bewoners hier om vragen bekijken we of we ,vooruitlopend op een grootschalige aanpak, tijdelijk met lichtere en/of tijdelijke maatregelen de snelheid op een weg kunnen verlagen.



In de huidige maximumsnelheden zijn de ontsluitingswegen duidelijk te herkennen



In de toekomst zijn meer wegen 30 km/u

Bussen en hulpdiensten

De maximumsnelheid is belangrijk voor de bussen en hulpdiensten. Het verbeteren van de verkeersveiligheid is voor de bussen en hulpdiensten relevant, maar de reistijd in de bus is ook belangrijk en hulpdiensten moeten snel ter plaatse kunnen zijn.

Door op busbanen een maximumsnelheid van 50 km/u aan te houden (daar waar dat verkeersveilig kan) en het netwerk van busbanen uit te breiden, verkorten we de reistijd van het openbaar vervoer en de hulpdiensten.

Aanvullende maatregelen zijn selectieve toegangen/doorgangen en het realiseren van kortsluitende doorsteken die alleen toegankelijk zijn voor bussen en hulpdiensten om omrijden te voorkomen.

Een andere groep die we ook toegang willen geven tot dit netwerk is een selecte -te controleren- groep taxi's. Taxi's kunnen een rol vervullen in het onderdeel “M” (mobility-as-a-service) van het STOMP-principe en aanvullend als het openbaar vervoer niet beschikbaar is. Denk aan taxibedrijven met een vergunning, waarbij een bepaalde kwaliteit is gewaarborgd.

5.2 Aanvullende netwerkingrepen

Onderdeel van de snelheidsverlaging is het verminderen van het aantal autorijstroken, het onderzoeken van selectieve toegang op een aantal wegen en het realiseren van doseerpunten.

Verminderen van het aantal autorijstroken

Met het verminderen van het aantal autorijstroken beperken we de ruimte die het gemotoriseerd verkeer inneemt en ontstaat ruimte voor meer busbanen en andere functies.

Het verminderen van het aantal rijstroken doen we in A, B, C en werkgebieden. Belangrijke locaties waar we dit doen zijn de Nijmeegseweg (inclusief John Frostbrug), de Eldenseweg (inclusief Nelson Mandelabrug) en de centrumring. Hiermee beperken we de ruimte voor de auto op de locaties en wordt het minder aantrekkelijk om door onze stad te rijden, maar blijft het centrum wel bereikbaar. Door het aantal rijstroken op de centrumring te verminderen wordt de barrièrewerking van de centrumring kleiner en wordt dit een stadsboulevard die tot minder overlast leidt. Eén rijstrook per rijrichting bevordert daarnaast een veilige oversteek voor voetgangers en fietsers.

Het verminderen van het aantal rijstroken kan grote gevolgen hebben voor bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de stad. Daarom onderzoeken we per specifieke locatie de effecten en nemen we nodige maatregelen (of we stellen het uit tot het wel kan), voordat we dergelijke vergaande ingrepen definitief realiseren. Indien onze aanpassingen effecten hebben op wegen van andere wegbeheerders, zullen wij die wegbeheerders bij dit proces betrekken.

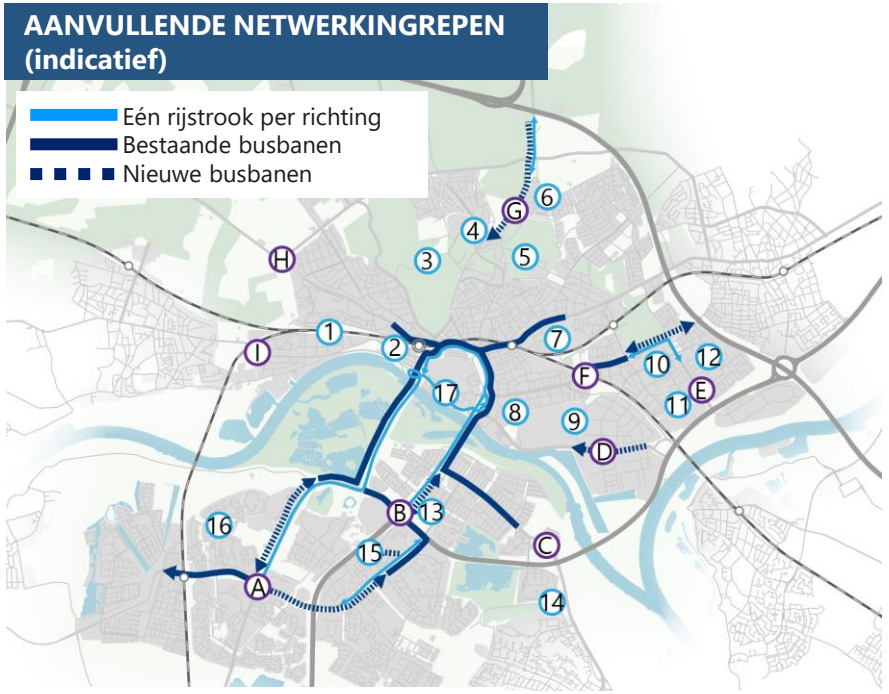
Onderzoeken van selectieve toegang

De andere netwerkingreep die onderdeel is van de snelheidsverlaging is het onderzoeken van selectieve toegang. Op diverse wegen in Arnhem (straatnamen zie kaartje) binnen de A, B en C gebieden wordt om diverse redenen verkeershinder ervaren. Door te experimenteren met een vorm van selectieve toegang beperken we het gemotoriseerd verkeer, verminderen we de verkeershinder en vergroten we het verblijfsklimaat. Hierbij blijven we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto.

Doseerpunten

Een doseerpunt is een locatie met verkeerslichten, veelal in C gebieden, waarmee we de hoeveelheid verkeer kunnen beïnvloeden. We doseren op deze punten het verkeer de stad in. Daarmee voorkomen we dat in de A en B gebieden te veel verkeer is, waardoor het verkeer vast komt te staan. Het verkeer kan beter buiten de stad worden gedoseerd dan dat het stil staat in de stad. Op de doseerpunten geven we prioriteit aan het busverkeer. Overigens hangen doseerpunten en selectieve toegang nauw met elkaar samen. Het kan immers zo zijn dat doseren niet werkt als selectieve toegang niet geregeld is op parallelle wegen.

AANVULLENDE NETWERKINGREPEN (indicatief)



Selectieve doorgang
1. Oranjebrug
2. Utrechtseweg
3. Parkweg
4. Apeldoornseweg-Rijnstate
5. Bosweg
6. Monnikensteeg
7. Vosdijk
8. Van Oldenbarneveldtstraat
9. Doctor C. Lelyweg
10. Lange Wal
11. Bethaniënstraat
12. Middachtensingel
13. Dotterlaan
14. Oude Huissensedijk
15. A325 – Mooieweg – Kronenbrugdijk
16. Hollandweg
17. Weerdjesstraat

Doseerpunt
A. Batavierenweg – Burgemeester Matsersingel
B. Nijmeegseplein
C. Ir. Molsweg
D. Westervoortsedijk
E. Lange Water – Middachtensingel – Bethaniënstraat
F. Johan de Wittlaan
G. Weg achter het bos
H. Amsterdamseweg – Schelmseweg
I. Utrechtseweg – Arnhems Buiten – De Hes

NETWERKMANAGEMENTKAART EN VERKEERSSTRUCTUURPLAN

Hoe de details van de hiervoor beschreven netwerkingrepen en aanpassingen van de maximumsnelheid precies worden ingevuld, werken we uit in een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart.

In het verkeersstructuurplan werken we de verkeersnetwerken uit. Daarin maken we onderscheid tussen de verschillende wegtypen (gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen), maximumsnelheden (50 en 30 km/u) en stellen we de bijbehorend inrichtingsprincipes op. Daarbij sluiten we zoveel mogelijk aan op de richtlijnen van het CROW (Kennisplatform CROW is een Nederlandse stichting voor kennis over infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer, werk en veiligheid).

We stellen een multimodaal afwegingskader op om prioriteiten te kunnen stellen als verschillende verkeersstromen elkaar kruisen, of als er onvoldoende ruimte beschikbaar is voor alle modaliteiten. Hierbij werken we vanuit het STOMP-principe, de gebiedstypen (A,B, C en werkgebieden) en de verschillende netwerkkaarten. Zo kunnen er bijvoorbeeld locaties zijn waarop we niet de voetganger, de fiets of de bus prioriteit geven. Een multimodaal netwerkmanagementkaart geeft inzicht in de prioriteiten tussen de vervoerswijzen in het netwerk.

REGIONAAL NETWERK

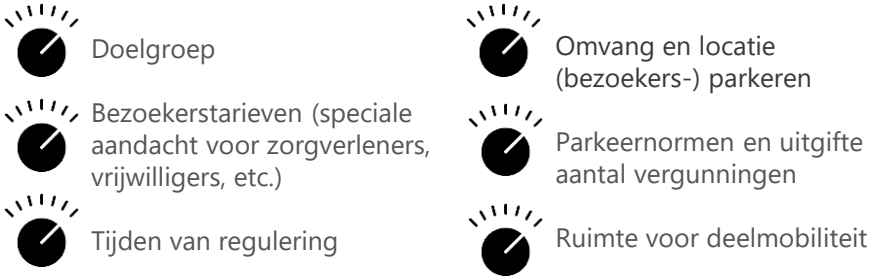
Tot slot gaan we met de provincie Geldeland in gesprek over de Pleijroute. Om het doorgaand verkeer om Arnhem heen te leiden is het naast de hiervoor beschreven maatregelen ook wenselijk om de doorstroming op de Pleijroute (N325) te verder te optimaliseren. Hierbij denken we aan het uitbreiden van de capaciteit op de kruispunten.

De Pleijroute is samen met de A12/A50 van groot belang voor de bereikbaarheid van Arnhem en de regio. Een alternatieve route voor autoverkeer die vanuit project ViA15 wordt gerealiseerd (waar we vooralsnog van uitgaan) brengt verlichting op het wegennet rond Arnhem en maakt het mogelijk om autoverkeer om de stad heen te leiden. Project ViA15 bestaat uit de verbreding van de A12 en het van de doortrekken A15. De voortgang van dit project ligt bij de Raad van State. Het niet doorgaan heeft consequenties voor de grootschalige woningbouwambities in de gehele regio.

5.3 Betere verdeling van de ruimte in woonwijken

Op dit moment nemen auto's vaak een groot deel van de beschikbare ruimte in woonwijken in beslag. Dit beïnvloedt niet alleen de visuele uitstraling van de omgeving, maar kan ook leiden tot problemen zoals beperkte toegankelijkheid voor andere vervoerswijzen (ook hulpdiensten), verminderde sociale interactie, afname verkeersveiligheid (bijvoorbeeld beperkt zicht) en een minder aangename leefomgeving. We gaan dit veranderen door in verschillende stappen de parkeerregulering uit te breiden.

De invulling van de regulering verschilt per type gebied, doelgroep, bestaand of nieuw gebied en de beschikbaarheid van alternatieven voor de auto. Het gaat dus verder dan de indeling in A, B, C en werkgebieden. Voor parkeerregulering zijn er een aantal 'knoppen' waar we aan kunnen draaien waarmee we onderscheid kunnen maken tussen wijken. Dit zijn de volgende knoppen:



Na vaststelling van dit plan werken we zo snel mogelijk het parkeerbeleid nader uit. Dit omdat het voor de mobiliteitstransitie belangrijk is dat er zo snel mogelijk, moderne parkeernormen zijn die bij dit beleid passen. We stemmen deze parkeernormen af op het gebiedstype (A, B, C of werkgebied). Zeker in de A gebieden (in het centrum en rondom OV-knopen) gaan we een lagere parkeernorm hanteren.

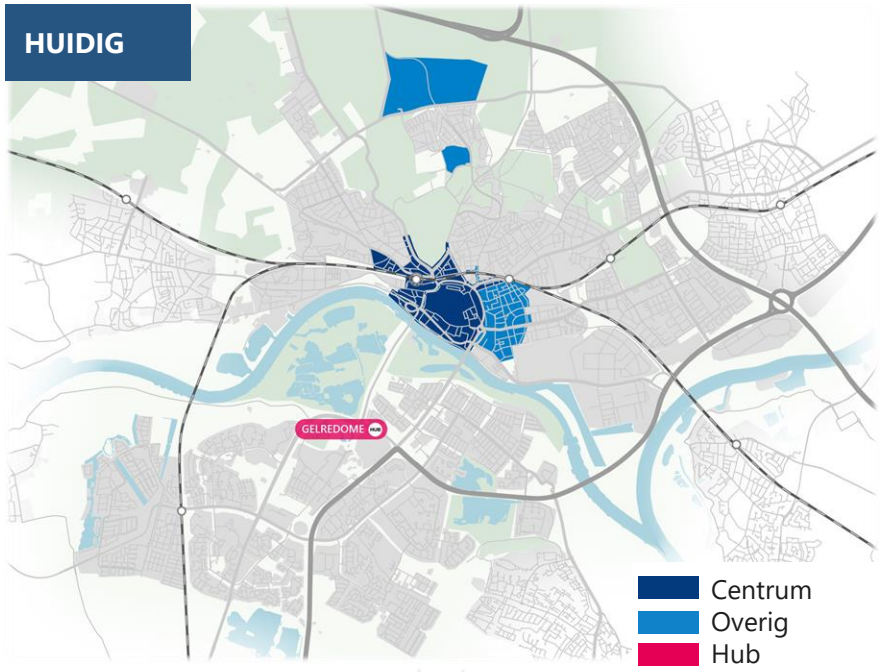
PRINCIPES PARKEERREGULERING

We maken onderscheid tussen wijken door maatwerk te bieden, we betrekken de wijken bij invoering van parkeerregulering en we voeren het gefaseerd in. Niet elke wijk heeft dezelfde opgaven op het gebied van parkeren en ook de afstand tot de binnenstad of een centrum is niet hetzelfde. We gaan uit van de volgende principes:

- Parkeerregulering bestaat uit parkeervergunningen in combinatie met betaald parkeren. De prijs van het betaald parkeren is afhankelijk van het type gebied en de parkeerdruk, en werken we nader uit in het parkeerbeleid.
- De prijs van de eerste parkeervergunning wordt (bijna) gratis (met uitzondering van het centrumgebied waar vergunninghouders in de parkeergarages kunnen parkeren). Dat is dus lager dan de huidige prijs van een vergunning. De eerste vergunning mag geen of nauwelijks een financiële belemmering voor het bezit en gebruik van een auto vormen.
- We zetten in op een maximaal aantal van twee parkeervergunningen per adres. Als in een wijk niet genoeg parkeerplaatsen beschikbaar zijn wordt maximaal één vergunning per adres uitgegeven.
- De beperking van het maximaal aantal parkeervergunningen geldt alleen voor nieuwe bewoners. Er wordt een overgangsregeling voor bestaande bewoners opgesteld.
- We kijken apart naar specifieke oplossingen voor specifieke doelgroepen zoals zorgverleners en vrijwilligers. Dit geldt ook voor deelauto's zonder vaste parkeerplek.
- Parkeren bij winkelcentra en op bedrijventerreinen heeft een andere invulling dan parkeren in woongebieden zonder winkelvoorzieningen. Daarom werken we daarvoor een specifieke aanpak uit.

INVOERING IN FASES

In onderstaand figuur is het huidige gebied met parkeerregulering weergegeven. Het invoeren van parkeerregulering gebeurt niet overal tegelijk. We hanteren een gefaseerde aanpak. We maken onderscheid in locaties waar de parkeerdruk nu al hoog is en/of veel wijkvreemde parkeerders zijn, locaties waarvan we verwachten dat de parkeerdruk gaat toenemen en ontwikkellocaties waar we bewoners willen beschermen tegen parkeeroverlast van nieuwe bewoners. Omdat niet alle wijken in één keer kunnen worden aangepakt en we parkeerregulering willen invoeren voordat een gebied in ontwikkeling gaat, zit er overlap tussen de fasen. Over de precieze grenzen van de gebieden gaan we in gesprek met de bewoners. We zoeken naar een balans tussen het doorvoeren van maatregelen en het creëren van draagvlak. Dit werken we verder uit in het parkeerbeleid.

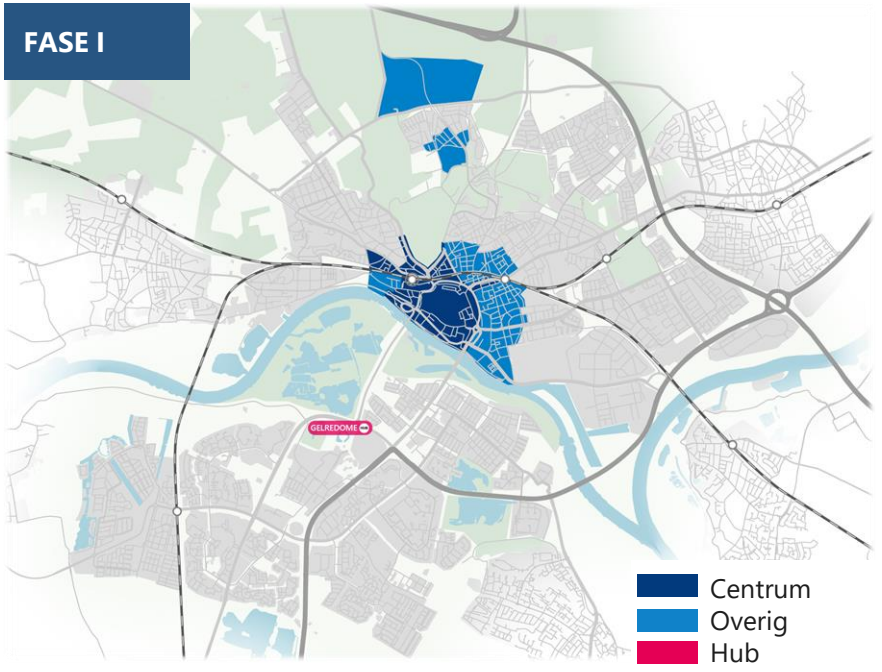


Het huidige gebied van gereguleerd parkeren

Fase I – 2025-2028

In de periode 2025-2028 kijken we naar de gebieden met parkeeroverlast gerelateerd aan de binnenstad. Dit is een uitbreiding van het gebied naar Klarendal zuid (uitkomst eerdere enquête: meerderheid blijkt voor), Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade. Daarnaast is het gebied rond ziekenhuis Rijnstate gereguleerd om overlast van parkerende bezoekers en werknemers te voorkomen.

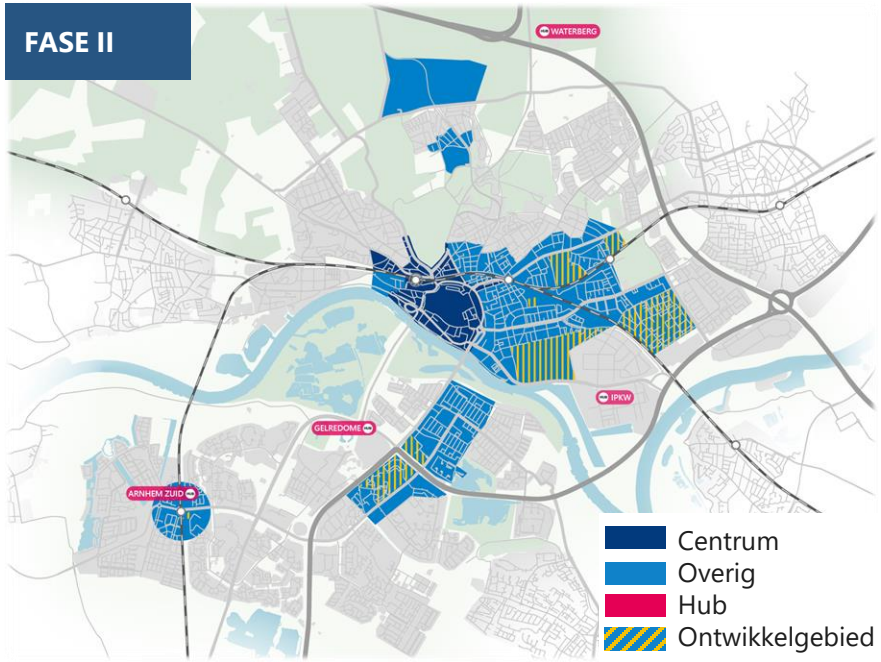
Om zo efficiënt mogelijk gebruik te kunnen maken van de parkeerplekken gaan we in deze fase de nog aanwezige vergunninghouders-parkeerplekken omzetten naar betaald parkeerplekken, zodat iedereen daar kan parkeren.



Fase I van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase II – 2026-2032

In deze fase wordt het gereguleerd parkeren verder uitgebreid in relatie tot de woningbouw-ontwikkelingen waarbij regulering noodzakelijk is. Dit gebeurt in Arnhem Oost, Rijnpark, Presikhaaf III, Schaapsdrift (2026/2029), Kronenburg, Nijmeegseweg (2026), Olympus (2026), Station Arnhem Zuid (Laakkwartier) (2028/2029), Thorbeckestraat, en het Zijdekwartier. Gelijk met de woningbouwontwikkelingen wordt gereguleerd parkeren in de omliggende wijken ingevoerd om parkeeroverlast als gevolg van de woningbouw voor te zijn.

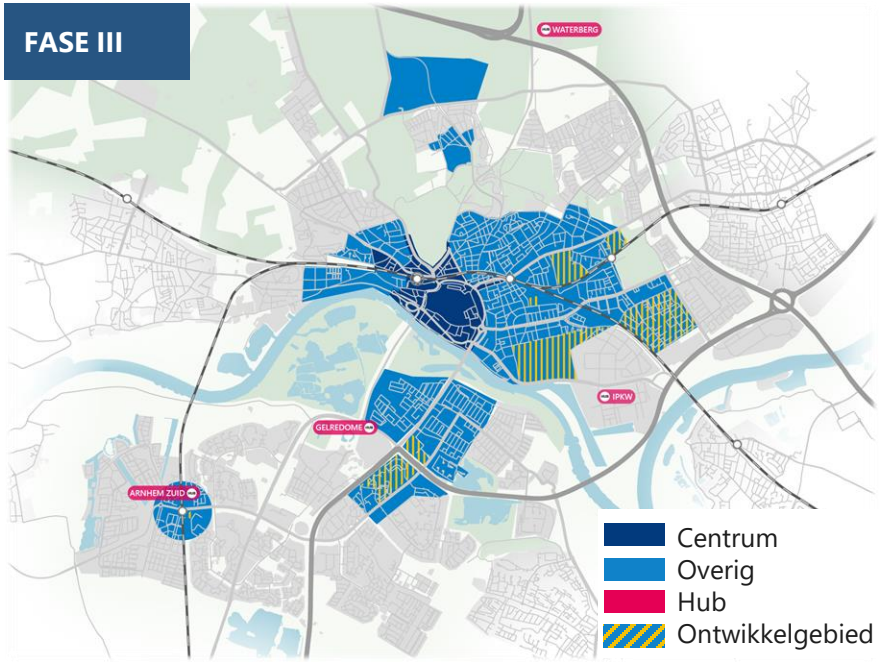


Fase II van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

Fase III – 2032-2036

In deze fase breiden we gereguleerd parkeren uit in de gebieden waar we verwachten dat er een forse toename van de parkeerdruk is en waarbij we een parkeerplek voor bewoners willen waarborgen. Afhankelijk van de mate van parkeeroverlast kan hier mogelijk al eerder dan fase III worden overgegaan tot gereguleerd parkeren.

Nadat fase III is afgerond onderzoeken we waar nog parkeeroverlast wordt ervaren en overwegen we welke passende oplossing en termijn daarbij past.



Fase III van de uitbreiding van het gebied van gereguleerd parkeren

WAAROM PARKEERREGULERING?

Parkeerregulering brengt verschillende voordelen met zich mee die een positieve impact hebben op de leefbaarheid en duurzaamheid van stedelijke gebieden.

Ruimte voor bewoners

Een van de belangrijkste voordelen is het ruimte bieden aan bewoners. Afhankelijk van de locatie en het type maatregelen kan parkeerregulering ervoor zorgen dat bewoners gemakkelijker een parkeerplek kunnen vinden, doordat wijkvreemde auto's worden geweerd. Dit draagt bij aan een gevoel van veiligheid en eigenaarschap onder bewoners. Indien we zien dat de parkeerdruk lager wordt en er structureel voldoende parkeerruimte op straat over is, zullen we parkeerplaatsen weghalen en deze ruimte voor andere doeleinden inzetten. Indien in een wijk behoefte is om het parkeren te reguleren gaan wij daarover in gesprek met de wijk om maatwerk te leveren.

Ruimte voor ondernemers

Ook voor ondernemers is het een van de belangrijkste voordelen dat met het weren van wijkvreemde auto's parkeerplaatsen beschikbaar komen voor werknemers en bezoekers. Doordat winkelgebieden gaan verkleuren, met ook werken, gaat parkeerregulering ervoor zorgen dat er voor winkels parkeerplaatsen beschikbaar blijven. Bovendien is het ook voor ondernemers relevant als door middel van parkeerregulering de stad aantrekkelijker wordt.

Tegengaan parkeeroverlast

Bovendien gaat parkeerregulering parkeeroverlast tegen. Op plaatsen waar er een beperkte beschikbaarheid is van openbare parkeerplaatsen, kan parkeerregulering helpen om het aantal beschikbare plaatsen beter te verdelen. Dit draagt bij aan het verminderen van frustraties en conflicten tussen bewoners over het vinden van een parkeerplek. Bovendien verbetert de verkeersveiligheid door minder op verkeerde plekken geparkeerde auto's.

Verminderen zoekverkeer

Een ander voordeel is het verminderen van zoekverkeer. Door duidelijke regels te stellen over wie waar mag parkeren, wordt het zoekverkeer in woonwijken verminderd. Dit is niet alleen bevorderlijk voor de verkeersdoorstroming, maar ook voor de luchtkwaliteit en het algemene welzijn van de buurtbewoners.

Leefbare straten

Tenslotte draagt parkeerregulering bij aan duurzaamheid. Op plekken waar momenteel veel ruimte wordt ingenomen door wijkvreemde auto's, kan de vrijkomende parkeerruimte worden omgezet naar bijvoorbeeld: in meer parkeerruimte voor fietsen en deelvervoer, voor groen, of voor speelruimte. Dit draagt bij aan een gezondere stedelijke omgeving. In essentie biedt parkeerregulering dus een veelzijdige aanpak om de leefbaarheid, mobiliteit en duurzaamheid in steden te bevorderen.

PARKEREN BINNENSTAD

In en om de binnenstad zijn verschillende parkeergarages. De parkeergarages worden veel gebruikt. Op piekmomenten (zaterdag- en zondagmiddag en donderdagavond) zijn de garages vol. De parkeergarages zijn een sterk product en worden door de parkeerders over het algemeen hoog gewaardeerd.

In de binnenstad zijn binnen de singels ook circa 800 openbare parkeerplaatsen op maaiveld (straatparkeren), exclusief de Blauwe Golven en de parkeergarages zoals bij het provinciehuis. Daarnaast zijn er circa 50 gehandicaptenparkeerplaatsen en circa 100 overige parkeerplekken (deelauto, elektrisch laden, bussen en laden/lossen). Parkeren op maaiveld kost dus veel ruimte en heeft zeker in de binnenstad een grote impact op het verblijfsklimaat. Daarom willen we het aantal straatparkeerplaatsen verminderen.

We zien echter dat er ook behoefte blijft om de auto in de binnenstad te parkeren. Op piekmomenten zijn de garages vol en zijn veel straatparkeerplaatsen in het centrum bezet. Aan de randen van het centrum zijn er nog veel parkeerplaatsen beschikbaar. Rondom het centrum (met name Klarendal, Het Broek en Malburgen) wordt met name op deze momenten parkeerhinder ervaren.

Omdat er behoefte blijft om in de binnenstad te parkeren willen we inzetten op het beter benutten van bestaande parkeervoorzieningen, zoals bij het provinciehuis en de Blauwe Golven. Ook willen we de mogelijkheden onderzoeken van een nieuwe parkeergarage aan de rand van de binnenstad om daarmee (een deel van) de parkeerplaatsen te vervangen die we op het maaiveld weghalen. De parkeerplaatsen die we van maaiveld weghalen zetten we in voor meer ruimte voor fietsparkeren, groen, bomen ruimte om te verblijven en voetgangers.

In de binnenstad blijven voldoende gehandicaptenparkeerplaatsen beschikbaar. Verder realiseren we stadsrandhubs zodat er op afstand naast parkeerruimte ook alternatieve vervoerswijzen beschikbaar zijn. Tot slot accepteren we een hoge bezetting van de beschikbare parkeerplaatsen in de binnenstad.

PARKEERVERWIJSSYSTEEM

Om het duidelijk te maken voor bezoekers waar ze gemakkelijk kunnen parkeren en hoeveel plaatsen hier nog beschikbaar zijn, investeren we in een digitaal parkeerverwijssysteem. Dit systeem kan bezoekers van Arnhem al vanaf de rand van de stad helpen met het vinden van een parkeerplaats, waardoor we zoekverkeer voorkomen. Daarnaast wordt ingezet op het vooraf plannen van de reis, denk aan het vooraf reserveren van een parkeerplaats.

PARKEREN WERKLOCATIES

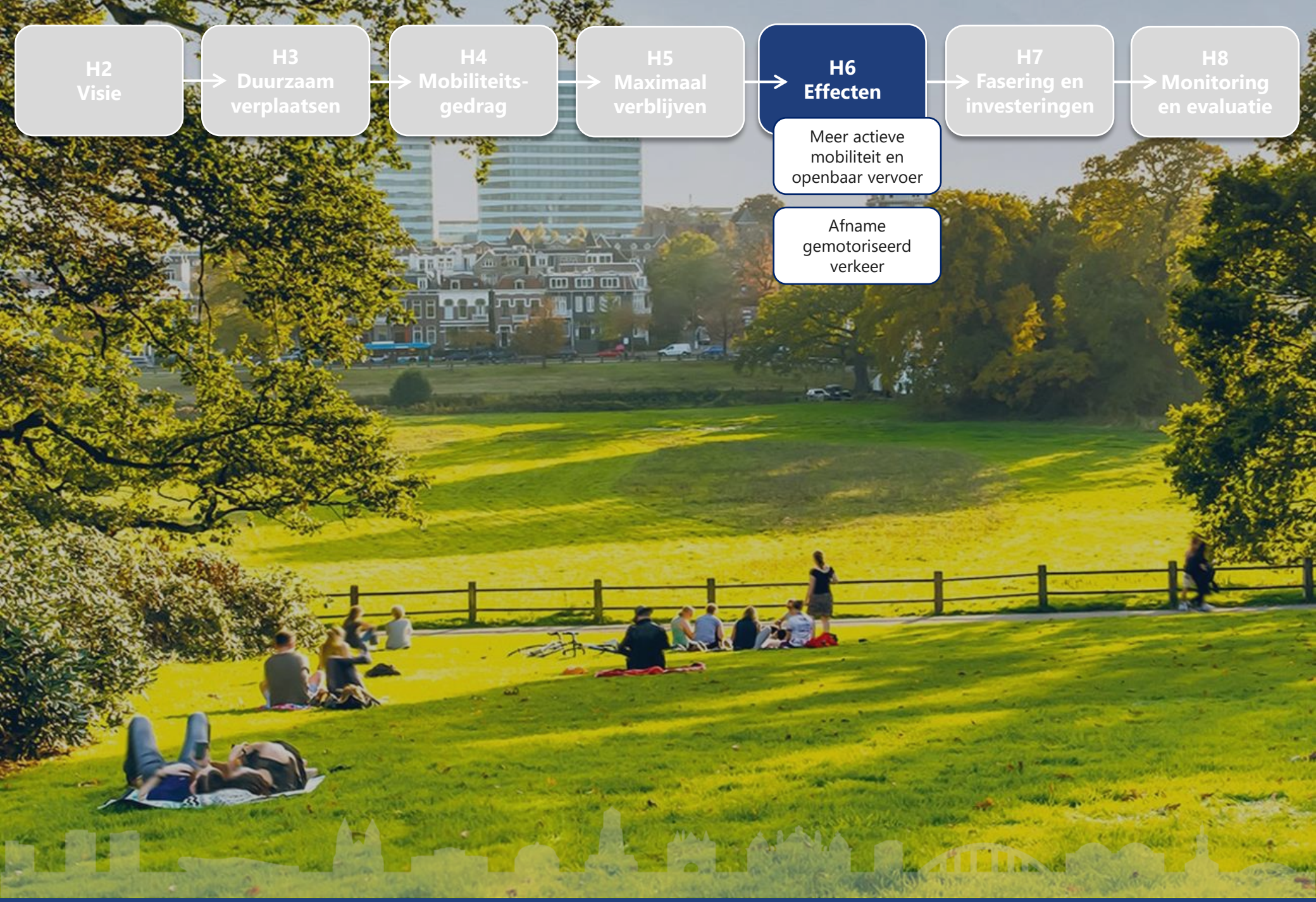
Parkeerregulering zal ook invloed hebben op werklocaties die in gereguleerd gebied liggen. Ook op de werklocaties zal parkeerregulering leiden tot minder parkeeroverlast (of overlast van elders voorkomen). Bedrijven zullen hun parkeeropgave op eigen (of een gezamenlijk) terrein moeten oplossen. Dit leidt ook tot meer leefbare en veiligere bedrijventerreinen. Als er parkeerproblemen zijn op bedrijventerreinen kan een deel ook worden opgelost door een koppeling te maken met de (stadsrand)hubs. Indien mogelijk gebruiken we parkeerplaatsen dubbel voor bewoners en werknemers (zoals we in de Spoorzone gaan doen).

We scherpen de regels voor het parkeren van grote voertuigen (die nu op veel bedrijventerreinen nog op de openbare weg mogen staan) aan. Hiermee voorkomen we oneerlijke concurrentie van bedrijven die hun wagenpark op de openbare weg parkeren.

VOORBEELDEN VAN PROJECTEN

In het hoofdstuk 7 zijn alle maatregelen opgenomen. Voor wat betreft de netwerkingrepen en het parkeren gaat het de komende 5 jaar bijvoorbeeld om het volgende:

- Opstellen en uitwerken parkeerbeleid
- Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum
- Parkeerverwijssysteem
- Kronenburgsingel, herinchting wegvak
- Velperweg, reconstructie wegvak
- Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)
- Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden
- Centrumring, herinrichting korte termijn
- Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Meer actieve mobiliteit en openbaar vervoer
Afname gemotoriseerd verkeer

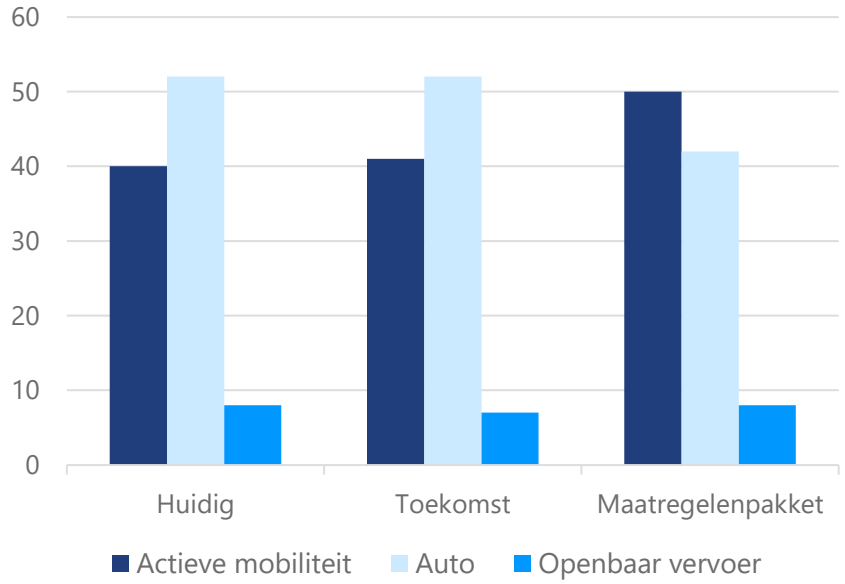
6. Effecten van de maatregelen

Het maatregelenpakket zoals beschreven in voorgaande hoofdstukken is doorgerekend. De doorrekening brengt de effecten van het maatregelenpakket op de verkeerssituatie in Arnhem in beeld. Zo is getoetst of het maatregelenpakket voldoet aan de ambitie van dit mobiliteitsplan en invulling geeft aan de beschreven opgaves en kansen. In het bijlage rapport is een nadere beschouwing van de effectenanalyse opgenomen.

6.1 Meer actieve mobiliteit en meer openbaar vervoer

Doordat het maatregelenpakket alternatieve vervoerswijzen aantrekkelijker maakt daalt het gebruik van de auto. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien. Voor heel Arnhem is de verschuiving naar actieve mobiliteit (fietsen en lopen) van 40% naar 50% van het aantal verplaatsingen een grote sprong. Het aandeel actieve mobiliteit groeit hiermee met 25%. Het gebruik van de auto daalt van 50% naar 40%. Voor het openbaar vervoer lijkt de verschuiving klein, van 6% naar 7%. Echter deze toename van 1% betekent 15% meer reizigers in het openbaar vervoer. Het zijn vooral de korte ritten waarbij de vervoerswijze verschuift van auto naar fietsen en lopen.

Deze verschuivingen kunnen alleen plaatsvinden als het in Arnhem aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen, te lopen, en het openbaar vervoer te gebruiken. Het maatregelenpakket in dit mobiliteitsplan zorgt daarvoor. Zo is de bereikbaarheid van de stad te waarborgen en hebben we schonere lucht en minder verkeersoverlast. Hiermee ontstaat er voor alle Arnhemmers een veilige en gezonde leefomgeving.



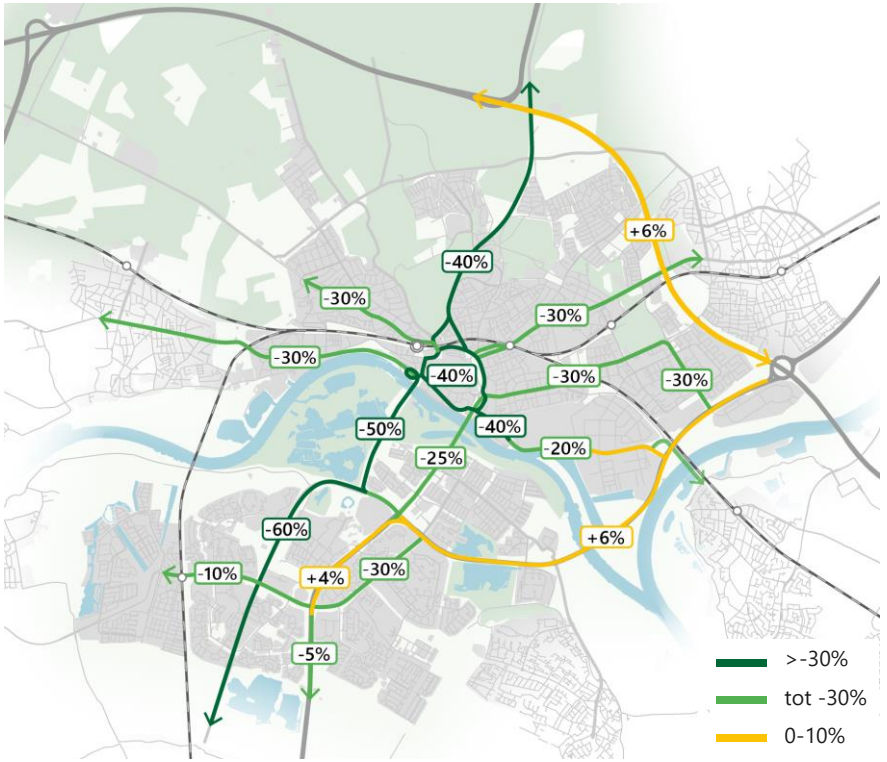
Verschuiving in vervoerswijzekeuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)

6.2 Een leefbaar en veilig Arnhem door minder gemotoriseerd verkeer

De effecten van het maatregelenpakket op het gebruik van de wegen in Arnhem is in de figuur hiernaast te zien. In het figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken met de (berekende) toekomstige situatie als we geen maatregelen nemen. Alle toe en afnames is dit figuur zijn dus een effect van de DMP maatregelen. Wat opvalt is dat er op nagenoeg alle wegen binnen Arnhem een forse afname van gemotoriseerd verkeer is door het maatregelenpakket. Het wordt minder aantrekkelijk om met de auto door Arnhem te rijden. De grootste afname is bij de korte ritten; deze worden door de maatregelen minder met de auto gemaakt.

De regionale hoofdstructuren, de A12 en de Pleijroute, worden wel iets drukker ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen. Dit komt omdat het aantrekkelijker wordt om om de stad te rijden in plaats van door de stad. Echter, het is niet zo dat al het verkeer dat in de huidige situatie door Arnhem rijdt zich verplaatst naar de buitenring.

De grote verkeersafnames op de wegen in Arnhem verbetert de verkeersveiligheid en de leefbaarheid (afname van barrièrewerking, geluidshinder en luchtverontreiniging) langs deze wegen. Over de toename op de A12 en de Pleijroute gaan we in gesprek met de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket t.o.v. de toekomst zonder maatregelenpakket (beide met doortrekking A15)

Ten opzichte van de huidige situatie in Arnhem zal er met het maatregelenpakket in de toekomst ook minder autoverkeer door de stad rijden (zie figuur hiernaast). In dit figuur wordt de (berekende) toekomstige situatie met het DMP vergeleken huidige situatie. Het figuur laat dus zien hoeveel het verkeer toe of afneemt in de toekomstige situatie met DMP maatregelen ten opzichte van de huidige situatie. De effecten zijn bijna vergelijkbaar ten opzichte van het toekomstscenario zonder maatregelen.

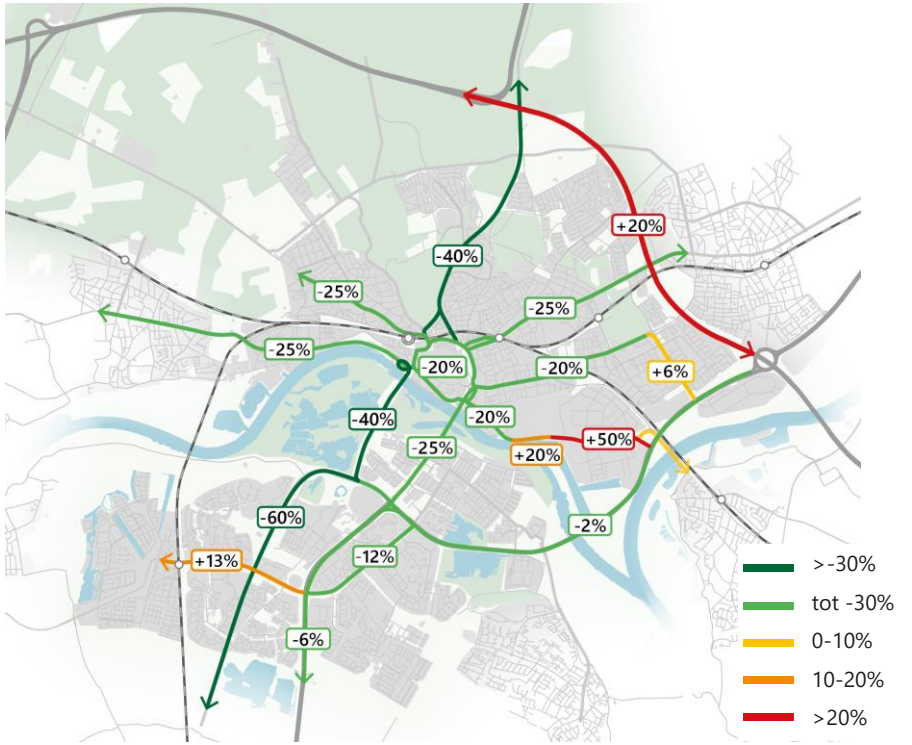
Er zijn een paar uitzonderingen vergeleken met de afbeelding op de vorige pagina. Zo is in Arnhem er een toename van verkeer te zien op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel, de Westervoortsedijk en Lange Water.

Op de Metamorfosenallee/Burgemeester Matsersingel gaat het om circa 1.500 motorvoertuigen extra per etmaal, en op de Westervoortsedijk om circa 4.000 motorvoertuigen extra per etmaal. De toenames op deze wegen ten opzichte van de huidige situatie hebben te maken met de woningbouwlocaties in Arnhem. Door de gebouwde woningen zullen er ook meer verplaatsingen plaatsvinden.

De toename van gemotoriseerd verkeer op Lange Water heeft, naast de woningbouw, ook te maken met de mogelijkheid voor het realiseren van selectieve toegang op een aantal wegen in Presikhaaf. Dit kan betekenen dat doorgaand verkeer door de wijk niet meer mogelijk is, en het daardoor drukker wordt op de hoofdwegen. Afhankelijk van de genomen maatregelen kan het zijn dat de hoeveelheid verkeer op deze weg toeneemt.

Deze wegen met toenames hebben twee rijstroken per richting en kunnen daardoor veel verkeer verwerken. Om te voorkomen dat de bereikbaarheid van Arnhem afneemt door de toenames op deze wegen, gaan we het aantal rijstroken op deze wegen niet aanpassen naar één rijstrook per richting. Daardoor hebben deze wegen voldoende capaciteit om de toekomstige verkeersintensiteit goed te verwerken.

Op het oostelijke deel van de Westervoortsedijk met de grootste toename (50%) wordt de verkeersintensiteit 10.000-20.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige twee rijstroken per richting hebben voldoende capaciteit om deze intensiteit te verwerken. Op het deel met een toename van 20% wordt de intensiteit 5.000-10.000 motorvoertuigen per etmaal per richting. De huidige enkele rijstrook per richting heeft hiervoor voldoende capaciteit. Hoe de kruispunten, en dan met name nabij de Pleijroute, functioneren gaan we nader onderzoeken.



Toe/afname aan verkeer door maatregelenpakket (met doortrekking A15) t.o.v. de huidig situatie

AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

Het totale aantal voertuigkilometers (het totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem) neemt door het maatregelenpakket af ten opzichte van de huidige situatie. De huidige situatie is 100%, zonder maatregelen is het in de toekomst 120% en met het maatregelenpakket is dit 70% op de centrumring, en 90% in heel Arnhem. Dit betekent dat totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem daalt.

VERBETERING VERKEERSVEILIGHEID

Door de daling van het aantal voertuigkilometers neemt het risico op ongevallen af. De grootste daling vindt plaats op de huidige 50 km/u wegen. Zeker als dit wegen betreft waar in de huidige situatie fietsers en gemotoriseerd verkeer niet gescheiden zijn, heeft deze verschuiving een positief effect op de verkeersveiligheid.

BETERE LUCHTKWALITEIT EN MINDER GELUID

De daling van het aantal voertuigkilometers heeft ook tot gevolg dat het totale verkeer in de stad minder geluid en minder schadelijke stoffen (zoals NOx) produceert. Daarnaast dragen allerlei andere maatregelen zoals de lagere snelheden, het verminderen van het aantal rijstroken, de zero-emissiezone en laadvoorzieningen ook zowel direct als indirect bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

DALING CO_2-UITSTOOT

In de toekomst daalt de CO_2-uitstoot van het verkeer in Arnhem met circa 35% ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten (zoals elektrische auto's). Door het maatregelenpakket neemt de uitstoot binnen de bebouwde kom nog extra af. Dit heeft een positief effect voor de leefbaarheid en gezondheid.

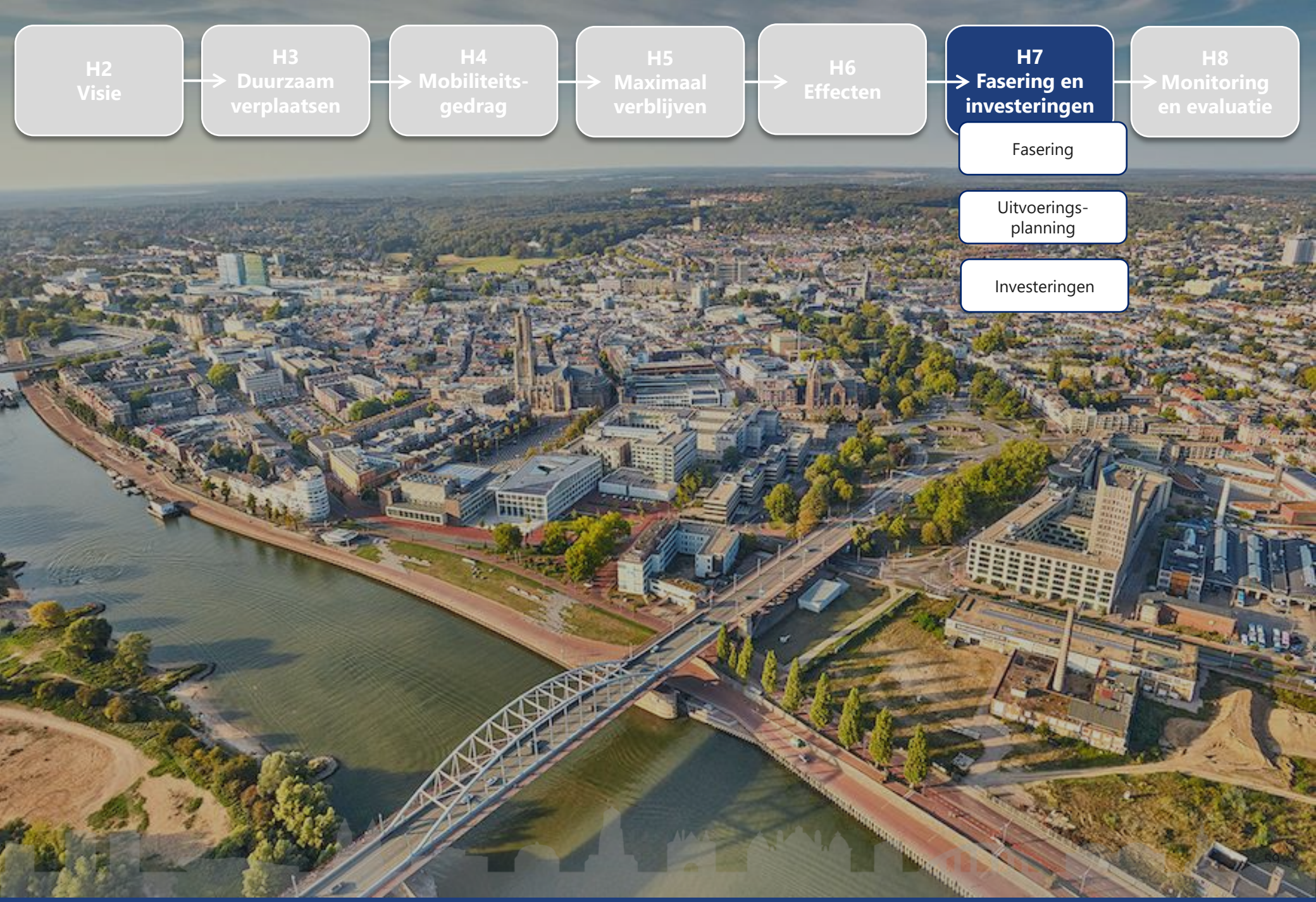
AFNAME DOORGAAND VERKEER DOOR ARNHEM

Door het maatregelenpakket neemt de hoeveelheid doorgaand verkeer door Arnhem af. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. Op de Sonsbeekweg bijvoorbeeld is in de huidige situatie is bijna 30% van het verkeer doorgaand verkeer. Door de realisatie van het maatregelenpakket daalt dit naar zo'n 20%. Op de andere wegen is een vergelijkbare daling te zien. Het doorgaand verkeer gaat door het maatregelenpakket minder dóór Arnhem heen, en meer óm Arnhem heen rijden.

MINDER VERTRAGING VOOR DE AUTO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt in een toekomst zonder maatregelen tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem met meer vertraging tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de economie. De vertragingsfactor geeft inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzicht van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is en dus ook een beeld van de economische impact.

Het maatregelenpakket leidt tot een daling van de vertraging. Op een aantal routes is zelfs minder vertraging dan in de huidige situatie. Deze resultaten laten zien dat het mogelijk blijft om in Arnhem zonder al te veel vertraging met de auto te reizen. Dit ondanks de maatregelen die de reistijd binnen Arnhem vergroten, waardoor het doorgaand verkeer om Arnhem gaat rijden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de stad afneemt.


H2
Visie
H3
Duurzaam verplaatsen
H4
Mobiliteits-gedrag
H5
Maximaal verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en investeringen
H8
Monitoring en evaluatie
Fasering
Uitvoerings-planning
Investeringen

7. Fasering en investeringen

Sommige maatregelen in dit mobiliteitsplan kunnen al direct uitgevoerd worden, terwijl andere projecten een langere voorbereiding vergen. Ook kunnen niet alle maatregelen tegelijkertijd uitgevoerd worden en zijn een aantal maatregelen afhankelijk van elkaar. Daarom is er een overzicht gemaakt van alle projecten voor de komende jaren. Hier is een inschatting van de kosten aan toegevoegd, en een verwachte fasering. Met dit overzicht is inzichtelijk gemaakt wat de stappen voor de komende jaren gaan zijn. De verwachte doorlooptijd van het DMP is 20 jaar.

7.1 Maatregelenlijst

In dit hoofdstuk zijn alle maatregelen in een overzicht weergegeven. Afhankelijke van de complexiteit, eventuele voorbereidingen die al eerder zijn gedaan en de termijn waarop de maatregel noodzakelijk is, is bepaald op welke termijn de maatregel kan worden gerealiseerd. Voor de korte termijn kent de lijst meer detail dan voor de langere termijn en op de langere termijn is er ook meer onzekerheid over de projecten. De wereld blijft veranderen en daardoor zullen er wellicht ook extra projecten bijkomen, terwijl andere projecten niet meer nodig zijn.

Met projecten op het gebied van gedrag kunnen we meteen beginnen en continue doorgaan. Op deze manier kunnen we direct aan de slag met de doelstellingen van het DMP en wordt duidelijk dat we toewerken naar een andere manier van mobiliteit.

Tegelijkertijd werken we aan de voorbereiding van infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen kosten meer tijd en de effecten van de maatregelen zullen pas over een aantal jaar goed zichtbaar worden. Het is niet realistisch om in één keer al het benodigde budget en personele capaciteit te organiseren voor de uitvoering. Daarom kunnen projecten niet allemaal direct en tegelijk worden uitgevoerd en zijn ze in tijd uitgezet.

De projecten zijn daarom geprioriteerd en er is aangegeven op welke termijn de projecten kunnen worden uitgevoerd. Wel zijn er een aantal aspecten die van invloed op de fasering zijn en daarom gaan we nog integraal programmeren. Het gaat daarbij om:

- Waarborgen bereikbaarheid voor gebruiker
- Samenhang met onderhoud
- Samenhang met ruimtelijke ontwikkelingen
- Verkeershinder (en effect bereikbaarheid)

WAARBORGEN BEREIKBAARHEID VOOR GEBRUIKER

We faseren de projecten zodanig dat de bereikbaarheid altijd gewaarborgd blijft. Het realiseren van alternatieven voor de auto gaat parallel op met maatregelen die minder ruimte aan de auto geven.

SAMENHANG MET ONDERHOUD

Uitgangspunt voor de uitvoering is om de projecten zoveel mogelijk te combineren met groot onderhoud. Dit kent twee voordelen:

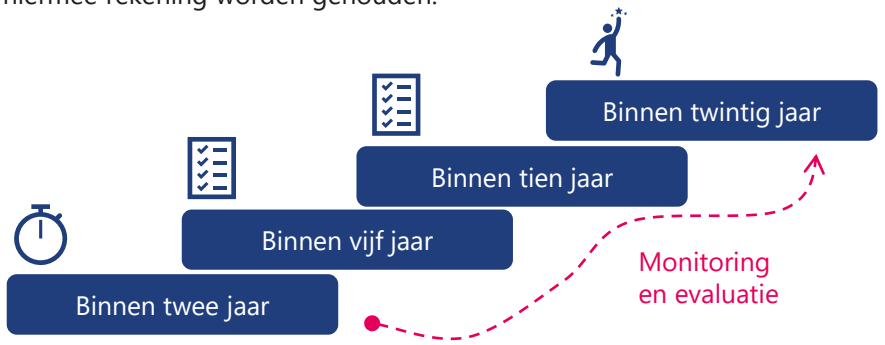
1. Er worden kosten bespaard;
2. De (schaarse) mensen en middelen die nodig zijn om projecten voor te bereiden en uit te voeren worden zo efficiënt mogelijk ingezet.

SAMENHANG MET RUIMTELIJKE ONTWIKKELINGEN

Diverse maatregelen gaan pas spelen en worden voornamelijk relevant wanneer wordt begonnen met de realisatie van een ruimtelijke ontwikkeling, bijvoorbeeld woningbouw. Dit betekent dat het moment van uitvoering grotendeels wordt bepaald door het moment van de ruimtelijke ontwikkeling. Uitgangspunt is wel om onze maatregelen gereed te hebben voordat de ontwikkeling wordt opgeleverd, zodat bewoners direct vanaf dag één duurzame keuzes kunnen maken.

VERKEERSHINDER (EN BEREIKBAARHEID)

Naast de samenhang met onderhoud en ruimtelijke projecten, wordt het realisatiemoment van infrastructurele projecten ook beïnvloed door de onderlinge afstemming. De verschillende infrastructurele projecten kunnen niet allemaal gelijktijdig worden uitgevoerd, omdat er dan geen omleidingsroutes meer beschikbaar zijn met als gevolg dat Arnhem onbereikbaar wordt. In de uiteindelijke fasering van de projecten moet hiermee rekening worden gehouden.



7.2 Uitvoeringsplanning

De combinatie van de hiervoor genoemde aspecten leidt tot een projectenlijst waarin alle projecten zijn beschreven die we de komende 20 jaar gaan uitvoeren om de stad duurzaam bereikbaar te maken. Uitgezet in de tijd ziet de uitvoeringsplanning er globaal als volgt uit.

BINNEN TWEE JAAR

In de eerste 2 jaar realiseren wij vooral projecten die reeds in voorbereiding zijn vanuit het bestaande beleid. Vanwege de benodigde voorbereidingstijd kunnen we in deze periode immers alleen projecten uitvoeren die nu al worden voorbereid. Dit betreft dan voornamelijk de aanleg van **hoogwaardige en stedelijk fietsroutes** zoals de Johan de Wittlaan (laatste deel van de hoogwaardige fietsroute Arnhem – De Liemers) en **openbaar vervoer** projecten zoals op de Westervoortsedijk.

Ook kunnen we dan al een eerste slag slaan met het **herstructureren van wegen,** zodat op die wegen meer ruimte komt voor lopen, fietsen, het openbaar vervoer of groen. De projecten die we in dat kader op de korte termijn gaan doen zijn vooral gekoppeld aan het beheer en onderhoud dat op korte termijn gaat plaatsvinden, of de wensen om de stad op korte termijn te vergroenen. Voorbeelden van deze projecten zijn De Dalweg en de Amsterdamseweg.

Belangrijkste project hierbij is de centrumring. Deze vormt momenteel een grote barrière en leidt tot veel verkeershinder. We willen daarom binnen 2 jaar tot een herinrichting van de centrumring komen. Het gaat dan om de korte termijn aanpak om de grootste knelpunten aan te pakken. We verwachten in een latere fase nog een keer een grotere aanpak van de centrumring te kunnen doen.

We starten ook direct met het verbeteren van de reeds bestaande **loop- en fietsinfrastructuur**. Hier is namelijk geen uitgebreide voorbereidingstijd voor nodig. Het gaat daarbij om verbeteren van de verharding (zoals fietspaden die nu nog in klinkers zijn uitgevoerd uitvoeren in asfalt), maar ook om een betere afstelling van verkeerslichten voor actieve mobiliteit. Hiermee wordt het sneller en comfortabeler fietsen en lopen.

Naast de technische kant gaat er nog veel meer gebeuren waarvan op korte termijn positieve effecten te zien zijn. We gaan direct het **fietsparkeren** verbeteren door de openingstijden van de fietsenstallingen te verruimen en de kwaliteit van het fietsparkeren te verbeteren. We gaan ook direct meer en gestructureerder aan de slag met **gedragsbeïnvloeding**, om mensen echt te helpen in hun stap naar meer duurzamere mobiliteit.

Na vaststelling van het **parkeerbeleid** starten we ook direct met het invoeren van parkeerregulering. We zullen dan beginnen in de gebieden rondom ons centrum, omdat daar de overlast het grootst is. Het zal in deze eerste twee jaar nog maar om een zeer beperkt gebied gaan, die zich beperkt tot de schil rondom het centrum: Klarendal zuid, Sint Marten, Lombok, de Boterdijk, en Nieuwe Kade en daarnaast een gebied rond ziekenhuis Rijnstate.

Ook zal binnen twee jaar (1 juni 2026) de **zero-emissie stadslogistiek** zone zijn ingevoerd, waardoor de binnenstad alleen nog toegankelijk is voor schone bestelbussen en vrachtwagens. Met deze maatregelen zal de hoeveelheid vervuilend verkeer richting de binnenstad afnemen. Tot slot zorgen we er ook voor dat op korte termijn een breed pakket aan **deelvervoer** (fiets, bakfiets, brommer en auto) beschikbaar is. Het deelvervoer kan daarmee op korte termijn al een aanvulling op ons mobiliteitssysteem zijn en bijdragen aan de mobiliteitstransitie. We bieden hiermee mensen ook direct een alternatief.

Globale uitvoeringsplanning

	Binnen twee jaar	Binnen vijf jaar	Binnen tien jaar	Binnen twintig jaar
Voetganger	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten	Uitvoeren voetganger-beleidsplan	Uitvoeren voetganger-beleidsplan Verbeteren netwerk	Veilig en aaneengesloten voetgangersnetwerk
Fiets	Verbetering verharding Afstelling verkeerslichten Fietsparkeren	Nieuwe bruggen en tunnels Fietsparkeren	Kwaliteitsimpuls / ontbrekende schakels Fietsparkeren	Hoogwaardige en stedelijke fietsroutes Veilig / gemakkelijk fietsparkeren
Openbaar vervoer	Inzet op betrouwbaar OV	Aanleg bus-infrastructuur	Aanleg bus-infrastructuur (nieuwe remise) Verbeteren OV-knopen	Betrouwbaar OV Snelle overstap op OV-knopen
Logistiek en HUBS	Vergroten aanbod deelmobiliteit Zero-emissie logistiek	Ontwikkeling stadsrandhubs Vergroten aanbod deelmobiliteit	realisatie stadsrandhubs	Ontwikkeling alle typen hubs en deelmobiliteit Schone logistiek
Netwerk	Verlaging snelheid Minder asfalt Parkeerregulering Fase I	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase II	Vervolg herstructureren wegen Parkeerregulering Fase III	Snelheidsverlaging Uitbreiding parkeerregulering waar nodig

BINNEN VIJF JAAR

Groot deel van de werkzaamheden die we in de eerste twee jaar hebben opgestart lopen ook tot deze periode door. Het gaat dan om zaken als: verbeteren bestaande fiets- en voetganger infrastructuur, doorzetten van projecten rondom gedragsbeïnvloeding en het verder uitrollen van de parkeerregulering. In deze periode zal parkeerregulering voornamelijk worden ingevoerd op plekken waar grootschalige woningbouw gaat plaatsvinden. We willen de bewoners rondom die gebieden beschermen tegen parkeeroverlast van de bewoners van deze nieuwe ontwikkelingen.

Bovenop de hiervoor genoemde zaken gaan in deze periode de volgende zaken doen:

- We blijven ons openbaar vervoer en fietsnetwerk verbeteren. Dat doen we met de aanleg van meer **hoogwaardige en stedelijke fietsroutes** zoals de snelfietsroute Arnhem – Huissen en de aanleg van een busbaan langs de Batavierenweg. Ook maken of verbeteren wij nieuwe fietsbruggen en -tunnels om ontbrekende schakels toe te voegen en daarmee een kwaliteitsimpuls aan dit netwerk te geven.
- We geven een **kwaliteitsimpuls aan de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad** door het Willemsplein opnieuw in te richten. Dat leidt tot een betere doorstroming van het openbaar vervoer en meer ruimte voor voetganger, fietser en groen. Andere impulsen die we geven aan de duurzame bereikbaarheid van de stad zijn de aanleg van de fietsenstalling Bartok en de herinrichting van de centrumring.
- Onderdeel van de duurzame bereikbaarheid van de binnenstad is ook de **ontwikkeling van stadsrandhubs**. In deze periode steken we veel tijd aan de ontwikkeling van de stadsrandhubs, zodat we in de periodes hierna daar de vruchten van kunnen plukken.
- We blijven doorgaan met het **herstructureren van wegen**. Koppeling met groot onderhoud blijft daarbij belangrijk, maar de koppeling met de ontwikkeling van gebieden zoals Nijmeegseweg, Presikhaaf, Rijnpark en Kronenburg zal leidend zijn in deze periode.
- Tot slot breiden we ons netwerk van **mobiliteitshubs** uit en zorgen we ervoor dat er meer **deelvervoer** beschikbaar is.

PERIODE NA 5 JAAR

Ook in deze periodes blijft het belangrijk dat zaken gelijk op blijven lopen. Aan de ene kant blijven we de alternatieven verbeteren:

- **Openbaar vervoer infrastructuur**. We bouwen een nieuwe remise. Verbeteren de OV knooppunten rondom het centrum die we nog niet hadden aangepakt (Velperplein, Airborneplein)
- **Fietsinfrastructuur**. We maken het gewenste netwerk van stedelijke en hoogwaardige fietsroutes af, bouwen nog een extra fietsenstalling in het centrum. Ook vervolmaken we ons fietsnetwerk met een nieuwe fietsbrug en aan de westkant als de oostkant van Arnhem. Hierdoor beschikken we ook over de Nederrijn over uitstekende (regionale) fietsverbindingen.
- **(Stadsrand)hubs**. We zorgen er in deze periode zo snel mogelijk voor dat we in alle windrichtingen stadsrandhubs hebben, zodat er vanuit alle richtingen een goed alternatief is om je auto aan de rand van de stad te parkeren. Ook breiden we ons netwerk van overige hubs uit om tot een dekkend netwerk van op- en overstappunten te komen.
- Betere **fietsparkeervoorzieningen**

En aan de andere kant blijven we maatregelen nemen die de claim van de auto(infrastructuur) op de openbare ruimte beperken:

- **Verlaging snelheden**. We blijven dit samen laten oplopen met beheer en onderhoud.
- **Uitbreiding gebied parkeerregulering**. In deze periode voeren we parkeerregulering in de gebieden waar minder noodzaak was om dit op de relatief korte termijn te doen.

7.3 Investeringen

Om een beeld te krijgen van de omvang van de kosten is voor elke maatregel een grove schatting gemaakt van de benodigde investeringskosten, met daarbij ook de VAT-kosten. De kosten zijn geschat op basis van de omvang en de soort maatregel.

In de maatregelenlijst is de kans op cofinanciering niet opgenomen. Een deel van de projecten komt in aanmerking voor subsidies vanuit het Rijk of de provincie. Met name maatregelen die bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, fiets en openbaar vervoervoorzieningen en hubs lijken op dit moment kans te kunnen maken op subsidies.

Ook is er bij de kosteninschatting geen rekening gehouden met dubbelloop met onderhoudswerkzaamheden. Projecten combineren met onderhoudswerkzaamheden leidt niet tot lagere kosten voor het project, maar zorgt er wel voor dat het project deels betaald kan worden met geld dat wordt gereserveerd voor groot onderhoud. Bijvoorbeeld wanneer de inrichting van een weg wordt veranderd (bijvoorbeeld van 50 km/u naar 30 km/u) zal de weg opnieuw moeten worden geasfalteerd. Dat asfalteren (en andere dubbele werkzaamheden) kan dan worden betaald vanuit beheer en onderhoud budgetten. Hiervoor is goede fasering van werkzaamheden wel voorwaardelijk.

OVERZICHT INVESTERINGEN

Investeringen totaal	< 2 jaar	< 5 jaar	< 10 jaar	< 20 jaar	Totaal
Actieve mobiliteit	4.555.000	28.770.000	96.030.000	67.590.000	**196.945.000**
Openbaar vervoer	12.960.000	25.500.000	28.100.000	5.760.000	**72.320.000**
Hubs en logistiek	1.700.000	8.640.000	42.420.000	32.400.000	85.160.000
Netwerk	28.739.000	10.292.000	25.129.000	131.520.000	**195.680.000**
Totaal	**47.954.000**	**73.202.000**	**191.679.000**	**237.270.000**	**550.105.000**

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Johan de Wittlaan, aanleg snelfietsroute (SFR Arnhem – De Liemers)	€ 1.200.000
Grote Griet, snelfietsroute Schuytgraaf	€ 1.900.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Doorgaande fietsroute verplaatsen van Gele Rijdersplein naar Jansbinnensingel	€ 540.000
Fietsstraat Hommelseweg	€ 615.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Musis fietsenstalling, kwaliteitsverbetering	€ 240.000
Realiseren bromfietsstallingen	€ 60.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Westervoortsedijk, aanleg doseerpunten en busstrook	€ 9.720.000
IJssellaan 2, aanleg busstroken en fietspaden,	€ 1.800.000
IJssellaan 3, reconstructie wegvak en keerlus	€ 1.440.000

MAATREGELEN LOGISTIEK EN HUBS	Investering
Instellen Zero-Emissie Zone	€ 1.700.000
Onderzoek parkeergarage Arnhem Centrum	

BINNEN 2 JAAR

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Uitwerken verkeersnetwerken en netwerkmanagement (multimodaal)	€ 200.000
Kronenburgsingel, herinchting wegvak	€ 10.000.000
Amsterdamsweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Velperweg, reconstructie wegvak (alle modaliteiten)	€ 1.800.000
Frieslandsingel, reconstructie wegvak	€ 350.000
Nieuwe aansluiting Meinerswijk/Stadblokken op de Eldenseweg (onderdeel van Stadsblokken Meinerswijk)	€ 1.600.000
Onderlangs, reconstructie wegvak en fietspaden	€ 2.200.000
Koppelstraat, herinrichting wegvak	€ 500.000
Dalweg, herinrichting wegvak	€ 2.063.000
Rijksweg-west, herinrichting wegvak	€ 620.000
Marga Klompelaan, herinchting busstroken	€ 750.000
Centrumring herinrichting korte termijn	€ 6.000.000
Utrechtseweg, aanleg middenberm	€ 1.200.000
Amsterdamseweg, verwijderen asfalt bij middenberm	€ 250.000
Keerlus Hollandweg, opheffen wegvak en vergroenen	€ 1.156.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Nationale en regionale campagnes uitvoeren in Arnhem (jaarlijks)	
Maatwerkacties verkeersveiligheid (jaarlijks)	
Aanpak schoolomgevingen (jaarlijks)	
Ontwikkelen bewonersaanpak in samenhang met regionale aanpak (jaarlijks)	
Vertalen en uitvoeren regionale campagne Slim & Schoon onderweg (deelmobiliteit) naar Arnhem (jaarlijks)	
Campusaanpak Arnhem	
Gebiedsgerichte werkgeversaanpak in samenhang met regionale aanpak	
Actieve en duurzame mobiliteit stimuleren in welkomspakket nieuwe bewoners	
Campagne ‘Actief naar School’	
Campagnes gericht op ‘van de bank af’	
Aanpak verkeersveiligheid in een wijkgerichte aanpak	
Campagne voor nieuwe DMP	
Promoten ruimere openingstijden bewaakte fietsenstallingen	
Stimuleren van het fietsbezit en de fietsvaardigheid in het kader van de City Deal “Fietsen voor iedereen”	
Onderzoeken trajectcontrole op de singels (burgerinitiatief)	

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN VOETGANGER	Investering
Investeringen verbreden en toegankelijk maken voetpaden	€ 1.200.000
Investeringen ontbrekende schakels in voetgangersnetwerk	€ 1.200.000

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Spooronderdoorgang Johan de Wittlaan	€ 5.400.000
Rijnbrug Spoorzone Arnhem oost, voetganger en fietser, aanlanding noordzijde	€ 600.000
Schuytgraaf Fase I, herinrichting snelfietsroute (tunnel)	€ 7.200.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Presikhaaf III - Velp Zuid (onderdeel spoorzone Arnhem Oost)	€ 1.800.000
SFR Arnhem-Huissen via John Frostbrug (koppeling Spoorzone Arnhem Oost)	€ 6.360.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Fietspad parallel aan Maaslaan	€ 270.000
Wijkverdeelroute Presikhaaf III	€ 900.000
Eldenseweg-Stadsblokken, aanleg fietsoversteek	€ 100.000
Eemslaan, aanleg fietsstraat	€ 240.000

MAATREGELEN FIETSPARKEREN	Investering
Verbeterplan opstellen fietsenstalling Arnhem Centraal	€ 1.200.000
Bartok Park, realiseren fietsenstalling (onderdeel woningbouwproject)	€ 2.400.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
Batavierenweg-Eldenseweg, optimalisatie kruising	€ 500.000
Batavierenweg, aanleg busstroken	€ 3.000.000
Willemsplein, reconstructie autoluw maken mobiliteitshub	€ 22.000.000

BINNEN 5 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
OV hub station Presikhaaf	€ 6.000.000
Parkeerverwijssysteem	€ 1.440.000
Parkeergarage Musis, reconstructie parkeergarage fase 2	€ 1.200.000
Station Zuid korte termijn	€ 2.000.000

	MAATREGELEN NETWERK	Investering
John Frostbrug: herverdeling verkeersruimte		€ 192.000
Zeegsingel, reconstructie wegvak, fietspaden en voetgangerszone, bijdrage		€ 720.000
Lange Wal, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 1.440.000
Bethaniënstraat, reconstructie wegvak (onderdeel Presikhaaf 3, spoorzone)		€ 3.120.000
Nijmeegseweg, reconstructie wegvak, fietspaden en busstroken		€ 4.320.000
Gele Rijdersplein, herinrichting plein		PM
Marasingel, herinrichting wegvak, GOW 30		€ 500.000

MAATREGELEN GEDRAG	
Campagne nieuwe fiets- en voetgangersverbindingen	
Regeling uitwerken toegang/parkeren GPP.	
Veilige schoolomgevingen	
Opzetten Fietsstimuleringsprogramma	
Minder parkeervergunningen per woning/huishouden	
Minder parkeerplaatsen bij scholen, niet voor personeel, maar ook niet voor Kiss&Ride	

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Fietsbrug Batavierenweg - fietsverbinding Grote Griet	€ 7.920.000
Spooronderdoorgang Vosdijk (SFR Om de Noord) (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 2.400.000
Spooronderdoorgang Beeldhouwerstraat - Lekstraat (onderdeel Spoorzone Arnhem-Oost)	€ 5.400.000
Tunnel route Huissen-Arnhem	€ 6.000.000
Fiets- en voetgangerbrug Arnhem Oost	€ 36.000.000

MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
VeluweWaalpad West (Schuytgraaf) en Oost (De Laar)	€ 8.400.000
SFR Om de Noord	€ 8.400.000
SFR RijnWaalpad-Velp	€ 12.000.000
Rijnkade, aanleg fietsroute Blauwe Golven - Rijnpark	€ 2.160.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Driepoortenweg – P. Calandweg	€ 1.800.000
Rijnpark, centrale fietsas (onderdeel Spoorzone Arnhem Oost)	€ 2.250.000
Rijnpark, aanleg fietsroute noord-zuid	€ 900.000

FIETSPARKEREN	Investering
Stadsoase, realiseren fietsenstalling	€ 2.400.000

OPENBAAR VERVOER	Investering
Apeldoornseweg, aanleg busbaan	€ 6.500.000
Aanpassingen Airborneplein	€ 6.000.000
Nieuwbouw remise	€ 12.000.000
Aanpassingen Velperplein	€ 3.600.000

BINNEN 10 JAAR

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Gelredome	€ 16.500.000
Rozet, vervangende nieuwbouw parkeergarage	PM
Stadsrandhub IPKW	€ 10.800.000
Stadsrandhub station Arnhem - Zuid, reconstructie mobiliteithub	€ 12.000.000
26 Wijkhubs	€ 3.120.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Cattepoelseweg, reconstructie wegvak en fietsoversteek	€ 1.000.000
Elderhofseweg, herinchting wegvak	€ 600.000
Thomas a Kempislaan, herinchting wegvak en fietspaden	€ 2.160.000
Gelderse Rooslaan, herinchting wegvak	€ 1.920.000
Middachtensingel, herinrichting wegvak	€ 3.000.000
Op 17 locaties (onderzoeken) selectieve doorgang	€ 1.700.000
Op 9 locatis (onderzoeken) doseerpunten	€ 450.000
Huissensestraat (ir Molsweg-Groene Weide), aanleg rijbaanscheiding	€ 300.000
Bronbeeklaan, herinrichting wegvak	€ 1.000.000
Herinrichting Doctor C. Lelyweg (onderdeel Rijnpark)	€ 2.400.000
Route Huissen-Frostbrug, afwaarderen	€ 5.280.000
Volledige aansluiting Elden-West in combinatie met herinrichting Batavierenweg naar 2x1 rijstrook met busbaan.	€ 1.200.000
Verwijderen parkeerplaats Boterdijk	€ 268.800
Westervoortsedijk,. aanpassing weginfrastructuur oostelijk deel inclusief aansluiting op Pleyroute	€ 6.000.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Uitrol parkeerregulering	€ 1.000.000

MAATREGELEN GEDRAG	Investering
Netwerk van busbanen en selectieve doorgangen voor bus, hulpdiensten en taxi's met vergunning moeten voldoen aan bepaalde kwaliteitsstandaard	

BINNEN 20 JAAR

MAATREGELEN BRUGGEN EN VERBINDINGEN	Investering
Rijnbrug, aanleg voetganger- en fietsbrug Arnhem West-Renkum, SFR VeluweWaalpad	€ 36.000.000
Spooronderdoorgang Driepoortenweg	€ 5.400.000

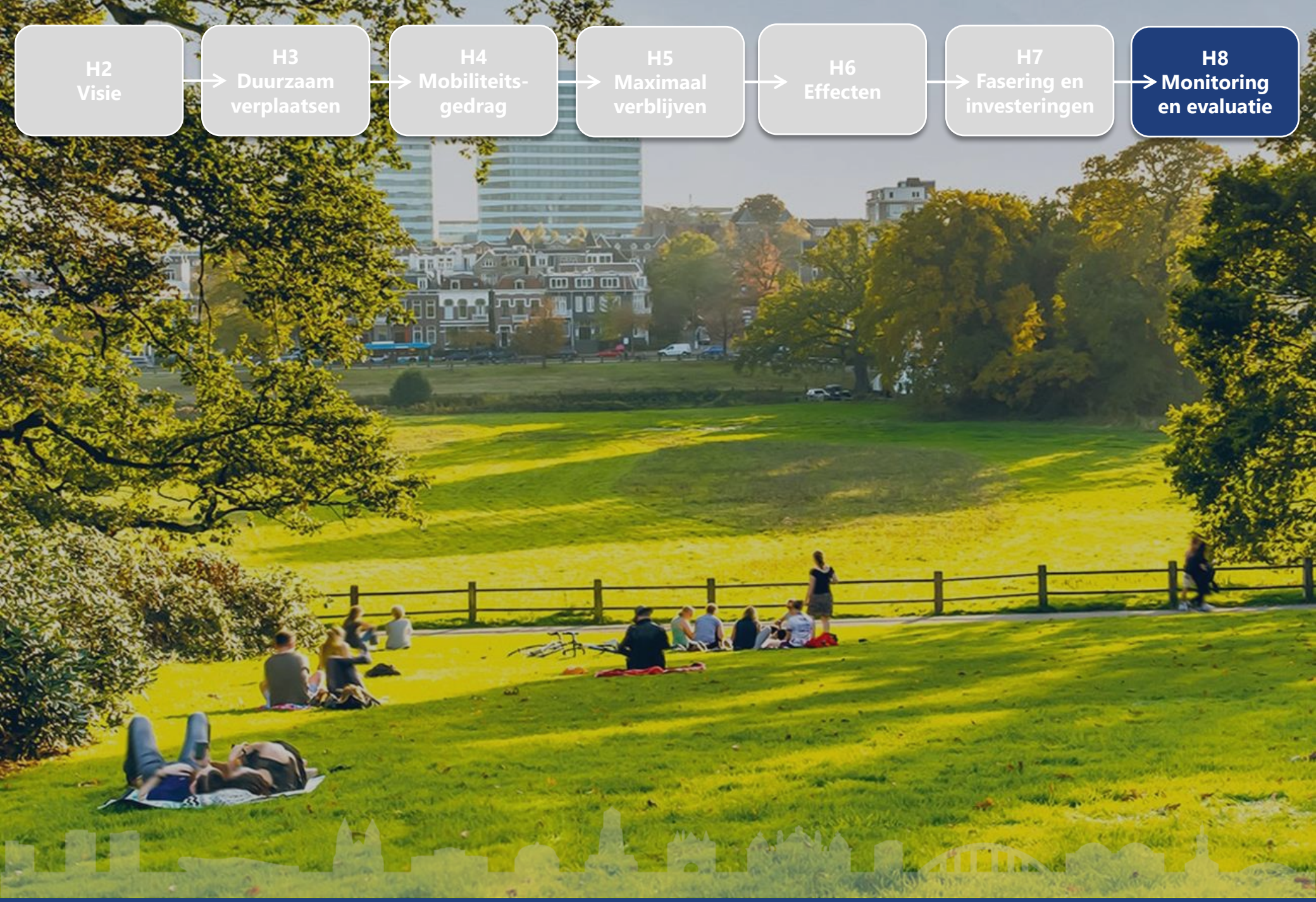
MAATREGELEN HOOGWAARDIGE FIETSROUTES	Investering
Fietsroute Van Oldenbarneveldtstraat / Kastanjelaan	€ 1.560.000
SFR Arnhem Centrum - Huissen: Huissensedijk - Pleyweg	€ 7.200.000

MAATREGELEN STEDELIJKE FIETSROUTES	Investering
Stedelijke fietsroute Park Presikhaaf	€ 630.000
Klinkerverharding op fietspaden vervangen door asfalt	€ 16.800.000

MAATREGELEN OPENBAAR VERVOER	Investering
HOV door Rijnpark	€ 5.760.000

MAATREGELEN HUBS EN LOGISTIEK	Investering
Stadsrandhub Arnhem-West (zoeklocatie)	€ 10.800.000
Stadsrandhub Waterberg	€ 14.400.000
OV hub winkelcentrum Presikhaaf	€ 7.200.000

MAATREGELEN NETWERK	Investering
Alle nog niet apart opgenomen hoofdwegen GOW type II naar 30km/u	€ 119.520.000
Johan de Wittlaan West + IJssellaan, herinrichting wegvak	€ 6.000.000
Centrumring, herinrichting wegvak lange termijn	€ 6.000.000


H2
Visie
H3
Duurzaam
verplaatsen
H4
Mobiliteits-
gedrag
H5
Maximaal
verblijven
H6
Effecten
H7
Fasering en
investeringen
H8
Monitoring
en evaluatie

8. Monitoring en evaluatie

Het DMP is een omvangrijk plan met een verwachte looptijd van circa 20 jaar. Om grip te houden op de effecten en ambities is monitoring en evaluatie van groot belang. Monitoring en evaluatie stimuleert resultaatgericht werken, en zorgt ervoor dat de doelen en ambities behaald kunnen worden. Indien nodig kunnen beleid en/of maatregelen bijgestuurd worden. Niet alleen de maatregelen in het DMP hebben een lange looptijd. De meeste effecten kunnen ook pas na een aantal jaren gemeten worden. Het monitoren van de ontwikkelingen van de doelstellingen kunnen hierbij helpen. Daarom gaan we een Monitoringsplan opstellen.

Monitoring betreft het structureel bijhouden van de inzet van middelen, uitgevoerde activiteiten en behaalde prestaties. Voor monitoring wordt op gezette tijden data verzameld. Evaluatie is het zoeken naar verbanden tussen de resultaten uit de monitoring en de vooraf geformuleerde doelstellingen. Middels evaluatie wordt een oordeel gevormd over het gevoerde en te voeren beleid, en dit maakt (tussentijds) bijsturen mogelijk.

Met het DMP willen we Arnhem verkeersveiliger maken, bereikbaar houden, de overlast van verkeer tegengaan en de luchtkwaliteit in de stad verbeteren. Deze doelen moeten voor monitoring meetbaar gemaakt worden, waarvoor de SMART methodiek gebruikt kan worden. Alle doelen worden hiervoor Specifiek, Meetbaar, Acceptabel, Realistisch en Tijdsgebonden geformuleerd.

Indicatoren die regelmatig gemeten worden zijn bijvoorbeeld: Intensiteiten gemotoriseerd en fietsverkeer, emissies, stikstof, fijnstof, roet, overschrijdingslocaties verkeersgeluid, overschrijdingen snelheidslimiet, objectieve (bv. ongevallen) en subjectieve verkeersveiligheid en gebruik van het openbaar vervoer.

Er zijn een aantal indicatoren die jaarlijks bijgehouden kunnen worden, een aantal die eens in de paar jaar onderzocht kunnen worden en indicatoren die in 2040 vergeleken kunnen worden met de situatie op het moment van vaststellen van het DMP.

Met een Monitoringsplan houden we grip op de uitvoering en de effecten van het DMP en gaan we de raad jaarlijks infomeren over de voortgang op de doelen en ook concreet welke projecten er zijn gerealiseerd en wat we de komende jaren gaan doen.

GEMEENTE Arnhem

BIJLAGE RAPPORT
Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Een groene, gezonde en leefbare stad

CONCEPT



Titel	Bijlage Rapport
	Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem
In opdracht van	Gemeente Arnhem
Datum publicatie	12 maart 2024 (013569)
Status	Concept

GEMEENTE Arnhem

Goudappel

MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Inhoudsopgave

1. Inleiding **4**

1.1 Uitgangspunten

2. Probleeminventarisatie **6**

2.1 Hoe staan we er nu voor op het gebied van mobiliteit?

2.2 Relatie met leefbaarheid en gezondheid

2.3 Trends en ontwikkelingen

2.4 Wat gebeurt er in 2040 als we geen maatregelen nemen?

2.5 Conclusie

3. Effectenanalyse **25**

1. Inleiding

Dit rapport is het bijlage rapport van het Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem (DMP). Het is daarmee ondersteunend aan de keuzes die in het DMP worden beschreven. In dit rapport is een achtergrond te vinden over de inventarisatie die vooraf ging aan het opstellen van het DMP en de vastgestelde uitgangspunten die daarbij meegenomen zijn.

1.1 Uitgangspunten

In de Startnotitie participatie Duurzaam Mobiliteitsplan en parkeerbeleid en in een amendement van de gemeenteraad van april 2023 zijn uitgangspunten vastgesteld voor het Mobiliteitsplan. Dit zijn de volgende punten:

- In de verdeling van de schaarse ruimte op straat komt eerst de **voetganger**, dan de **fietser**, dan het **openbaar vervoer** en vervolgens pas de **auto**. Hierbij blijven we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto.
- Naast de **bereikbaarheid** van de stad zijn **schone lucht** en het **tegengaan van verkeersoverlast** de uitgangspunten.
- We kijken breder naar de **verkeersstructuur** voor de hele stad en specifiek naar het centrum en de singels.
- We maken plannen om het aantal auto's in de binnenstad terug te dringen en **doorgaand verkeer** en **distributie aanzienlijk te beperken**.
- We **verminderen** in de hele stad, waar mogelijk, het **aantal rijstroken**.
- We investeren in **nieuwe fietspaden** en verkennen in deze raadsperiode nader de mogelijkheden voor een **nieuwe fietsbrug** over de Nederrijn.
- Maximumsnelheden op wegen van 70 kilometer per uur worden teruggebracht naar 50 kilometer per uur. **In de bebouwde kom is 30 kilometer per uur het uitgangspunt**. Hierbij houden we rekening met de doorstroming en het belang daarvan wordt meegenomen bij de uitwerking van plannen voor onderhoud en herinrichting.
- We handhaven in ieder geval de **Milieuzone**, waar erg vervuilende motorvoertuigen worden geweerd, en onderzoeken of uitbreiding mogelijk en noodzakelijk is.
- **Openbaar vervoer knooppunten** zijn strategische plekken om veel **woningen** te bouwen. Om dit mogelijk te maken verlagen we de parkeernorm naar nul voor nieuwbouwprojecten in en rond de binnenstad of dichtbij een ov-knooppunt. Hierbij houden we uiteraard rekening met de doelgroepen waarvoor wordt gebouwd.
- Er komen **lagere parkeernormen** voor de hele stad waarbij een zo laag mogelijke norm passend bij de aard van het project en de ligging wordt gehanteerd.
- We **verminderen** het aantal **straatparkeerplaatsen** in de binnenstad. Waar deze plekken vrij komen, willen we autoparkeerplaatsen vervangen door fietsparkeerplaatsen, ruimte om te spelen en extra groen.



- Aan de rand van de stad komt een **verwijssysteem** dat het aantal vrije parkeerplaatsen aangeeft.
- De **transferia** in zuid en noord worden aantrekkelijker gemaakt.
- Het openbaar vervoer in Arnhem moet worden verbeterd. **Goed openbaar vervoer** is in onze ogen noodzakelijk.
- We zien de voordelen van **'leefstraten'** waar de auto te gast is en gaan hiermee desgewenst samen met wijken aan de slag.

Daarnaast zijn nog een aantal moties aangenomen door de gemeenteraad die ook raakvlakken hebben met de ontwikkeling van het DMP:

- Een plan te ontwikkelen om het **gebruik van de fiets te stimuleren** in wijken met een lage fietsparticipatie, vooral onder vrouwen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke behoeften en omstandigheden van deze doelgroep.
- De mogelijkheden te verkennen om **maatschappelijke parkeervergunningen** voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers in te voeren, dit in het participatieproces te betrekken en mee te nemen in de nieuwe parkeernota.

2. Probleemanalyse

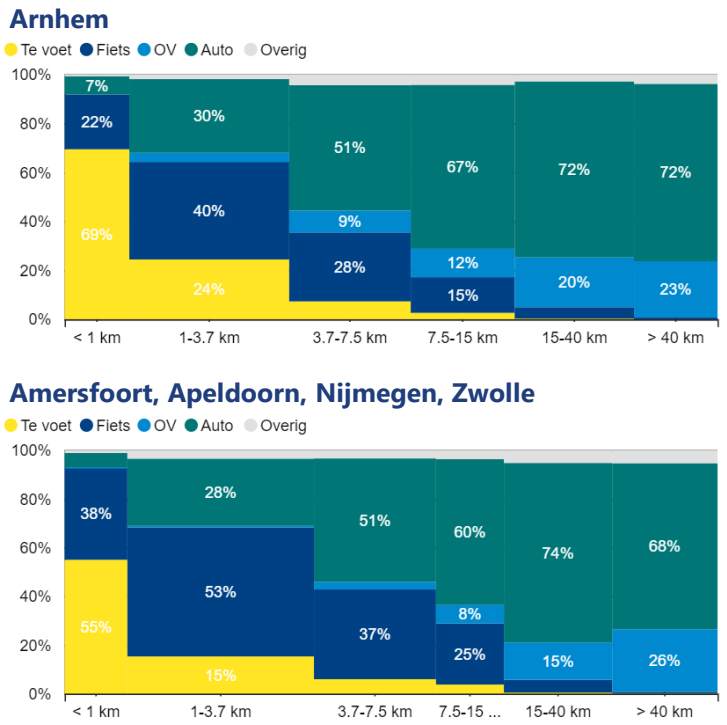
Het knelt in Arnhem. Ruimte is schaars en er zijn zorgen over bereikbaarheid, gezondheid, veiligheid en leefbaarheid. Omdat de stad groeit komen er meer mensen en daarmee ook meer verplaatsingen bij. Een groot deel van de huidige verplaatsingen wordt met de auto gemaakt, wat voor de toekomst betekent dat er bij ongewijzigd beleid meer ruimte voor de auto nodig zal zijn. Echter zorgt dit ervoor dat ruimte voor groen en ontmoeting in de verdrukking komt. Hoe het er op dit moment voorstaat op het gebied van mobiliteit wordt in dit hoofdstuk verder uitgewerkt.

2.1 Hoe staan we er nu voor op het gebied van mobiliteit?

Arnhem is een regionaal woon-, werk- en voorzieningencentrum in een regio die steeds meer afhankelijk wordt van de auto. Niet alleen in de regio, maar ook binnen Arnhem wordt nog veel gebruik gemaakt van de auto. De afgelopen 20 jaar is een stijgend autobezit per huishouden te zien en een groot deel van de korte reisbewegingen wordt nog altijd met de auto gemaakt. 40% van de autoritten van Arnhemmers is korter dan 5 kilometer, en 60% van de ritten is korter dan 10 kilometer.

Op afstanden tot 40 km wordt in vergelijking tot andere steden relatief veel gebruik gemaakt van het openbaar vervoer. Arnhem heeft dan ook een centrale ligging in de regio met trein- en busverbindingen in vele richtingen.

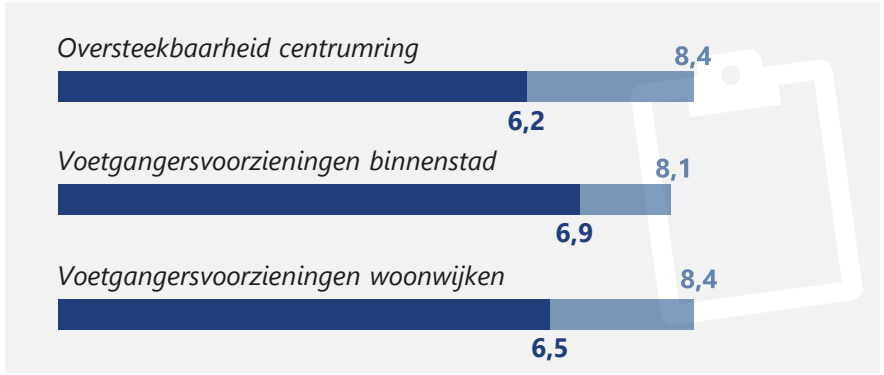
Fietsgebruik is in Arnhem een derde lager dan elders. Wel wordt er gemiddeld genomen meer gelopen. Met de opkomst van onder andere de elektrische fiets wordt het steeds gemakkelijker om langere afstanden op de fiets af te leggen. Hiervoor wordt er gewerkt aan hoogwaardige fietsroutes die Arnhem verbinden met de regio.



Modal split per afstandsklasse (Bron: Onderzoek Onderweg in Nederland (ODiN), 2018-2019)

DE VOETGANGER

In Arnhem wordt relatief veel gelopen. Vanaf Arnhem Centraal kan een groot deel van de binnenstad en omliggende wijken binnen 15 minuten lopen bereikt worden. De noord-zuid verbinding van de stad is voor de voetganger echter minder goed; hier werkt de Nederrijn als barrière. In Arnhem zuid vormen grote wegen als de Batavierenweg, de Nijmeegseweg en de Burgemeester Matsersingel een barrière voor voetgangers. Door de slechte oversteekbaarheid zijn openbaar vervoer knooppunten (zoals Winkelcentrum Kronenburg) soms lastig te bereiken vanuit de omringende woonwijken. Op de centrumring van Arnhem wordt ook een matige oversteekbaarheid ervaren. Uit de digitale peiling onder inwoners in juli 2023 werd het belang van de oversteekbaarheid van de centrumring met een 8,4 gescoord, en de huidige kwaliteit met een 6,2.



*Beoordeling **kwaliteit** en belang voetgangersvoorzieningen (Digitale peiling juli 2023)*



Wat betreft de voetgangersvoorzieningen is vooral in de woonwijken nog veel te winnen. Met name in de oudere stadswijken in Arnhem ervaren inwoners op het moment een gebrek aan ruimte voor de voetganger (*Focusgroepen juli 2023*). Smalle trottoirs in combinatie met obstakels als paaltjes, overhangend groen, onhandige oversteekplaatsen en geparkeerde auto's of fietsen zorgen ervoor dat het trottoir soms niet toegankelijk is voor mensen in een rolstoel of ouderen met een rollator. De voetgangersgebieden in de binnenstad worden door inwoners als prettig ervaren, ze bieden voetgangers veel rust en ruimte omdat ze geen rekening hoeven te houden met ander verkeer (*Focusgroepen juli 2023*). Op andere plekken in de binnenstad is nog wel wat te winnen, met name qua oversteekbaarheid en parkeeroverlast.

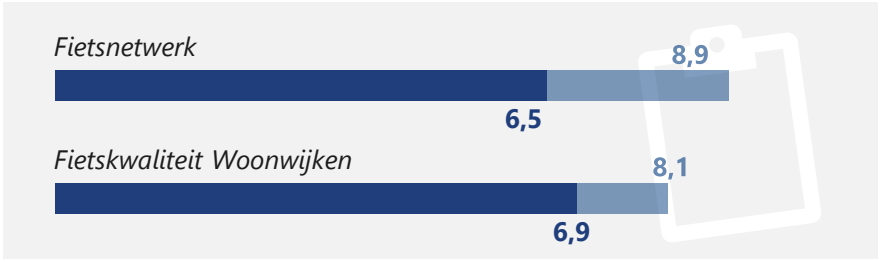
Voor looproutes naar alledaagse bestemmingen en richting de binnenstad is er dus nog ruimte voor verbetering. Op het gebied van toerisme heeft Arnhem de voetganger al veel te bieden. Zo zijn er wandelingen in één van de vele stadsparken, over landgoederen of door de uiterwaarden. Daarnaast is de Veluwe dichtbij, en is er een uitgebreid loopnetwerk in de Liemers en in de Betuwe.

OP DE FIETS

Meer dan de helft van de autoritten in Arnhem heeft een afstand van minder dan 7,5 km en is daarmee prima fietsbaar. Toch zien we dat het fietsgebruik in Arnhem relatief laag ligt. Dit kan mede verklaard worden door een aantal hindernissen voor fietsers in Arnhem.

Zo is het bestaande fietsnetwerk grotendeels hetzelfde als het autonetwerk, waardoor fietsers vaak langs drukke wegen fietsen waar ze last hebben van de uitstoot en geluid van het gemotoriseerde verkeer. Op dit moment ligt 50% van de snelfietsroutes langs autoverkeersaders. Deze ligging langs het hoofdwegennet zorgt er ook voor dat fietsverkeer de drukke verkeerstromen regelmatig moet kruisen. Doordat fietsers zelden voorrang krijgen bij verkeerslichten kan de wachttijd flink oplopen. Zeker aangezien de centrumring vaak overgestoken moet worden om de binnenstad te bereiken.

Arnhem kent ook een aantal fysieke hindernissen voor het fietsgebruik. Het heuvelachtige karakter van Arnhem-Noord en de bruggen tussen Arnhem-Noord en –Zuid zorgen ervoor dat het minder aantrekkelijk is om de fiets te pakken.



*Beoordeling **kwaliteit** en belang fietsvoorzieningen (Digitale peiling juli 2023)*



Fietsers die de centrumring over willen steken

Er liggen echter ook kansen voor het fietsgebruik in Arnhem: uit de digitale peiling blijkt dat Arnhemmers een goed fietsnetwerk erg belangrijk vinden.

Op de wat grotere afstanden (tot 15 kilometer) liggen kansen voor het gebruik van de e-bike. Zeker als het gaat om woon-werkverkeer is het gebruik van een e-bike steeds toegankelijker. Een belangrijk aandachtspunt hierbij is wel om bij de inrichting van het fietsnetwerk ook rekening te houden met de verschillende snelheden op het fietspad.

In de Accentnota Fiets hebben we vastgelegd wat onze doelen zijn op het gebied van de fiets. Hierin staat dat we volop inzetten op de verbetering van het fietsklimaat en realiseren van een netwerk van snelle fietsroutes waarop het lekker doorfietsen is. Ook zetten we in op kwaliteit en kwantiteit van fietsparkeren en het realiseren van nieuwe hoogwaardige verbindingen.

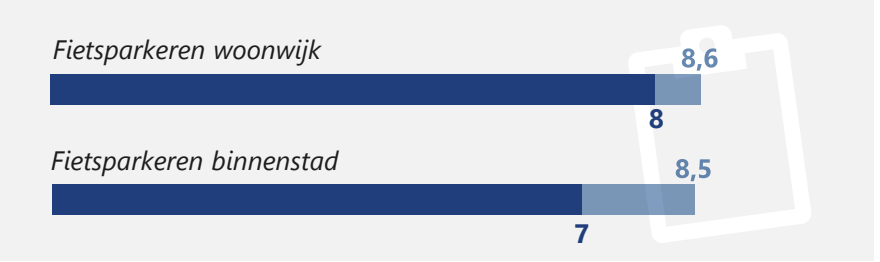
De uitgangspunten hierbij zijn:
- Makkelijk dwars door de stad;
- Een eigen netwerk;
- Schone luchtroutes door de wijk;
- Inpassing van routes in de bestaande stad;
- Hoofdeis veiligheid;
- Minder stoppen en meer groen;
- Zichtbaar en herkenbaar;
- Doorfietsen op snelfietsroutes.





Een andere kans voor het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de fiets is het verbeteren van de fietsenstallingen. Inwoners geven namelijk aan dat ze vaker gebruik zouden maken van de fiets als er goede stallingsmogelijkheden zijn (*digitale peiling november 2023*). Voor de binnenstad gaat het dan met name om stallingen met ruimere openingstijden, zodat je ook voor een avondje uit je fiets veilig kan stallen. Hierbij moet dan ook voldoende ruimte zijn voor het stallen van buiten model fietsen zoals bakfietsen en transportfietsen (*expertsessies juli 2023*).

In het Fietsparkeerplan Binnenstad Arnhem staan de ambitie, een analyse van de knelpunten, de strategie en voorstellen voor de korte en lange termijn om het fietsparkeren in de binnenstad te verbeteren.



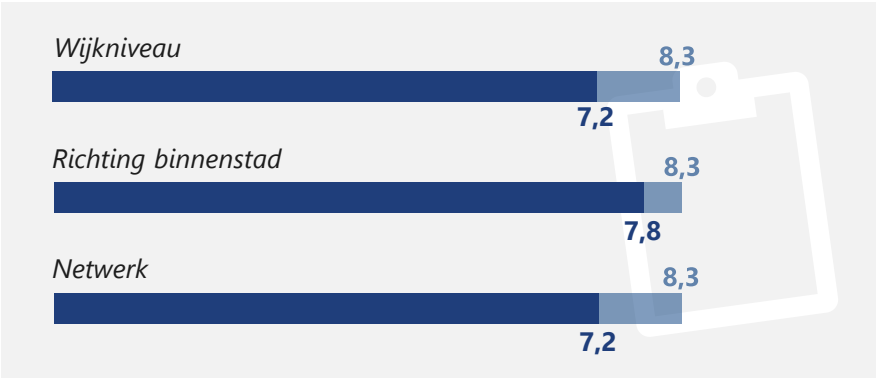
*Beoordeling **kwaliteit** en belang fietsparkeren (Digitale peiling juli 2023)*

HET OPENBAAR VERVOER

Het busnetwerk in Arnhem heeft een radiale structuur met één centraal punt: het centraal station. Vanaf dit punt rijden bussen over de hoofdwegen naar de verschillende uithoeken in Arnhem. Doordat er vooral gebruik wordt gemaakt van de hoofdstructuur is de frequentie van de bussen op deze wegen hoog, maar voor wijken die verder afliggen van de hoofdroute betekent dit dat de afstand tot de haltes vaak langer is dan 400 meter. Ook betekent deze structuur dat je altijd via het centrum moet. Uit gesprekken met de stad *(focusgroepen, juli 2023)* bleek dat dit door mensen in de buitenwijken als vervelend wordt ervaren. Als je met de bus vanuit de ene buitenwijk naar een andere buitenwijk wil, ga je vaak met een omweg via het centrum.



Openbaar vervoer netwerk Arnhem (bewerking lijnennetkaart Breng)



*Beoordeling **kwaliteit** en belang openbaar vervoer (Digitale peiling juli 2023)*

Op een aantal buslijnen in en rond Arnhem bestaan enkele capaciteitsproblemen; zo is een aantal bussen in de spits vaak vol. Dit gaat o.a. om de Velperweg richting de kenniscampus.

Ook worden de kosten van het openbaar vervoer te hoog gevonden. Hierdoor ontstaat een drempel om het openbaar vervoer te kunnen gebruiken. Het voorkomen van *vervoersarmoede* (onvoldoende toegang tot betaalbaar en passend vervoer) is hierbij een aandachtspunt. In een enquête onder bewoners geeft 56% van de Arnhemmers aan vaker met het openbaar vervoer te reizen als de prijs lager is.

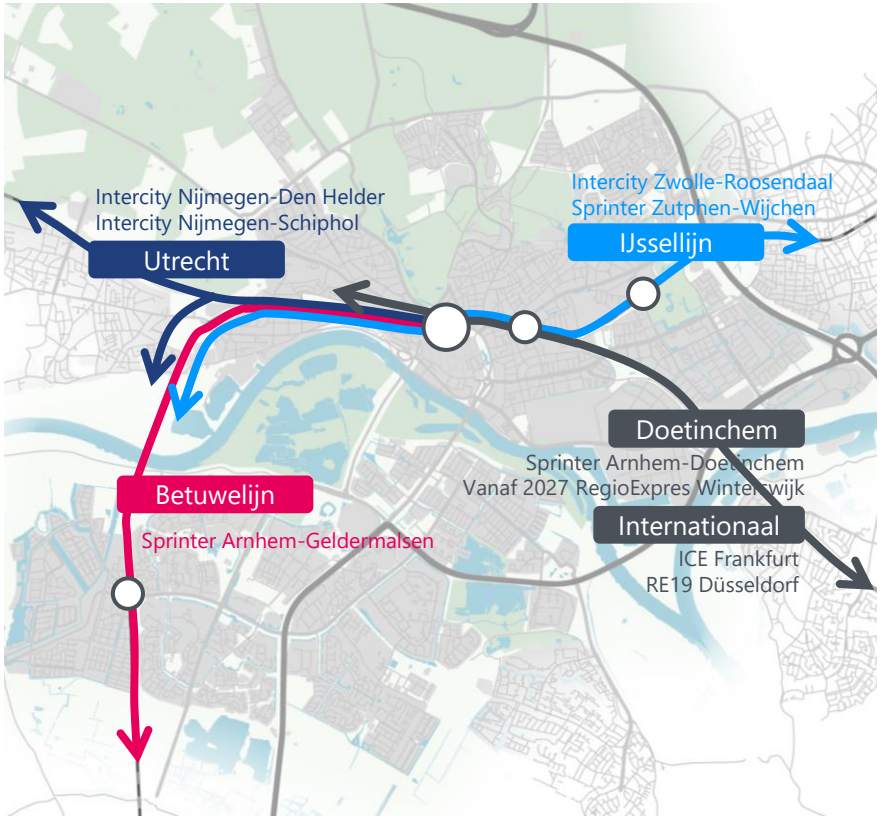
Er zijn in totaal 29 buslijnen die Arnhem Centraal aandoen. Voor station Arnhem Zuid zijn dit drie buslijnen, voor station Velperpoort zijn dit zeven buslijnen en voor station Presikhaaf drie buslijnen. De bestemmingen vanuit Arnhem zijn onder andere Apeldoorn, Barneveld, Dieren, Doetinchem, Duiven, Elst, Huissen, Nijmegen, Velp, Westervoort, en Zevenaar. Arnhem Centraal is daarmee een verzamelpunt waar veel verplaatsingen met het openbaar vervoer van en naar de regio samenkomen.

DE TREIN

Arnhem ligt op het kruispunt tussen de belangrijkste oost-west en noord-zuid spoorverbindingen als het gaat om personenvervoer. Arnhem wordt ook wel de “draaischijf” van het oosten genoemd. Arnhem Centraal is het station waar alles samenkomt: internationaal, nationaal, regionaal en zelfs lokaal personen vervoer per spoor. Arnhem heeft vier stations, waardoor inwoners ook per trein van het ene station naar het andere kunnen reizen.

Via Arnhem Centraal zijn er rechtstreekse verbindingen met zowel Frankfurt als Düsseldorf (ICE en RE19), zijn er 6 keer per uur snelle en rechtstreekse intercity verbindingen met Ede-Wageningen, Utrecht en Amsterdam (Schiphol en Centraal) en Nijmegen, en zijn er ook goede intercity verbindingen met Zwolle en Den Bosch. Via regionale spoorlijnen zijn we verbonden met de Liemers (Zevenaar), Achterhoek (Doetinchem, Winterswijk) en Rivierenland (Tiel). Daarnaast loopt er een noordelijke aftakking van de Betuweroute (spoorgoederen) door Arnhem.

Uit gesprekken met Arnhemmers *(focusgroepen, juli 2023)* blijkt dat ze vinden dat de stad relatief veel treinstations heeft en dat je zo vanuit meerdere wijken snel de trein kunt pakken, wat je in goede verbinding stelt met de rest van Nederland en met de nabijgelegen stations Ede-Wageningen, Zutphen en Nijmegen in het bijzonder. Arnhem Centraal is in de ogen van de meeste Arnhemmers een groot, overzichtelijk en veilig station met een goede bewaakte fietsenstalling aan de centrumzijde. De bereikbaarheid van de stalling is uit westelijke en noordwestelijke richting mindergoed; een voldoende ruime stalling aan die kant ontbreekt.



Spoornetwerk rondom Arnhem (bewerking lijnennetkaart Breng)

AUTO

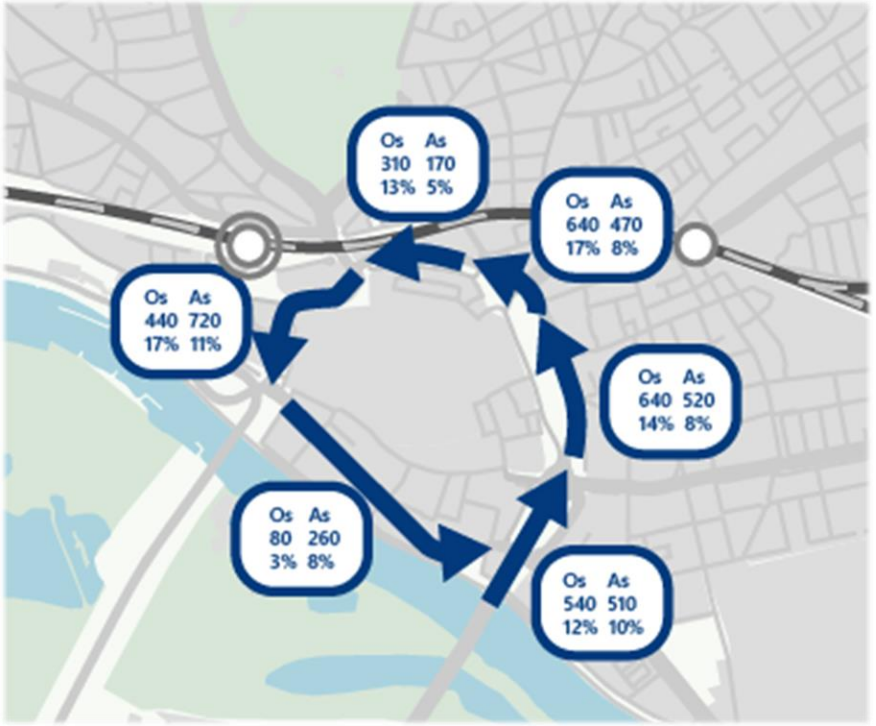
Een groot deel van de autoritten in Arnhem is korte verplaatsingen binnen de gemeente. Er worden veel korte autoritten gemaakt tussen de wijken, en ook het grootste deel van de autoritten richting het centrum komt vanuit Arnhem. Vanuit Arnhem Zuid is het nu vaak ook het snelst (en het goedkoopst) om met de auto naar het centrum te gaan.

Arnhem kent een aantal andere belangrijke bestemmingen waar mensen vanuit alle windrichtingen en van grotere afstand met de auto naartoe reizen. Denk hierbij aan voorzieningen met een regionaal belang zoals ziekenhuis Rijnstate, Burgers' Zoo en de winkelgebieden, maar ook bedrijventerreinen.

Vooral woon-werkverplaatsingen zijn langere afstandsritten. Veel Arnhemmers werken in de regio, maar ook veel werknemers uit de regio reizen naar Arnhem om te werken. Werklocaties als Rijnpark, Het Broek, Industriepark Kleefse Waard en IJsseloord trekken veel werknemers aan, en buiten Arnhem trekt ook De Beemd in Rheden en Centerpoort in Duiven veel werknemers en daarmee dagelijkse verplaatsingen aan.

Op dit moment rijdt het meeste autoverkeer op invalswegen als de Amsterdamseweg, Apeldoornseweg, Batavierenweg, Burgemeester Matsersingel, Eldenseweg, Ingenieur Molsweg, Johan de Wittlaan, Metamorfosenallee, Nijmeegseweg, Utrechtseweg, Velperweg, en de Westervoortsedijk. Daarnaast is de Pleijroute (N325) een veelgebruikte provinciale weg, en verbinden de rijkswegen A325, A12 en A50 Arnhem met de rest van Nederland en Duitsland.

Naast bestemmingsverkeer rijdt er ook veel doorgaand verkeer door Arnhem. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. Op de centrumring rijdt 's ochtends tot 17% (640 motorvoertuigen) en 's avonds tot 11% (720 motorvoertuigen) doorgaand verkeer. In plaats van gebruik te maken van het hoofdwegennet wordt vanaf de A325 vaak door het centrum richting de Apeldoornseweg gereden en terug (bijvoorbeeld van Nijmegen naar Apeldoorn). Ook tussen de Ingenieur Molsweg en de Amsterdamseweg wordt vaak via de centrumring gereden (bijvoorbeeld vanuit Huissen naar Ede.



Aantal en percentage doorgaand verkeer in de Ochtendspits (Os) en Avondspits (As) (uit Kentekenonderzoek 2019).

REGIONAAL (AUTO)VERKEER

Op het regionale wegennet spelen doorstromingsproblemen en files. Zo zijn de N325 en de A12 rond Arnhem bekende wegen in de Filetop-50. Dit zorgt voor vertraging voor het autoverkeer en het goederenvervoer. Vanuit de regio en de provincie wordt gekozen voor een integrale benadering van het verminderen van de huidige knelpunten. Dit betekent dat er gewerkt wordt aan de bereikbaarheid van en tussen de stedelijke netwerken en er duurzame vervoersalternatieven worden geboden.

VERTRAGING VOOR DE AUTO

In de spits is er vaak vertraging op het wegennet binnen Arnhem en dat heeft een negatief effect op de economie. Verschillende invalswegen lopen vol, waardoor er problemen ontstaan met de doorstroming. Ook staat de robuustheid van het netwerk onder druk. Op het moment dat er hinder is door incidenten op hoofdwegen, maakt autoverkeer meer gebruik van de routes door Arnhem.

Doordat de route voor gemotoriseerd verkeer door Arnhem gemakkelijk is en vaak sneller dan om Arnhem heen, rijden veel auto's door Arnhem heen. De vertraging die plaatsvindt om binnen de stad van verschillende locaties naar andere plekken in de stad te reizen is afhankelijk van de herkomst en bestemming en loopt op tot een factor 1,5. Dit is het verschil tussen de gemiddelde reistijd in de avondspits ten opzichte van de rest van de dag, dus hoeveel langer een autorit in de avondspits duurt dan op een ander moment op de dag. Dit geeft ook een beeld van (negatieve) economische impact. Waarbij de factor 1,5 veelal als grenswaarde van wat als acceptabel is wordt gebruikt.

Wat opvalt is dat voornamelijk autoritten van noord naar zuid en andersom te maken hebben met vertraging. Dit gaat bijvoorbeeld om de route van Rijnstate naar Rijkerswoerd; een autorit dwars door Arnhem.

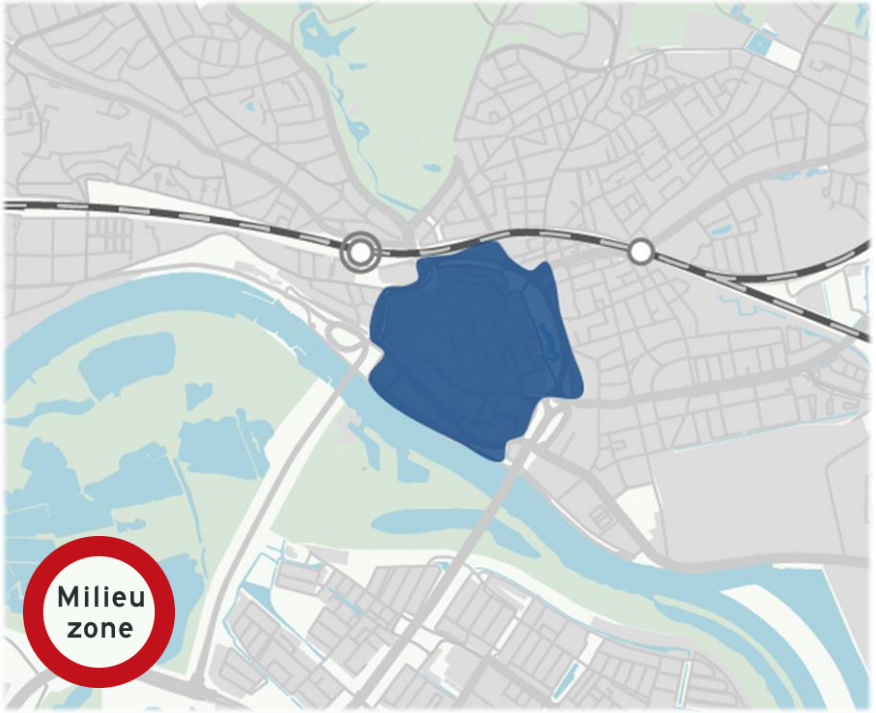


	Herkomst		Bestemming	Vertraging
A	Rijnstate	B	Rijkerswoerd	1,5 (t.o.v. rest dag)
C	Het Dorp	D	Presikhaaf	1,2 (t.o.v. rest dag)
E	Geitenkamp	F	Binnenstad	1,4 (t.o.v. rest dag)
G	Schuytgraaf	H	Het Broek	1,3 (t.o.v. rest dag)

Reistijdfactoren in de avondspits op huidig wegennetwerk (afgerond op één decimaal)

HUIDIGE MILIEUZONE

In het centrum van Arnhem geldt een milieuzone voor sterk vervuilende voertuigen die op diesel rijden. Arnhem is één van de weinige steden die de milieuzone voor ál het verkeer hanteert. Het gaat om vrachtauto's, personenauto's en ook om bestelauto's. De Arnhemse milieuzone geldt alleen voor voertuigen die op diesel rijden. Er wordt gekeken naar de 'emissieklasse' van een vrachtauto, bestelauto of personenauto. De emissieklasse geeft aan hoeveel de auto uitstoot aan vervuilende stoffen. Hoe hoger het cijfer, hoe schoner het voertuig.



De grenzen van de huidige milieuzone in de binnenstad

LOGISTIEK

De inwoners en bedrijven in Arnhem bezitten circa 600 vrachtauto's en 4.700 bestelauto's (bron: CBS 2022). Het aantal vrachtauto's is de afgelopen 5 jaar met circa 5% gedaald en het aantal bestelauto's is met circa 10% gestegen. De toename van het aantal bestelauto's sluit aan bij wat inwoners beleven in de woonwijken: meer geparkeerde bedrijfsbusjes en meer pakketbezorgers.

Van het totaal aantal kilometers dat binnen de bebouwde kom van Arnhem gereden wordt met motorvoertuigen, is ongeveer 5,7% vrachtverkeer (bron: verkeersmodel). Dit verkeer rijdt met name over hoofdwegen en van en naar de bedrijventerreinen en winkelcentra. Op de hoofdwegen en de wegen op en van/naar bedrijventerreinen ligt dit percentage dan ook hoger dan op de 30 km/u wegen in woonwijken (5,1%). Naast goederenvervoer over de weg vindt er ook goederenvervoerplaats over het spoor en het water (Nederrijn en IJssel). De voorspellingen zijn dat het goederenvervoer via weg, spoor en water de komende jaren blijft groeien.

Met de Europese Klimaatwet zet de EU zich in voor CO2-neutraliteit in 2050. Nederland staat voor een klimaatopgave: 95% minder C02 uitstoot in 2050 vergeleken met 1990. In het document 'Logistiek en goederenvervoer in 2050' (2019) scharen alle logistieke partijen in Nederland zich achter de doelstelling, ze willen een logistiek systeem hebben dat in 2050 concurrerend, emissievrij en veilig is. In het klimaatakkoord van Nederland (2019) is met de logistieke partijen afgesproken dat vanaf 2025 dertig tot veertig grotere steden zero emissie zones (ZE-zone) invoeren voor stadslogistiek. Deze zones zijn alleen toegankelijk voor schone (emissievrije) bestelbussen en vrachtwagens.

In de Luchtagenda 2018-2025 is de ambitie vastgesteld om een ZE-zone in te voeren voor de binnenstad vanaf 2025. In actieprogramma New Energy Made In Arnhem 2020-2030 is de doelstelling opgenomen om stadslogistiek 100% te verschonen en 25% te verminderen. Het uitgangspunt is om de ZE-zone minimaal de grootte te geven van de huidige milieuzone en het inkoopproces te verduurzamen. De aanleg van voldoende laadinfrastructuur is randvoorwaardelijk om deze ontwikkeling mogelijk te maken en daarmee de reductie te behalen.

In de omgevingsvisie Arnhem 2040 is vastgesteld om te streven naar zowel efficiënte als schone logistiek. De aanpak te richten op het stimuleren van logistieke knooppunten (overslagpunten) en stellen van randvoorwaarden bij bouwprojecten met een grotere mobiliteitsimpact.



Deelauto in de Steijnstraat

DEELMOBILITEIT

In Arnhem kan op een beperkt aantal plekken gebruik worden gemaakt van deelmobiliteit. Het huidige aanbod van deelmobiliteit bestaat uit deelauto's en deelfietsen.

Er zijn drie vormen van deelauto's in de stad aanwezig. In 2022 waren er 62 commerciële deelauto's in Arnhem.

- De standplaatsgebonden deelauto (Greenwheels, MyWheels en WeDriveSolar) heeft een eigen vaste parkeerplek en is bedoeld voor retourritten waarbij de gebruiker de auto na gebruik weer op dezelfde plek inlevert.
- De back-to-many deelauto's van Amber zijn in juni 2020 geplaatst als onderdeel van het Europese eHub project. Deze auto's hebben ook aangewezen plekken, maar kunnen worden achtergelaten op de daarvoor bestemde locaties ('hubs') door het hele land.
- Via het platform Snappcar kunnen particuliere auto's worden gedeeld. Deze auto's kennen een lager deelgebruik dan de commerciële deelauto's.

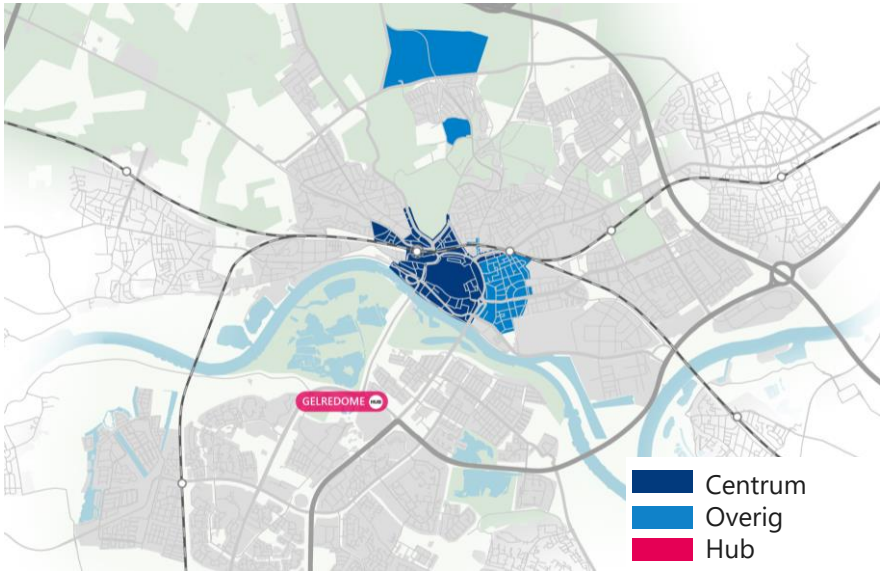
Het aanbod deelfietsen bestaat uit de OV-fiets, de eHub-fietsen (Deelfiets Nederland en Cargoroo) en de Keobikes. De OV-fiets is de bekendste deelfiets en is beschikbaar bij het treinstation Arnhem Centraal. De fietsen dienen (in principe) altijd op dezelfde locatie te worden ingeleverd. De Deelfiets Nederland-fiets is een elektrische fiets en de Cargaroo is een elektrische bakfiets.

In het Beleidskader Deelmobiliteit 2022-2025 is opgenomen deelmobiliteit in de toekomst beter te benutten en waar mogelijk te faciliteren en stimuleren. Het gaat hierbij om elektrische deelautos's, deel(bak)fietsen en deelscooters. Door alternatieven te bieden voor de privéauto wordt er gewerkt aan een vermindering van het aantal geparkeerde auto's op straat, waardoor de vrijgekomen ruimte benut kan worden voor bijvoorbeeld groen, fietsparkeren of ontmoetingsplekken.

2.2 Relatie met leefbaarheid en gezondheid

RUIMTEBESLAG VAN MOBILITEIT

De schaarse ruimte in de stad wordt voor een groot deel opgeëist door verkeer en dan met name de auto. Mensen die met de auto reizen nemen aanzienlijk meer ruimte in dan degenen die gebruikmaken van de fiets, bus, trein of te voet gaan. De geparkeerde auto neemt in woonwijken ook veel ruimte in, zoals ook te zien is in de schematische weergave van ruimtegebruik per vervoerswijze onderaan de pagina. In een aantal wijken leidt dit tot problematiek. De gemeente Arnhem heeft in vergelijking tot andere steden een relatief klein gebied waarin parkeerregulering is.



Huidig gebied parkeerregulering



Parkeersituatie in Sonsbeek

Dit is in de binnenstad en in een aantal omliggende wijken, zoals te zien in de figuur hiernaast. Doordat er een groeiend autobezit is in de stad zal de ruimte ingenomen door geparkeerde auto's alleen maar groter worden. Op dit moment leidt de geparkeerde auto soms tot overlast, omdat er in de wijk niet voldoende plek is voor alle auto's.

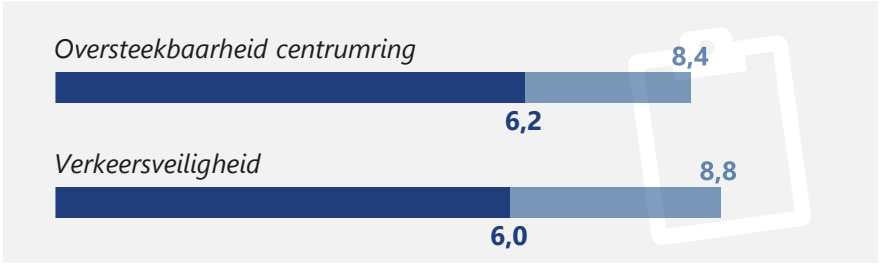


Ruimtebeslag per vervoerswijze per reiziger, en geparkeerd (bron: Van wie is de stad? 2017)

VERKEERSVEILIGHEID

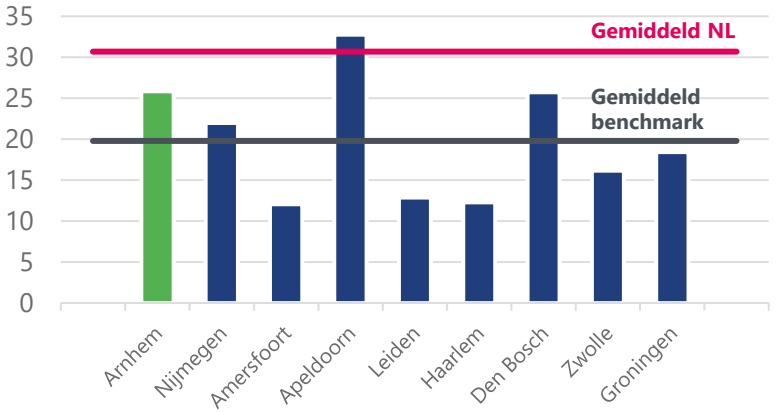
Arnhem is bovengemiddeld verkeersonveilig. Het aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km weglengte ligt hoger dan het gemiddelde van Nederland en de benchmark-gemeentes. Wat betreft de slachtoffers valt op dat 74% van de slachtoffers onder de groep kwetsbare vervoerswijzen valt, dus onder voetgangers, fietsers en bromfietsers (BLIQ verkeersveiligheidsrapportage 2018-2022). Dit is een gegeven wat in heel Nederland te zien is. Naast ongevallen waarin meerdere verkeerdeelnemers betrokken zijn zien we ook eenzijdige ongevallen, bijvoorbeeld: valongevallen onder fietsers en voetgangers.

Dat Arnhem bovengemiddeld onveilig is wordt ook ervaren door inwoners. Uit de digitale peiling onder inwoners in juli 2023 werd de huidige verkeersveiligheid met een 6,0 beoordeeld. Uit gesprekken met inwoners blijkt dat de belangrijkste redenen hiervoor hoge snelheden van gemotoriseerd verkeer en een gebrek aan voldoende veilige oversteekplaatsen zijn.

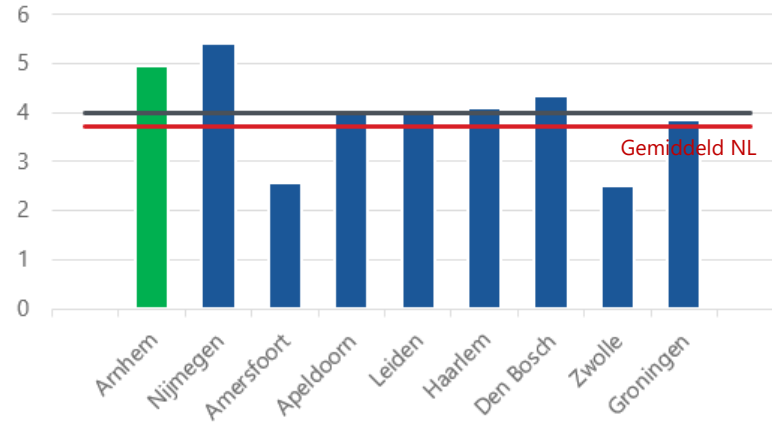


*Beoordeling **kwaliteit** en belang verkeersveiligheid (Digitale peiling juli 2023)*

Aantal geregistreerde verkeersdoden per 100.000 inwoners (2011-2020)



Aantal geregistreerde verkeersdoden per 100 km totale weglengte (2011-2020)



LUCHTKWALITEIT

Strengere EU-richtlijnen en het Schone Luchtakkoord vragen om een verbetering van de luchtkwaliteit in Arnhem. Verkeer is verantwoordelijk voor meer dan 60% van de stikstofoxide (NOx) en 20% van het fijnstof in de lucht. Na roken zorgt luchtverontreiniging voor de meeste gezondheidsproblemen. Van 1 op de 5 kinderen met astma is de oorzaak luchtverontreiniging en van 1 op de 7 gevallen van longkanker is ook luchtverontreiniging de oorzaak.

Opvallend is de centrumring van Arnhem met een hoge concentratie NO2. Dat de centrumring hier zo duidelijk uitspringt is een groot verschil met andere stedelijke ringstructuren, zoals in Apeldoorn of Amersfoort waar de uitstoot vooral rond de hoofdstructuren te zien is en minder in de woongebieden.

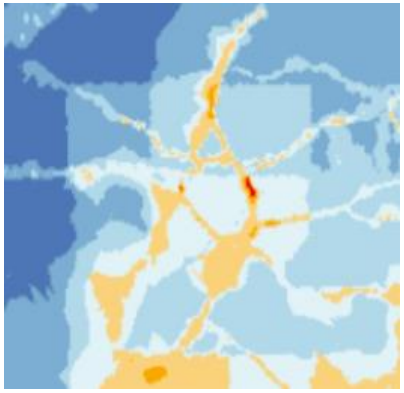
In Arnhem hebben dus vooral de wijken rond het centrum een verslechterde luchtkwaliteit, maar ook de wijken langs de Pleijroute hebben hiermee te maken.

GELUID

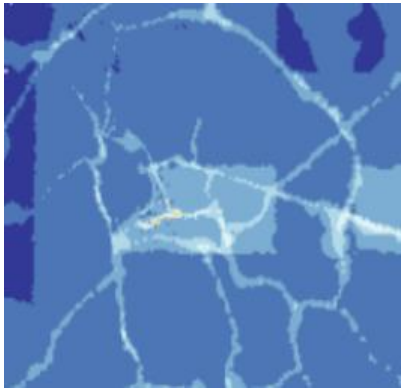
Geluidshinder is niet altijd te voorkomen in een levendige stad als Arnhem, maar te veel geluid kan leiden tot slaapverstoring en een verminderde gezondheid.

In Arnhem wordt relatief veel geluidshinder ervaren van scooters en brommers. Ook zijn er woningen langs hoofdwegen die overlast ervaren van verkeersgeluid. Van het totaal aantal woningen binnen Arnhem heeft 35% een geluidsbelasting veroorzaakt door het wegverkeer van meer dan 55 dB. Dit is boven de richtwaarde van de WHO (World Health Organisation) en ook boven de richtwaarde van de GGD.

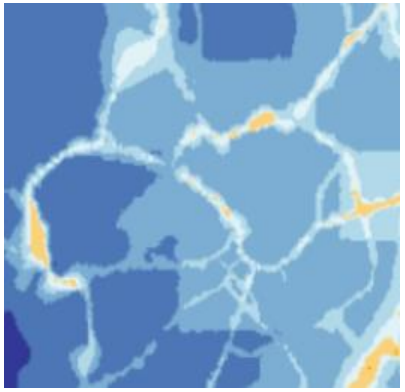
Dit komt er op neer dat er in totaal 2.272 inwoners van Arnhem te maken hebben met slaapverstoring door verkeerslawaai, 15.747 inwoners gehinderd worden door verkeerslawaai en 6.614 inwoners ernstig gehinderd worden door verkeerslawaai (*Actieplan Omgevingslawaai)*.



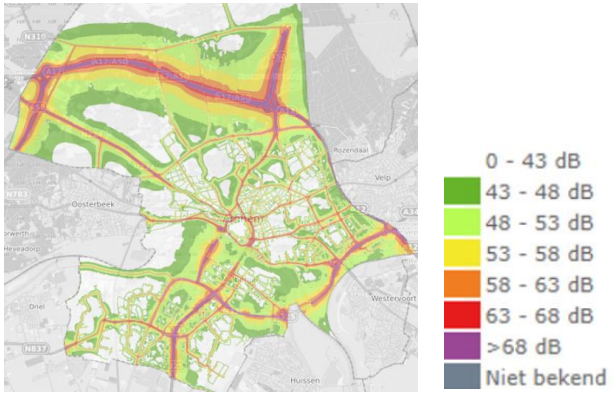
Concentratie NO2 Arnhem



Concentratie NO2 Apeldoorn



Concentratie NO2 Amersfoort



Geluidscontouren wegverkeerslawaai Arnhem (uit Actieplan Omgevingslawaai)

2.3 Trends en ontwikkelingen

Er zijn een aantal ontwikkelingen die een directe invloed hebben op onze verplaatsingen en de manier waarop we dat kunnen.

VERGRIJZING EN AANDACHT VOOR TOEGANKELIJKHEID

Het aantal ouderen neemt steeds verder toe en ouderen blijven ook langer zelfstandig wonen. Dit zorgt ervoor dat er behoefte is aan nieuwe woonvormen in de nabijheid van belangrijke voorzieningen. De toenemende vergrijzing heeft daarnaast ook invloed op de behoeften op het gebied van mobiliteit. Zo zijn ouderen vaker afhankelijk van lopen en niet-autonome vervoerswijzen, zoals openbaar vervoer of taxiservices, doordat ze niet altijd meer in staat zijn zelf auto te rijden of te fietsen. Daarnaast zijn aanpassingen aan de infrastructuur, zoals toegankelijkere trottoirs, meer oversteekplaatsen, onderhoud en toegankelijk openbaar vervoer nodig om te zorgen dat ouderen deel kunnen blijven nemen aan de samenleving.

GEZONDHEID

Er is steeds meer aandacht gewenst voor gezondheid. Het Preventieakkoord zegt bijvoorbeeld: 70% van de Nederlanders moet in 20240 aan de beweegnorm voldoen. Dat is nu maar ongeveer de helft. Actief vervoer naar school en/of werk levert een grote bijdrage aan het voldoen aan de beweegnorm. Lopen en fietsen is ook een laagdrempelige (makkelijke, goedkope) manier om te bewegen.

VERANDERING IN SAMENSTELLING HUISHOUDENS

Er is een groeiende groep eenpersoonshuishoudens die om andere woonoplossing vraagt, waar kansen liggen om een gezonde en duurzame manier van verplaatsen te stimuleren.

HET KLIMAAT

Naast onze uitdagingen op het gebied van mobiliteit heeft Arnhem ook te maken met andere veranderingen. Denk bijvoorbeeld aan de verandering van het klimaat, waardoor we vaker te maken krijgen met wateroverlast, droogte, en hitte in de stad.

Om het in de toekomst aangenaam te houden om in de stad te wonen gaan we uit van de 3-30-300 regel. Dit houdt in dat vanuit elke woning minstens drie bomen te zien moeten zijn, er 30% schaduw in de wijk is en er binnen 300 meter een groene en koele plek te bereiken is. Hier hebben we als stad nog een grote opgave, want veel van onze wijken voldoen nog niet aan deze criteria. Het effect op de mobiliteitsopgave gaat voornamelijk over de beschikbare ruimte: infrastructuur/verharding neemt relatief veel ruimte in die ook gebruikt zou kunnen worden voor groen. Hierin moeten keuzes gemaakt worden.



Infrastructuur is zeer bepalend in het mobiliteitsbeeld van Arnhem

VERDUURZAMING

Ook duurzaamheid en de energietransitie zijn onderwerpen die een grote impact hebben op de openbare ruimte. Het creëren van ruimte voor duurzame energiebronnen en grootschalige energieopslag zijn daar voorbeelden van, maar ook het realiseren van laadinfrastructuur voor elektrische auto's.

NABIJHEID

Ruimte is schaars en daarom bouwen we nieuwe woningen binnen bestaand stedelijk gebied. Binnenstedelijke verdichting geeft mogelijkheden voor kortere verplaatsingen die vaker te voet en met de fiets afgelegd kunnen worden. In lijn met de omgevingsvisie mengen we vaker functies en gaan we meer delen. Dit kan door een mix van wonen en werken, en bijvoorbeeld het delen van een auto. Nabijheid van voorzieningen nodigt uit tot een andere manier van verplaatsen, en een andere inrichting van de openbare ruimte. Dit is hard nodig in relatie tot de verstedelijkingsopgave, het veranderende klimaat en het leefbaar houden van wonen in de stad.

THUISWERKEN NEEMT TOE

Bijna de helft van de werkenden is meer thuis gaan werken. Dit geldt met name voor mensen in de financiële dienstverlening (+23%) en bij de overheid (+24%) (CPB 2018). Dit betekent een afname van het aantal verplaatsingen.

OP DE 'FIETS'

De fiets is de laatste jaren niet alleen meer de 'gewone' stadsfiets. Het aantal elektrische fietsen neemt toe en ook het aantal andere voertuigen wat op het fietspad rijdt wordt steeds gevarieerder, zoals bakfietsen. De snelheidsverschillen op het fietspad worden hierdoor ook groter.

VAN BEZIT NAAR DEELMOBILITEIT

Deelmobiliteit gaat voorbij aan het traditionele bezit van een auto, fiets of elektrische scooter. Reizigers betalen alleen voor het gebruik van het vervoermiddel en het aantal kilometers dat ze maken. Op de bestemming parkeren ze hun transportmiddel en kan de volgende gebruiker op pad. Daarmee draagt het bij aan minder auto's in de stad en dus een CO_2-reductie en een daling van de parkeerdruk.

VERANDERENDE BINNENSTAD

De binnenstad van Arnhem is het bruisende brandpunt van de stad en de regio. Het kernwinkelgebied blijft een belangrijke trekker, samen met de horeca en cultuur. Daarnaast is de binnenstad een belangrijke woon- en werklocatie. Om al deze functies te huisvesten, ontwikkelt het centrum zich steeds meer tot een stedelijk multifunctioneel gebied met hoge dichtheden. De binnenstad transformeert daarbij van een place-to-buy naar een place-to-meet, waarbij het winkelhart compacter wordt en de kernwaarden groen, creatief en vrij nadrukkelijker aanwezig zijn. De binnenstad wordt daarmee ook aantrekkelijker voor bezoekers en toeristen die natuur, cultuur en ontmoeting willen combineren.

DISTRIBUTIEVERKEER

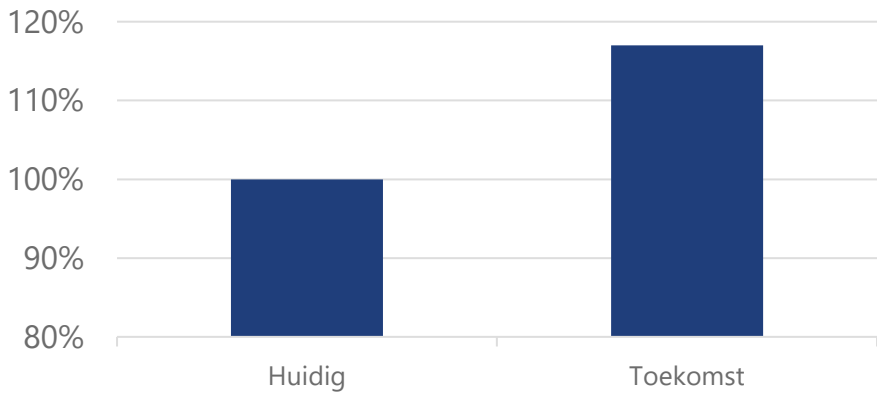
Logistiek is een belangrijk onderdeel van de mobiliteit en is essentieel voor een goed functionerende stad. Het zorgt echter ook voor de nodige uitdagingen, omdat het aantal bezorgvoertuigen groeit, zowel in het stadscentrum als in de wijken. We streven naar zowel efficiënte als schone stadslogistiek voor winkels, bedrijven en huishoudens. Leveringen verzamelen zich op deze hubs en worden met volle en schone voertuigen naar de eindbestemming gebracht. Dit vraagt om een goed georganiseerd systeem en locaties waar de logistieke stromen kunnen verzamelen.

2.4 Toekomstige situatie zonder maatregelen

Arnhem groeit in 2040 naar verwachting tot 185.000 inwoners. Deze groei vindt door de toevoeging van 16.000 woningen grotendeels plaats in de bestaande stad. Ook het aantal arbeidsplaatsen zal tot 2040 meegroeien.

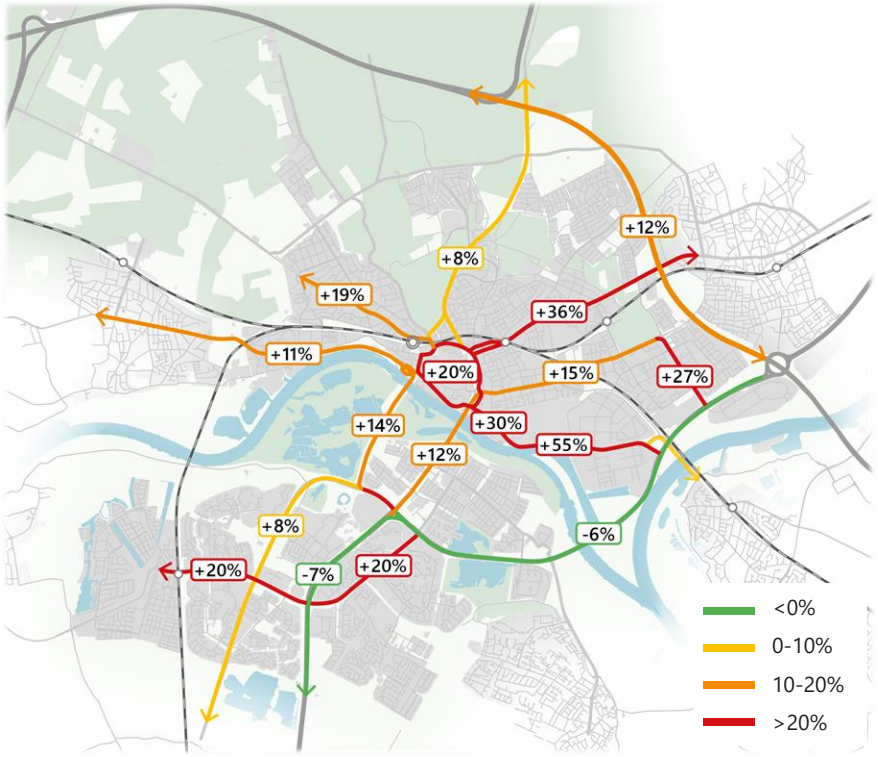
Meer wonen en werken betekent meer verplaatsingen. Bovendien heeft de energietransitie en de bouw van deze bedrijven, woningen en andere voorzieningen ook bouwverkeer tot gevolg. Als er geen maatregelen getroffen worden zullen deze verplaatsingen leiden tot een toename van motorvoertuigen op de hoofdwegen binnen Arnhem en op de Rijkswegen om Arnhem heen. Met name op de centrumring zal het gemotoriseerde verkeer toenemen. De afname die in de afbeelding op de Pleijroute is te zien is het gevolg van de doortrekking van de A15.

De verkeersdruk leidt nu al tot knelpunten op het wegennet en deze zullen in de toekomst dus nog verder toenemen. Ook het aantal voertuigkilometers neemt in de toekomst toe. Dit is het totaal aantal kilometers van alle (vracht)autoritten op het wegennet van de gemeente Arnhem.



Toename van het aantal voertuigkilometers (gemotoriseerd verkeer) in heel Arnhem

Zonder maatregelen blijft bovendien het aandeel actieve mobiliteit achter ten opzichte van Nederland. Doordat de stad groeit en de vervoerswijzekeuze niet verandert rijden er meer auto's in de stad. Meer autoritten betekent meer verkeersoverlast, verminderde leefbaarheid, en minder ruimte voor duurzame alternatieven.



Toe/afname aan verkeer t.o.v. 2019 (met doortrekking A15, zonder aanvullende maatregelen)

VERTRAGING VOOR DE AUTO

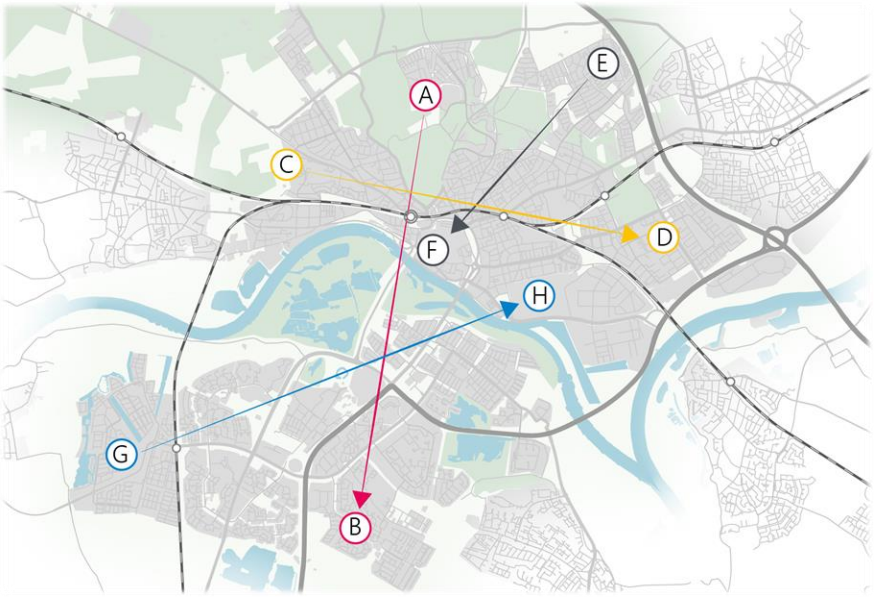
De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem. De groei van het verkeer leidt tot een zwaardere belasting van het wegennetwerk, waardoor met name in de spitsen de reistijd verder toeneemt en dat heeft bijvoorbeeld economische gevolgen.

De figuur geeft inzicht in de vertragingsfactor in de avondspits voor verschillende routes. De factoren geven inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzichte van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is.

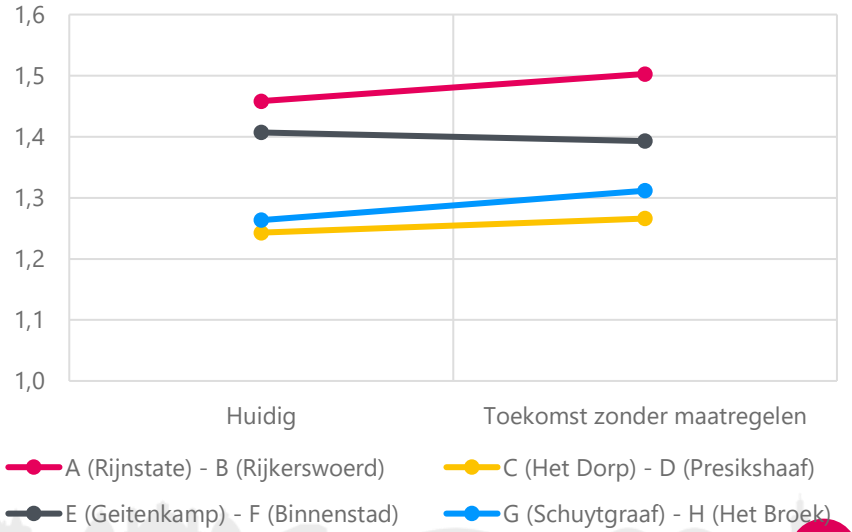
In de figuur is zichtbaar dat in de toekomst zonder maatregelen de reistijdfactoren over het algemeen toenemen. Dit betekent dat er meer vertraging is met de auto op de spitsmomenten ten opzichte van de huidige situatie en dat heeft nadelige economische effecten.

LUCHTKWALITEIT EN GELUID

Omdat het aantal voertuigkilometers van het gemotoriseerd verkeer toeneemt, neemt ook de overlast van het verkeer toe. Meer gemotoriseerd verkeer betekent een afname van de leefbaarheid in de stad. Het extra verkeer zorgt voor een verslechtering van de luchtkwaliteit en een toename van de geluidsoverlast door het verkeer. Bovendien bevinden de grote verkeerstoenames zich ook op wegen waar op dit moment al veel verkeersoverlast wordt ervaren. Hierdoor wordt het onprettig om in de stad te leven.



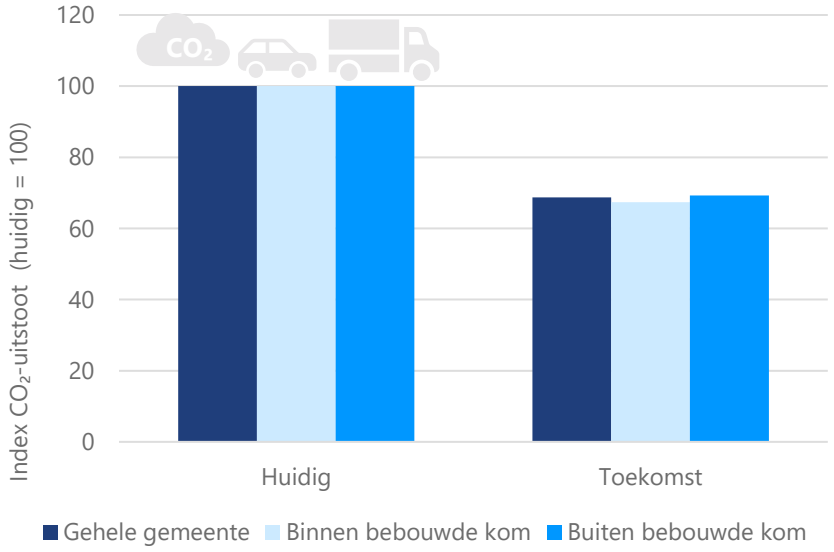
Reistijdfactoren autoroutes Arnhem



UITSTOOT VAN VERKEER

Met behulp van het verkeersmodel is de huidige en verwachte toekomstige uitstoot van het verkeer (CO_2) berekend. Hierbij is rekening gehouden met de huidige en toekomstige emissiefactoren, waarbij onderscheid is gemaakt naar wegtype, voertuigsoort, snelheid, congestie en afwikkelingskwaliteit. Het effect op de CO_2-emissie is inzichtelijk gemaakt voor de gehele gemeente Arnhem met onderscheid naar wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

Zichtbaar is dat in de toekomst (2040) de CO_2-uitstoot van al het verkeer in Arnhem met circa 35% afneemt ten opzichte van de huidige situatie, ondanks de grote toename van het verkeer. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten, zoals elektrische auto's.



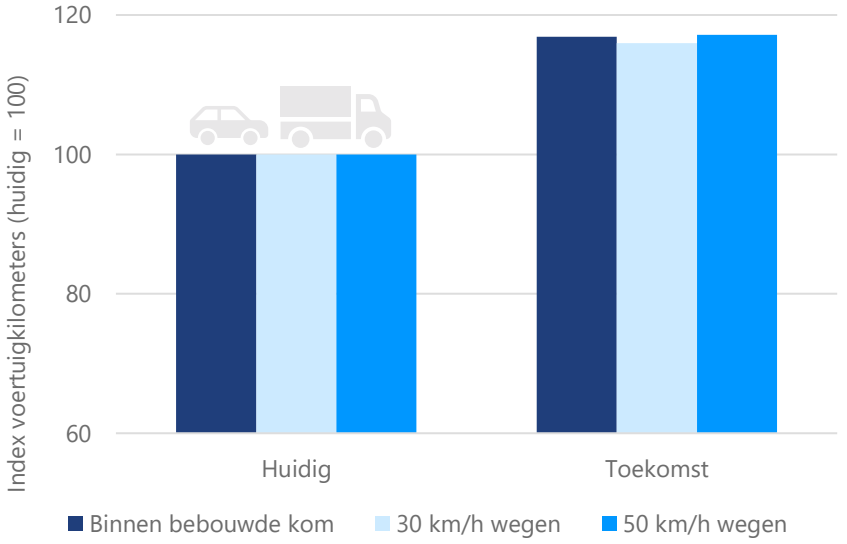
Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

VERKEERSVEILIGHEID

De hoeveelheid verkeer op een bepaalde soort weg heeft invloed op de verkeersveiligheid, specifiek voor de wegen binnen de bebouwde kom. Zo is het gunstig voor de verkeersveiligheid als de hoeveelheid verkeer op 50 km/u wegen afneemt, vooral waar fietsers en gemotoriseerd verkeer niet zijn gescheiden.

We drukken de hoeveelheid verkeer per soort weg uit in voertuigkilometers. Dit is het totaal aantal kilometers van al het gemotoriseerde verkeer samen over een bepaalde soort weg.

In de toekomst is een stijging van het aantal voertuigkilometers van ruim 15% zichtbaar op de wegen binnen de bebouwde kom. De toename op 30 km/u en 50 km/u wegen is vergelijkbaar. Door deze stijging van het aantal voertuigkilometers neemt ook het risico op ongevallen toe.



Ontwikkeling voertuigkilometers toekomst (zonder maatregelen) t.o.v. huidige situatie

2.5 Conclusie

Uit de probleemanalyse blijkt dat Arnhem fors moet ingrijpen om tot een gezonde, groene en leefbare stad te komen. Hieronder de belangrijkste kansen en opgaves voor de stad.

OPGAVES



Er komen meer mensen bij in Arnhem, waardoor het aantal verplaatsingen toe zal nemen.



Als we niets doen, wordt een groot deel van deze extra verplaatsingen met de auto gemaakt. Meer auto's zorgen voor meer gezondheidsdruk door meer uitstoot en meer geluid. We voldoen nu als stad al niet aan de richtlijnen en we zien gezondheidsklachten die het gevolg zijn van de uitstoot en geluidsoverlast van verkeer toenemen.



De vertraging en verkeersonveiligheid nemen toe en de robuustheid van het netwerk staat onder druk. Dit betekent dat wanneer er een incident plaatsvindt op één plek, ook de rest van de wegen vast staan.



Er is veel ruimte voor infrastructuur en de geparkeerde auto in Arnhem, maar de vraag naar ruimte voor groen neemt met klimaatverandering en door behoefte aan meer biodiversiteit en een gezondere omgeving steeds meer toe.



Het aantal bezorgdiensten neemt toe en daarnaast neemt de druk op het weggennet toe. Het wordt lastiger om op tijd de bevoorrading van winkels, horeca en bouwterreinen te regelen, afval op te halen en bestellingen af te leveren. Als Arnhem hebben we de ambitie om de logistiek te verduurzamen. Dit alles vraagt om heldere eisen en ambities voor schone en efficiënte logistiek.

KANSEN



Meer inwoners en arbeidsplaatsen ten gevolge van binnenstedelijke ontwikkeling geeft meer draagvlak voor de nabijheid van voorzieningen. De afstand van verplaatsingen wordt dan korter. Hierdoor wordt het ook aantrekkelijker om meer verplaatsingen te voet af te leggen.



Veel korte afstanden worden op dit moment met de auto afgelegd. Hier ligt potentie voor meer fietsgebruik. Dit is niet alleen een schone manier van verplaatsen maar ook gezond! Het gebruik van de e-bike biedt kansen voor Arnhem door de heuvels en de bruggen.



Op dit moment is er al een hoog openbaar vervoer gebruik; dit heeft potentie om nog verder te groeien (met aandacht voor vervoersarmoede).



Deelvervoer biedt kansen in combinatie met het stimuleren van schonere verplaatsingen.



Ook het bundelen van vervoersstromen in hubs biedt mogelijkheden om schonere verplaatsingen te realiseren. Denk aan het parkeren van de auto aan de stadsrand en het bundelen van vrachten op overslagpunten buiten de binnenstad.



In de toekomst zijn er meer elektrische voertuigen die zorgen voor schonere verplaatsingen.

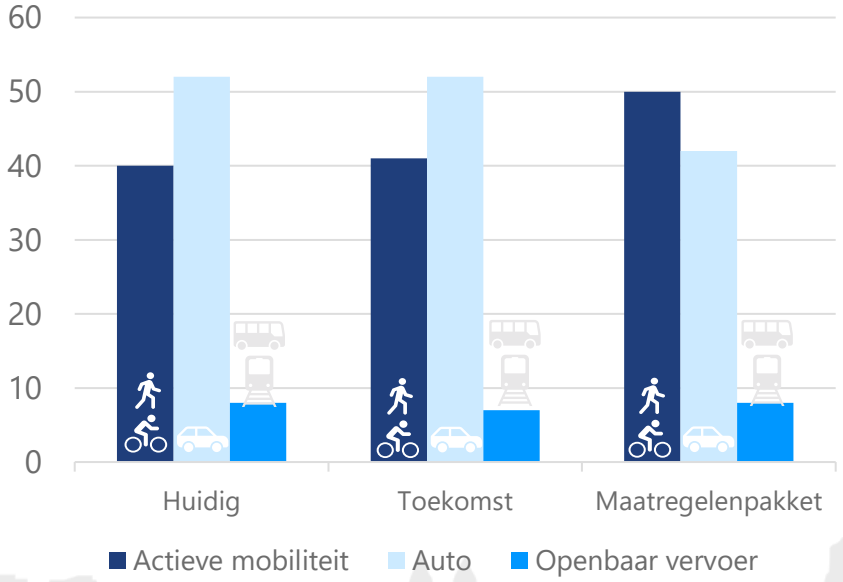
3. Effectenanalyse

Het maatregelenpakket zoals beschreven in hoofdstuk 4, 5 en 6 van het DMP is doorgerekend. De doorrekening brengt de effecten van het maatregelenpakket op de verkeerssituatie in Arnhem in beeld. Zo is getoetst of het maatregelenpakket voldoet aan de ambitie van dit mobiliteitsplan en invulling geeft aan de beschreven opgaves en kansen. Voor deze doorrekening is gebruik gemaakt van het regionaal verkeersmodel. Dit is het meest betrouwbare instrument om een prognose van de toekomstige verkeerssituatie op te stellen.

MEER ACTIEVE MOBILITEIT EN MEER OPENBAAR VERVOER

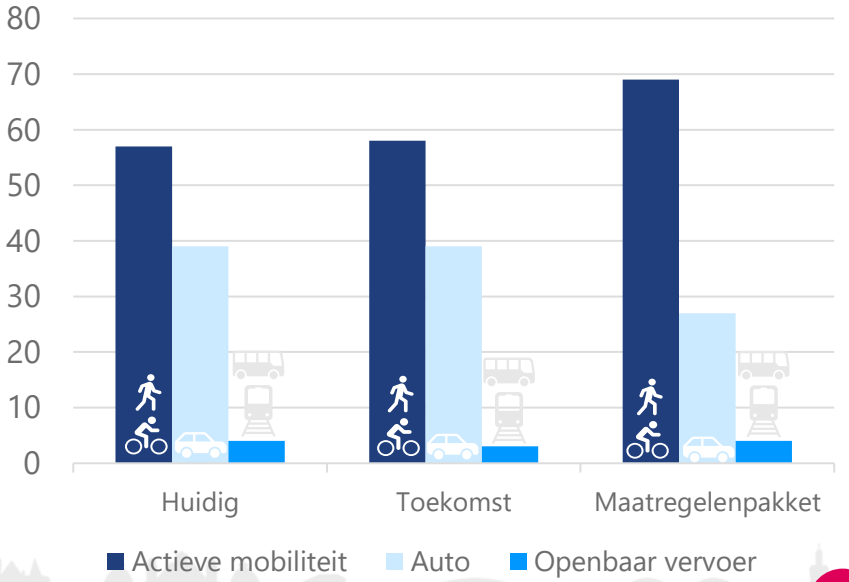
De auto wordt in de toekomst in Arnhem minder gebruikt, doordat het maatregelenpakket de alternatieven aantrekkelijker maakt. De verschuiving in de vervoerswijzekeuze laat dit zien.

Verschuiving in vervoerswijze keuze alle ritten van, naar en binnen Arnhem (%)



Kijken we naar alleen de ritten binnen Arnhem dan wordt er in de toekomst al meer gelopen en gefietst, maar ook dit neemt door het maatregelenpakket toe. De auto krijgt duidelijk een minder groot aandeel in het aantal verplaatsingen. Verder is ook hier een toename te zien in het gebruik van het openbaar vervoer. Deze verschuivingen kunnen alleen plaatsvinden als het in Arnhem aantrekkelijker en veiliger wordt om te fietsen, te lopen, en het openbaar vervoer te gebruiken.

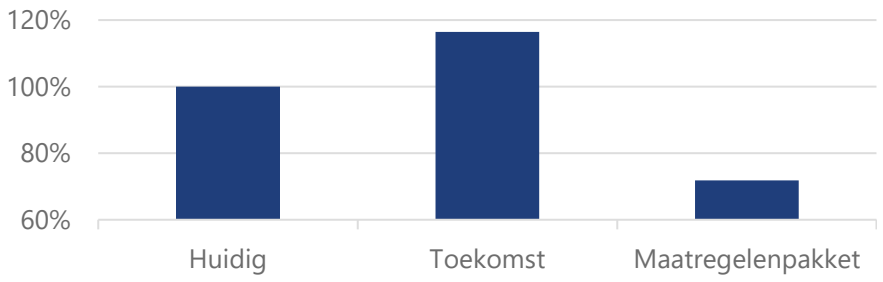
Verschuiving in vervoerswijze keuze binnen Arnhem (%)



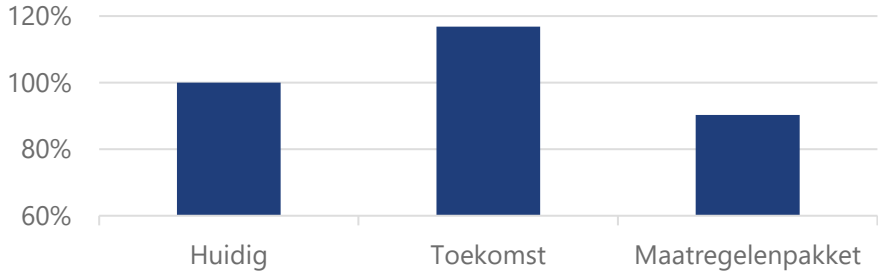
AFNAME VOERTUIGKILOMETERS

Het totale aantal voertuigkilometers neemt door het maatregelenpakket af ten opzichte van de huidige situatie. Dit is te zien in onderstaande figuren. Op de centrumring (bovenste figuur) is een groter verschil te zien dan in heel Arnhem (onderste figuur). De huidige situatie is 100%, zonder maateregelen is het in de toekomst 120% en met het maatregelenpakket is dit 70% op de centrumring, en 90% in heel Arnhem.

Voertuigkilometers op de centrumring



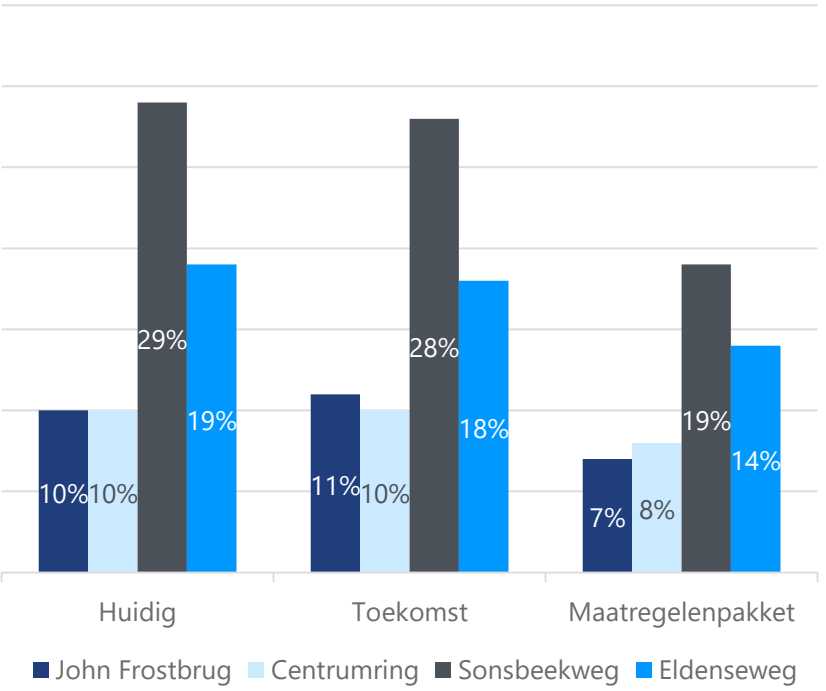
Voertuigkilometers in Arnhem



AFNAME DOORGAAND VERKEER

Ook is er een afname in de hoeveelheid doorgaand verkeer door Arnhem. Doorgaand verkeer is verkeer zonder herkomst of bestemming in Arnhem. In onderstaande figuur is een overzicht te zien van het aandeel doorgaand verkeer op vier wegvakken. In de huidige situatie is bijna 30% van het verkeer op de Sonsbeekweg doorgaand verkeer. Door de realisatie van het maatregelenpakket daalt dit naar zo'n 20%. Op de andere wegen is een vergelijkbare daling te zien. Het doorgaand verkeer gaat door het maatregelenpakket minder dóór Arnhem heen, en meer óm Arnhem heen rijden.

Doorgaand verkeer door Arnhem

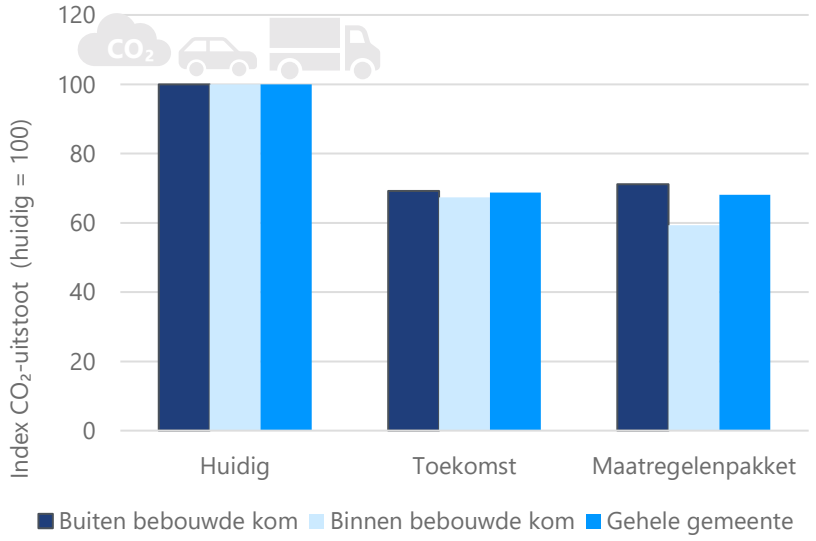


CO_2-UITSTOOT

Met behulp van het verkeersmodel is de huidige en verwachte toekomstige uitstoot van het verkeer (CO_2) berekend.

Zichtbaar is dat in de toekomst de CO_2-uitstoot van al het verkeer in Arnhem met circa 35% afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt doordat het de verwachting is dat in Nederland steeds meer voertuigen steeds minder CO_2 uitstoten.

Het maatregelenpakket resulteert in de gehele gemeente een lichte extra daling in een daling van de uitstoot. Hoewel de uitstoot van het verkeer buiten de bebouwde kom licht toeneemt, neemt de uitstoot binnen de bebouwde kom nog extra af. Dit heeft een positief effect voor de leefbaarheid en gezondheid.

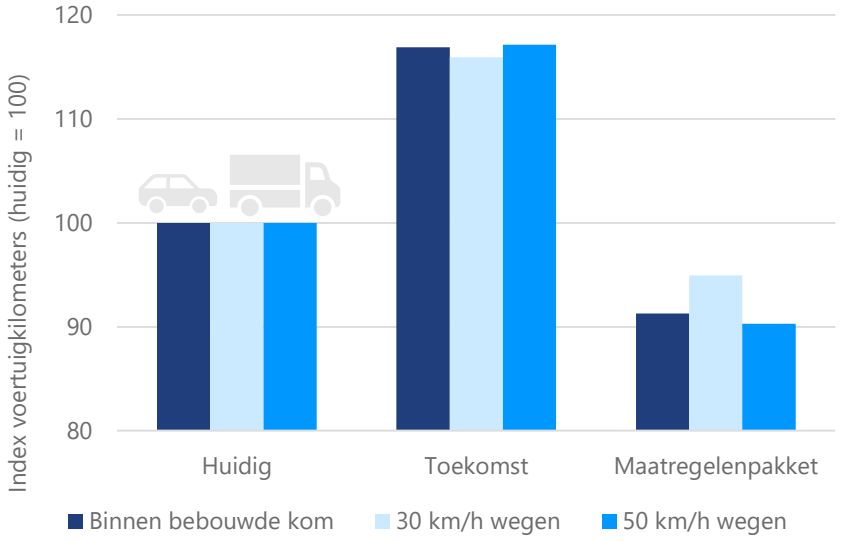


Ontwikkeling CO_2-uitstoot per gebied t.o.v. huidige situatie

VERKEERSVEILIGHEID

Onderstaand figuur geeft inzicht in de ontwikkeling van het aantal voertuigkilometers op de wegen binnen de bebouwde kom van Arnhem. Zichtbaar is dat in de toekomstige situatie zonder maatregelen het aantal voertuigkilometers met ruim 15% toeneemt, waarmee ook het risico op ongevallen stijgt.

Bij toepassing van het maatregelenpakket is er juist sprake van een daling van het aantal voertuigkilometers. De hoeveelheid verkeer daalt aanzienlijk en komt daarmee ook lager te liggen dan het huidige niveau. De grootste daling vindt plaats op 50 km/u wegen. Zeker als dit wegen betreft waar in de huidige situatie fietsers en gemotoriseerd verkeer niet gescheiden zijn, heeft deze verschuiving ook een positief effect op de verkeersveiligheid.

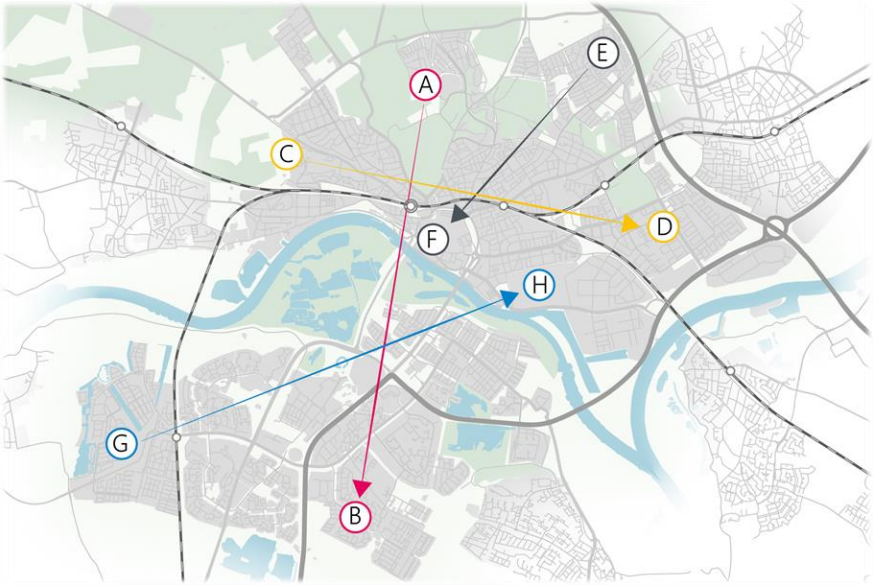


Ontwikkeling voertuigkilometers t.o.v. huidige situatie

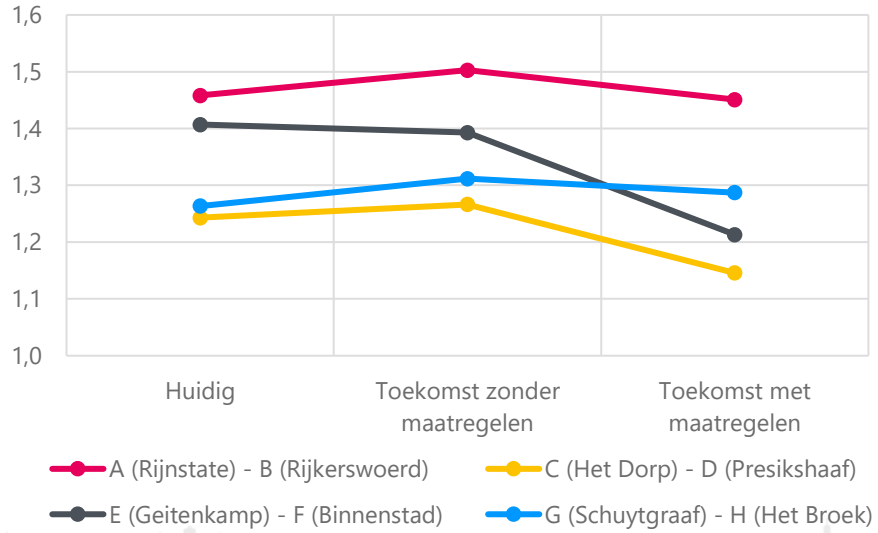
VERTRAGING VOOR DE AUTO

De groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen leidt in een toekomst zonder maatregelen tot een toename van verkeer op de wegen in Arnhem met meer vertraging tot gevolg. Dit heeft gevolgen voor de economie. De vertragingsfactor geeft inzicht in het verschil tussen de reistijd in de avondspits ten opzicht van een ander moment op de dag buiten de spits. Daarmee laat dit zien in welke mate er in de spits vertraging is en dus ook een beeld van de economische impact.

In de figuur is zichtbaar dat het maatregelenpakket leidt tot een daling van de vertraging in de avondspits. Op een aantal routes is zelfs minder vertraging dan in de huidige situatie. Deze resultaten laten zien dat het mogelijk blijft om in Arnhem zonder al te veel vertraging met de auto te reizen. Dit ondanks de maatregelen die de reistijd binnen Arnhem vergroten, waardoor het doorgaand verkeer om Arnhem gaat rijden en de hoeveelheid gemotoriseerd verkeer in de stad afneemt.



Reistijdfactoren routes Arnhem



LUCHTKWALITEIT EN GELUID

Het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder dragen bij aan de leefbaarheid in Arnhem. De maatregelen in dit mobiliteitsplan hebben effect op de luchtkwaliteit en de geluidshinder. De belangrijkste effecten lichten we hier nader toe.

Zoals aangegeven neemt door het maatregelenpakket het aantal voertuigkilometers in de stad af. Deze afname heeft tot gevolg dat het totale verkeer in de stad minder geluid en minder schadelijke stoffen (zoals NOx) produceert.

- Als de verkeersintensiteit op een wegvak met 20% afneemt ten opzichte van de huidige situatie, neemt de geluidbelasting op bijvoorbeeld de woningen langs de weg af met ongeveer 1 dB (decibel). Bij 40% afname van de verkeersintensiteit is de afname van de geluidsbelasting 2 dB. Een afname van 2 dB is een significante afname en waarneembaar voor het menselijk oor. Dit betekent dat door het maatregelenpakket bijvoorbeeld langs de Sonsbeekweg, Apeldoornseweg en Batavierenweg een waarneembaar afname van het verkeersgeluid ontstaat.

- Ten aan zien van de luchtkwaliteit geeft een weg met bijvoorbeeld 20% minder verkeer ook 20% minder uitstoot. Dus het maatregelenpakket, met minder verkeer in Arnhem tot gevolg, is gunstig voor de luchtkwaliteit in Arnhem. Echter de luchtkwaliteit is ook van allerlei andere factoren afhankelijk, zoals de achtergrondconcentratie en de wegen in de omgeving. Daarom vertaalt een 20% afname zich niet rechtstreeks in 20% betere luchtkwaliteit. Op plekken met een hoge verkeersintensiteit (zoals de centrumring) is het positieve effect van een verkeersafname op de luchtkwaliteit het grootst. Bovendien blijkt uit de resultaten dat op de plekken met een hoge verkeersintensiteit de afnames van het verkeer (door het maatregelenpakket) ook het grootst zijn (zoals op de centrumring).

Naast de afname van het verkeer in Arnhem zijn er nog twee meer specifieke verkeersmaatregelen uit het maatregelenpakket die effect hebben op de luchtkwaliteit en/of het verkeersgeluid.

- Hoe lager de snelheid van het verkeer hoe lager de geluidsbelasting. Het aanpassen van de snelheid van 70 naar 50 km/u en van 50 naar 30 km/u geeft beide ongeveer een afname van 2 dB van de geluidsbelasting op bijvoorbeeld de woningen langs de weg. Het uiteindelijk effect is wel afhankelijk van de omgevingskenmerken zoals de wegdekverharding. Bij herinrichting van de weg om tot een geloofwaardige aanpassing van de maximumsnelheid te komen is de wegdekverharding dan ook een aandachtspunt. Verkeer dat over klinkers rijdt produceert meer geluid dan verkeer dat over asfalt rijdt. Het effect van snelheidsverlaging heeft weinig effect op de luchtkwaliteit, omdat er voor de luchtkwaliteit meer factoren een rol spelen.

- Het verminderen van het aantal rijstroken heeft ook effect op de luchtkwaliteit en/of het verkeersgeluid. Door het verminderen van het aantal rijstroken komt over het algemeen de rijbaan op grotere afstand van de aan de weg gelegen woningen (en andere voorzieningen) te liggen. Daardoor rijdt het verkeer op grotere afstand van de woningen en zal de geluidsbelasting op de woningen afnemen en de luchtkwaliteit bij de woningen verbeteren.

Tot slot dragen allerlei andere maatregelen zoals de zero-emissiezone en laadvoorzieningen ook zowel direct als indirect bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit en het verminderen van de geluidshinder.

Memo

Datum : 9 april 2024

Aan : gemeenteraad

Van : college van B&W

Betreft : Moties en toezeggingen Duurzaam mobiliteitsplan

Inleiding

Bij de behandeling van de ‘startnotitie participatie Duurzaam mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’ zijn moties aangenomen en toezeggingen gedaan. Dit memo beschrijft de wijze waarop invulling is gegeven aan die moties en toezeggingen, of hoe dat de komende periode nog wordt gedaan.

Moties
Er zijn twee moties die zijn aangenomen bij de behandeling van de ‘startnotitie participatie Duurzaam mobiliteitsplan en Parkeerbeleid’.

Onderzoek naar maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers (23M19)
De motie roept op de mogelijkheden te verkennen om maatschappelijke parkeervergunningen voor zorgverleners, mantelzorgers en vrijwilligers in te voeren, dit in het participatieproces te betrekken en mee te nemen in de nieuwe parkeernota.

Het duurzaam mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen de koers voor het parkeerbeleid en daarin is beschreven om aandacht te hebben voor maatschappelijke parkeervergunningen. Verdere uitwerking en concretisering vindt echter plaats in het parkeerbeleid. Deze motie is daarom ook niet afgedaan.

Stimuleren van fietsgebruik in wijken met een lage fietsparticipatie (23M29)
De motie roept op een plan te ontwikkelen om het gebruik van de fiets te stimuleren in wijken met een lage fietsparticipatie, vooral onder vrouwen, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke behoeften en omstandigheden van deze doelgroep.

Arnhem heeft de Citydeal fiets ondertekend. Doel van die citydeal is *‘bereiken dat zoveel mogelijk mensen gaan fietsen, die nu om uiteenlopende redenen niet kunnen fietsen’* en richt zich op mensen die geen toegang tot een fiets hebben, of niet de vaardigheden hebben om te kunnen fietsen. In dat kader zijn we nu al een plan aan het maken het fietsen te stimuleren. We richten ons daarbij juist op wijken met een lage fietsparticipatie en zullen speciale aandacht voor vrouwen hebben. Er wordt nog gewerkt aan het plan en de motie is daarom ook nog niet afgedaan.

Toezeggingen

Toezegging	**Status**	**Toelichting**
Wethouder Kundic zegt toe om bij de verdere uitwerking van uitvoeringskader elektrisch laden de rol van gehandicaptenvervoer mee te nemen met betrekking tot de laadinfrastructuur.	Loopt	Dit wordt momenteel in regionaal verband, en in samenwerking met Avan, uitgewerkt. We verwachten rond de zomer van 2024 dit plan ten uitvoer te brengen en zullen u er dan ook weer over informeren.
Wethouder Kundic zegt n.a.v. een vraag van Rebin Maref (VVD) toe met de ondernemer in gesprek te gaan over het plaatsen van laadpalen in de parkeergarage.	Afgedaan	Het gesprek heeft plaatsgevonden om te kijken naar de mogelijkheden. Het proces om laadpalen te plaatsen in de garage loopt. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Wethouder Kundic zegt toe om te onderzoeken wat de mogelijkheden zijn met betrekking tot mantelzorgvergunningen.	Loopt	Het duurzaam mobiliteitsplan beschrijft op hoofdlijnen de koers voor het parkeerbeleid en daarin is beschreven om aandacht te hebben voor maatschappelijke parkeervergunningen. Het parkeerbeleid is een nadere uitwerking van het DMP en zal na vaststelling van het DMP aan de gemeenteraad ter vaststelling worden aangeboden. Verdere uitwerking en concretisering rondom vergunningen vindt plaats in het parkeerbeleid. Deze motie is daarom ook niet afgedaan.
Wethouder Kundic zegt n.a.v. de mondelinge vragen van D66 en PvdD van 18 januari over ‘parkeerboetes voor mensen met gehandicaptenparkeerkaart door inzet scanauto’s’ toe, dat de evaluatie van het scanautobeleid in maart dit jaar gestart wordt en dat het college met de resultaten terugkomt bij de gemeenteraad.	Afgedaan	Deze evaluatie is 28 november met de gemeenteraad gedeeld. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe dat de component draagvlak wordt meegenomen in het participatieproces.	Afgedaan	In de tweede ronde participatie zijn stellingen voorgelegd om het draagvlak te meten voor verschillende maatregelen. Naast bijeenkomsten en gesprekken, die vooral kwalitatieve informatie geven, zijn online de stellingen beantwoord door ruim 1.100 individuele bezoekers van de website. De resultaten van de participatie zijn als bijlage bij het DMP opgenomen. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om niet enkel te kijken naar het belang van ondernemers maar naar de economische impact op de stad van nieuw beleid.	Afgedaan	Onderdeel van de effectbeschrijving is ook het effect op de verkeersafwikkeling (toe- of afname van files) in de stad. Dat is een belangrijke graadmeter voor de economische bereikbaarheid. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om te kijken wat er mogelijk is in het participatieproces met betrekking tot de loting van inwoners voor deelname.	Afgedaan	Voor de “ronde tafel” gesprekken met bewoners is een uit database met inwoners een zo goed mogelijke vertegenwoordiging (op basis van o.a. woonwijk, leeftijd en opleidingsniveau) geselecteerd. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Wethouder Kundic zegt toe om aanvullende gesprekspartners uit te nodigen, buiten de al genoemde partijen in het raadsvoorstel, die door verschillende fracties aangedragen zijn tijdens de bespreking	Afgedaan	Alle genoemde partijen zijn benaderd voor deelname aan de expertsessies en stadsbrede evenementen. Hiermee is de toezegging afgedaan.
Toezegging 1364 ‘Burgerinitiatief Centrumring Arnhem’	Afgedaan	Deze toezegging is al afgedaan. Er zijn echter wel enkele punten die in het DMP zouden worden meegenomen. Die staan hieronder beschreven
Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1a. Op de Centrumring wordt ingezet op vermindering van de maximum snelheid, te beginnen met het traject Weerdjesstraat-Trans-Eusebiusplein		In het DMP wordt ingezet op een verlaging van de maximumsnelheid van meer wegen dan alleen de Centrumring. De toegestane maximum snelheid moet passen bij de inrichting. Naast het plaatsen van een bord dient dus ook de weg aangepast te worden. In het DMP wordt uitgegaan van een aanpak van de centrumring in twee fasen. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1b. Op de Centrumring wordt ingezet op toepassing van trajectcontrole als middel om de verkeerssnelheid te beheersen	Loopt	Er is nog onvoldoende bekend van deze technologie. We kunnen niet stellen dat we trajectcontrole gaan inzetten. Wel hebben we opgenomen dat we de inzet van trajectcontrole gaan onderzoeken.
Aan het Duurzame Mobiliteitsplan de volgende uitgangspunten mee te geven: 1c. Sluipverkeer op de Centrumring wordt met kracht tegengegaan.	Afgedaan	Het maatregelenpakket opgenomen in het DMP dringt het doorgaande verkeer door Arnhem sterk terug. In de onderzoeken naar de mogelijkheden om het sluipverkeer terug te dringen is ook gekeken naar het knippen van de centrumring om doorgaand verkeer onmogelijk te maken. De nadelen voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de stad van deze variant waren zo groot dat hier niet voor gekozen is. Hiermee is de toezegging afgedaan.

Samenvatting participatie duurzaam Mobiliteitsplan

Vooraf

- Deze samenvatting bevat de hoofdlijnen van de opzet en de resultaten van alle participatie-activiteiten voor het Duurzaam Mobiliteitsplan. Van alle activiteiten zijn ook afzonderlijke verslagen of rapportages gemaakt, waarin de inbreng in detail is vastgelegd. Naast de samenvatting zullen ook deze onderliggende stukken voor iedereen toegankelijk zijn via de website arnhem.nl/mobiliteit.
- Goed om te weten bij het lezen van dit stuk: voordat we deze tekst beschikbaar maken, zal deze nog worden geredigeerd met het oog op duidelijkheid en leesbaarheid.

Inleiding

De gemeente Arnhem wil een mobiliteitsbeleid opstellen dat in het teken staat van een gezonde en leefbare stad. Het college van B&W formuleert dit als: ‘een nieuw mobiliteitsplan waarin naast de bereikbaarheid van de stad, het tegengaan van verkeersoverlast en schone lucht de uitgangspunten zijn’. Dit zal flinke impact hebben op de stad, en daarom is belangrijk dat alle Arnhemmers kunnen meedenken over dit onderwerp. Samen moeten we onze aanpak van mobiliteit veranderen. Hoe gaan we dat doen? We willen rekening houden met kansen die er zijn. Maar ook aandacht geven aan zorgen van bewoners. Bijvoorbeeld over de verdeling tussen auto, voetganger, fiets en openbaar vervoer. Of hoe we de ruimte voor parkeren en de ruimte voor groen verdelen.

Dit document bevat een samenvatting van de participatie die tijdens het proces om tot een duurzaam mobiliteitsplan te komen is uitgevoerd. Hierbij is voor twee participatieronden beschreven wie er meededen, wat er is ingebracht en wat daar vervolgens mee gedaan is. Voordat we op de beide participatieronden ingaan beschrijven we eerst de kaders van de participatie.

Kaders

Het maken van het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan begint niet met een leeg vel. Het plan is een verdere uitwerking van de Omgevingsvisie 2040, die door de gemeenteraad is vastgesteld. De omgevingsvisie geeft de kaders voor de koerswijziging in het mobiliteitsbeleid:

- straten en pleinen groener maken
- lagere snelheden voor het verkeer
- meer ruimte voor voetganger, fietser en het ov en minder ruimte voor de auto
- wel toegang tot de stad, maar het beperken van de doorgang
- lagere parkeernormen.

Binnen het kader van deze koerswijziging hebben we aan Arnhemmers en betrokken organisaties gevraagd wat ze als kansen, opgaven en aandachtspunten zien.

Participatieronde 1

De opzet

Voor de eerste participatieronde hebben we inwoners, ondernemers en organisaties uit de (winkel)centra, belangengroepen, en de organisaties op de werk- en leerlocaties in Arnhem actief benaderd.
Daarvoor is een campagne opgestart via de maillijsten van de gemeente, persberichten, artikelen in de Arnhemse koerier en de sociale media van de gemeente Arnhem. Er is ook een speciale pagina ingericht op de website van de gemeente. Doelstellingen hiervan waren het informeren over het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan en het activeren om mee te doen aan de participatie.

In de tabel hieronder staat een overzicht van de activiteiten in de eerste participatieronde, met daarbij wie er hebben deelgenomen.

Activiteit	**Wanneer**	**Bereik**
Digitale kick-off	26 juni	30 live kijkers, link 233 keer aangeklikt
Social mediacampagne	26 juni /10 juli	89874 mensen, 3019 kliks, 428 opmerkingen
Online vragenlijst	26 juni /16 juli	895 deelnemers
Expertsessies	5, 10 en 12 juli	20 deelnemers
Focusgroepen	12, 13 en 14 juli	36 deelnemers in 3 sessies wijktype A, B en C
Wijkactiviteit	28 juni 2023	120 gesprekken, Centrum, Malburgen, Schuytgraaf,

De digitale kick-off was een online uitzending van 1,5 uur waarin de doelen van het duurzaam Mobiliteitsplan, de uitgangspunten en het participatieproces werden toegelicht door de wethouder en de projectleider.
De social media campagne vond plaats via de social media van de gemeente Arnhem (Facebook, Instagram, Linkedin), en bestond uit advertenties en geschreven posts, specifiek gericht op de verschillende wijktypen.
De online vragenlijst bestond uit zeventien vragen. Er werd gevraagd naar de beoordeling van mobiliteitsthema's (zoals: welk cijfer geeft u de verkeersveiligheid in uw wijk) en naar het belang van deze thema's (hoe belangrijk vindt u de verkeersveiligheid in uw wijk). Ook hierin is onderscheid gemaakt naar de wijktypen.
Voor de focusgroepen zijn Arnhemmers uit de drie wijktypen door onderzoeksbureau I&O research benaderd voor een dieptegesprek. De groepen werden zo representatief mogelijk samengesteld.
Voor de drie expertsessies zijn via een directe mail vertegenwoordigers van Arnhemse (belangen)organisaties uitgenodigd. Er was een sessie over de (winkel)centra, over werk- en leerlocaties en over toegankelijkheid.
Bij de wijkactiviteit is het mobiliteitsteam met een historische Trolleybus in de drie wijktypen gaan staan, om het gesprek aan te knopen met Arnhemmers.

Inbreng: de hoofdlijnen

Wat zien Arnhemmers als de belangrijkste onderwerpen en knelpunten in de mobiliteit in Arnhem? We geven hier de hoofdlijnen weer van de inbreng uit de online enquête, de focusgroepen en de gesprekken in de wijk.

Resultaten van de online enquête

Aan de online enquête deden 895 Arnhemmers mee. Ze werden gevraagd het belang van onderwerpen aan te geven, en ze met een cijfer te beoordelen. Dit kon op een schaal van 1 op 10.

De belangrijkste onderwerpen voor Arnhemmers zijn:

- leefbaarheid in de wijk (9,1)
- verkeersveiligheid in de wijk (8,8)
- Het fietsnetwerk in de stad (8,6)
- het goed kunnen stallen van de fiets in de wijk (8,6).

Het hoogst beoordeeld worden:

- De mogelijkheid om fietsen te parkeren dicht bij de woning (8,0)
- De bereikbaarheid van de binnenstad met het OV (7,8)
- De ruimte voor voetgangers in de binnenstad (7,4)

Het laagst beoordeeld worden:

- Het autonetwerk van de stad (5,8)
- De P&R voorzieningen (5,4)
- De mogelijkheden voor deelmobiliteit (4,9)

Uit de verschillen tussen het belang van een onderwerp en de beoordeling kun je afleiden waar voor de respondenten de prioriteit in de aanpak moet liggen.

De grootste verschillen zijn:

- Verkeersveiligheid (belang 8,8 en beoordeling 6,0)
- Oversteekbaarheid centrumring (belang 8,4 en beoordeling 6,0)
- Leefbaarheid in de wijk (belang 9,1 en beoordeling 7,1).

De inwoners van het centrum beoordelen het fietsparkeren en het parkeren in de wijk lager dan de inwoners van de omliggende wijken. Deelmobiliteit wordt in het centrum en de buitenwijken anders beoordeeld (een 5,7 om een 4,0). Bewoners van de buitenwijken vinden het autonetwerk van Arnhem (nog) belangrijker dan de inwoners van de rest van de stad. De oversteekbaarheid van de centrumring wordt door bewoners van het centrum wat meer als een probleem beoordeeld dan door mensen in de buitenwijken. Verkeersveiligheid is ook in de opmerkingen bij de enquête een belangrijk thema. Inwoners ervaren dat veel automobilisten te hard rijden, en dat handhaving ontbreekt. Bij leefbaarheid in de wijken worden veel opmerkingen gemaakt over parkeerproblemen en de snelheid van het verkeer.

Focusgroepen en gesprekken in de wijk

Arnhemmers zien in het autonetwerk een groot struikelblok van de Arnhemse mobiliteit. De strekking: het verkeerssysteem in de stad is kwetsbaar met al het verkeer dat de Rijn over moet. Als er iets op de A12 uitvalt is er enorm veel sluipverkeer. Er hoeft maar één ding te gebeuren en dan

stroomt het vol. De bruggen horen volgens de Arnhemmers bij de stad, maar die hebben samen met de centrumring ook een negatieve impact op de doorstroming van autoverkeer, met name tijdens de spits en bij calamiteiten. Arnhemmers in Noord ervaren dat de auto dominant is op straat. Dat uit zich onder meer in onveiligheid en ruimtegebrek voor fiets en voetganger. Verschillende mensen geven aan dat er rondom scholen overlast is van auto's. Veel ouders komen hun kinderen met de auto naar school brengen, wat zorgt voor parkeeroverlast en onveilige situaties voor de voetgangers en fietsers.

Andere knelpunten zijn onder meer hardrijders op de ring, groot vrachtverkeer in het centrum en overlast van wijkvreemde parkeerders. Qua openbaar vervoer is men trots op de duurzame, iconische trolleybus. Men is tevreden over de vele treinstations en de busverbindingen, al nemen de dekking en frequenties daarvan af richting de buitenwijken. Bewoners uit het centrum en de wijken daaromheen kennen veel busverbindingen in de stad. Terwijl juist de bewoners uit de buitenwijken merken dat de dekking en de frequentie van het busvervoer is afgenomen. Bovendien ervaren zij dat de bus altijd via de binnenstad rijdt (om bijvoorbeeld naar een andere wijk of het ziekenhuis te komen). Daarnaast wordt er genoemd dat het openbaar vervoer duur is. Zeker als je met meerdere mensen uit het gezin moet. Bij de gesprekken in de wijk werd vaker genoemd dat de kwaliteit van het ov is afgenomen. Mensen geven ook aan dat veel zaken op mobiliteitsgebied goed geregeld zijn, en dat Arnhem autovriendelijk is: je kunt buiten de spits overal snel komen.

Kansen en aandachtspunten bij de aanpak

Wat zien Arnhemmers als kansen en aandachtspunten bij de aanpak van mobiliteit? We geven hier de hoofdlijnen uit de focusgroepen, de gesprekken op straat en de expertsessies.

Deelnemers aan de focusgroepen staan positief tegenover het verduurzamen van mobiliteit. Ze denken daarbij vooral aan het uitbreiden van de autoluwe binnenstad, meer inzetten op elektrische vervoermiddelen en een betere doorstroming op de centrumring door een groene golf en lagere maximumsnelheden. In de expertsessies wordt aandacht gevraagd voor de oversteekbaarheid van centrumring en een goede verkeersafwikkeling om de stad heen. Ook om sluipverkeer door de stad te voorkomen.

Er is ook een belangrijke rol weggelegd voor grote werkgevers als Rijnstate en instellingen als de HAN, zij kunnen werknemers en studenten stimuleren om de auto te laten staan. Werk goed met deze organisaties samen is het advies.

Ruimte voor de voetganger, fiets en ov, lagere snelheden

Arnhemmers in de focusgroepen ondersteunen het plan om meer ruimte te geven aan de voetganger, fiets en ov, en het autogebruik te verminderen. Dat zou kunnen door het aanleggen van bredere fietspaden en trottoirs, met name in de oudere wijken zoals in Arnhem-Noord. Idealiter worden dit dan fietsstraten waarop de auto slechts te gast is. Daarnaast denken de Arnhemmers aan meer (gratis) bewaakte en overdekte fietsstallingen in de stad, zoals bijvoorbeeld bij Rozet.

In de expertsessies wordt genoemd dat met name in de woonwijken en voor korte afstanden vaker de fiets meer ruimte moet krijgen. Het belang van fietsenstallingen wordt benadrukt. Aandacht vraagt de snelheid van fietsers (e-bikes) ten opzichte van voetgangers. In de expertsessies is verder benoemd dat hogere frequentie en toegankelijkheid van bussen wel eens belangrijker kon zijn dan de snelheid waarmee de bussen rijden.

Bij het verlagen van maximumsnelheden wijzen mensen zowel in de focusgroepen, de gesprekken op straat als in de expertsessies op het belang van handhaving en gedragsverandering. Men is sceptisch of dit wel lukt.

Parkeren en hubs

Arnhemmers in de focusgroepen zien kansen voor parkeerregulering door met name wijkvreemde parkeerders en (dubbel) autobezit te ontmoedigen. De gemeente zou kunnen kijken naar het vergunnings-en tarievenstelsel met onderscheid tussen een of meerdere auto's, forenzen, bezoekers en toeristen. In het slim verstrekken van vergunningen ziet men potentie. Bijvoorbeeld een vergunning voor het parkeren van één auto voor de deur en een tweede verder op afstand. Parkeerregulering ziet men uiteindelijk wel als symptoombestrijding: het terugdringen van het aantal auto's moet het doel zijn. Men vreest een waterbedeffect bij het uitbreiden van het gebied voor betaald parkeren.

Ook nieuwe en betere transferia en carpoolplekken worden genoemd, net als kleinere en schonere pakketbezorging. Dat kwam ook aanbod in de expertsessies. Met stelt dat de bestaande parkeerplekken in de stad efficiënter kunnen worden benut. Verder wordt aandacht gevraagd voor goed P&R beleid om de stad heen, en de mogelijkheid om te variëren in parkeernormen bij de werkgebieden. Inzetten op hubs is belangrijk, zowel voor personen, goederen als voor bouwlogistiek.

Rekening houden met specifieke groepen

Zowel in de focusgroepen als de gesprekken op straat gaven mensen aan dat bij maatregelen voor mobiliteit rekening moet worden gehouden met mensen die geen auto hebben, en met mensen die juist **afhankelijk zijn van de auto** – bijvoorbeeld ouderen of mensen met een beperking. Maar het geldt ook voor reisbewegingen waar geen goed alternatief is voor de auto.

Participatieronde 2

We hebben Arnhemmers en betrokken organisaties voor de zomer van 2023 gevraagd wat ze zien als kansen, opgaven en aandachtspunten voor de mobiliteit in 2040. In deze eerste participatie ronde kwam naar voren dat Arnhemmers in grote lijnen positief staan tegenover het verduurzamen van mobiliteit en het terugdringen van de dominante positie van de auto. Daarbij gaven ze aan dat de alternatieven voor de auto dan wel moeten worden verbeterd. Ook moeten we oog houden voor degenen die afhankelijk zijn van de auto. Een goede fasering van de maatregelen is belangrijk.

In de tweede participatieronde (van 30 oktober 2023 tot 8 december) hebben we de lijn doorgetrokken, en concretere maatregelen voorgelegd aan belanghebbenden in de stad. Het uitgangspunt daarbij was opnieuw dat de mens centraal staat en niet de auto en de doorstroming van het verkeer. Het gaat erom aangenaam en veilig verblijven in de stad en de woonwijken te versterken. De keuzevrijheid voor mobiliteit blijft in stand, maar we maken het aantrekkelijker om je te voet, met de fiets of met het ov te verplaatsen. We proberen onnodig doorgaand verkeer te voorkomen, en maken meer ruimte voor groen. Het gaat om een samenhangend pakket maatregelen, met op de verschillende wijken afgestemde verkeersoplossingen.

De maatregelen

De maatregelen die zijn voorgelegd zijn onder vijf thema's samen te vatten. Hieronder een overzicht op hoofdlijnen. Dit waren voorstellen, die vervolgens zijn getoetst bij de verschillende belanghebbenden. Het uiteindelijke duurzaam mobiliteitsplan wordt mede op basis van deze inbreng, bijgesteld.

<u>Uitnodigende voetganger- en fietsinfrastructuur</u>

- Meer ruimte voor de voetganger, door aanleg van comfortabele en ruime voetpaden
- Verbeteren en aanleggen (snel)fietsroutes
- Twee nieuwe fietsbruggen over de Rijn, Fietsbruggen Oost en West
- Voetganger- en fietsvriendelijke verkeerslichten
- Voldoende (ook bewaakte) stallingsmogelijkheden om het fietsen te stimuleren
- Hoe '(binnen)stedelijker' een wijk is, des te meer ruimte maken we daar voor de voetganger en de fietser, terwijl in de wijken aan de rand van de stad meer ruimte voor de auto zal blijven.

<u>Uitstekend openbaar vervoer</u>

- Frequentie bus en trein omhoog
- Bestaande buslijnen verlengen
- Extra buslijnen BRT (bus rapid transit: openbaar vervoer met nog hogere frequentie en betere doorstroming)
- Ringlijn die de wijken verbindt (niet via Arnhem CS)

<u>Maximumsnelheid verlagen</u>

- Verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur als de nieuwe standaard voor vergroten veiligheid, oversteekbaarheid en verminderen vervuiling en geluidsoverlast. Overal, behalve de absolute hoofdwegen.

Wegennet aanpassen

- Verminderen van doorgaand verkeer door het terugbrengen van het aantal rijstroken per richting
- Voor gemotoriseerd verkeer afsluiten van wegen die als sluiproutes worden gebruikt of een barrière vormen in een groen gebied.

Parkeren reguleren en mobiliteitshubs

- Vergroten van gebied voor gereguleerd parkeren (dat wil zeggen: waar parkeervergunning nodig is)
- Een maximumaantal parkeervergunningen per woning of auto's op afstand te laten parkeren.
- Verminderen straatparkeren in de binnenstad
- Stimuleren bezoekers uit de regio om gebruik te maken van het openbaar vervoer of de fiets, Stimuleren van bezoekers om hun auto aan de randen van de stad te laten staan in P+R's.

Mobiliteitsgedrag beïnvloeden

- Het stimuleren van duurzamer mobiliteitsgedrag door het inzetten van educatie, gedragscampagnes en een gecoördineerde werkgeversaanpak
- Het creëren van voorzieningen voor laden, stadsdistributie, fietsparkeren en een beter parkeerverwijsssysteem.
- Inzetten op handhaving
- Specifieke aandacht voor schoolomgevingen

Opzet

De tweede participatieronde begon met de uitvoering van de focusgroepen (eind oktober 2023) en liep door tot 8 december 2023. We hebben opnieuw inwoners, ondernemers en organisaties uit de (winkel)centra, belangengroepen, en de organisaties op de werk- en leerlocaties in Arnhem actief benaderd. Daarvoor hebben we de maillijsten van de gemeente, persberichten, artikelen in de Arnhemse Koerier en de sociale media van de gemeente Arnhem gebruikt. Daarnaast is er in de tweede helft van november gemaakt van buitenreclame (80 A0 posters) om bewoners aan te moedigen mee te doen aan een tweede online peiling, en te gaan kijken op meedenken.arnhem.nl. Gedurende de hele periode werd gecommuniceerd via een speciale pagina op de website van de gemeente. Doelstellingen hiervan waren het informeren over het nieuwe duurzaam mobiliteitsplan en het activeren om mee te doen aan de participatie. De social media campagne vond opnieuw plaats via de social media van de gemeente Arnhem (Facebook, Instagram, Linkedin), en bestond uit organische posts en advertenties en specifiek gericht op de 3 verschillende wijktypen (centrum, schilwijken rondom het centrum en de wijken meer aan de rand van de stad).

- De online vragenlijst was enkele weken beschikbaar op het meedenk-platform van de gemeente Arnhem: meedenken.arnhem.nl. Om de respons te bevorderen is met stellingen gewerkt, en is de hoeveelheid vragen beperkt gehouden. De 11 stellingen over verschillende maatregelen waren voorzien van een korte toelichting, en er was ruimte om een reactie

achter te laten. Dat leverde een respons op van in totaal 1175 deelnemers, 740 daarvan hebben op *alle* stellingen gereageerd.

- Voor de focusgroepen zijn voor de tweede maal Arnhemmers uit de drie wijktypen door onderzoeksbureau I&O research benaderd voor een dieptegesprek. De groepen werden zo representatief mogelijk samengesteld, naar leeftijd, geslacht en opleidingsniveau. De focusgroepen vonden eind oktober en begin november 2023 plaats.
- Er zijn ook in de tweede ronde expertsessies gehouden, op 30 november 2023. Ditmaal waren het er twee, en daarvoor zijn via een directe mail vertegenwoordigers van Arnhemse (belangen)organisaties uitgenodigd. Er was een sessie over de (winkel)centra en een over werk- en leerlocaties. Daarnaast zijn er nog een separate gesprekken geweest met APCG en PBA.
- Op 23 november 2023 vond het stadsbreed event plaats over het Duurzaam Mobiliteitsplan in Hotel Haarhuis. Mensen waren daarvoor uitgenodigd via alle beschikbare kanalen, ondersteund met de campagne op social media en op straat. Er waren ongeveer 100 deelnemers. De bijeenkomst bestond uit een plenair deel waarin de maatregelen werden toegelicht en besproken, en ruimte voor reacties en verdieping, reacties en gesprek in subzalen. Reacties konden op posters worden achtergelaten. Aanvullend was er ruimte om via Mentimeter (digitale tool) te regeren. Daarmee is ook getoetst op welke maatregelen deelnemers het eerst zouden inzetten.
- Er zijn twee inloopochtenden georganiseerd (op 1-12 en 8-12) waarbij iedereen binnen kon lopen voor een gesprek over het mobiliteitsplan.

Inbreng en verwerking in het plan

Net als in de eerste participatieronde is uit de inbreng tijdens de verschillende activiteiten naar voren gekomen dat er duidelijke steun is voor de gekozen richting van het duurzaam mobiliteitsplan. Mensen staan achter de maatregelen die meer ruimte geven aan voetganger, fietser en het openbaar vervoer, en het beperken van het doorgaand autoverkeer door de stad. Er is ook in de basis steun voor het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 kilometer per uur, met name met het oog op veiligheid. Het groener, aantrekkelijker en veiliger maken van de stad en de woonomgeving als streefbeeld spreekt aan, ook als daar wat langere reistijd of wat verder lopen tegenover staat. Een systeem van vergunningen en betaald parkeren in de hele stad heeft minder draagvlak. Ook is er zorg over hoe haalbaar de plannen zijn, en wordt gehamerd op het belang van handhaving als het gaat om veiligheid en snelheid van het verkeer.

Deze hoofdlijn wordt ook duidelijk zichtbaar in de reacties op de stellingen.

Stelling	Eens	Oneens	Respons
Ik ben voor meer ruimte voor de bus zodat het OV verbetert	83%	17%	1059
Met een goedkopere buskaart laat ik vaker de auto staan voor ritten binnen de stad	83%	17%	867
Het is een goed idee om parkeren op straat in het centrum te beperken	83%	17%	824
Met meer gratis bewaakte fietsenstallingen pak ik vaker de fiets in plaats van de auto	74%	26%	998
Het afsluiten van wegen voor gemotoriseerd verkeer is een goed idee	72%	28%	847
Ik gebruik vaker het ov als er bussen zouden rijden tussen de buitenwijken	71%	29%	789
Als Arnhem goede P+R's heeft dan parkeer ik mijn auto daar als ik naar het centrum ga	69%	31%	740
Minder doorgaand verkeer door Arnhem is goed, ook al wordt mijn reistijd met de auto dan langer	69%	31%	865
Ik vind het goed dat we overal in Arnhem de maximumsnelheid verlagen	64%	36%	1175
Geen parkeeroverlast in de wijk door vergunningen en betaald parkeren in de hele stad	37%	63%	936
Als de maximumsnelheid wordt verlaagd, dan pak ik de fiets of de bus in plaats van de auto	31%	69%	943

Zorgen, aandachtspunten en de verwerking van reacties

De inbreng vanuit de stad geeft grotendeels steun voor de gekozen richting en maatregelen. Er zijn echter ook de nodige zorgen en aandachtspunten geuit die om een reactie en mogelijke aanpassing van de plannen vragen. Die staan hieronder op een rij. De belangrijkste bezwaren en zorgen worden als eerste besproken, met daarbij een samenvatting van hoe hier in de plannen mee wordt omgegaan.

Parkeerregulering

De bezwaren tegen vergunningen en betaald parkeren in de hele stad richten zich met name op de schaal. Mensen geven aan dit voor de hele stad overdreven te vinden. Er zijn flinke delen in Arnhem waar geen problemen zijn met parkeren, zo geven zij aan. Ook wordt benoemd dat het goed is voor het tegengaan van wijkvreemd parkeren, maar niet voor visite, mantelzorgers of dienstverleners in

de wijk. Daarnaast hebben mensen zorgen over de betaalbaarheid van de vergunningen voor mensen met een krappe beurs. Een ander aandachtspunt: houd bij het beperken van parkeermogelijkheden rekening met vergrijzing, ouderen en mensen met een beperking.

Ondernemers in de binnenstad geven aan niet tegen het terugdringen van parkeren op straat te zijn, maar dan is wel belangrijk dat de parkeercapaciteit op orde blijft met goede garages, en een goed parkeerverwijssysteem. Voor bezoekers van winkelcentra als Kronenburg en Presikhaaf zou een speciaal regime mogelijk moeten zijn.

In de uiteindelijke plannen houden we rekening met de ingebrachte punten. We richten ons niet op parkeervergunningen in de hele stad, maar beperken het tot de wijken waar de meeste parkeerdruk is, of waar grootschalig ontwikkeld gaat worden en overlast in de toekomst wordt verwacht. Daarnaast zullen het nieuwe beleid ook niet in een keer in voeren, maar gefaseerd, in de wijken waar de meeste overlast is. Bij de daadwerkelijke invoering in een wijk zullen we de wijk betrekken. De betaalbaarheid en rechtvaardigheid van de vergunning willen we waarborgen door de 1e vergunning heel goedkoop te maken en de vergunning voor een tweede auto verhoudingsgewijs duurder. Daarbij stellen we een overgangsregeling voor. Voor bezoekers (visite, zorg- en dienstverleners) komt er een bezoekerstarief.

We willen zorgen dat de parkeercapaciteit op peil blijft als we de mogelijkheden voor straatparkeren in het centrum afbouwen. We onderzoeken of dit met de bestaande capaciteit in de parkeergarages kan, of dat er nieuwe voorziening nodig is. We houden op straat plekken beschikbaar voor specifieke doelgroepen zoals houders van een gehandicaptenparkeerkaart. Een verbeterd parkeerverwijssysteem is onderdeel van de plannen.

Ook stellen we parkeerbeleid op waarbij we zo veel mogelijk rekening houden met de ingebracht bezwaren zoals een speciaal regime voor winkelcentra Kronenburg en Presikhaaf.

<u>Verlagen maximumsnelheid</u>

Mensen steunen het principe van snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur, met name op de plekken waar dat bijdraagt aan de veiligheid. Een deel van de mensen vraagt om uitzondering voor de invalswegen en verbindingswegen. Mensen verwachten niet dat ze door de snelheidsverlaging vaker de fiets zullen pakken, in plaats van de auto.

Bij de verlaging van de maximumsnelheid is er herhaaldelijk op gewezen dat het veranderen van de borden met maximumsnelheden niet genoeg zal zijn. Men vraagt nadrukkelijk aandacht voor handhaving, en voor de inrichting van de weg als onderdeel van het beleid. Die moet passen bij het snelheidsregime, en niet uitnodigen tot harder rijden.

De hulpdiensten geven aan dat aanrijtijden onder druk kunnen komen bij het verlagen van de maximumsnelheden. Ook is aandacht gevraagd voor de reistijd van het busvervoer, en het gevaar van grote snelheidsverschillen tussen bussen en het overige verkeer.

We passen in het uiteindelijke plan niet overal een snelheidsverlaging naar 30 kilometer per uur toe. Bijvoorbeeld op wegen waar nu 70 mag worden gereden gaan we naar 50 kilometer per uur. Uitgangspunt is dat snelheidsverlaging plaatsvindt, daar waar het geloofwaardig kan.

De herinrichting van de wegen wordt een belangrijk onderdeel van de aanpak om de verkeerssnelheid terug te dringen en de veiligheid te vergroten.

Voor bussen willen we waar mogelijk vrije busbanen behouden en realiseren, waar zij 50 kilometer per uur kunnen rijden (maar alleen 50 als dat veilig kan). Van deze busbanen kunnen ook de hulpdiensten gebruik maken. Ook bij de herinrichting van de wegen houden we rekening met de eisen en wensen vanuit hulpdiensten en het busvervoer.

Wat de handhaving betreft onderzoeken we de inzet van flexibele- en geluidsflitspalen en, zo mogelijk, trajectcontrole om excessen tegen te gaan. Hierbij is het van belang om de handhaving van de gemeentelijke boa's, politie en het OM nog beter op elkaar af te stemmen. We zetten in op het zoveel mogelijk geautomatiseerd handhaven. Op termijn zal Intelligent Speed Assist hierbij een belangrijke rol gaan spelen.

Aanpassingen wegennet

Het principe om het doorgaand verkeer door de stad terug te dringen wordt gesteund. Maar er worden wel zorgen geuit over de toegankelijkheid voor bewoners en bezoekers als het aantal rijstroken op invalswegen wordt teruggebracht van 2 naar 1. Ook werd aandacht gevraagd voor de afhankelijkheid van de doorstroming op de Pleijroute en de A12. Wat als het verkeer daar vast komt te staan?

Het aantal invalswegen waarop we voorstellen om terug te gaan van twee naar een rijstrook wordt in het duurzaam mobiliteitsplan verminderd. De invalswegen waarop een toename van de verkeersintensiteit wordt verwacht blijven in ieder geval 2 rijstroken per richting. We zullen actief met Rijkswaterstaat en de Provincie Gelderland in gesprek gaan over de doorstroming op de Pleijroute en de A12. In dit verband is ook de doortrekking van de A15 van belang.

Ook zorgen we ervoor dat iedereen die afhankelijk is van de auto en ons wegennet daar altijd gebruik van kan maken.

Openbaar vervoer

Een veelgenoemd aandachtspunt bij het versterken van het openbaar vervoer is het belang van betaalbaarheid. Zo ook voor de verbindingen vanuit de hubs aan de rand van de stad.

De vervoerders hebben zorgen geuit over de snelheidsverlaging. Verder werden vraagtekens gezet bij de functionaliteit van de verbinding tussen de wijken over de Pleijroute (de voorgestelde tangentlijn).

Door de aanleg van vrije busbanen willen we de snelheid van het busverkeer waarborgen. In plaats van de tangentlijn stellen we in het duurzaam mobiliteitsplan twee buslijnen tussen de wijken voor, die niet over de Pleijroute lopen: tussen Presikhaaf en Rijnstate en tussen Arnhem-Zuid en Kronenburg.

Voor de Stadrandhubs ontwikkelen we een aantrekkelijk financieel aanbod voor de combi 'parkeren in hub en met OV of deelfiets naar binnenstad'. Daarnaast willen we acties zoals thans lopen met de Gelrepas voortzetten en kijken naar extra mogelijkheden bijvoorbeeld via werkgeversaanpak.

Fiets en voetganger

Meer ruimte voor fiets en voetganger wordt toegejuicht. Op verschillende manieren zijn daarbij wel zorgen geuit over de veiligheid van elektrische fietsen, zeker met de opkomst van speed pedelecs en fatbikes. Verschillende snelheden op het fietspad kunnen voor onveilige situaties zorgen, ook in relatie tot voetgangers.

Het omgaan met de veiligheid van elektrisch fietsverkeer is een gebied in ontwikkeling, dat bijzondere aandacht verdient. De plannen voorzien in een verbetering van de fietsroutes en verbreding waar mogelijk. De snelle fietsroutes doorkruisen niet het drukke centrum van de stad. Verder zijn in het plan nog campagnes en gedragsmaatregelen opgenomen om ook onder fietsers de veiligheid van het verkeersgedrag (en de fietsvaardigheid) te verbeteren.

Communicatie

Er is ook aandacht gevraagd voor de communicatie. Als de gemeente wil dat het mobiliteitsgedrag van de inwoners moet veranderen, dan zal de gemeente hierover ook moeten communiceren met de inwoners, ondernemers en werknemers van de stad.

Met het duurzaam mobiliteitsplan willen we echt een mobiliteitstransitie in gang zetten. We vinden het belangrijk om daar ook in brede zin over te communiceren met de stad. We gaan dan ook een duurzame mobiliteit campagne opstarten, die zich op de hele stad richt. Het gaat daarbij dan om communicatie rondom uitvoeringsprojecten, maar ook om vanuit één beeldmerk of naam richting bewoners, ondernemers en anderen te communiceren over duurzamer reizen.

Fasering

Tot slot is er gedurende het hele proces aandacht gevraagd voor de fasering. Gevraagd wordt om een samenhangend pakket aan maatregelen dat in de goede volgorde wordt gerealiseerd.

Aan het plan is een fasering van de maatregelen toegevoegd. Ook is opgenomen dat we dit nog verder uitwerken rekening houdend met:

- *Groot onderhoud (liever één keer dan twee keer de straat open / werk met werk maken)*
- *Ruimtelijke ontwikkelingen (een weg aanpassen als er bijvoorbeeld ook nieuwe woningen worden gebouwd in de buurt van de weg)*
- *Verkeershinder (niet alles tegelijkertijd doen, maar in een volgorde waarin Arnhem bereikbaar blijft en niet alle wegen afgesloten zijn)*
- *Inhoudelijke koppeling van projecten (Zo hebben parkeermaatregelen in de binnenstad een relatie met de bouw van stadsrandhubs en duurzame verbindingen (voetganger, fiets, OV) met de binnenstad).*

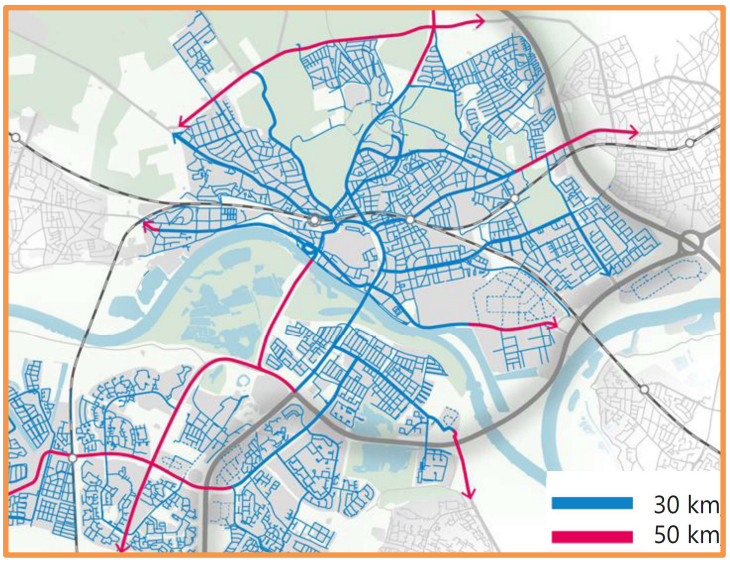
.

VVN ondersteunt ambities van het Mobiliteitsplan Arnhem

Via haar meldpunt (participatiepunt) is VVN door het Bewonersplatform Arnhemse Centrumring benaderd voor advies over de verkeerssituatie op de Centrumring. Gelet op de actualiteit gaat VVN ook in op het Concept Mobiliteitsplan.

In dit plan wordt goed onderbouwd wat de problemen zijn met en door de verkeerssituatie in de stad, en worden duidelijke keuzes gemaakt om meer plaats te maken voor fietser, voetganger en OV door terugdringing van het (ongewenste) autoverkeer. Vervolgens wordt een helder en zeer ambitieus maatregelenpakket gepresenteerd, met een duidelijke prioriteit voor de komende 5 jaar. Ook voor de 15 jaar daarna worden de belangrijkste maatregelen benoemd, vooral gericht op versterking van het voet- fiets- en busnetwerk.

VVN kan zich goed vinden in het Mobiliteitsplan en juicht toe dat er niet alleen uitgangspunten en doestellingen in staan, maar ook wat die concreet inhouden op gebied van weginfra, educatie en handhaving. Ruimte voor voetganger, fietser en OV betekent ook bij kruisingen meer prioriteit, tijd, plaats, voorrang en veiligheid. Het autoverkeer zal zodanig teruggedrongen moeten worden, dat vooral het noodzakelijke bestemmingsverkeer overblijft.



Ambitieus en belangrijk Wensbeeld voor 30km stad uit het Mobiliteitsplan. Alleen 50km/h waar het veilig en leefbaar kan.

In het bijzonder voor de Centrumring ziet VVN veel kansen. De ‘poort’ staat nu nog wijd open voor autoverkeer uit stad en regio, terwijl veel meer kruisende fietsers, voetgangers en OV-reizigers van en naar de binnenstad voor die stroom moeten wachten. Door lawaai en uitstoot staat wonen en leven onder druk, en worden de prachtige singels niet beleefd. De kansen voor verbetering liggen voor het oprapen en staan bijna allemaal in het Mobiliteitsplan: 30km/h, minder rijstroken, geen groene golf, aanpassing groentijden en cyclustijden, dosering aan de stadsrand, veiliger kruispuntontwerp, meer tweerichtingverkeer voor fietsers, minder straat-parkeren.
Goed dat de Centrumring hoge prioriteit heeft, zowel in tijd als financieel. De hele stad gaat ervan profiteren, op allerlei manieren. (Een andere *naam* zou wel beter zijn, met minder focus op de auto)

De voetganger, fietser en OV-reiziger krijgen dus meer prioriteit en veiligheid. Het autoverkeer kan nog overal komen, maar doet langer over de rit en wordt op sommige routes geweerd. Door te monitoren is bijsturing mogelijk om de doelen te halen. Maar: Juist extra wachttijd kan autogebruikers ertoe bewegen de volgende keer de fiets of het OV te pakken, een andere route of tijdstip te nemen, of de rit een keer niet te maken. En dan is het goed om in het Mobiliteitsplan te lezen dat sterk wordt ingezet op die alternatieven. VVN nodigt de raad uit om dit waardevolle plan te omarmen.

April 2024 – A. Zijlstra, verkeerskundige VVN

Zoals wellicht bij u bekend zijn wij eigenaresse van zowel winkelcentrum Presikhaaf als winkelcentrum Kronenburg in Arnhem, welke een hele belangrijke en specifieke rol innemen in Arnhem als stadsdeelcentra.
Wij willen uiteraard de belangrijke positie die onze centra innemen voor de toekomst bewaken.

- In het gestuurde mobiliteitsplan wordt gesproken over het verlagen van de parkeernorm (naar nul) bij nieuwbouw en/of OV-knooppunten, er wordt aangegeven dat de uitwerking hiervan nog zal plaatsvinden.
  Wij willen bij deze benadrukken dat het wat ons betreft van groot belang is dat de parkeernorm wordt aangepast ten behoeve van de versnelling van de realisatie van woningbouw.
  Zoals bij u bekend is in het vastgestelde ontwikkelperspectief voor Kronenburg een realisatie van circa 1100 woningen opgenomen, waarvan circa 700 woningen rondom ons (toekomstige) Full Service Centrum. Voor de haalbaarheid van deze planvorming is het noodzakelijk dat er gewerkt wordt met een verlaagde parkeernorm (op basis van het werkelijke auto gebruik), dubbelgebruik (met de FSC functies) en het gebruik van innovatie middelen zoals een dynamisch verwijzingssysteem en het toepassen van deelmobiliteit. Wij willen dan ook aandringen op het versneld invoeren van een aangepast parkeerbeleid met aangepaste parkeernormen.
- In de planvorming wordt gesproken over de toevoeging van 2 buslijnen van Kronenburg naar Arnhem- Zuid (Schuytgraaf) en van Presikhaaf naar het ziekenhuis. Wij hebben begrepen dat dit een ambitie is en geen zekerheid dat deze buslijnen ook werkelijk gerealiseerd zullen worden. Wij willen bij deze onze steun uitspreken voor deze plannen en aangeven dat wij in het verleden regelmatig hebben vernomen van bezoekers/omwonenden van onze centra dat er behoefte is aan deze buslijnen. Het zou dan ook prettig zijn als er een brede lobby richting o.a. provincie opgestart kan worden om dit te ondersteunen.
- Wij lezen in de planvorming dat invoering van parkeerregulering (vergunningen in combinatie met betaald parkeren) voor Kronenburg en Presikhaaf gepland staat voor 2026. We hebben begrepen dat hiervoor nog een specifiek plan zal worden uitgewerkt. Wij willen benadrukken (zoals wij in het participatie proces naar deze visie al eerder hebben gedaan) dat de eerste uren gratis parkeren van zeer groot belang is voor de bestaanszekerheid van beide centra. In de uitwerking van het parkeerbeleid zou dit wat ons betreft dan ook prioriteit moeten krijgen (bijvoorbeeld door het invoeren van een blauwe zone bij winkelcentrum Presikhaaf).
- In de planvorming wordt aangegeven dat er plannen zijn om de bewaakte fietsenstalling in het centrum ruimere openingstijden te geven. Nu is de tendens de afgelopen periode in Kronenburg juist geweest dat de openingstijden (van de reeds aanwezige fietsenstalling welke in beheer is bij de gemeente Arnhem) minder ruim zijn geworden. Vanuit zowel het personeel als bezoekers is vaker het verzoek gedaan om de openingstijden te verruimen. Wij verzoeken u dan ook om in navolging van het centrum om ook de fietsenstalling in Kronenburg ruimere openingstijden te geven.
- In de planvorming is opgenomen dat er speciale OV-hubs worden gerealiseerd die een rol krijgen als logistieke hubs en/of hubs voor (elektrisch) deelvervoer. Hiervoor lijkt budget opgenomen te zijn voor Presikhaaf, maar niet voor Kronenburg. Dergelijke HUBS zijn wat ons betreft zeer positief voor de toekomst van de centra en hun omgeving kunnen goed gecombineerd worden met overdekte en bewaakte fietsenstallingen. Nu is een bewaakte fietsenstalling nog niet aanwezig in Presikhaaf en wel in Kronenburg. Ons verzoek is om te onderzoeken of dergelijke HUBS gecombineerd kunnnen worden met bewaakte fietsenstallingen en om in de planvorming genoeg budget op te nemen om wederom in navolging van het stadscentrum deze functies ook bij de stadsdeelcentra te huisvesten.
- Op termijn zullen de aanrijroutes naar Kronenburg en Presikhaaf 30km zone worden lezen wij in de planvorming, eerder is er aangegeven (o.a. in het ontwikkelperspectief voor

Kronenburg) dat de Burg. Matsersingel (bij winkelcentrum Kronenburg) 50 km zou blijven. Wij willen bij deze onze zorg uitspreken over de plannen om de weg af te waarderen van 4 banen naar 2 banen. Op dit moment ontstaat regelmatig een verkeersinfarct in weekenden of rondom feestdagen en evenementen.

- Er zal worden geinvesteerd in een digitaal parkeerverwijssysteem lezen wij in de plannen, wederom wordt hierbij enkel gesproken over het stadscentrum. Wij hebben aangeven dat we graag zouden spreken over het invoeren van dergelijke systemen bij onze centra. Wij willen bij deze oproepen om hier samen in op te trekken en ook budget op te nemen voor dergelijke systemen bij Presikhaaf en Kronenburg.

Zoals aangegeven delen wij graag deze standpunten tijdens de geplande sessie op 15 mei dan wel op andere momenten waarin de planvorming wordt gesproken.

Met vriendelijke groet,

M. van Dongen
Development Manager
Wereldhave

Wereldhave Management Nederland B.V.
Nieuwe Passeerdersstraat 1
1016 XP Amsterdam
+31 (0) 20 702 7800



Platform Binnenstad Arnhem

Gemeente Arnhem
t.a.v. College van Burgemeester en Wethouders, Mevrouw N. Kundić
Raad gemeente Arnhem, Griffie
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

cc [redacted]

Arnhem, 13 mei 2024

Betreft: Duurzaam Mobiliteitsplan

Geacht College en Raad,

Het bestuur van Platform Binnenstad Arnhem was verrast om te vernemen dat het College voornemens is om de parkeertarieven wederom te verhogen als één van de maatregelen om het begrotingstekort te dichten. Het is voor ons mede de aanleiding om te reageren via dit schrijven op het duurzaam mobiliteitsplan en de gemaakt afspraken met wethouder Nermina Kundić. Wanneer de perspectiefnota is geagendeerd in de Raad dan komen we hier in een apart schrijven op terug.

We hebben de afspraak gemaakt met dit College, in de personen van Nermina Kundić en Bob Roelofs, om samen en in samenhang te kijken naar de bereikbaarheid en gastvrijheid van de binnenstad. Wij hebben in goed overleg afgesproken dat we volgordelijk te werk gaan: geen interventies voordat er integraal naar de bereikbaarheid is gekeken en alternatieven zijn verkend en worden gerealiseerd. U gaf aan hier gehoor aan te willen geven en kondigde een integraal mobiliteitsplan aan om er handen en voeten aan te geven. Inmiddels ligt dit plan er, met onder andere veranderingen aan de structuur van de centrumring die u de komende jaren vorm en inhoud wilt geven. Het ontbreekt in dit plan echter aan een uitvoeringsagenda die antwoord geeft op het ‘Hoe’ en ‘Wanneer’. En juist dat is voor de binnenstad van groot belang.

Voor de ondernemers van de binnenstad zijn bereikbaarheid, een gastvrije ontvangst en toegankelijkheid voor alle vervoersmodaliteiten van levensbelang voor de continuïteit van hun onderneming. De maatregelen die nu al worden ingezet om het gebruik van de auto te ontmoedigen komen ons inziens veel te snel en zijn onvoldoende doordacht op de gevolgen. Wij verwijzen u in deze ook naar het onderzoek ‘Relatie Mobiliteit en Bestedingen’ (zie bijlage) waaruit blijkt dat de automobilist die naar de binnenstad komt het hoogste bestedingspatroon heeft!

Zolang we geen goede parkeerhubs hebben aan de randen van de binnenstad, het openbaar vervoer niet optimaal en te duur is ingericht, de parkeergarages kwalitatief onder de maat zijn en de mogelijkheid om je fiets te parkeren zwaar te wensen over laat zijn we niet klaar voor maatregelen die automobilisten ontmoedigen naar de binnenstad te komen.

De concurrentie van de winkelcentra en de kernen om ons heen, waar je veelal gratis kunt parkeren en redelijk verzekerd bent van een kwalitatief goede en gastvrije parkeerplaats, wordt op deze manier veel te groot! We zijn er gewoon nog niet klaar voor. Interventies op de korte termijn zorgen voor schade aan de economie van de binnenstad en jagen de bezoekers de stad uit. Wij pleiten ervoor een halt toe te roepen aan maatregelen -zoals het verhogen van parkeertarieven, het vertragen van het verkeer op de centrumring en het verwijderen van parkeerplaatsen op het

maaiveld- totdat er een uitvoeringsplan ligt dat uit gaat van het inrichten van de randvoorwaarden om deze maatregelen te kunnen nemen.

De binnenstad is nog steeds het kloppend hart en de grootste werkgever van Arnhem. Dat moeten we koesteren en daar moeten we zorgvuldig mee om gaan! Wij denken graag mee in het vertalen van de visie in het Duurzaam Mobiliteitsplan naar een uitvoeringsagenda die uit gaat van een gastvrije ontvangst en bereikbaarheid van de Binnenstad van Arnhem en de ondernemers die hier zorg voor dragen.

Op 15 mei gebruiken wij graag de mogelijkheid om in te spreken op dit onderwerp in de Raad om onze zorgen te delen.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

W[redacted] van Kleef
Voorzitter Platform Binnenstad Arnhem

Binnenstad Arnhem

Namens de convenantpartners in PBA; CCA, KHN, CNA, HORA, VECA en OKA

Horeca NEDERLAND

CITYCENTRUM ARNHEM

VECA Vereniging Eigenaren CityCenter ARNHEM

HORA Stichting Hotel Overleg Regio Arnhem

CNA cultuur netwerk arnhem

OKA Ondernemers Kontakt Arnhem



Relatie mobiliteit en bestedingen

Centrum Arnhem

platform binnenstadsmanagement

Movares adviseurs & ingenieurs

BRO

colofon

projectnaam
Relatie mobiliteit en bestedingen

datum
8 december 2023

projectnummer
P06785

opdrachtgever
Platform Binnenstadsmanagement

BRO
projectleider
RvL

projectteam i.s.m. Movares
RKo, FKi & MDu

bron kaft
Visit Arnhem

review
FWi

Platform Binnenstadsmanagement
Bosscheweg 107
5282 WV BOXTEL
platform@binnenstadsmanagement.org
www.binnenstadsmanagement.org

Inhoudsopgave

1 Inleiding 4
1.1 Aanleiding 5
1.2 Onderzoeksverantwoording 5

2 Resultaten 6
2.1 Basisresultaten 7
2.2 Vervoersmiddel 9
2.3 Bestedingen 10
2.4 Relatie vervoersmiddel en besteding 11

1 Inleiding

In dit hoofdstuk is de aanleiding en het doel van het onderzoek beschreven. Tevens zijn de kenmerken van de steekproef weergegeven. Voor een verdere toelichting op de onderzoeksmethodiek wordt verwezen naar het hoofdrapport.



1.1 Aanleiding

De relatie tussen mobiliteit en bestedingen levert in de praktijk veel discussie op tussen ondernemers, vastgoedeigenaren en gemeenten. Ondernemers willen graag meer autobezoekers en meer parkeerplaatsen, omdat autobezoekers meer zouden besteden. Gemeenten willen vaak juist minder auto's en parkeerplaatsen, om centra aantrekkelijker, groener en duurzamer te krijgen. Bovendien kosten parkeerplaatsen veel ruimte, die in een verdichtende stad schaars is en waar ook ruimte voor verblijven moet worden gerealiseerd. Om een 'eerlijke' discussie te kunnen voeren over dit onderzoek heeft het Platform Binnenstadsmanagement in samenwerking met partners BRO en Movares dit onderzoek uitgezet. Het centrum van **Arnhem** heeft hieraan deelgenomen, samen met 18 andere centrumgebieden in Nederland.

1.2 Onderzoeksverantwoording

Aantal opgehaalde enquêtes

De resultaten van dit onderzoek zijn primair verkregen via enquêtes. Voor het centrum van **Arnhem** zijn in totaal **400** ingevulde enquêtes opgehaald, die op verschillende manieren zijn verzameld. De basis is verzameld via face-to-face straatenquêtes en posters/flyers ter plaatse. Aanvullend zijn ook enquêtes opgehaald via social media. Via deze weg zijn **51** ingevulde enquêtes opgehaald.

Representativiteit en betrouwbaarheid

De representativiteit van de steekproef is op meerdere manieren geborgd. De straatenquête is hiervoor de basis, aangezien hier op verschillende dagen, over een langere periode (oktober) op meerdere plekken in het centrum is geënquêteerd. De enquêtes verkregen via de van social media zijn aanvullend gebruikt in de duiding van verschillende resultaten.



Figuur 1: Deelnemende centra aan het onderzoek.

2 Resultaten

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste resultaten voor het centrum uiteengezet. Ook zijn de resultaten van andere steden zijn terug te zien zodat de eigen resultaten vergeleken kunnen worden.



2.1 Basisresultaten

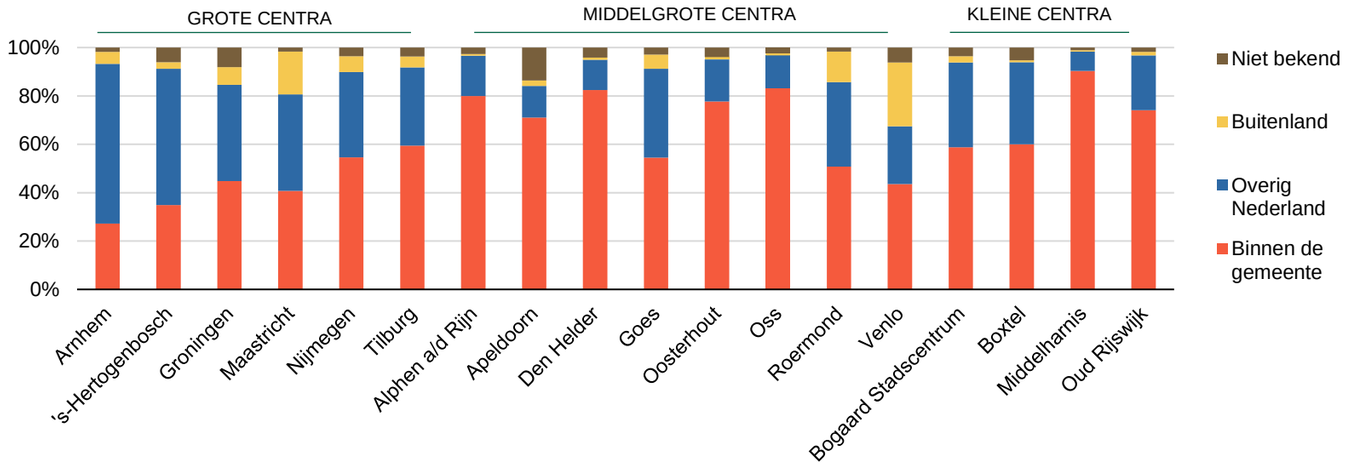
Waar komen bezoekers vandaan?

- 27% van de bezoekers aan het centrum van Arnhem zijn bewoners uit de eigen gemeente. Het overige deel van de bezoekers komt van buiten.
- Arnhem trekt een hoog percentage bezoekers van buiten de eigen gemeenten. Wanneer gekeken wordt waar bezoekers van buiten de eigen gemeente vandaan komen dan zijn dit onder andere d plaatsen Elst en Bemmel. Beide woonplaatsen liggen relatief dicht bij Arnhem en trekken hierdoor ook veel bezoekers.

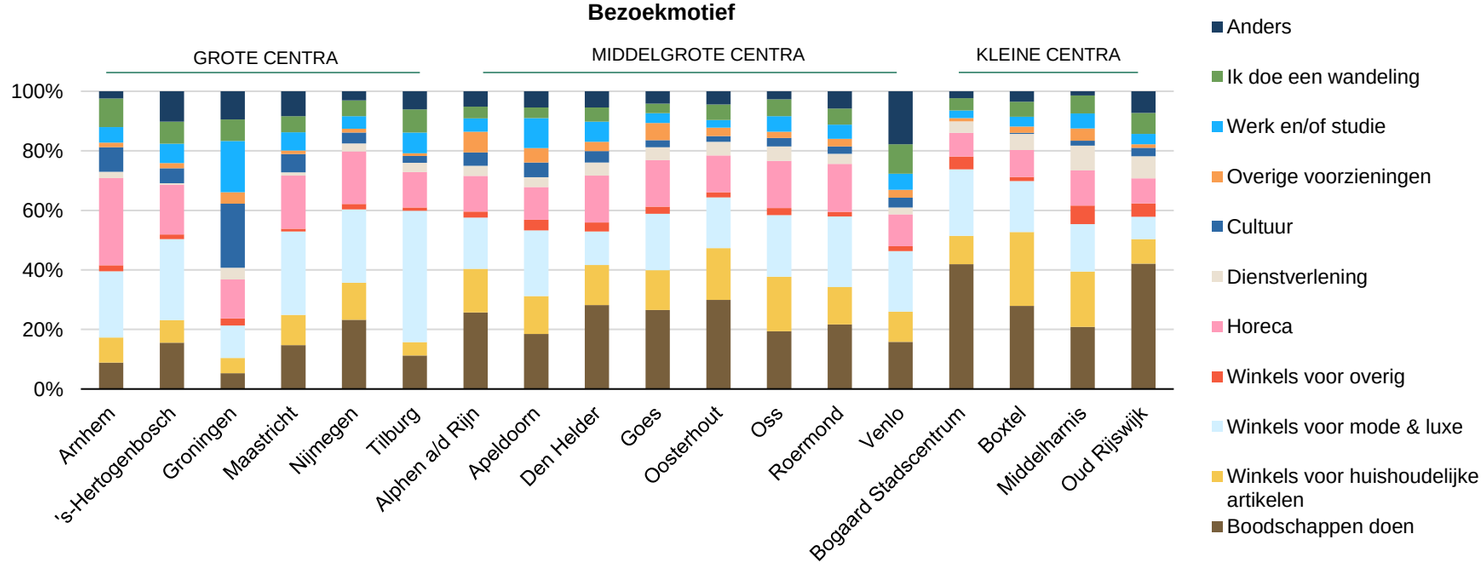
Waarom komen bezoekers naar het centrum?

- Het merendeel van de bezoekers aan het centrum van Arnhem bezocht het centrum voor de horeca (48%). Ook het bezoeken van winkels voor mode & luxe (37%) is een belangrijk bezoekmotief.
- Als de bezoekmotieven van Arnhem vergeleken worden met de resultaten van de andere grote steden dan ligt het aandeel horeca hoger dan in de benchmark grote steden. Zo ligt het bezoekmotief horeca in de andere grote steden tussen de 19% en 30%.
- Wanneer het aantal horecazaken vergeleken wordt met de andere grote centra uit het onderzoek (op basis van Locatus data) valt op dat Arnhem niet over significant meer horeca aanbod beschikt dan de andere grote steden uit het onderzoek.

Herkomst respondenten



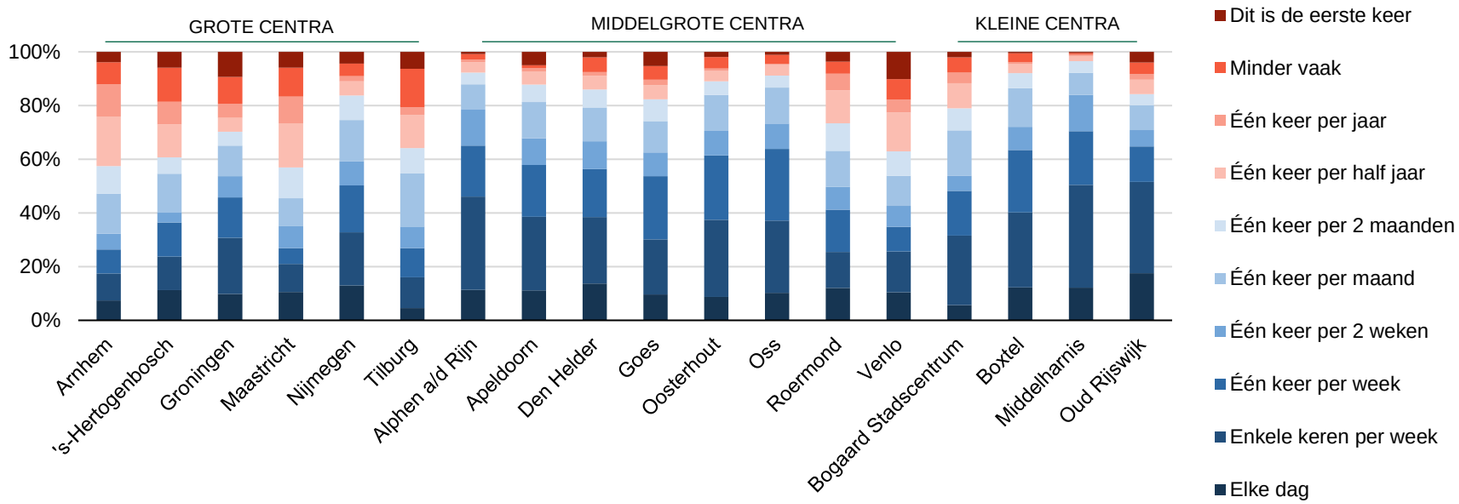
Bezoekmotief



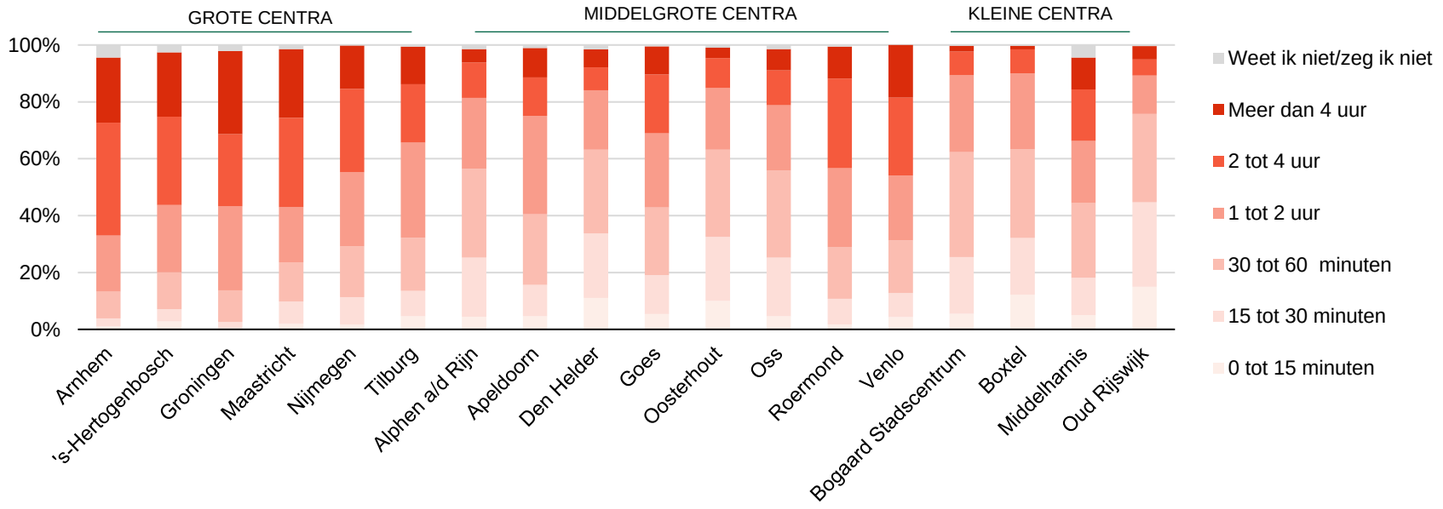
Hoe vaak komen bezoekers? En hoe lang verblijven bezoekers?

- De bezoekfrequentie ligt voor het centrum van Arnhem relatief laag. Mensen komen minder vaak en verblijven relatief lang. Dit is een indicatie dat het centrum vooral voor recreatief winkelen wordt bezocht. Dit kan worden ondersteund door de conclusie dat het bezoekmotief vooral horeca en winkels voor mode & luxe is.
- Qua bezoekfrequentie wijkt het centrum van Arnhem niet veel af van ’s-Hertogenbosch en Maastricht. Ook in deze centra ligt de bezoekfrequentie een stuk lager en is de verblijfstijd langer.
- Van alle grote steden die deelnemen aan het onderzoek is de verblijfstijd in het centrum van Arnhem het langst. Dit heeft hoogstwaarschijnlijk te maken door het hoge aandeel van de bezoekmotieven horeca en mode & luxe.

Bezoekfrequentie



Verblijfstijd

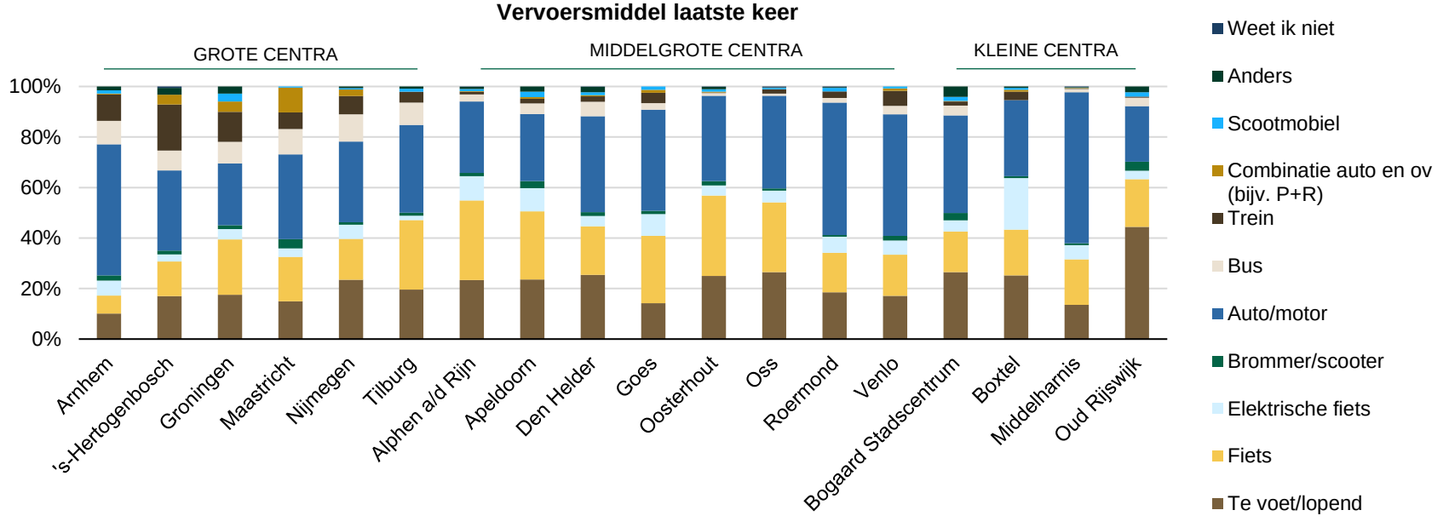


2.2 Vervoersmiddel

Met welk vervoersmiddel komen bezoekers?

- De auto / motor is het meest gebruikte vervoersmiddel voor een bezoek aan het centrum van Arnhem (52%) gevolgd door de trein (11%). Opvallend is dat het aandeel fietsers een stuk lager ligt dan in de overige grote centra. Het hoge aandeel bezoekers van buiten de eigen gemeente is een mogelijke verklaring voor het hoge aandeel auto bezoekers.
- Bezoekers die met de auto / motor komen geven aan dat reistijd / afstand (57%) de belangrijkste reden is om voor dit vervoersmiddel te kiezen.
- Zichtbaar is dat er een duidelijk verschil zit tussen de vervoersmiddelkeuze van bezoekers uit de eigen gemeenten en bezoekers van buiten de gemeente. Het aandeel bezoekers van buiten de gemeente (64%) die met de auto naar het centrum van Arnhem komt is beduidend hoger dan het aandeel auto bezoekers uit de eigen gemeente (17%).
- Bezoekers die het centrum van Arnhem te voet / lopend bezoeken komen vaker dan bezoekers die met de fiets of auto / motor komen. Hiermee is echter nog niet gezegd dat fietsers ook daadwerkelijk elke keer iets besteden.

Vervoersmiddel laatste keer



Vervoersmiddel naar herkomst Arnhem centrum

	Totaal	Binnen de gemeente*	Buiten de gemeente
Te voet/lopend	10%	30%	1%
Fiets	7%	22%	2%
Elektrische fiets	6%	12%	5%
Brommer/scooter	2%	1%	2%
Auto/motor	52%	17%	64%
Bus	9%	14%	9%
Trein	11%	0%	16%
Combinatie auto en OV	0%	0%	0%
Scootmobiel	1%	4%	0%
Anders	2%	1%	1%

* Geeft een indicatie, aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Binnen de gemeente N = 137.

Bezoekfrequentie naar modaliteit Arnhem centrum

Bezoekfrequentie	Te voet/lopend*	Fiets*	Auto/motor*
Elke dag	36%	25%	1%
Enkele keren per week	33%	18%	2%
Één keer per week	13%	36%	3%
Één keer per 2 weken	3%	11%	4%
Één keer per maand	3%	4%	15%
Één keer per 2 maanden	3%	4%	13%
Één keer per half jaar	3%	0%	28%
Één keer per jaar	3%	0%	18%
Minder vaak	3%	4%	11%
Dit is de eerste keer	3%	0%	3%

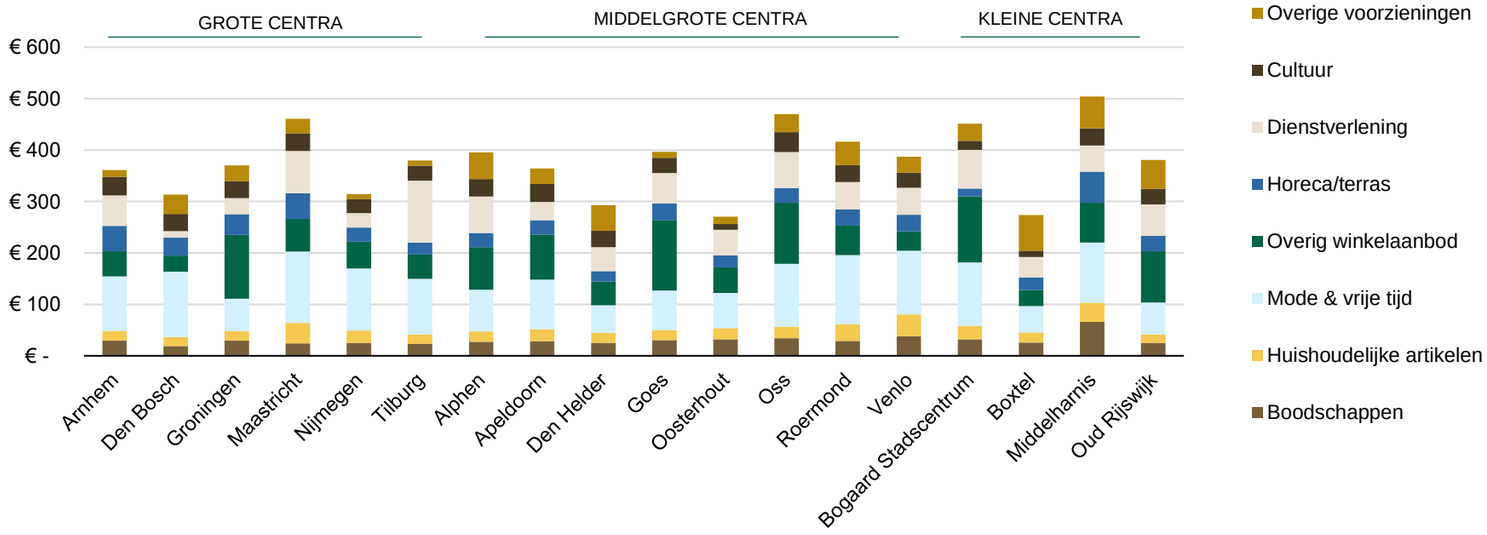
* Geeft een indicatie, aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Te voet/lopend N = 39, Fiets N = 28, Auto/motor N = 201.

2.3 Bestedingen

Wat en waar besteden bezoekers?

- De grafiek hiernaast geeft inzicht in de gemiddelde besteding over het laatste bezoek. Voor het centrum van Arnhem is de gemiddelde besteding aan mode & vrije tijd (€ 81) en dienstverlening (€ 60) het hoogst.
- Wanneer een uitsplitsing gemaakt wordt naar herkomst is zichtbaar dat er een duidelijk verschil zit in de bestedingen van bezoekers afkomstig uit de eigen gemeente en de bezoekers van buiten de gemeente. De gemiddelde besteding van bezoekers afkomstig van buiten de gemeente ligt met name een stuk hoger bij bestedingen aan mode & vrije tijd. Bezoekers afkomstig uit de eigen gemeente besteden gemiddeld € 65, bezoekers van buiten de eigen gemeente besteden gemiddeld € 106.
- Wanneer de bestedingen uitgesplitst worden naar bezoekfrequentie valt op dat bij met name mode & vrijetijd en bij horeca / terras de gemiddelde besteding toeneemt naarmate de bezoekfrequentie afneemt.

Gemiddelde besteding op basis van het laatste bezoek



Besteding verdeeld naar herkomst
De gemiddelde besteding binnen en buiten de gemeente is aangevuld met de enquêteresultaten die verkregen zijn via social media. Om deze reden wijkt het getal af van het totaal. Het totaal geeft inzicht in de resultaten van alleen het veldwerk.

Gemiddelde besteding verdeeld naar herkomst

	Totaal	Binnen de gemeente*	Buiten de gemeente*
Boodschappen	€ 29	€ 32	€ 32
Mode & vrije tijd	€ 106	€ 65	€ 106
Horeca/terras	€ 49	€ 35	€ 56

* Geeft een indicatie. Het aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Binnen de gemeente: Boodschappen N = 56, Mode & vrije tijd N = 51, Horeca/terras N = 87.
Buiten de gemeente: Boodschappen N = 87, Mode & vrije tijd N = 64, Horeca/terras N = 121.

Gemiddelde besteding per bezoekfrequentie

Bezoekfrequentie	Boodschappen*	Mode & vrije tijd*	Horeca/terras*
Elke dag	€ 24	€ 56	€ 16
Enkele keren per week	€ 32	€ 72	€ 20
Één keer per week	€ 42	€ 55	€ 26
Één keer per 2 weken	€ 16	€ 79	€ 45
Één keer per maand	€ 28	€ 96	€ 43

* Geeft een indicatie. Het aantal waarnemingen ligt onder de 210.
Boodschappen N = 70 Mode & vrije tijd N = 69, Horeca/terras N = 120.

2.4 Relatie vervoersmiddel en besteding

Wat is de gemiddelde besteding per vervoersmiddel verdeeld naar branche?

- Bezoekers met de auto / motor besteden per bezoek gemiddeld meer dan andere bezoekers. Met name bij mode & vrije tijd bestedingen is een groot verschil zichtbaar tussen de verschillende vervoersmiddelen. Een fietser besteed gemiddeld € 59 aan mode & vrije tijd, een bezoeker die met de auto / motor komt besteed gemiddeld € 122.
- Opvallend is dat de verschillen tussen de vervoersmiddelen voor boodschappen doen minder groot zijn. Mogelijk speelt mee dat boodschappen doen in mindere mate een bezoekdoel is voor bezoekers.

Komen mensen altijd met hetzelfde vervoersmiddel?

- Van bezoekers die hebben aangegeven meerdere keren in de maand september het centrum van Arnhem bezocht te hebben, is bekend welk vervoersmiddel ze per bezoek gebruikt hebben. Het percentage zegt iets over in welke mate men loyaal is aan het vervoersmiddel.
- In algemene zin kan gesteld worden dat mensen redelijk loyaal zijn aan één vervoersmiddel. Als mensen eenmaal kiezen voor een specifiek vervoersmiddel, wordt dit vervoersmiddel in de meeste gevallen ook bij andere bezoeken gebruikt. Bij alle drie de vervoersmiddelen ligt het loyaliteitspercentage boven de 80%.
- Waar in andere centra zichtbaar is dat het loyaliteitspercentage voor de auto doorgaans het laagst is, geldt dat in Arnhem niet. In Arnhem ligt het loyaliteitspercentage voor de fiets het laagst. Wellicht speelt mee dat in een stad als Arnhem er meer alternatieve vervoersmiddel keuzes zijn (zoals bus, trein en P+R) en er daardoor meer gewisseld wordt. 82% van de bezoekers die met de fiets komt, is ook tijdens andere bezoeken met de fiets gekomen.

Gemiddelde besteding per vervoersmiddel Arnhem centrum

	Gemiddelde besteding Totaal	Gemiddelde besteding Boodschappen	Gemiddelde besteding Mode & vrije tijd	Gemiddelde besteding Horeca/terras
Te voet/lopend	€ 38	€ 35	€ 59	€ 24
Fiets	€ 27	€ 23	€ 52	€ 20
Auto/motor	€ 72	€ 32	€ 122	€ 63
Trein	€ 49	-	-	€ 34

Loyaliteit aan vervoersmiddel Arnhem centrum

Te voet/lopend	85%
Fiets	82%
Auto/motor	84%
Trein*	-

* Te weinig respondenten die meerdere keren met de trein kwamen.

Gemiddelde bezoekfrequentie september Arnhem centrum

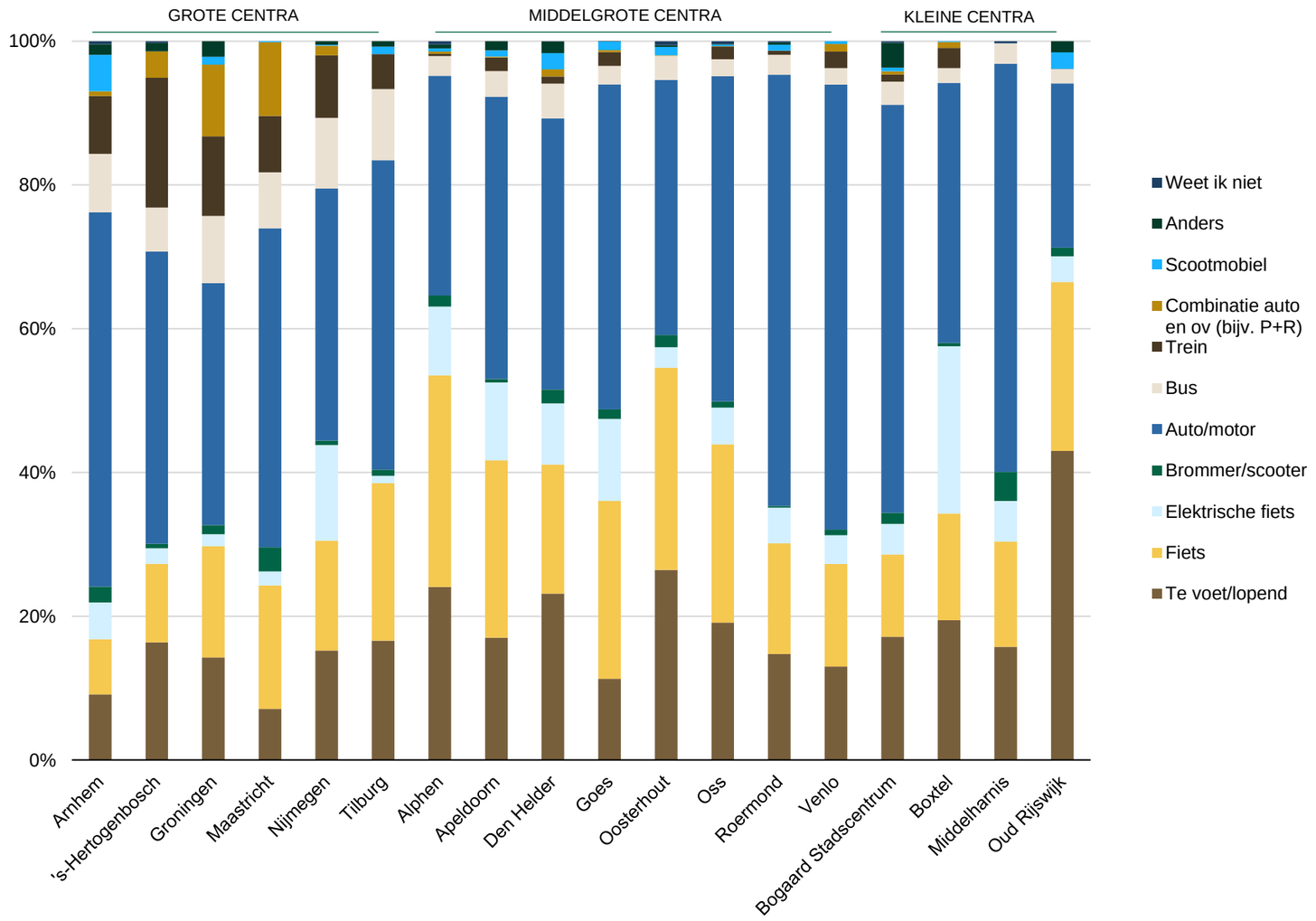
Te voet/lopend	9x
Fiets	7x
Auto/motor	3x
Trein	9x

Welk aandeel hebben de verschillende vervoersmiddelen in de totale besteding?

Bezoekers die meerdere keren in de maand september een bezoek hebben gebracht aan het centrum van Arnhem hebben ook per bezoek aangegeven met welk vervoersmiddel ze kwamen en hoeveel ze besteed hebben. Dit tot maximaal vier bezoeken in het verleden, naast ‘vandaag’. Hierdoor weten we per stad een redelijk nauwkeurige inschatting te maken van de totale bestedingen, rekening houdend met de bezoekfrequentie. Wel neemt de betrouwbaarheid van het bestedingsbedrag af naarmate bezoeken meer in het verleden liggen. Om die reden kijken we niet verder dan vier bezoeken in het verleden.

- In het hoofdrapport is aangetoond dat indien je rekening houdt met meerdere bezoekmomenten de bestedingen van voetgangers en fietsers in de totale bestedingen belangrijker worden. Tegelijkertijd worden in deze weging naar bezoekfrequentie de bestedingen van bezoekers die met de auto komen minder.
- Voor het centrum van Arnhem is de auto goed voor een groot aandeel van de bestedingen (52%). Vergeleken met de andere grote steden is het aandeel van de auto relatief hoog.
- De uitkomst ligt in lijn met de eerdere bevindingen waarbij zichtbaar was dat voor het centrum van Arnhem het aandeel bezoekers van buiten de gemeente hoog is, deze groep voornamelijk met de auto komt en het bezoekmotief voornamelijk focust op horeca en mode & vrije tijd. Met name bij deze bezoekmotieven ligt de gemiddelde besteding die auto bezoekers doen een stuk hoger.

Bestedingen totaal - meerdere bezoekmomenten - per centrum / binnenstad



platform binnenstads management

Movares
adviseurs & ingenieurs

BRO

GAUDIUM
real estate

Gemeenteraad Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Per e-mail: steffan.vos@arnhem.nl

Nijkerk, 14 mei 2024

Onderwerp: Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem

Geachte Raad,

Wij hebben kennis mogen nemen van het concept Duurzaam Mobiliteitsplan Arnhem d.d. 09 – 04 - 2024. Allereerst willen wij benadrukken dat wij voorstander zijn van de insteek van het Mobiliteitsplan waarbij Arnhem nadrukkelijk de voetganger, fietser en het Openbaar Vervoer prevaleert boven het gebruik van de auto. Ook het vergroten van het aandeel groen en meer aandacht voor een veilige verkeerssituatie voor specifiek de voetganger en fietser onderschrijven wij. Het Mobiliteitsplan geeft bovendien een goede richting en biedt ons inziens een solide basis om aankomende jaren gezamenlijk met marktpartijen op door te kunnen bouwen aan nieuwe ontwikkelingen in de stad.

Vanuit onze expertise willen wij in het licht van de verdere uitwerking van het Mobiliteitsplan nu alvast specifiek aandacht vragen voor het feitelijke autogebruik voor ontwikkelingen met een woonzorg bestemming. Wij zien namelijk in legio opgeleverde woonzorgcomplexen een overschatting van de gerealiseerde verkeer- en parkeerbehoefte. Veelal zijn de theoretische cijfers een afgeleide van de algemene CROW cijfers, Deze cijfers zijn gebaseerd op literatuuronderzoek en – inmiddels achterhaalde - praktijkervaringen. In de praktijk blijkt dat de parkeernormen op basis van de kencijfers simpelweg niet voldoende aansluiten bij de reële parkeerbehoefte van woonvormen gericht op senioren met een zorgbehoefte. Dit heeft tot gevolg dat parkeervoorzieningen voor de leegstand worden gerealiseerd. Deze voorzieningen beperken daarbij de invulling van groen en maken in sommige gevallen zelfs de businesscase onhaalbaar.

Ondanks dat het Mobiliteitsplan nog geen concrete invulling geeft aan (toekomstige) verkeer- en parkeernormen, vragen wij de raad om in de nadere uitwerking specifiek rekening te houden met de normering voor dergelijke bestemmingen. Dit kan ons inziens enerzijds door feitelijk lage normen vast te stellen en/of anderzijds door de mogelijkheid en bevoegdheid tot maatwerk per ontwikkeling te bieden.

Mocht u nadere toelichting wensen dan zijn wij hier uiteraard toe bereid.

Met vriendelijke groet,
Gaudium Real Estate

[redacted]

M[redacted] Withaar

Arkerpoort 2 | 3861 PS Nijkerk | Postbus 1049 | 3860 BA Nijkerk
T + 31 33 246 40 10 | info@gaudiumrealestate.nl | www.gaudiumrealestate.nl
IBAN NL09 RABO 0356 4791 61 | KVK 78056411 | BTW NL861248570B01

Geachte raadsleden en andere aanwezigen,

Mijn naam is Keri Baerwaldt en ik woon met mijn partner en 2 jonge kinderen in een hele leuke wijk in Arnhem West, in Heyenoord. Ik voer hier het woord namens de Verkeersgroep Arnhem-West. We zijn als verkeersgroep al meerdere jaren actief en hebben als zodanig bijgedragen aan het onder de aandacht brengen van de verkeersproblematiek in onze wijk. Door steeds met u als Gemeente in gesprek te zijn. Door met de wethouder en ambtenaren te overleggen over door ons ingebrachte voorstellen. Door buurtonderzoek via enquêtes, telramen en fijnstofmeters.

Met interesse heb ik het duurzaam mobiliteitsplan 2024 -2040 gelezen. Bijzonder onder de indruk ben ik van de prachtige plannen en begrippen die hierin worden geschetst. Betere busverbindingen, een aantrekkelijk OV, snelle fietsroutes, minder fijnstof en CO2, minder verkeersoverlast en minder auto's op straat, meer verkeersveiligheid. Toepassing van het STOMP principe, parkeernormen en -regulering, verdere handhaving van de milieuzone en 2 extra fietsroutes over de Rijn. En aan het eind van plan een opsomming van een aantal maatregelen en uit te voeren onderzoeken. Het kan niet op en mag ook wat kosten.

Toch wat opmerkingen en vragen. Allereerst, de gebruikte begrippen en de uit te voeren maatregelen worden niet in concrete en meetbare doelen aangegeven: wanneer is OV aantrekkelijk, wanneer is verkeersoverlast acceptabel, wanneer is de verkeersveiligheid voldoende? **Onze eerste vraag is of u dit in concrete en haalbare (tussen-)doelen zou willen omschrijven,** bijvoorbeeld door gebruik te maken van de kennis en richtlijnen van het RIVM en de WHO normen. Dan kunnen we als burger ook tussentijds en in 2044 beoordelen of u deze prachtige plannen voldoende realiseert.

Als tweede willen wij u vragen een nulmeting te doen zodat de verbeteringen kunnen worden vergeleken met de huidige situatie. Daarbij mag van ons ook een huidig en te behalen verkeersafwikkelingsplan aan worden toegevoegd.

Ten derde vragen wij u in te gaan op een tweetal opmerkingen in het plan die ons raakten. Op blz. 21 stelt u voor de wachttijd voor voetgangers en fietsers bij verkeerslichten te verkorten**. Om de STOMP principes concreet vorm te geven zouden wij zaken willen omdraaien: de auto wacht op de fietser en de voetganger, niet andersom!** Als tweede opmerking: op blz. 38 stelt u dat projectontwikkelaars bij nieuwbouw minder ruimte kunnen bestemmen voor parkeren als ze een goed plan voor deelauto's voorleggen. **Waarom niet zoals in de Merwede wijk in Utrecht zelf stellen dat de parkeernorm op bijvoorbeeld 0,3 wordt gesteld en elektrische deelauto's vaste parkeer- en oplaadplekken geven?**

Tenslotte, wij missen in het plan voorbeelden van "good practices" uit andere steden in Nederland en daarbuiten. **Maakt u daar wel voldoende gebruik van?**

Wat mij als jonge moeder echter het meest verontrust zijn de tijdslijnen die aan het eind van het plan worden gesteld. Zoals het (uiterlijk) binnen 10 jaar doen van onderzoek op 17 locaties waar selectieve toegang een optie kan zijn. Of het binnen die termijn onderzoeken van leefstraten, waar de auto te gast is. Twee zaken die voor onze wijk, voor mijn straat en voor mijn kinderen en die voor mijn buren **op dit moment** wezenlijk kunnen bijdragen aan betere verkeersveiligheid, minder geluidsoverlast en fijnstof. Als de realisatie daarvan pas gaat plaatsvinden als mijn kinderen zelfstandig hun weg naar de middelbare school kunnen vinden zal veilig buitenspelen tijdens hun kindertijd er voorlopig voor hen niet inzitten. **Mijn belangrijkste vraag is dan ook of de Gemeente Arnhem op kortere termijn wil aangeven hoe zij de huidige, en ook bij haar bekende pijnpunten, de verkeerssituatie in onze en ook andere wijken gaat aanpakken. En niet over 10 jaar!**

Tenslotte nog een fors hoofdpijnpunt in onze wijk waarvoor uw aandacht. In onze smalle straten is de maximumsnelheid 30 km per uur, noodzakelijk voor onze bewoners en hun kinderen om als voetgangers en fietser veilig te kunnen deelnemen aan het verkeer. Onze telraamgegevens laten wat dat betreft een heel ander beeld zien. 30 Km per uur wordt door automobilisten gezien als een minimumsnelheid. De hoge snelheden van auto's en het rakelings passeren van fietsers zorgen voor extreem onveilige situaties. Met daarbij de enorme hoeveelheid sluipverkeer, met name tijdens de spits, is er al langere tijd sprake van een zeer ongewenste onveilige verkeerssituatie in onze wijk. En dat in een wijk met twee basisscholen, naschoolse opvang en kinderdagverblijf. Een snelle oplossing daarvan mag niet lang meer duren.

Na overlegging van onze Telraamgegevens stellen uw ambtenaren dat indien 80% van het verkeer onder een gemiddelde snelheid van 40 km per uur blijft, er geen reden is voor handhaving of ingrijpen. Aangezien het Openbaar Ministerie blijkbaar onvoldoende middelen heeft voor een juiste handhaving, zullen we dan ook de 30 km borden maar weghalen?

Het spreekt voor zich dat dit voor ons niet aanvaardbaar is aangezien het dagelijks leidt tot onacceptabele verkeerssituaties voor fietsers, voetgangers en rolstoelers. **Ik nodig u dan ook uit om samen met mij over de Oranjestraat, de Calunastraat, de Heyenoordseweg, de Noordelijke Parallelweg en de Brouwerijweg te fietsen, als u wilt tijdens de spits wanneer we overspoeld worden door sluipverkeer. Durft u het aan**?

Een lichtpunt naast deze kritische noten zijn wat ons betreft de in het plan genoemde pilots en experimenten. Vooral die op het gebied van selectieve toegang en de creatie van leefstraten. Daar willen als Verkeersgroep Arnhem-West heel graag onze medewerking aan verlenen!

Afsluitend, ik ervaar de gemeente Arnhem als een vooruitstrevende gemeente, maar zie dit helaas onvoldoende geconcretiseerd in een duidelijk plan voor mijn wijk waarin in heldere tijdlijnen de problemen worden aangepakt, bewaakt en geëvalueerd. In afwachting van uw reactie en gaarne bereid tot nadere toelichting,

Namens de Verkeersgroep Arnhem-West,

Keri Baerwaldt, Jannie Dorland, Marie-Louise Hoogveld, Karel Speth, Hans Wildenberg, Rien Vermeer

NB Wij dienen dit stuk ook per mail in zodat u hierop ook schriftelijk kan reageren.

Gemeente Arnhem,
T.a.v. gemeenteraad,
Postbus 9029,
6800 EL Arnhem.

Arnhem, 15 mei 2024.

Inzake: Duurzaam mobiliteitsplan

Geachte raadsleden,

Als we de stukken laten lezen door inwoners van de Arnhemse binnenstad en hierover met hun in gesprek gaan is er in 80% grote teleurstelling te zien. Eigenlijk nergens gaat men in op het handhaven van de knallende en ronkende uitlaten, racende voertuigen, motoren die wheelies maken op de rondweg en ga maar zo door. Tussen de lijntjes door zien we soms het woordje handhaven staan en eigenlijk berust 80% van mobiliteit op handhaven in onze ogen.

Niet alleen op handhaven op de eerder genoemde grote problemen maar tevens op parkeren op stoepen, het blokkeren van straten en het overbodig veel/lang claxonneren, fietsen en scooteren waar niet toegestaan of die vastgeketend zijn aan terrasmeubilair of afvalbakken en we kunnen zo nog wel door gaan. Het veelvuldige antwoord hierop kennen we al: “Dan had je niet in de binnenstad moeten gaan wonen!” Maar geachte mensen in hoever moet men dit allemaal toleren ook al weet men dat je in de binnenstad woont? En eigenlijk is onze binnenstad ook gewoon een wijk om in te wonen en te leven.

Wethouder verkeer geeft in diverse zaken uitleg en gaat ook in op de mogelijke verlichtingen die het geeft en zet vooral in op voetgangers en fietsers in de eerste plaats. Maar de gemeenteraad heeft het fietsparkeerplan goedgekeurd en voetgangers en fietsen gaan absoluut niet samen in het winkelgebied. Erger nog het geeft behoorlijke irritatie onder elkaar en iemand met een snelle fatbike of spedelec mag er nu ook gewoon rijden, nog te zwijgen over de toenemende (brede) bakfietsen.

Sinds jaren heeft men erover dat parkeergarage Langstraat zal worden uitgebreid en moderner zal worden. Maar we denken dat er nog een aantal jaar bijkomt eer het zal gebeuren. Zo ook de overdekte fietsenstalling bij Bartok zou een mooie aanwinst zijn en verlichting geven. Weet jij wanneer deze er nu eindelijk komt?

We juichen het plan van de wethouder wel enorm toe maar hier en daar o.a. een rijbaan laten verdwijnen staat er. Sommige wegen worden 30km/u en een beetje smaller of zo. Helaas ontbreekt het aan duidelijk gerichte plannen in het mobiliteitsplan. Via de media moeten we ineens vernemen dat er een knip komt bij het Museum Arnhem, de knip die eerder werd afgeraden toen we in gesprek waren over de herinrichting Willemsplein. Een versmalling naast het Kadehuis vernemen we ineens in de Gelderlander omdat is gebleken dat dit het verkeer afremde tijdens de bouw. Men heeft dan niet de files gezien die ervoor zorgde dat het geheel vaststond en de zijwegen blokkeerden? Waardoor voertuigen maar het winkelgebied inreden om deze file te omzeilen.

In de eerste gesprekken over de Zero-Emissie hebben we al aangegeven om ook de buitensingels, tracé Weerdjesstraat en het Coehoorngebied aan te wijzen. Echter men wilde een soort escaperoute behouden werd er gezegd. Maar waarom kan het met de milieuzone dan wel of is men ergens bang voor? Wij zijn al bang dat men hierdoor onduidelijkheid verschaft naar de chauffeurs die rechts de stad niet in mogen maar 2 meter links wel weer.

Openbaar vervoer heeft altijd al aangegeven dat 30km/u een enorme belasting geeft in hun aankomst tijden. Eigenlijk rijdt ook 90% van alle bussen niet 30km/u langs de Musis of door de Turfstraat waar dat momenteel al is. Chauffeurs verklaren dat dit komt door hun schema en ze vaak niet anders kunnen. Verkeersdrempels zijn ook een taboe voor de bussen en eigenlijk mede voor mensen met een beperking die steeds een schok door hun rug krijgen.

Wanneer men de singels ook geheel 30km/u zal gaan maken geeft dit hetzelfde effect maar dan op de racende en knallende voertuigen. In de binnenstad geldt momenteel al 30km/u maar ook hier wordt gewoon geracet.

Met 30km/u zal een routeplanner zien dat door de straatje van bv Spijkerkwartier men de kortste en snelste route kan rijden van/naar andere wijken. Maar ook de politie zal dan geen snelheidscontroles meer kunnen doen hebben ze ons steeds laten weten. Zo zal ook de snelheid/rood licht flitspaal verdwijnen naast Musis.

Alhoewel we nog steeds hopen dat de Flex-Flitser naar de binnenstad komt gaat dat ook niet meer gebeuren bij 30km/u. In een schrijven, aan de gemeenteraad, heeft men eigenlijk al laten weten dat de binnenstad geen Flex-Flitser zal komen terwijl dit indertijd wel is toegezegd n.a.v. vragen.

Wij als Stichting verzoeken gelijk ook om het fietsen in het winkelgebied weer te gaan verbieden vanwege de veiligheid. Maar ook een strakkere, en duidelijke, planning en uitvoering als het gaat om wrak- en/of weesfietsen opruimen. Soms blijven deze ruim een jaar staan en zijn ze gesloopt of worden gewoon dan maar eigenlijk gejat voor de onderdelen. Soms ligt deze dan bovenop de Willemstunnel of watertrappelend in de Jansbeek.

We kunnen overal fietsstallingen e.d. neerzetten maar als er niet geregeld opgeschoond gaat worden staan deze zo overvol met oud ijzer. En hierdoor zijn de echte fietsers genoodzaakt om bv hun ijzeren ros aan de leuning van de Jansbeek vast te ketenen of afvalbak. We weten dat dit er totaal niet uitziet ondanks dat een raadslid het een mooie reuring vindt.

Elektrisch deelvervoer is een hele goede zaak. Als sleutelfiguur voor MyWheels zien we een enorme toename in nieuwe klanten die er gebruik van maken. MyWheels wil dit ook z.s.m. uitbreiden met De Blauwe Golven en de singels.

Echter vragen we de wethouder om goed te kijken naar de laadpalen problematiek die de binnenstad momenteel heeft. De Trans werkt 75% van het jaar nooit en men verwijst dan steeds naar Allego. Allego is de slechtste laadpalen aanbieder van Nederland en staat op het punt om straks geen monteurs meer in te kunnen huren (contract loopt af). Wie is er dan verantwoordelijk? Op De Blauwe Golven zijn nieuwe laadpalen gekomen maar omdat er goede bebording ontbreekt staan hier steeds gewone fossiele voertuigen op. De ontwerper wilde geen bebording hebben vernemen wij. Mensen met rugproblemen of een beperking kunnen hier (Blauwe Golven) ook niet terecht omdat de laadvoorzieningen in de grond zitten.

De Stichting wijst het toevoegen van elektrische scooters volledig af. We kennen de verhalen van andere gemeenten over de misbruik en (parkeer) overlast.

In het plan staat ook het verminderen van straatplekken om te parkeren en deze in te ruilen voor vergroening bv. Binnenstad Arnhem heeft een tekort aan ondergrondse container plekken en moet dan bij dit idee ook rekening mee worden houden. Zo pleiten we voor meer diverse oc’s op de oude Shop&Go plekken in de Langstraat. En aan de zijde van Luxor zodat men geen lange wandeling hoeft te maken naar de overkant van een drukke racende weg.

Het idee om ondernemers, tegen verlaagd tarief, te laten parkeren in de gemeentelijke parkeergarages zien we graag de gemeenteraad als een motie meenemen. Daarnaast om deze parkeergarages op te waarderen met de zgn. BoomBoxen waar men zijn/haar pakketje op kan halen. Zo hoeft de bezorger niet nogmaals langs te komen of dwars door de stad heen naar een afleverpunt zoals de Primera.

We lezen ook de inzet van andere bezorgdiensten zoals De Groene Rijders. Een uitstekend idee maar dan graag ook gewoon tot 11.00 uur in het winkelgebied laten rijden. Men mag dan ook wel dit laten gelden voor alle bezorgdiensten want 20x dezelfde DHL-man door dezelfde straat zien op een dag geeft aan dat er iets niet echt klopt.

We begrijpen ten aanzien van de inwoners met een eigen parkeerplek op hun grond dat er eigenlijk voor hun niets aan de hand is. Immers zij kunnen altijd parkeren terwijl een ander rondjes moet rijden om ergens zijn/haar auto te parkeren. De uitbreiding van parkeergarage Langstraat is dan ook iets om nog dit jaar op te starten. Maar ook de oplevering van de nieuwe parkeerplaatsen blauwe Golven aan het Roermondsplein.

Ten aanzien van de onderkade hebben we een raar gevoel. Met enorm veel pijn en moeite is er besloten dat deze afgesloten wordt om (parkeer)overlast tegen te gaan. Straks kan men vanaf de parkeerplaatsen Roermondsplein naar de onderkade. Waar men in het plan racen en overlast wil gaan verminderen trekt men een ander mooi besluit weer in.

Handhaven op mobiliteit startte wij deze brief mee. Er is veel onduidelijkheid over handhaven op campers, bussen en té grote (aannemers) busjes. In de tijd van de bouw Kadehuis hielden deze grote bussen vaak twee tot vier parkeerplaatsen bezet en ontbrak de handhaving. Goede voorzieningen voor bussen, campers e.d. missen we o.a. ook in dit plan.

De binnenstad is te klein voor het vele verkeer en vooral de onduidelijkheid aan verwijzingen, zoals goede bebording, wordt enorm gemist. Maar ook dat men in de avonduren goedkoper in een parkeergarage kan staan is alleen bekend als men afrekent of eerder hier heeft geparkeerd.

We vragen ons ook af waarom Arnhem geen campagnes voert als het gaat om snelheid. Samen met onze gesprekspartner VVN wilden we hierop inzetten en met banners werken om de automobilisten op hun snelheid te wijzen. Echter dit werd steeds afgekeurd door de afdeling mobiliteit. Gedragsverandering begint eerste plaats bij mensen te informeren.

We wensen de gemeenteraad veel succes bij het bespreken van dit mobiliteitsplan. We zijn altijd bereid om met de raadsleden in gesprek te gaan. Natuurlijk zullen we dit op de voet gaan volgen en wellicht nog een ingezonden brief sturen met op- en/of aanmerkingen.

Met vriendelijke groeten,
Erik Wiessenberg,
Stichting Arnhems Hart.

STICHTING ARNHEMS HART
Voor een leefbare binnenstad

15 mei 2024

Raadsvoorstel Duurzaam Mobiliteitsplan 2024

Fietsersbond Arnhem vol vertrouwen over het DMP-2024

In het Duurzaam Mobiliteitsplan 2024-2040 wordt op een positieve en realistische wijze uiteengezet wat de stad Arnhem nodig heeft: een prettige en gezonde leefomgeving die afgestemd is op de menselijke maat met als resultaat een goede omgevingskwaliteit voor iedereen.
De Fietsersbond afdeling Arnhem is bijzonder ingenomen met het gepresenteerde mobiliteitsplan. De in het plan genoemde totaalvisie en de daaruit voortvloeiende concrete maatregelen worden dan ook volledig door ons ondersteund.
Verkeer en mobiliteit raakt iedereen en daarom is het zo belangrijk om daar een voor iedereen zo goed en acceptabel plan vast te stellen. Dit plan ademt de ambitie om in alle redelijkheid rekening te houden met alle inwoners van Arnhem en de door hen gewenste modaliteitswensen.

Kortom:
Met dit Duurzaam Mobiliteitsplan ziet de Fietsersbond de toekomst vol vertrouwen tegemoet en beveelt dan ook van harte aan dit plan vast te stellen.

Fietsersbond
Afdeling Arnhem

Bij het doornemen van het voorliggende mobiliteitsplan kwamen bij ons nog wel een aantal ideeën en aandachtspunten naar voren, die wellicht de door ons zeer gewaardeerde hoge potentie van het DMP nog wat zou kunnen verhogen. Deze bijdragen vindt u terug in de bijlage.

Inspreektekst Raad Arnhem 15-5-2024 Mobiliteitsvisie

Geachte raadsleden,

Vandaag spreken we over de mobiliteitsvisie. Mijn naam is Peter Papegaaij. Ik woon sinds 1987 in Arnhem en al 21 jaar aan de Onderlangs. Mijn inspraak gaat over Arnhemmers. Want dat is wat in deze visie in prachtige volzinnen wordt gepredikt, betrekken van bewoners. Ik ga positief beginnen.

Want ik zei al Onderlangs en dan weet u dat de Onderlangs deze zomer op de schop gaat en flink ook. Daar kwamen wij, het hotel en de bewoners van de Onderlangs, pas achter toen er al een geheel uitgewerkt plan naar uw raad was gestuurd. Een plan dat voor ons onacceptabel was. Na vruchteloos contact met ambtenaren hadden we een goed gesprek met de wethouder, die naar wel ons luisterde en aan haar ambtenaren opdracht gaf samen met ons het plan aan te passen. En dat nieuwe plan is er nu. Zijn we er blij mee? Nee, dat niet echt, maar het is wel een beter en voor ons acceptabel plan.

Waarom vertel ik u dit? Omdat in deze mobiliteitsvisie steeds wordt geschreven dat bewoners worden betrokken, maar de visie helemaal niet over bewoners gaat. Het gaat over groen, weg met de auto, over inperken, handhaven, gedragsverandering, schuld en boete. Ik moet me gezond en duurzaam gaan verplaatsen, anders kom ik niet in het groene Walhalla. Als ik dan lees wat er allemaal moet, denk ik: Wat een smerige, lelijke stad moet Arnhem zijn, met zoveel zich slecht gedragende en egoïstische bewoners, die hoognodig gecorrigeerd moeten worden. Niet echt een uitnodiging om mee te doen.

En dit is nu mijn punt, geachte raadsleden. Zo'n visie is prachtig hoor, maar de stad is geen zandbak waar u uw politieke ambities vrij kunt uitleven. Maak van deze visie geen blauwdruk. Arnhem is geen politiek prestigeobject. Arnhem dat zijn wij, de inwoners. Wij wonen in een huis, in een straat. En als die straat op de schop gaat, dan grijpt u direct in in ons leven. Kom dan niet met visies en argumenten. We zijn geen politieke tegenstanders. Praat met ons, over wat er voor de deur en in de straat gaat veranderen. En dan niet, ik citeer "met een verkeersstructuurplan en een netwerkmanagementkaart met een multimodaal afwegingskader om prioriteiten te kunnen stellen in de verschillende gebiedstypen." Maar concreet. Waar komen die laadpalen, als je de bushalte daarheen verplaatst, is het veel praktischer, wat doe je met die gevaarlijke oversteek, heb je hier aan gedacht, waar kun je straks nog wel parkeren in de buurt. Maar vooral, luister eerst eens voordat er tekeningen worden gemaakt.

En, ik rond af, het is echt niet moeilijk of gevaarlijk. We zijn best redelijk. Vraag maar aan de wethouder. En of het nou over parkeerplaatsen gaat of over asielzoekersopvang, als je echt gedragen oplossingen wil, praat eerst eens met de mensen die er direct mee te maken hebben, neem je inwoners en hun zorgen serieus. Want als je over mij praat en voor mij denkt, dan ben je tegen me.

Dank-u-wel.

Goedenavond voorzitter, wethouder en raadsleden.

Ik ben Tinka Chabot, woonachtig in de milieuzone van Arnhem en zelfstandig ecologisch hovenier, dus behoorlijk milieubewust, zou je zeggen. Ik ben in het gelukkige bezit van een mooie oranje Euro 4 dieselbus. En het duurzaamste is om die op te rijden, lijkt mij.

Ik heb het duurzame mobiliteitsplan grondig doorgenomen en wie schets mijn verbazing dat ik ineens op pagina 40, tussen neus en lippen, zie staan dat het voornemen is om op 1 januari a.s. (dat is over 7,5 maand) je uitsluitend vanaf euro 5 de milieuzone in mag.
Op de site van de gemeente heb ik regelmatig gezocht naar de regels die gaan gelden voor de milieuzone, maar niets kunnen vinden over het per 1 januari a.s. al omschakelen naar minimaal euro 5. Nu nog steeds niet. Dat is toch vreemd als het al zo snel ingevoerd gaat worden? Hoe kan je als ondernemer hier in godsnaam op anticiperen?

Ik heb wel al enige tijd geleden uitgezocht dat per 1 juli 2026 (over ruim 2,5 jaar) uitsluitend euro 6 is toegestaan. Dat kwam goed uit, want dan ben ik net met pensioen en heb nu al aangekondigd dat ik per dan stop met werken.

Nu moet dat plotseling al per 1 januari a.s. En niet alleen ik, maar vele wat oudere collega zelfstandigen ook. Die worden echt enorm op kosten gejaagd en dus ontmoedigd om hun vak nog langer uit te oefenen. Veel zelfstandige ondernemers rijden nog in een oudere dieselbus omdat ze dat kunnen betalen

Even wat cijfers.

- De goedkoopste euro 6 bus begint bij € 15.000,-. Er daar mag je iets meer dan 2,5 jaar mee rijden? Dan is tie niets meer waard, want milieuzones overal.
- De kleinste en goedkoopste elektrische bedrijfsbus begint nu bij € 25.000,-, de grotere beginnen bij € 60.000,-.
- Vrachtwagenrijbewijsrijbewijs halen als je bus incl. aanhanger meer dan 3.500 kg weegt (5 jaar geldig) kosten: minimaal € 1.350,-
- Ook de vrijstelling voor de wegenbelasting wordt afgeschaft
- De Milieu Investerings Aftrek (MIA) is slechts een fractie van de investeringsprijs en is afhankelijk van je winst.

Nu al overstappen naar elektrisch? Naast de niet terug te verdienen investeringen krijg je ook nog te maken met de netcongestie en gebrek aan laadpalen. Vriendelijk verzoek om niet op te laden tussen 16.00 en 21.00 uur, want stroomtekort. Los het maar op, kleine zelfstandigen. Dat is nu eenmaal het ondernemersrisico. Hebben de gemeenteraad en de wethouders niet de plicht om te zorgen voor alle burgers, dus ook voor de kleine zelfstandigen?

Arme bewoners van de binnenstad: die gaan gemeden worden door de kleine zelfstandigen. De schonere lucht voor die bewoners zorgt ervoor dat ze geen klusjesman of -vrouw meer kunnen krijgen. Daar zit je met je lekkage, verwaarloosde tuin, omgevallen muurtje, kapotte ruiten en noem maar op. Uitsluitend de grotere bedrijven die zich een elektrische bedrijfsbus kunnen veroorloven plukken daar de vruchten van.

En hoe milieuvriendelijk is het om een omweg te moeten nemen om om de milieuzone heen te rijden? Meer uitstoot, langer onderweg, meer overlast voor aanwonenden van de sluiproutes. Hoeveel rijden zelfstandige ondernemers nou eigenlijk op de centrumring?

Rare kronkel: Als ik de bus aan mezelf verkoop en beloof er niet meer mee te werken, dan mag ik wèl de milieuzone in. En wat te denken van de zeer vieze, 40 jaar oude oldtimers, diesel-kampeerauto's, en oudere bussen, omgebouwd voor gehandicaptenvervoer. En wat te denken van de herrie- en stankproducerende motoren, knallende stinkbrommertjes en dieselgebruikende machinerieën van groenvoorzieners. Lekker buiten werken in de natuur?

Het lijkt wel alsof overheden denken dat kleine zelfstandigen geld als water verdienen of dat geld als manna uit de hemel komt vallen. Kunt u mij uitleggen hoe we dat gaan bekostigen en weer terugverdienen? Nogmaals: Het is niet voor niets dat juist de kleine zelfstandigen een oudere dieselbus aanschaffen. Hard werken, niet veel verdienen, onzekere situaties, maar gelukkig wel uitdagend.

Gelukkig is dit Duurzame mobiliteitsplan een concept en hoop ik dat u ook de belangen van de zelfstandige ondernemers in ogenschouw neemt.

Dank voor uw aandacht.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Duurzaam Mobiliteitsplan’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **15 mei 2024: informatieve bespreking (rondetafel)**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Usta (Denk), Snelting (Volt), Ait Chrif (PvdA), Simonis (GroenLinks), Van der Laak (Arnhem Centraal), Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Maref (VVD), Brandts (D66), Van den Broek (CDA), Malda (ChristenUnie), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Elfrink (SP).
De fracties van PVV en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Kundic (wethouder)

Bespreking

De bespreking is gestart met het rondetafelgesprek. Alle deelnemers hebben hun bijdrage gedeeld en fracties hebben vragen gesteld aan de deelnemers. De volgende deelnemers deden mee:

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	T. Limbeek	Veilig verkeer Nederland
2	L. Bosman en R. van Gessel	Verkeerswerkgroep Alteveer/Cranevelt
3	H. Schreuder	Hogeschool Arnhem-Nijmegen
4	L. van ‘t Riet	Platform Arnhemse Centrumring
5	P. Papegaaij	Inwoner Arnhem
6	E. Wiessenberg	Stichting Arnhems Hart
7	K. Bearwaldt	Verkeersgroep Arnhem-West
8	C. Pronk	Bewonersoverleg Sint-Marten/Sonsbeek
9	T. Chabot	S-Kwadraat
10	R. Barends	Kennisnetwerk Arnhem Nijmegen
11	H. van der Doe	StAB
12	P. Stein	Inwoner Arnhem
13	M. Lindeman	Wereldhave
14	A. Pollmann	Inwoner Arnhem
15	M. van den Broek	APCG
16	V. Gallé	Platform Binnenstad Arnhem
17	J. Kelderman	Fietsersbond Arnhem

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het rondetafelgesprek nog niet voldoende is afgerond. De voorzitter stelt voor om deze een volgende keer te hervatten.

Alle aanwezigen hebben een bijdrage geleverd maar de fracties hebben nog meer vragen aan de deelnemers. Alle deelnemers zijn de volgende keer weer welkom om aanwezig te zijn maar mogen dan niet opnieuw een bijdrage leveren, wel in gesprek met de raadskamer. Eventueel kunnen nieuwe deelnemers zich nog melden, deze mogen dan wel een (nieuwe) bijdrage leveren.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

L. Manders

Aan de gemeenteraad Arnhem

Onderwerp: Raadsvoorstel Duurzaam Mobiliteitsplan

Geachte leden van de raad ,

Op dit moment staat op uw agenda de informatieve fase als start naar uw uiteindelijke finale besluitvorming op het voorstel van het college om het Duurzaam Mobiliteitsplan vast te stellen. Op 15 mei jl. heeft u daarover een politieke avond gehad. Graag willen wij als werkgroep Leefomgeving van de wijkcommissie Penseelstreek het volgende inbrengen.

Achtergrond

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de leefomgeving binnen de wijk Penseelstreek, bestaande uit de Gulden Bodem, Hoogkamp en Sterrenberg. Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen op het vlak van de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was “verkeersveiligheid en parkeren”. Dit onderwerp scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst. Reden om opnieuw te peilen of de bewoners hier nog steeds aandacht voor vragen. Daarmee wil de werkgroep antwoord krijgen op de vraag ‘of dit nog steeds een issue is” en de bewoners het gesprek met de gemeente wilt voeren om te kijken naar mogelijke oplossingen. Onze werkgroep verbindt het geluid van de bewoners over dit soort zaken met de gemeente. Omdat de resultaten en analyse van de enquête “vers van de pers” zijn en uw raad al tot besluitvorming gaat komen over het integrale beleid met betrekking tot Duurzame Mobiliteit, wenden wij ons rechtstreeks tot uw raad.

Enquête De Hoogkamp

In lijn met de resultaten van de enquête uit 2018 is gekozen voor een online enquête. Aanvullend op de onderwerpen “verkeersveiligheid en parkeren” is in de enquête het onderwerp “beschikbaarheid openbare laadpalen” toegevoegd. Dit omdat de werkgroep uit de wijk veel klachten over de beschikbaarheid van openbare laadpalen heeft ontvangen en de gemeente daar tot op heden weinig actie op heeft ondernomen.
De enquête is uitgezet bij 724 adressen. Daarop hebben 241 bewoners de enquête ingevuld. Een respons van 33% . Voor een online enquête wordt dit als ‘goed’ beschouwd en daarmee mag het resultaat als voldoende representatief worden gezien. Tevens kan worden geconcludeerd dat de noodzakelijke aandacht voor “parkeren en verkeersveiligheid” in de Hoogkamp nog steeds actueel is.

Rapportage enquêteresultaten “Verkeersveiligheid, Parkeren en Openbare Laadpalen” in de Hoogkamp

De rapportage is bijgevoegd en uw raad wordt nadrukkelijk gevraagd hier kennis van te nemen en te betrekken bij uw meningsvorming. Hoewel de rapportage ‘overzichtelijk leesbaar’ is, benoemen wij toch een aantal majeure punten in één adem.

Verkeersveiligheid:

- de onveiligheid van de Jacob Marislaan inclusief zijstraten, die voorrang hebben, scoort extreem hoog; de weg is een verbindingsweg tussen wijken met een groot variatie in type voertuigen (dus ook busjes, vrachtwagens) ; de weg is een 30 km weg, maar wordt als zodanig totaal niet herkend/beleefd en dus ook niet toegepast in het rijgedrag; tijdens uw politieke avond

van 15 mei jl. is vanuit uw raad al genoemd dat het enkel plaatsen van een verkeersbord “30 km-zone” absoluut niet voldoende is; de Jacob Marislaan kent aan de Hoogkamp-zijde vijf zijstraten; deze zijstraten hebben voorrang, maar dat wordt zelden gegeven; vertrouwen op voorrang is een ware kamikaze actie; dit te meer, omdat in de bochten vaak auto’s geparkeerd worden, en zeker voor fietsers de situatie totaal niet overzichtelijk is; de drempels, mogen de naam drempel niet hebben, het is een lichte glooiing in het wegdek; een drempel, zoals toegepast op de Parkweg, zal pas echt effect hebben; een zebrapad naar de speeltuin Apolostraat, maakt dat deze speeltuin voor kinderen uit de Hoogkamp veilig bereikbaar is;

- Parkeren

Alle geënquêteerden geven aan dat de wijk - zeker de straten met bovenwoningen en parkeren aan één kant- niet gedimensioneerd is op het huidige autobezit. Problemen met parkeren is dan ook onontkoombaar. Echter de krapte leidt tot meerdere problemen, en dan met name op het vlak van ‘parkeren in de bochten’. En dat creëert weer verkeersonveiligheid (zie ook hiervoor). Primair is er de oproep om handhaving. Rondje door de BOA’s is snel gemaakt. Om het parkeren in bochten te voorkomen is er door bewoners als idee aangedragen o in bochten “oren” met groenperken te maken. Dit blokt de parkeervakken af, maakt de kruisingen smaller en biedt kansen op meer groen. Dat laatste kan bovendien worden gezien als klinkerwippen in plaats van tegelwippen. Ook op dit punt willen bewoners kijken waar dit kan en dan vooral ook ‘doen!!’.

- Beschikbaarheid openbare laadpalen

Dit is een verhaal apart en uitgebreid beschreven in de rapportage. Om het bezit en aanschaf van elektrische en plug in auto’s “te steunen”, laadpaalklevers en laadpaaltoerisme te voorkomen zijn suggesties gedaan voor laadpaalpleintjes. Actief beleid-uitvoering-ondersteuning van de kant van de gemeente staat al lang op de wensenlijst, maar wordt door de gemeente niet integraal (!) opgepakt. Een integrale blik vanuit het belang Groen, Duurzaamheid en Verkeersveiligheid zou fijn zijn.

Als genoemd. De bijgevoegde rapportage geeft het totale beeld van de resultaten van de enquête.

<u>Hoogkamp overstijgende mobiliteitsissues</u>

<u>Verkeersveiligheid voor de gehele gemeente</u>.

Onder andere Rijk, gemeenten en provincies hebben het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 vastgesteld. Kort door de bocht. De aanpak richt zich onder andere op een risicogerichte analyse/aanpak van de infrastructuur . Door de gemeente Arnhem wordt deze aanpak gehanteerd bij Groot Onderhoud en situaties naar aanleiding van ongevallen (achteraf). De risicogerichte aanpak is juist bedoeld om vooraf te kijken waar risico’s zijn (profiel/toegepaste soort ‘stenen’, belijning e.d.). Wij doen uw raad de suggestie om daar waar wijkcommissies “de vinger opsteken” om ‘quick scan risicoanalyse’ uit te voeren, dit actief te doen. Hiervoor zou een apart budget in de begroting opgenomen kunnen worden.

Met een ‘quick scan risicoanalyse kan snel bezien worden of er quick wins in de aanpassing van de infrastructuur haalbaar zijn.

Voor de risicogerichte aanpak, zie Risicoaanpak-SPV.aspx (kennisnetwerkspv.nl)

<u>Trolleybus</u>

Vanuit zowel Schaarsbergen, Penseelstreek als Burgemeesterswijk is meermaals gevraagd naar de keuze voor het type bus, op de route van buslijn 9. Alle voorzieningen, lees bovenleidingen, zijn nu geënt op de traditionele trolleybus. Het feitelijk en voorgestelde gebruik wisselt echter sterk (waterstof-accu-Trolley 2.0.) . Bewoners vragen al lang om meer duidelijkheid. Duidelijkheid over de toekomst van deze lijn en het type bus. Prima als dat Trolley 2.0. met

modern klein materiaal is, maar koppel daar dan gelijk de ontmanteling van de bovenleiding/palen aan.

Fietsendiefstal NS-stalling Sonsbeekzijde

Het zal uw raadsleden niet ontgaan zijn dat ook de stalling Sonsbeekzijde betiteld kan worden als 'de snoepwinkel' voor fietsendieven. Niet alleen onze werkgroep krijgt wekelijks meldingen van bewoners om "actie", maar ook via Nextdoor, artikel in De Gelderlander etc. etc. wordt de noodklok geluid.
Op dit moment wordt door veel bewoners "het kastje-muur" effect ervaren. Het beeld is dat NS-Gemeente-Politie om elkaar heen cirkelen. Maar mogelijk is dat niet zo. Communicatie daarover zou fijn zijn.
Zorgwekkend vanuit duurzame mobiliteit bezien zijn nu al meldingen dat bewoners, in plaats van het gebruik van hun fiets, 's avonds zich met de auto naar het station laten brengen en ophalen.
Wij vragen uw raad het college aan te moedigen om spoedig de coördinatie voor maatregelen op te pakken.

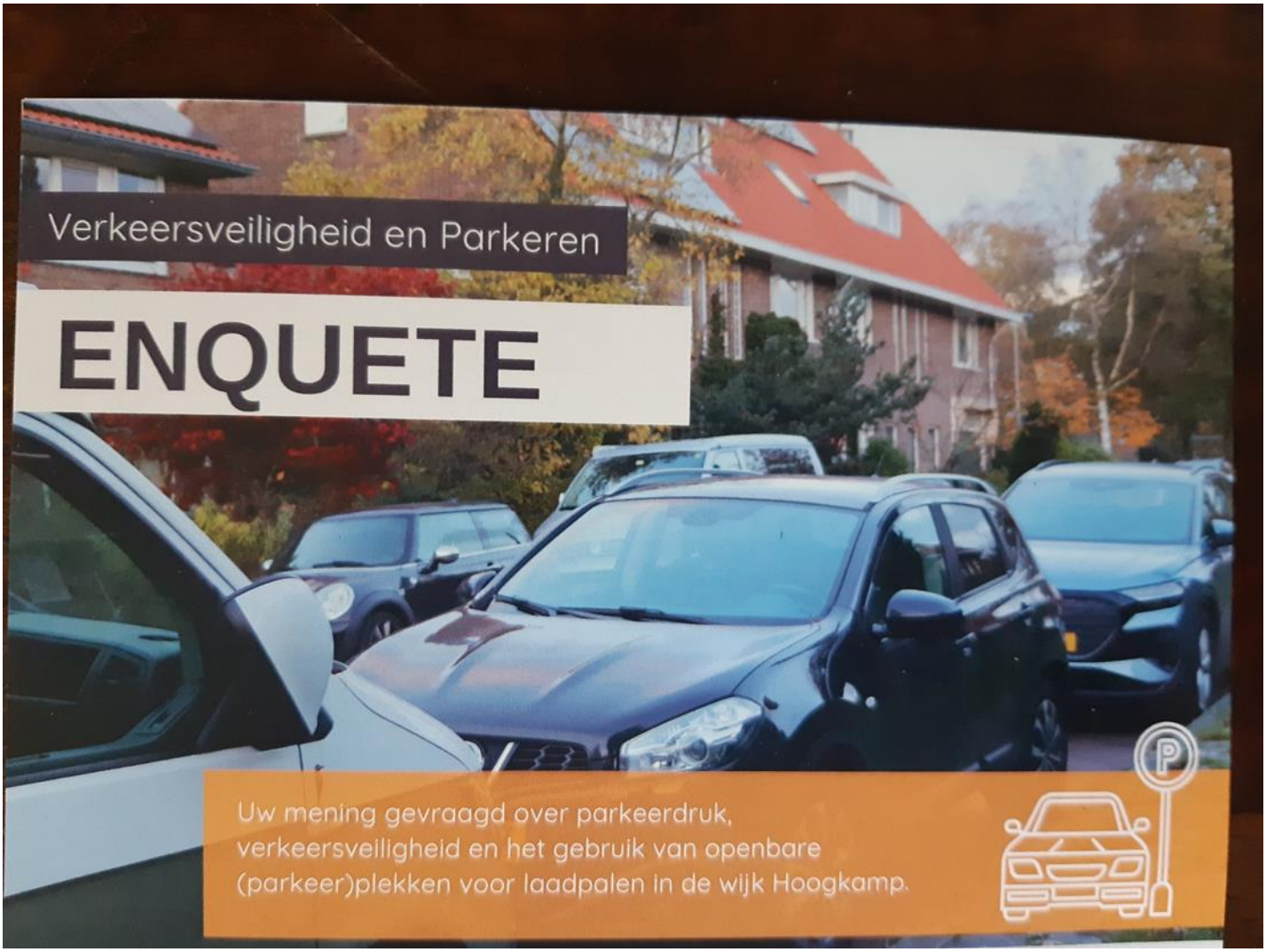
Tijdens de politieke avond is aangegeven dat "insprekers" nog steeds welkom zijn om te reflecteren. Hoewel namens onze werkgroep niet is ingesproken, zijn wij bereid, indien gewenst, een en ander toe te lichten.

Met vriendelijke groet,

Ad Nederlof
Werkgroep Leefomgeving
Wijkvereniging Penseelstreek

Bijlage "rapportage enquête Hoogkamp"

c.c.: wethouder Kundic



Resultaten enquête Verkeersveiligheid en Parkeren De Hoogkamp

De Penseelstreek

Februari 2024 versie 1.0

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte binnen de Penseelstreek (Gulden Bodem, Hoogkamp, Sterrenberg).
Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was “verkeersveiligheid en parkeren”. Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst. Reden om dit resultaat opnieuw te peilen. Daarmee krijgt de werkgroep een beeld om het gesprek met de gemeente aan te gaan om tot oplossingen te komen.

INHOUD

1. Beknopte samenvatting 3

2. Inleiding 3

3. Aanpak 4

4. Respons enquête 4

5. Algemene Informatie 4

6. Parkeren 5
   6.1. Respons op parkeren “in de eigen straat”.
   6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.
   6.3. Bijzondere situaties
   - Pizzeria Eataliano
   - Basisschool Panorama
   - De Tennisvereniging De Hoogkamp
   - Bakker Hilvers en de tandartspraktijk
   - campers, caravans, bouwafval-containers, pallets met bouwmaterialen

7. Laadpalen op de openbare weg 7
   7.1. Algemeen
   7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
   7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg
   7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

8. Verkeersveiligheid 9
   8.1. Algemeen
   8.2. Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” in combinatie met de wijk Hoogkamp als geheel

9. Deelauto’s 12

10. Vervolg 12

11. Bijlagen:
    I. Tekst gemeente beëindigen laadpalen op eigen terrein met een kabel over het trottoir naar een openbare parkeerplaats.
    II. Gesuggereerde locaties voor “laadpaalpleintjes”
    III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)
    IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets
    V. Parkeren in bochten / optie groenvakken – vergroenen – ontharden/ slinger Israelslaan
    VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid)

12. Afzonderlijke bijdragen enquêteresultaten per straat en de Hoogkamp als geheel

1. Beknopte samenvatting

Verkeersveiligheid, parkeren en laadpalen vragen in de wijk De Hoogkamp de volle aandacht. Dit blijkt uit een in januari afgesloten online enquête onder de bewoners van deze wijk. De enquête is een vervolg op een in 1917 gehouden Penseelstreek brede enquête waar De Hoogkamp het hoogst scoorde op onvrede op deze onderwerpen. Waar het gaat om de verkeersveiligheid is te hard rijden in alle straten een grote zorg. De smalle straten maakt dit extra gevaarlijk ook nog door in de bochten geparkeerde auto's. Die ontnemen het (over)zicht en dus ook de voorrangssituaties. De Jacob Marislaan, waar de 30 km/uur nauwelijks wordt aangehouden, en het niet geven van voorrang ten opzichte van de zijstraten, springt er als absoluut onveilig uit.
Het parkeren in de bochten is één van de gevolgen van de ontoereikendheid van het aantal parkeerplaatsen. Dit ondanks het gegeven dat er veel geparkeerd kan worden op "eigen terrein" en garages. Zeker in de straten met bovenwoningen is nooit rekening gehouden met het autobezit, dat nog steeds toeneemt. Er zijn nauwelijks "uitwijk-P-terreinen", waardoor er een "waterbedeffect" optreed naar de randen van de wijk (Mesdag-Bakenbergseweg-Jacob Marislaan). Daar is het aantal parkeerplaatsen echter ook beperkt. Grote zorg en onvrede is er over de bestaande en sterke stijgende behoefte aan openbare laadpalen. Dit levert veel onvrede op. Een actief beleid op extra mogelijkheden van de gemeente wordt gemist. Bovendien beïnvloeden de plekken voor openbare laadpalen de beschikbaarheid van parkeerplaatsen. Vooral op het vlak van verkeersveiligheid en voorzieningen voor laadpalen zijn vele suggesties gedaan. De bewoners hopen dat de gemeente en politie de passieve houding omzet naar een actieve houding en de bereidheid toont om met de bewoners tot oplossingen te komen.

Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct "aanwonende zijn". Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.

2. Inleiding

De werkgroep Leefomgeving van de Wijkvereniging De Penseelstreek houdt zich bezig met de kwaliteit van de openbare ruimte in onze wijk en heeft daarover overleg met de gemeente.

Ruim 5 jaar geleden heeft de werkgroep in alle wijken binnen de Penseelstreek een enquête gehouden naar waar bewoners aandacht vragen voor de leefbaarheid van de woonomgeving. Eén van de onderwerpen waar aandacht voor werd gevraagd was "verkeersveiligheid en parkeren". Dit scoorde in de wijk Hoogkamp het hoogst.

Na corona en er nu meer helderheid is over de wijze waarop de gemeente Arnhem actiever in contact wilt staan met de wijken, heeft de werkgroep zich gebogen over de actuele onderwerpen. Daarbij is het natuurlijk van belang in hoeverre de score uit 2017 voor de Hoogkamp nog steeds up-to-date is. Dit ook omdat de werkgroep in de afgelopen tijd meerdere berichten vanuit de Hoogkamp heeft ontvangen over parkeerdruk, verkeersveiligheid en het gebruik van openbare (parkeer)plekken voor laadpalen.

Om dit te toetsen is er een online enquête gehouden. Deze rapportage bevat de resultaten van die enquête. Deze resultaten zullen door de werkgroep worden gebruikt om in overleg met de gemeente te kijken naar eventuele oplossingen. Bewoners verwachten een actievere houding van gemeente en politie, omdat de ervaring is dat er geen opening is voor het gesprek. Als er ideeën bespreekbaar zijn, zal de werkgroep nadrukkelijk een beroep doen op bewoners van de Hoogkamp om mee te denken. De werkgroep wilt de brug slaan tussen gemeente en bewoners om de kwaliteit van de leefomgeving, in dit geval op het vlak van "parkeren en verkeersveiligheid" optimaal te maken.

3. Aanpak

In lijn met de resultaten van de enquête uit 2018 is gekozen voor een online enquête. De oproep voor deelname is gedaan via een huis-aan-huis flyer, de website van de wijkvereniging, Nextdoor, de nieuwsbrief van de basisschool 't Palet, de website van Tennisvereniging De Hoogkamp en flyers bij Bakker Hilvers. De enquête kon worden ingevuld in de periode 7 december 2023 – 7 januari 2024. Bij de afbakening van de Hoogkamp is het gebied ten westen van de Bakenbergseweg aangehouden. In totaal 724 adressen. [1]
De enquête heeft zich gericht op algemene informatie (woonachtig op straatniveau, autobezit, gebruik laadpalen), parkeren (beschikbaarheid algemeen en laadmogelijkheden in het bijzonder) en verkeersveiligheid.
Met deze aanpak is, met behoud van anonimiteit, getracht om meer specifieke duiding van aandachtspunten te verkrijgen. Dit om voor de agenda met de gemeente specifieker te maken. Dat is mede van belang, omdat de wijk een diversiteit kent aan onder andere type bebouwing (vrijstaand/geschakeld/ beneden- en bovenwoningen), parkeermogelijkheden (eigen terrein – oprit-, straten met parkeren aan één zijde- twee zijden), rijbaan (enkel/dubbel) en type-functie van de straat (doorgaand binnen de straat c.q. wijk; tussen wijken).

4. Respons enquête

De enquête is uitgezet bij 724 adressen. Daarop hebben 241 bewoners de enquête ingevuld. De respons van de enquête is 33%[2]. Voor een online enquête wordt dit als goed beschouwd en daarmee mag het resultaat als voldoende representatief worden beschouwd. Tevens kan worden geconcludeerd dat de noodzakelijke aandacht voor "parkeren en verkeersveiligheid" in de Hoogkamp nog steeds actueel is. Opvallend is dat veel respondenten de moeite hebben genomen om (uitgebreide) toelichtingen te geven. Dit geheel is voor de werkgroep van belang, juist omdat de enquête mede was bedoeld om te bezien of de gevraagd aandacht voor dit onderwerp bij een enquête uit 2019 nog steeds geldt. Dat dit zo is mag ook worden herleid uit de door een groot aantal geënquêteerden genomen moeite om een (uitgebreide) toelichting te geven. Tevens is er een aantal suggesties voor oplossingen ingebracht.

5. Algemene informatie

Van de respondenten heeft 96% één auto, waarvan 39% twee of meer auto's. Volgens de cijfers van het CBS 2020 bedraagt het gemiddelde autobezit per huishouden in Arnhem 80%, zodat gesteld kan worden dat de Hoogkamp een meer dan gemiddeld autobezit kent. Het aantal elektrische (incl hybride plug in) auto's is momenteel 22%. Deze auto's worden nagenoeg 50/50 opgeladen op eigen terrein dan wel openbare weg. Van belang is dat 17% van de respondenten aangeeft op korte termijn serieus

[1] Buiten de enquête zijn de straten oostzijde Bakenbergseweg, Joris vd Haagenlaan, G. Douwweg en Heemstralaan 102-112 gehouden. Redenen: bij dit deel van de wijk is zowel bij de enquête 2018 als nadien geen enkele aandacht voor parkeren/verkeersveiligheid naar voren gekomen. Eén inwoners van de Joris vd Haagenlaan heeft, op verzoek, de enquête alsnog ingevuld.
[2] Zie in de bijlage de respons per straat.

overweegt een elektrische (incl. hybride plug in) auto aan te schaffen. Vanuit dat perspectief zullen de reacties/bevindingen over de openbare laadpaalpunten bezien moeten worden.

6. Parkeren

Voor wat betreft het parkeren kan 60% van alle respondenten de auto parkeren op een afstand < 100 meter en parkeert 28% op eigen terrein/garages. Slechts 4% parkeert in de regel > 200 meter van huis. Dit zijn gemiddelden; aangeven wordt dat met name in de weekenden de gemiddelde afstand > 200 meter is. De betekenis van deze percentages laat zich moeilijk normeren. Voor deze enquête beschouwen we de respons als achtergrond informatie. [3]

6.1. Respons op parkeren "in de eigen straat".

Over de gehele wijk gezien ervaart 37% het parkeren in de eigen straat als probleem. Er is echter een groot contrast per straat. Zo zijn er de uitersten van totaal geen probleem, score 100 %, tot een serieus probleem, score 67%. Voor de duiding van de mate van een "probleem" is de respons vertaalt naar "geen probleem, reëel probleem en een serieus probleem".[4]

De resultaten laten zich per straat als volgt samen te vatten.
In **de Albert Neuhuysstraat** wordt het parkeren door de bewoners als *"geen probleem"* ervaren.
In het overgrote deel van de straten is er sprake van een *"reëel probleem"*[5]. In de toelichting is veel gelijkenis in de beantwoording. Het gaat om :

- Het aantal parkeerplaatsen staat bij lange na niet meer in verhouding tot het aantal woningen en het autobezit waar ooit in "mijn" straat rekening is gehouden; veel huishoudens hebben inmiddels twee auto's en de groei van het autobezit zal alleen maar toenemen;
- Het tekort aan parkeerplaatsen leidt tot parkeren op de hoeken (alle ruimte die ook maar ergens is, wordt benut); parkeren in andere straten (waterbed-effect);
- Het tekort aan parkeerplaatsen dient zich al aan bij de bewoners; door bezoek wordt het probleem nog groter;
- Zeker overdag staan er altijd wel "busjes" (aannemers e.d.), terwijl meerdere dagen bouwafvalcontainers en opslag van bouwmateriaal parkeerplaatsen bezet houden; dit komt ook terug in de toelichting over verkeersveiligheid.
- Eigen opritten worden (steeds) minder benut; sowieso door het bezit van meerdere auto's en toename van het bezit van campers/caravans ; maar ook omdat de oprit wordt benut als deel van de tuin dan wel speeltoestellen.
- Er is steeds (meer) sprake van een "waterbed effect " ; door een tekort aan parkeerplaatsen wordt uitgeweken naar met name de Bakenbergseweg, Jacob Marislaan en de Breitnerstraat.

Van een *"serieus probleem"* is sprake in de **Van Goghstraat**, **Jan Vethstraat** en de **Josef Israelslaan.**
Aanvullend op de genoemde toelichtingen bij *"serieus probleem"* worden de volgende redenen benoemd:

- De combinatie van onder- en bovenwoningen is voor wat betreft het (oorspronkelijk ingeschat) autobezit ernstig achterhaald. Het groeiend autobezit (ook in de sfeer van tweede auto's)

[3] "acceptabel" geachte loopafstanden van een woning laten zich moeilijk normeren. Het begrip/de beleving verschilt van persoon tot persoon en type gebied. In een CROW publicatie wordt verwezen naar enkel buitenlandse onderzoeken. Dit geeft een beeld (2016 !) van een acceptabele loopafstand van een woning tot een parkeerplaats van 150 meter.

[4] In de verhouding "geen probleem" en "wel een probleem" is, om dit in perspectief te plaatsen, als definitie in de toelichting de volgende definitie aangehouden: op de vraag "ervaart u parkeren als een probleem in uw straat ?" geen probleem bij nee tussen de 100 en 90%" ; "reëel probleem bij ja tussen de 10 en 40% en een serieus probleem bij ja tussen de 40" en 100 %

[5] **Jacob Marislaan, Bakenbergseweg, Breitnerstraat, Mauvestraat, Mesdaglaan, Voermanstraat, Witsestraat.**

maakt het parkeerprobleem nog groter. Daar komt nog eens bij dat in de **Van Gogh- en Jan Vethstraat** slechts aan één zijde van de straat geparkeerd kan worden. Parkeren in de eigen straat is daarmee “een toevalstreffer”. Zeker ’s avonds en in de weekenden is er een zoektocht in de omliggende straten.

6.2. Respons op parkeren “in de wijk de Hoogkamp”.

De respons op de vraag “Ervaart u de Hoogkamp als een wijk met parkeerproblemen?” levert geen significant ander beeld op ten opzichte van de beantwoording en toelichtingen ten opzichte van de reacties p[de vraag “Ervaart u in zijn algemeenheid parkeerproblemen in uw straat?”. In de toelichtingen worden veel relaties gelegd tussen het parkeerprobleem in de gehele wijk de Hoogkamp en de verkeersveiligheid. Het gaat dan om het effect in parkeren op de bochten van de straat waardoor er slecht zicht is op de kruisigingen, de oversteken zijn geblokkeerd en doorgang op de trottoirs met name voor kinderwagens en rolstoelen. Dit zal verder aan de orde komen bij het hoofdstuk Verkeersveiligheid.

Suggesties:

- Meer handhaving op foutparkeren (incl. caravans / campers)
- Niet langer toestaan dat opritten worden veranderd in tuin/uitbouw

6.3. Bijzondere situaties.

In de toelichting op de ervaren problemen in het parkeren wordt (in meer of mindere mate) verwezen naar een aantal specifieke oorzaken. Het gaat dan om:
Het parkeer (gedrag/effect) bij **Pizzeria Eataliano** (hoek Josef Israelslaan en Bakenbergseweg); de pizzeria, heeft een verkeersaantrekkende vanuit een wijdere omgeving. werking. Het zorgt niet alleen voor problemen bij het parkeren maar ook verkeersveiligheid.
Essenties: Met name vanaf de namiddagen en begin van de avond staat de straat vol met auto's van bezoekers (gasten) , afhalers en medewerkers, op andere tijden (mn doordeweeks) door leveranciers. Naast het in beslag nemen van parkeerplaatsen, wordt er geparkeerd op de stoep (in bochten) en voor opritten. Verder is met grootte regelmatig het trottoir onbegaanbaar door fietsen/scooters veelal door bezorgers. Dit blokkeert ook voor passanten met een wandelwagen, rollator of rolstoel. Parkeren auto’s en fietsen op het trottoir belemmert het zicht/doorgang op de kruising. Effect op verkeersveiligheid.
Suggestie: in de respons wordt aangegeven dat de eigenaar wel meedenkt aan het parkeren

Basisschool Panorama
Het is geen nieuw probleem, maar wederom komt de Verkeerschaos bij deze basisschool naar voren. Het behoeft dan ook geen verdere toelichting. Specifiek voor deze situatie kwam naar voren:

- Een groot deel van het personeel komt met de auto. Die staan dan de hele dag op parkeerplaatsen direct bij de school.
  Suggestie: De school kan zelf afspraken maken om het personeel te laten parkeren in straten waar meer ruimte is. Bijv. Parallelweg Amsterdamse weg.
- Direct tegenover de school staan 2 laadpalen met 4 laadpunten. Dit is bijzonder onhandige plek.
  Suggestie: verplaats deze laadpalen naar een andere locatie. (zie laadpalen) kan heel verschillende oorzaken hebben. Het kan bijvoorbeeld komen door de infrastructuur:

De **Tennisvereniging De Hoogkamp** levert de nodige parkeerproblemen op. Dit mate name in de Breitnerstraat, waarbij dit zich met name voordoet bij competitiewedstrijden en toernooien.
Suggestie: is dat de vereniging actief bezoekende teams verzoekt “elders” te parkeren en eigen spelers dringend verzoekt om bij competitiewedstrijden “de fiets te pakken”.

In enige mate wordt het parkeren bij **Bakker Hilvers en de tandartspraktijk** benoemd. Met name bij Hilvers is er op het piekmoment "zaterdag" een ongewenst parkeergedrag in de bocht en dubbel parkeren. Dit raakt de doorgang en de verkeersveiligheid.

In zijn algemeenheid komt ook het meerdaags parkeren van **campers, caravans, bouwafval-containers en pallets met bouwmaterialen** naar voren.
Suggestie: gerichte handhaving politie/boa's.[6]

7. Laadpalen op de openbare weg

7.1. Algemeen.
Zoals eerder benoemd is er in de Hoogkamp een hoog percentage aan autobezit, te weten 96%. Van dat bezit . Van de autobezitters heeft bijna een kwart (22%) een elektrische/hybride plug-in auto. Dit percentage zal snel toenemen, omdat 16% van de respondenten heeft aangegeven zeer zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto zal aanschaffen. Daarboven heeft 17% aangegeven dat er een grote kans is dat zij binnen 3 jaar zo'n aanschaf zullen doen.
Het bezit en verwachte aanschaf verschilt sterk per straat. Zo is de reactie vanuit de Van Goghstraat dat er geen bezit is van elektrische/hybride plug-in auto. Zo'n 11% zal binnen 3 jaar zeker zo'n auto aanschaffen en 5% misschien. Aangetekend wordt dat de respons laag was. Daarentegen is het bezit in de Mauvestraat hoog: 39% bezit; 30% zeker aanschaf; grote kans aanschaf 22%). Zeker voorgenomen aanschaf is hoog. Ander voorbeeld: 58% van de respondenten van de Bakenbergseweg geeft aan zeker binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug-in auto te gaan aanschaffen. Een sterke groei kan ook uit de beantwoording van de respondenten in de straten worden afgeleid. Hier wordt verhoogde aandacht voor een oplossing van de gemeente verwacht.

7.2. Gebruikers laadpalen openbare weg
De bezitters van elektrische/hybride plug-in auto's laden voor gemiddeld 50% op eigen terrein en 50% op de openbare weg op.
Zo'n 50% van degenen die op de openbare weg moeten laden ervaart daarbij problemen. Niet alleen wordt de beschikbaarheid als veel te weinig beschouwd. Veel reacties gaan over het "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik van de openbare laadpalen.
Daarbij moet gedacht worden aan:

- Het parkeren van "niet elektrische/hybride plug-in auto's" op laadplekken; hier wordt verwezen naar het groot tekort aan parkeerplaatsen en komt vaak naar voren bij laadplaatsen in straten met een "serieus probleem" in het reguliere parkeren.
- Veel "laadpaalklevers", mensen van wie de auto al lang is opgeladen, laten de auto als ware het een reguliere parkeerplaats staan.

Dit "oneigenlijk/niet efficiënt" gebruik, staat niet in verhouding tot "de schreeuw" om meer laadpalen.
Overall wordt opgemerkt dat er veel rondgereden moet worden ("zwerfladers") , via een "laadpaal-app" gezien kan worden waar een plek vrijkomt maar dat zien medewijkgenoten ook en is er "een run", voor bezoek met een elektrische auto is het echt een ramp "te kunnen laden". Extreem voorbeeld is een familielid dat op 200 km afstand woont en vaak "moet laden" het een ware zoektocht is, ook in omliggende wijken.
Gelet op de voorziene groei is (zie 7.4.) er een oproep aan de gemeente om snel met een oplossing te komen in de sfeer van "parkeerpleintjes".
Suggesties: parkeerplaats bij sportzaal, terrein Mesdag waar geruime tijd een zandopslag was en binnenterrein garageboxen (particulier bezit, bijv. Van Gogh-Israel-Voerman-Mesdag).

[6] Gerichte handhaving politie/boa's komt ook naar voren bij parkeren in bochten.

7.3. Niet gebruikers laadpalen openbare weg

Van de niet gebruikers van een laadpaal op de openbare weg (respondenten die geen E-auto hebben en respondenten die laden op eigen terrein) , ziet 16% deze laadpalen als problemen. De problemen richten zich op:

- Nemen reguliere parkeerplekken in beslag (let op sowieso tekort);
- Palen op het trottoir zijn een hinderlijk obstakel, beperkt de doorgang voor voetgangers[7];
- Onlogische plekken, namelijk in straten waar al grote parkeerdruk is.

Verbijzonderde opmerkingen/bezwaren:

- Geen enkel overleg over de plaatsing met de direct omwonenden ; geeft irritatie;
- Aanvraag van een invalideparkeerplaats is complexer en wordt zeer kritisch benaderd;
- Laadpalen in eigen tuin en parkeren op de openbare weg met een kabel over het trottoir, wordt , ook al wordt dat meestal afgedekt met een rubberen mat, als gevaarlijk beschouwd en hinderlijk voor voetgangers (slecht ter been); geen beeld of dat is toegestaan.
- Op een enkele plek een “greenwheels” parkeerplaats; welk beleid is er juist in de combinatie met de laadplekken.

7.4. Toename laadpalen op de openbare weg

De landelijke trend is dat het aantal laadpalen op de openbare weg zal toenemen. Dat is ook de verwachting in de Hoogkamp gelet op het percentage van 33% van de respondenten die aangeven zeer zeker of hoogst waarschijnlijk binnen 3 jaar een elektrische/hybride plug auto te zullen aanschaffen. Natuurlijk is wel zo dat een deel op eigen terrein zal parkeren/opladen . Zo’n 38% ziet deze trend als “een probleem”. Het onlangs door de gemeente Arnhem afgekondigde beleid om een einde te maken aan het leggen van laadkabels over de stoep tussen de privé (voor)tuin en een openbare parkeerplaatsen. Dit was tijdelijk toegestaan. Nu de betreffende bewoners een laadpaal op de openbare weg kunnen aanvragen is het laden vanuit de eigen tuin niet meer nodig. De benoemde problemen zijn nagenoeg gelijk aan de punten die onder 7.2. en 7.3 zijn benoemd.

Overall (vanuit de gebruikers als niet gebruikers) komt vooral naar voren:

- er is een enorme behoefte aan uitbreiding van het aantal laadpunten echter zonder dat ten koste gaat van reguliere parkeerplekken;
- door het gedogen van “laden vanaf de eigen tuin naar de weg” op te heffen is er zelfs een noodzaak tot verantwoorde (!) uitbreiding; immers bewoners met een E-auto moeten op de openbate weg gaan laden;
- er zijn diverse suggesties over uitbreidingen via bijv. “laadpaalpleintjes;
- communicatie tussen gemeente en “de wijk” wordt erg gemist. Ook waar het gaat om de locatiekeuzes bestaande/nieuwe laadplekken op de openbare weg. Er is bereidheid om mee te denken.

LET OP: Na het afsluiten van de enquête heeft de gemeente besloten om laadkabels over het trottoir niet meer te willen gedogen. Veiligheid op het trottoir en voorkomen van het claimen van een eigen parkeerplaats zijn de belangrijkste argumenten. In de enquête werd in de respons het aspect veiligheid en verstoring van het straatbeeld genoemd. Dit zal een druk op openbare laadpalen nog verder toenemen. In een aantal gemeenten wordt gewerkt met een kabelgoot in het trottoir en commitment “met de buren”. Dit is nu buiten de enquête gehouden, maar kan wel een rol spelen bij de eventuele uitwerking.

[7] Onlangs heeft de gemeente aangegeven geen gedoogbeleid meer te voeren op “snoeren” over het trottoir. De betreffende bewoners zullen zelf moeten voorzien in een laadpaal op de openbare weg/gebruik maken van openbare laadpalen. Zie ook onder 7.4.

8. Verkeersveiligheid

8.1 Algemeen

Waar het gaat om de verkeersveiligheid kan gesteld worden dat de respondenten zowel de eigen straat (51%) als de wijk de Hoogkamp (46%) als verkeersonveilig ervaren**.** Opvallend is dat er door de respondenten uitgebreid(totaal 109) is toegelicht wat die verkeersonveiligheid is. Veel van deze verkeersonveiligheid (straat en wijk) valt deels samen met de parkeerproblematiek. Het gaat dan om het parkeren in de bochten. Dit is het grootste euvel waardoor bij kruisingen voor fietsers en auto's er geen zicht is op de verkeerssituatie (rechts voorrang). Er moet vaak flink gered worden. Veilig oversteken voor voetgangers (kinderen-minder validen) in de bochten lukt niet. Dit alles ook al doordat er te hard wordt gereden (> 30 km). Veel trottoirs zijn op veel plekken te smal en vaak geblokkeerd door half op de stoep geparkeerde auto's /busjes waardoor over straat gelopen moet worden. Zeker voor kinderen is dit onveilig en dit geldt ook bij de mogelijheid om op de stoep te spelen". De snelheid/voorrangssituaties op de Jacob Marislaan (30 km) komt als absoluut probleem naar voren. Ook de Bakenbergseweg wordt genoemd als "racebaan" met een grote onveiligheid voor de fietsers op de smalle fietsstrook.
Suggesties:

- Handhaving politie/boa's (is eenvoudig uit te voeren)
- Inrichting bochten – "trottoir-oren"- icm paaltjes/planten (wilgentenen) vakken-bakken; bewoners geven aan deze plantenvakken/bakken zelf te willen onderhouden; bijvangst is dat dit bijdraagt aan "het tegelwippen" . Ontharden en vergroenen als klimaatmaatregel.

8.2. Respons op verkeersveiligheid "in de eigen straat" en Hoogkamp als geheel
Vanwege de enorm hoge respons met toelichting over verkeersveiligheid op straatniveau en ook bij de Hoogkamp als geheel, Zijn de (samengevatte) toelichtingen per straat hierna vermeld.

<u>1. Parallelweg Amsterdamseweg:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa) ;

Suggestie : sluit de doorgang Parallelweg en Neuhuysstraat (ter hoogte van huisnr 1 -2) alleen voor auto's af; Parallelweg wordt dan "een doodlopende weg";

<u>2. Albert Neuhuysstraat:</u>
- sluiproute Schelmseweg naar Jacob Maris (vice versa);

<u>3. Bakenbergseweg (83%! van de respondenten geeft aan "onveilig"):</u>
- te hard rijden (100% respondenten),
- veilig oversteken voetgangers (kinderen!) lukt niet ,
- fietsstrook veel te smal (denk ook aan formaat Baboe-achtige fietsen),
- fietsstrook wordt deels bezet door busjes,
- fietsstrook geperst tussen geparkeerde autos'en langsrazend verkeer (inclusief zwaar verkeer),
- fietsstrook wordt veel gebruikt door fietsers op weg naar de hockeyvelden, tennisvelden, basisscholen, Warnsborn en naar het terrein van Elver (mensen met een verstandelijke beperking),
- risicokruising Bakenbergseweg /Heemstralaan/JacobMaris; fietsers door hard rijden;

Suggesties:

- Risicokruising Bakenbergseweg-Heemstralaan-Jacob Marislaan- "maak een witte stip in het midden dat visueel het idee geeft van een rotonde/ aan te houden rijrichting; (beïnvloedt rij-gedrag) ,
- zebrapaden als maatregel voor het veilig oversteken en bezie andere snelheidsbeperkende maatregelen,
- verlaag maximaal toegestane snelheid van 50 naar 30 km n pas de weginrichting hierop aan,
- snelheidscontroles.

4. Breitnerstraat

- op de splitsing met Jacob Marislaan wordt geen voorrang verleend; met name voor fietsers is dit erg onveilig (idee dat automobilisten op de Marislaan nauwelijks doorhebben dat zij geen voorrang hebben);
- noordelijke deel heeft een bocht, door zeer smalle straat is dit een gevaarlijke bocht voor fietsers.

Suggesties:

- snelheid op Jacob Maris te hoog; drempels a la Parkweg
- spiegel bij gevaarlijke bocht voor fietsers

5. Jacob Marislaan (84 %! van de respondenten geeft aan "onveilig")

- er wordt veel te hard gereden, totaal geen beleving dat het om een 30 km weg gaat; is een doorgaande weg richting meerdere wijken; veel busjes/transportauto's/vrachtverkeer; "drempels zijn (belachelijk) laag";
- ingreep vanuit aanpak Sterrenberg, lichte verhoging van de kruisingen, heeft totaal geen effect; een asfaltweg met gescheiden rijbanen wordt niet gezien als een 30 km weg, 70 km is geen ongebruiklelijke snelheid; drempels zijn verlaagd (!), bij het ontwerp is geen rekening gehouden met 30 km weg ; de aanduiding van 30 km is enkel een klein verkeersbord; klachten zijn ingediend bij de gemeente en de wijkagent maar er wordt niet naar geluisterd;
- gevaarlijke voorrangssituatie met splitsingen/kruisingen met achtereenvolgens de Mauvestraat-Breitnerstraat, Jan Vethstraat, Van Goghstraat en Voermanstraat; deze straten hebben voorrang; als extra veiligheidsrisico komt daarbij dat door parkeren op de hoeken het overzicht helemaal weg is;
- zelfstandig oversteken van kinderen naar speeltuin aan Apolstraat is onmogelijk

Suggesties

- pas "verhogingen" aan naar echte drempels,
- snelheidscontroles, handhaven parkeren in bochten,
- haaientanden om voorrangssituaties te verduidelijken,
- zebrapaden, zeker in de oversteek naar het speeltuintje Apolstraat,

6. Jan Vethstraat

- te hard rijden,
- door parkeren in de bochten geen zicht bij kruisingen/splitsingen,
- splitsing met Jacob Marislaan erg gevaarlijk (hard rijden en geen voorrang),
- met regelmatig worden auto's op de stoep geparkeerd waardoor rolstoelen en kinderwagens noodgedwongen de weg op moeten om hun weg te vervolgen.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten.

7. Josef Israelslaan

- te hard rijden
- erg gevaarlijk voor fietsers door te hard rijden van auto's en bestelwagens, parkeren in de bochten en veelheid aan kruisingen,
- zeker na 17 u en in de weekenden staan aan beide zijden van de weg geparkeerde auto's. Er kan maar één auto tussendoor. Door smalle trottoirs is het over de straat lopen door voetgangers erg gevaarlijk (zeker in het donker),
- er wordt vaak geparkeerd binnen 5m in "de slinger" binnen de kruising Josef Israelslaan / Voermanstraat, de situatie is erg onoverzichtelijk – ook voor kinderen die op het veldje willen spelen-
- (a sociaal) parkeergedrag bij bakker Hilvers en pizzeria maakt die kruisingen erg onveilig.

Suggestie

- handhaven parkeren in bochten,
- in de bochten (zeker bij "de slinger") aanleggen van groenvakken met wilgentenen; voorkomt parkeren, minder verharding meer groen (door bestrating vaan plassen).

8. Mauvestraat
- te hard rijden,
- met name voor kinderen onveilig: in de weekenden staat het vol met geparkeerde auto's icm de harde rijders is het erg gevaarlijk om zelfstandig over te steken.

9. Mesdaglaan
- situatie Panaroma (blijft) onveilig, bij uitgaan is er een mix van kinderen die oversteken, auto's die lukraak geparkeerd staan.
- sluiproute bij files A12 maar ook , als het vol staat op de Schelmseweg die drukte te omzeilen.

Suggesties:

- maak aansluiting Schelmseweg en Amsterdamseweg vanaf Mesdaglaan naar Amsterdamseweg eenrichting verkeer de wijk uit; Bakenbergseweg en Marislaan worden dan "de ingangen voor de wijk; wel (in het begin) stevig handhaven,
- laat de school hier blijvend aandacht aan besteden; het gaat om gedrag van ouders,
- hard rijden (totaal geen besef dat dit een 30 km weg is) – bij klachten reageert gemeente niet.

10. Van Goghstraat
- als voetganger en fietser is het onveilig om over te steken door auto's die op de hoeken en stoep geparkeerd staan; geen goed overzicht; ook staan bouwketen soms wel weken precies op de hoeken permanent geparkeerd,
- veel overhangend groen icm smalle stoepen, vaak gedwongen over straat te lopen, (voldoen trottoirs wel aan de voorgeschreven breedte ?),
- weginrichting geschikt als 1 rijstrook maar 2 richtingsverkeer; elkaar kruisen vaak lastig en voor fietsers niet te doen
- door drukte, wordt er geparkeerd bij garageboxen, die daardoor niet op kunnen.

Suggestie:

- maak Van Goghstraat éénrichtingsverkeer; vanaf Israelslaan richting Mesdag en vanaf Israelslaan richting Jacob Maris

11. Voermanstraat
- -te hard rijden,
- passeren met auto's kan niet kan (te smal); fietsers "in de knel",
- door geparkeerde auto's kunnen kinderen op hoeken nauwelijks over te steken; gevaarlijk bij lopen naar grasveld (speelplek),
- onveilige "slinger" (geen zicht door bocht in de kruising); verkeer komend vanaf Isrealslaan naar Neuhuysstraat; gevaarlijke situatie voor spelende kinderen rond grasveld en fietsers (al een keer een ongeluk)

Suggestie

- bekijk de "slinger" op risico met name voor kinderen,
- voorkomen van parkeren in de bochten door groenvakken.

12. Witsenstraat
- -te hard rijden,
- parkeren door ouders Panaromaschool,
- gevaar in de bocht.

Suggestie:

- Spiegel in de bocht.

Op basis van al deze reacties mag geconcludeerd worden dat in meer of mindere mate er in de hele wijk sprake is van een diversiteit aan verkeersonveilige situaties. Kijkend naar de rode draden en

aangeleverde suggesties gaat het in de kern van de wijk om te hard rijden en parkeren in de bochten. Hier ligt de focus in de suggesties op handhaving en herinrichting (ontharden en vergroenen) in de bochten. Vanzelfsprekend is er een “kip-ei” relatie tussen het tekort aan parkeerplaatsen en het parkeren in bochten.
De veiligheid op de Bakenbergseweg, maar zeker de Jacob Marislaan kent de eigen dynamiek door het karakter en de functies van die straten. De Jacob Marislaan springt er dan extra uit, nu dat een 30 km weg is en gevaarlijke kruisingen met verkeer “van rechts” kent.
Het overzicht biedt voldoende handvat om te bezien waar de gemeente voor open staat en waar bewoners een actieve rol kunnen vervullen. Ook hier geldt dat bij specifieke suggesties de woonomgeving van direct betrokken bewoners wordt geraakt. Eerst zal bij hen natuurlijk nagegaan moeten worden in hoeverre zij zich hierin herkennen en in opties kunnen/willen meewerken.

9. Deelauto’s

In de enquête is geen aandacht besteed aan het gebruik van “deelauto’s”. Een aantal inwoners van de Hoogkamp maakt hier gebruik van/hebben dit actief georganiseerd. In de respons op de enquête is dit als een suggestie genoemd, dat bijdraagt aan:

- Reductie van het autobezit,
- Positief effect irt tot verkeersveiligheid en parkeerdruk,
- Bewustwording om niet meer te denken vanuit het gebruik van de auto en meer vanuit het denken vanuit lopen, fietsen en gebruik OV.

De werkgroep Mobiliteit binnen Hoogkamp Energie verkent de mogelijkheden naar het delen van een elektrische auto. Ook willen zij kijken naar andere mogelijkheden zoals openbaar vervoer en fietsen. Een vijftal wijkgenoten heeft al aangegeven mee te willen doen. Heb je ook interesse? Mail dan naar mobiliteit@hoogkampenergie.nl.. Zie de website Hoogkamp Energie Arnhem - Mobiliteit.

10. Vervolg
Uit de enquête blijkt dat de wijk de nodige problemen aan de orde stelt. De werkgroep zal dit aan het college van burgemeester en wethouders voorleggen met de uitnodiging dit graag met de gemeente te willen bespreken om hen uit te nodigen hoe naar oplossingen kan worden toegewerkt. De lijn is dat de verkeersstructuur op onderdelen tekort schiet. Meest in het oog springend vanuit verkeersveiligheid/ parkeren zijn het voorkomen van parkeren in de bochten (handhaving/plantvakken-bakken) en hardrijden op de Jacob Marislaan (incl. voorrangsituaties) en Bakenbergseweg. Veel aandacht en actie is nodig op de beschikbaarheid van meer openbare laadpalen zonder dat dit het aantal reguliere parkeerplaatsen verminderd.
Bewoners uit de wijk willen graag een bijdrage leveren om dit verder op te pakken. Dat is vanzelfsprekend het geval op die punten waar zij direct “aanwonende zijn”. Vanuit de werkgroep zal de actieve communicatie met de wijk worden onderhouden.
Tevens zal aansluiting worden gezocht met de werkgroepen Hoogkamp Energie en Biodiversiteit.

Bijlagen : LET OP: in de bijlagen is een aantal suggesties op kaart weergegeven; dit is niet uitputtend en geheel willekeurig geselecteerd

I. Laadkabels over de stoep (hoofdstuk laadpalen)

Het is volgens de gemeente Arnhem niet langer toegestaan om laadkabels over de stoep te leggen tussen de privé voortuin en een openbare parkeerplaats. Het is nooit toegestaan geweest echter de gemeente gedoogt de kabels over de stoep tijdelijk. Hier komt waarschijnlijk dit jaar een einde aan. Het gedogen stopt omdat iedere bewoner al een tijdje een laadpaal kan aanvragen bij de gemeente. Deze paal komt dan aan de straat te staan waardoor het laden vanuit de tuin niet langer nodig is. Aanvragen kan via https://www.laadpaalaanvragen-oost.nl
Denk bij de laadkabel over de stoep ook aan je aansprakelijkheid bij eventuele valpartijen en de toegankelijkheid van je straat voor mensen die moeilijk ter been zijn. Er zijn alternatieve om de kabels in goten te leggen of via een laadarm bovenlangs te laten lopen maar de gemeente wil ook af van het gedoogbeleid omdat bewoners openbare parkeerplekken 'claimen' met een eigen laadpaal in de tuin. Bewoners met een eigen oprit kunnen uiteraard gewoon blijven laden met een eigen laadpaal.

II. Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje" (hoofdstuk laadpalen)



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
(voormalige) zand/bestratings opslag Mesdaglaan



Gesuggereerde locatie "laadpalenpleintje"
Parkeerterrein School Witsenstraat



Gesuggereerde locatie “laadpalenpleintje”
Particuliere garagebinnenplein ingang Van Goghstraat

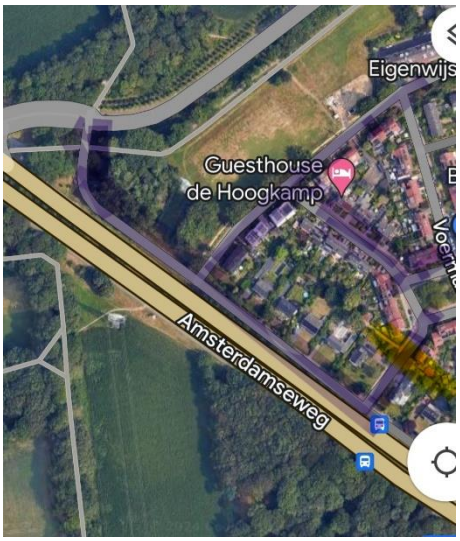
Kaart met openbare laatpaalplekken





Voorbeeld kabelgoot

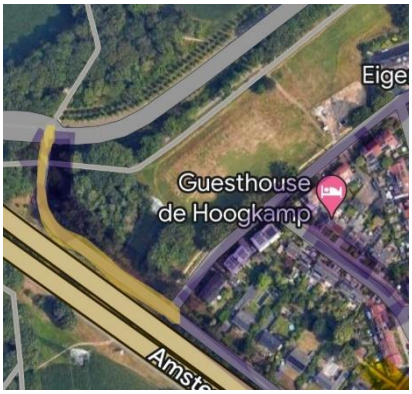
III. Sluiproute Schelmseweg Amsterdamseweg (Respons op verkeersveiligheid “in de eigen straat” en Hoogkamp als geheel)



Totaalplaatje Sluiproutes Schelmseweg – Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat – Mesdaglaan (vise versa)

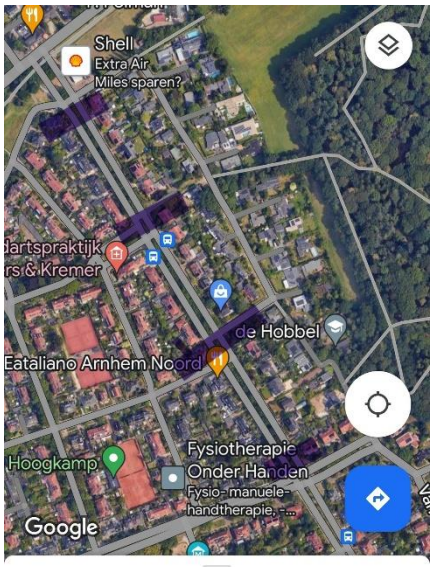


Sluiproutes Parallelweg Amsterdamseweg- Neuhuysstraat
Gesuggereerd: afsluiten voor auto's

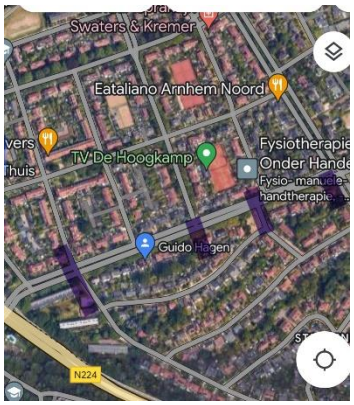


Sluiproute Schelmseweg naar de wijk :
Gesuggereerd: éénrichtingverkeer "de wijk uit" / de wijk in via de Jacob Maris

IV. Verkeersveiligheid Bakenbergseweg en Jacon Maris oversteek voet - fiets



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Bakenbergseweg



Gesuggereerd
- zebrapaden en fietsoversteek (rode markering)
Jacob Marislaan



Gesuggereerd
- Jacob Marislaan zebrapad naar Speeltuin (vise versa)

V. **Parkeren in bochten / optie groenvakken (wilgenbak**)



Voorbeeld (!!!!!)
Gesuggereerd
- paars - parkeren in bochten –

NB:
Geel : genoemde slinger Israelslaan incl oversteek kinderen naar speelterrein



optie plantvak (vergroenen-ontharden)

(voorbeeld burgemeesterswijk)

VI. Spiegel Witsenstraat (verkeersveiligheid) Gesuggereerd



Beste leden van de gemeenteraad,

Vorige maand presenteerde de gemeente Arnhem haar nieuwe visie op mobiliteit en bereikbaarheid in het Duurzaam Mobiliteitsplan. Bewonersvereniging Arnhem6811 heeft afgelopen jaar meerdere keren haar inbreng gegeven in het participatietraject.

Via deze brief willen wij u laten weten dat wij ook in de nabije toekomst van harte bereid zijn om ook via u mee te denken met de gemeente over het concreter uitwerken van de visie op mobiliteit met name waar het betreft de binnenstad van Arnhem, inclusief de Stadssingelring

Als bewonersvereniging hebben wij tijdens de participatie met name aangedrongen op een technische handhaving (via een praktijkproef Trajectcontrole) en concrete maatregelen om onnodig veel (doorgaand) verkeer te weren. De praktijkproef ontbreekt in de visie. Wel opgenomen het voornemen de maximum snelheid te verlagen naar 30 km per uur en het terugbrengen van het aantal rijstroken
Aan u als leden van de Raad het verzoek aan te dringen op een praktijkproef

Vanuit onze betrokkenheid, ervaring en deskundigheid willen wij als gesprekspartner in samenspraak en samenwerking met u graag onze bijdrage leveren aan de concrete mogelijkheden die er zijn om de bestaande situatie aan te passen aan de mogelijkheden en eisen van deze tijd.

Zoals in het Duurzaam Mobiliteitsplan ook al expliciet wordt aangegeven: het verlagen van de maximum snelheid moet meer inhouden dan het ophangen van nieuwe snelheidsbordjes. Het is een uitgangspunt dat door Arnhem6811 volledig wordt onderschreven.

Wij geven een aantal aandachtspunten:
1. Niet-Arnhemverkeer tegengaan
Er valt veel winst te behalen door al het verkeer op de Stadssingelring dat niet in Arnhem moet zijn, maar op 'doortocht' is naar andere bestemmingen te weren van de binnenstad singels.
Vraag het College voor de korte termijn uitvoering tenminste twee concrete te treffen maatregelen.

2. Verkeerslichten regeling/rijstroken/snelheid remmende voorzieningen/overdreven lawaai.

1. Verkeerslichten.
   Wij stellen voor dat de verkeersregeling op de Stadssingels wordt afgesteld op 30 kilometer per uur.
2. Rijstroken.
   Betracht de nodige zorgvuldigheid bij het verminderen van het (nu) teveel aan rijstroken. De binnenstad met de parkeervoorzieningen/de winkels en de horeca gelegenheden moet wel vriendelijk bereikbaar blijven.
3. Snelheid remmende voorzieningen.
   Voorkom de vaak gebruikte drempels. Pas eigentijdse mogelijkheden toe om het gemotoriseerde verkeer te attenderen op het – waar nodig – beperken van de snelheid.
4. Overdreven lawaai
   Tref als onderdeel van de hierna genoemde praktijkproef ook controlerende maatregelen om het soms heftige verkeerslawaai van met name motoren (maar ook auto's) tegen te gaan.

Samengevat:
Probeer alles uit de kast te halen om de binnenstad bereikbaar te laten blijven zonder dat de leefbaarheid er negatief door beïnvloed wordt

3. Start een praktijkproef met trajectcontrole
(dwing die af in samenspraak en samenwerking met de centrale overheid)

Wij stellen voor om op de binnenstad singels een proef te starten met trajectcontrole. Technisch gezien kan het. In vergelijkbare steden in België wordt al jarenlang een systeem met trajectcontrole gebruikt. Voorstellen voorde inhoud van de praktijkproef hebben wij beschikbaar.

De praktijkproef
Een stad als Arnhem die graag voorop loopt en die zichzelf profileert als innovatieve stad, is gebaat bij effectieve maatregelen. Dat geldt al voor de bestaande maximum snelheid. En zal zeker gelden voor iets nieuws als mogelijk 30 km per uur.
Zonder technisch en eigentijdse 24 – uurs handhaving heeft een dergelijke aanpassing geen enkele zin

Deze benadering is gekozen in de afstemming van het kernteam Arnhem 6811 op 14 mei 2024

Met vriendelijke groeten,

J. Vogel
Voorzitter Kernteam Arnhem6811

1. Raadsvoorstel ‘Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025 – 2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)’
2. Raadsvoorstel ‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15-05-2024

Type voorstel
Twee raadsvoorstellen vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de informatieve en meningsvormende bespreking.

Informatieve bespreking:
Geen aanmeldingen om in te spreken.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt per raadsvoorstel in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)
De raad wordt voorgesteld om de zienswijze op de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) vast te stellen en het bestuur van de BVO DRAN hiervan in kennis te stellen.

Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
De raad wordt voorgesteld om in te stemmen met de zienswijze op de ‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’.

Aandachtspunten

Informatieve bespreking
Voor beide raadsvoorstellen zijn ten tijde van het publiceren van de agenda geen aanmeldingen ontvangen om in te spreken.

Voor het raadsvoorstel ‘Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)’ wordt op 13 mei een regionale bijeenkomst georganiseerd voor raadsleden en statenleden met de gemeenschappelijke regelingen over de begroting 2025 waarin een technische briefing wordt verzorgd over de begroting van BVO DRAN.

Meningsvormende bespreking
Er wordt gestart met de meningsvormende bespreking. Elk raadsvoorstel wordt apart in twee termijnen besproken, waarbij wordt gestart met het raadsvoorstel ‘Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)’. Gezien er twee raadsvoorstellen worden besproken zijn twee woordvoerders toegestaan. Zie voor meer informatie over de bespreking pagina 2.

Aandachtspunten
Voor dit voorstel zijn de effecten van het nieuwe beleid in kaart gebracht, deze zijn opgenomen op pagina 2.

Contactgegevens

1. Portefeuillehouder:
Marco van der Wel

Ambtenaar
Stephanie Rooijakker
stephanie.rooijakker@arnhem.nl
+31611104865

Raadsadviseur
Robin Oosthout
robin.oosthout@arnhem.nl
+31625776491

2. Portefeuillehouder
Ahmed Marcouch
Maurits van de Geijn

Ambtenaar
Martine Meurs
martine.meurs@arnhem.nl
+31615180643

Aandachtspunten

Inhoudelijke aandachtspunten

1. Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025 – 2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)

Het betreft het vaststellen van de zienswijze op de ontwerpbegroting. De conceptzienswijze die het college heeft opgesteld is positief. Arnhem is betrokken bij het opstellen van de begroting.

De deadline voor het indienen van een zienswijze ligt op 31 mei 2024.

2. 'Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden'

Het college stelt voor om een positieve zienswijze naar de VGGM te sturen op het voornemen de gemeenschappelijke regeling aan te passen, op het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM en op het voornemen van het algemeen bestuur om een 'Instellingsbesluit bestuurscommissies' vast te stellen. De inhoud van de conceptregeling leidt niet tot een inhoudelijke zienswijze. De aanpassingen zijn in lijn met wat de nieuwe wet vraagt en in lijn met wat is besproken op een regionale bijeenkomst voor raadsleden op 27 maart 2022. In de Bijdrageregeling VGGM wordt de staande praktijk geregeld. Ook dat geeft dus geen aanleiding voor een inhoudelijke zienswijze. Het vormen van twee bestuurscommissies is vooral een interne manier van organiseren binnen de VGGM, waar de raad mogelijk wensen of bedenkingen over kan uiten.

De deadline voor het indienen van een zienswijze is 5 juni.

Moties en Toezeggingen

Niet van toepassing

Voorgestelde behandelwijze

Twee aparte meningsvormende besprekingen in twee termijnen

De raadsvoorstellen worden los van elkaar besproken. Beide raadsvoorstellen worden in een aparte meningsvormende bespreking van twee termijnen besproken. Er wordt gestart met het raadsvoorstel 'Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)'.

Nadat de meningsvormende bespreking van dit raadsvoorstel is afgerond, wordt vervolgd met de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel ‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’ in twee termijnen. Gezien er twee raadsvoorstellen worden besproken zijn twee woordvoerders toegestaan. De orde van elk van beide meningsvormende besprekingen is als volgt:

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

1. Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’
2. Raadsvoorstel ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’
3. Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

15 mei 2024: informatieve en meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Groot (PvdD), Kumas (VVD), Heemskerk (D66), Zijlstra (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Gerretschen (GroenLinks), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA), Koorn (CDA) en Visser (PvdA).

De fracties van de PVV, FvD, DENK en SP waren niet aanwezig.

Bespreking

Gestart is met de meningsvormende bespreking. Hierin is in twee termijnen met de wethouder gedebatteerd.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Moties en amendementen

Geen motie of amendement is aangekondigd

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de meningsvormende behandeling van het raadsvoorstel is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende vergadering.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

C. Prinsen

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4094914

Onderwerp: Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)

Voorstel

1. Kennis te nemen van de ontwerp meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024).
2. De zienswijze op de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) vast te stellen en het bestuur van de BVO DRAN hiervan in kennis te stellen.

Inleiding

De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepen- en maatwerkvervoer in de 18 gemeenten in deze regio, waaronder Arnhem. Dit vervoer wordt uitgevoerd onder de naam Avan. In de nu voorliggende ontwerpbegroting is de gewijzigde begroting 2024 geïntegreerd in de meerjarenbegroting 2025-2028.

Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen dient de ontwerpbegroting 12 weken voordat het bestuur de begroting vaststelt, te worden voorgelegd aan de raden van de deelnemende gemeenten om een zienswijze kenbaar te maken over de ontwerpbegroting. Arnhem is één van 18 deelnemende gemeenten. De zienswijze dient uiterlijk 31 mei 2024 verstuurd te worden aan het bestuur van de BVO DRAN. Het bestuur van BVO DRAN stelt na het ontvangen van alle zienswijzen de begroting definitief vast indachtig de ingebrachte zienswijzen. De begroting zal voor vaststelling worden geagendeerd in de bestuursvergadering van BVO DRAN van 27 juni 2024.

Beoogd effect

De raad inzicht geven in de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024) van BVO DRAN met de mogelijkheid erop te reageren.

GEMEENTE Arnhem

Argumenten

1.1 *Er ligt nu een ontwerpbegroting voor, inclusief een begrotingswijziging 2024.*

Om de gemeenteraden een deugdelijke en leesbare ontwerpbegroting aan te bieden om een zienswijze op in te dienen, heeft de vervoersorganisatie een ontwerpbegroting opgesteld. Om transparantie te bieden is ervoor gekozen een kaderbrief op te stellen en daarin aan te geven welke wijzigingen zijn doorgevoerd ten opzichte van de vorige versie. De kaderbrief 2025 is in het algemeen bestuur van 28 september 2023 vastgesteld. In de gewijzigde begroting 2024 en de ontwerpbegroting 2025-2028 zijn de uitgangspunten uit deze Kaderbrief meegenomen. Deze Kaderbrief ontvangt u als bijlage bij deze raadsbrief. In de inleiding van de MJPB staan de uitgangspunten nog eens nader uitgewerkt.

1.2 *De ontwerpbegroting is goed afgestemd met de gemeente Arnhem.*

De ontwerpbegroting is goed afgestemd in diverse overleggen en de gemeenten hebben de gelegenheid gekregen om aanpassingen door te voeren. Hiervan is door Arnhem ook gebruik gemaakt. De vervoersvolumes 2023 zijn hierbij het referentiekader. De portefeuillehouder zit namens de gemeente in het bestuur van BVO DRAN en is in die hoedanigheid ook betrokken bij de ontwerpbegroting en de gemeentelijke aanpassingen.

1.3 *"Financiële gegevens BVO DRAN 2023" wordt ter kennisname aangeboden.*

In artikel 34b van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is opgenomen dat het bestuur van de BVO DRAN de voorlopige jaarrekening 2023 uiterlijk 15 april 2024 aan de raden van de deelnemende gemeenten verstrekt. Deze verplichting is ook in artikel 20 van de Regeling BVO DRAN opgenomen.

1.4 *Op grond van artikel 35 van de Wet gemeenschappelijke regelingen krijgt de raad de gelegenheid zijn zienswijze op de ontwerpbegroting kenbaar te maken aan de BVO DRAN.*

De zienswijze dient uiterlijk 31 mei 2024 verstuurd te worden aan het bestuur van de BVO DRAN. Het bestuur stelt na het ontvangen van alle zienswijzen de begroting definitief vast indachtig de ingebrachte zienswijzen. De begroting zal voor vaststelling worden geagendeerd in de bestuursvergadering van BVO DRAN van 27 juni 2024.

Bij dit voorstel is een concept-zienswijze(brief) gevoegd, die is gebaseerd op de genoemde argumenten, kanttekeningen en risico's voor zover die van toepassing zijn voor de BVO DRAN.

1.5 *Aanbesteding routevervoer*

Er is een nieuwe aanbesteding geweest voor routevervoer en deze is opgenomen in de MJPB begroting 2025-2028.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *De regeling kent een open einde systematiek.*
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een ‘open einde’ systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een gemeente meer vervoer inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit kan een financieel risico met zich meebrengen. Hierin is door de BVO DRAN deels al voorzien door voor de jaren 2025 t/m 2028 ieder jaar de cijfers aan te passen uitgaande van de groei in het vervoer van de afgelopen jaren. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

1.2 *Verwachte kosten volumegroei en prijsindex 2025-2028 zijn niet meegenomen in de Arnhemse begroting.*
Arnhem houdt, zoals veel gemeenten, in de begroting geen rekening met de volumegroei en prijsindex voor de komende jaren. Uitgangspunt is dat uit de algemeen beschikbaar gestelde gelden de volumegroei en prijsindex worden gedekt. De kosten zoals nu opgenomen in de ontwerpbegroting van de BVO DRAN zijn daarom niet één op één overgenomen in de Arnhemse ontwerpbegroting.

1.3 *Aanpak leerlingenvervoer*
Conform toezegging zal de raad in het tweede kwartaal geïnformeerd worden over de aanpak van het leerlingenvervoer. Dit mede naar aanleiding van de rondetafelsessie op 29 november 2023.

Participatie

Gelet op de inhoud van dit onderwerp is (burger)participatie hier niet van toepassing.

Financiën

De ontwerpbegroting 2025-2028 (inclusief wijzigingsbegroting 2024) BVO DRAN heeft financiële gevolgen voor de gemeente Arnhem. De Arnhemse begroting voor 2025 en verder moet nog worden vastgesteld. Als de uitgangspunten van de DRAN-begroting worden gevolgd, dan zou dat voor Arnhem leiden tot de volgende cijfers:

MJPB 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024 BVO DRAN)						
Bijdrage Arnhem						
	Primaire begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Vraagafhankelijk vervoer	2.780.226	2.525.523	2.831.054	3.296.868	3.827.478	4.334.306
Routevervoer	3.285.408	3.075.321	3.553.571	3.891.641	4.266.206	4.681.886
Overhead	217.073	213.226	221.326	229.644	238.029	246.888
Totale bijdrage	6.282.707	5.814.070	6.605.951	7.418.153	8.331.713	9.263.080

Er zijn een aantal ontwikkelingen waardoor de gewijzigde begroting is verlaagd:

- De verlaging van de gewijzigde begroting 2024 voor vraagafhankelijk vervoer komt doordat de inschatting van de lasten op basis van de maanden september 2023 t/m november 2023 lager is dan eerder verwacht.
- Voor routevervoer zijn de contracten niet verlengd en is een aanbesteding opgestart voor nieuwe contracten per 1 juli 2024. De aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024. Het financieel effect van de aanbesteding is negatief, maar dit betreft een integraal tarief met zero emissie kosten als onderdeel. In de primitieve begroting 2024 was een apart budget opgenomen voor zero emissie kosten, dit valt nu vrij en dit geeft in totaal een positief effect.
- In de primitieve begroting 2024 is een NEA-indexatie van 4,3% opgenomen. In de gewijzigde begroting 2024 is de vastgestelde NEA-indexatie van 3,5% verwerkt. Dit geldt voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer, ook heeft dit een meerjarig effect.

In Turap 1 en de op te stellen Perspectiefnota 2025 is rekening gehouden met de gegevens en informatie van de BVO DRAN, waaronder de concept cijfers van de MJPB 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024).

Uitvoering

31 mei 2024: Einde indieningstermijn zienswijzen, gemeente Arnhem dient zienswijze ingediend te hebben bij BVO DRAN.
27 juni 2024: Behandeling begroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024) ter vaststelling in het bestuurlijk overleg van de BVO DRAN.

Communicatie

Na goedkeuring in de raad wordt de bijgevoegde zienswijze verstuurd aan de BVO DRAN.
De vastgestelde begroting en de reactie/verwerking van de zienswijzen zal uw raad na 28 juni 2024 ter kennisgeving worden aangeboden.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Bijlage 1: Aanbiedingsbrief Ontwerp MJPB 2025-2028 incl. gewijzigde begroting 2024
- Bijlage 2: Geactualiseerde Kaderbrief 2025
- Bijlage 3: Ontwerp MJPB 2025-2028 incl. gewijzigde begroting 2024
- Bijlage 4: Concept zienswijze raad op MJPB BVO DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)

Besluit van	
Zaaknummer	4094914

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 2 april 2024;

gelet op artikel 35 van de Wet Gemeenschappelijke Regelingen van de Gemeentewet;

besluit:

1. De zienswijze op de ontwerp meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) vast te stellen en het bestuur van de BVO DRAN hiervan in kennis te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Aan de gemeenteraden van de deelnemende gemeenten
in de gemeenschappelijke regeling Bedrijfsvoeringsorganisatie
Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen

Datum: 11 maart 2024
Onderwerp: Ontwerpbegroting BVO DRAN

Geachte heer/mevrouw,

Bijgaand ontvangt u de Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024), zoals vastgesteld in de bestuursvergadering van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) van 7 maart 2024.

De ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten. In afwijking op de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025 is door het algemeen bestuur van de BVO DRAN op 7 maart 2024 besloten om in de ontwerpbegroting de indexatie van de reizigersbijdrage van het tarief Wmo met korting in 2025 te verhogen van +2,1% naar +13,82%. Een toelichting op dit besluit is opgenomen in de ontwerpbegroting (pagina 8, onderdeel "*Eigen bijdrage (indexatie)*").

De periode voor het indienen van zienswijze(n) start op 11 maart 2024 en loopt tot en met 31 mei 2024. Vriendelijk verzoek om uw zienswijze(n) (ook) digitaal te versturen naar secretariaat@vervoersorganisatie.nl.

De begroting zal voor vaststelling worden geagendeerd in de bestuursvergadering van de gemeenschappelijke regeling BVO DRAN van 27 juni 2024.



Namens het bestuur van de BVO DRAN

M. van den Beucken
Secretaris BVO DRAN

Vervoersorganisatie Regio Arnhem Nijmegen
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
www.vervoersorganisatie.nl
info@vervoersorganisatie.nl
026 3775204
KVK: 66191084
BTW: 856435065B01
IBAN: NL70 BNGH 0285 1694 91

Kaderbrief 2025

Versie 18 september 2023

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

2. Algemene ontwikkelingen 4

3. Financiële uitgangspunten 6

1. Inleiding

In de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is in artikel 34b bepaald dat het bestuur van een bedrijfsvoeringsorganisatie voor 30 april van het jaar voorafgaande aan dat waarvoor de begroting dient, de raden van de deelnemende gemeenten inzicht geeft in de algemene financiële en beleidsmatige kaders.

De Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer regio Arnhem-Nijmegen (BVO DRAN) is een intergemeentelijke samenwerking in de vorm van een bedrijfsvoeringsorganisatie. De BVO DRAN is verantwoordelijk voor de uitvoering van het doelgroepenvervoer en is daarbij beleidsondersteunend.

De deelnemende gemeenten nemen zelf beleidsbeslissingen en zijn verantwoordelijk voor het stellen van de beleidsmatige kaders. Hierdoor wordt door het bestuur van de BVO DRAN een kaderbrief opgesteld waarin inzicht wordt gegeven in de te verwachten ontwikkelingen en algemene financiële kaders voor de komende jaren.

Met deze Kaderbrief 2025 geeft het bestuur (procesmatig) dit inzicht ter voorbereiding op de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 van de BVO DRAN. Dit stelt de deelnemende gemeenten in staat daarop in hun begrotingscyclus te kunnen anticiperen.

Door de vervoersorganisatie wordt een concept ontwerp MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024 opgesteld. Dit concept van de ontwerpbegroting is gebaseerd op de algemene uitgangspunten uit de vastgestelde Kaderbrief 2025 en de door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten.

Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2025-2028 wordt onderstaande planning gehanteerd. Binnen deze planning is rekening gehouden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1). Volgens de wet zendt het bestuur de ontwerpbegroting minimaal twaalf weken voor vaststelling van de begroting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten. De BVO DRAN heeft in de planning met een ruimere periode rekening gehouden, er bevinden zich zestien weken tussen toezending van de ontwerpbegroting en vaststelling van de begroting.

PROCESSTAP MJPB 2025-2028	DATUM
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	15 februari 2024
Vaststelling ontwerp MJPB 2025-2028 door algemeen bestuur	7 maart 2024
Verzending ontwerp MJPB 2025-2028 aan gemeenten	8 maart 2024
Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	31 mei 2024
Oordeel over zienswijze door algemeen bestuur	7 juni 2024
Behandeling voorbereidend ambtelijk overleg	6 juni 2024
Vaststelling MJPB 2025-2028 door algemeen bestuur	27 juni 2024
Verzending MJPB 2025-2028 aan gemeenten en provincie	28 juni 2024

Hoofdstuk 2 behandelt de algemene ontwikkelingen die van invloed zijn op de (gewijzigde) begroting vanaf 2024. In hoofdstuk 3 worden de financiële uitgangspunten voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 per begrotingspost weergegeven.

2. Algemene ontwikkelingen

Ontwikkelingen zijn afhankelijk van de componenten prijs (P) per eenheid en hoeveelheid (Q).

Sinds 1 augustus 2020 zijn de huidige contracten met vervoerders ingegaan. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. (www.sfmobiliteit.nl/nea-index) Ook het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Ook hier is de prijs (P) contractueel vastgelegd en enkel nog onderhevig aan jaarlijkse indexatie (CPI index).

De huidige contractperiode met vervoerders eindigt op 31 juli 2024 en betreft de initiële looptijd van 4 jaar. Bij verlenging van de huidige contracten kan maximaal drie maal een contractduur van 2 jaar worden overeengekomen. In het vraagafhankelijk vervoer heeft bij drie van de vier percelen een eerste verlenging van 2 jaar plaatsgevonden. In het routevervoer is dit bij zes van de negen percelen overeengekomen.

Op het moment dat er sprake is van verlenging wordt het daarbij overeengekomen tarief verwerkt in de ontwerpbegroting. Dit tarief is nog steeds gebaseerd op het tarief uit de oorspronkelijke contracten uit 2020 voor vraagafhankelijk vervoer en routevervoer. De bij verlenging overeengekomen vergoeding voor de meerkosten van zero emissie gereden vervoer wordt binnen de afgesproken kaders in de ontwerpbegroting verwerkt.

Voor de percelen waarvoor de contracten niet zijn verlengd is inmiddels een aanbestedingsprocedure opgestart. Naar verwachting worden de offertes in december van dit jaar ontvangen en vindt gunning van opdrachten uiterlijk in januari 2024 plaats. Daarmee zijn de tarieven in januari 2024 bekend en worden deze verwerkt in de concept ontwerp MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024. Deze tarieven zijn vervolgens onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index).

De gemiddelde NEA indexatie blijkt tot en met 2022 gezien rond de 2% te schommelen. Binnen de huidige meerjarige begroting is daardoor vanaf 2025 ook rekening gehouden met een jaarlijkse indexatie van de vervoerskosten van 2%. Door de explosief gestegen brandstofprijzen, de hoge inflatie en de loonindexatie is de NEA indexatie per 1 januari 2023 incidenteel op 13,7% bepaald. Door het structurele effect van de loonindexatie is in de huidige begroting voor de jaarschijf 2024 rekening gehouden met een NEA indexatie van 4,3%.

Door een blijvend tekort aan chauffeurs, is op dit moment de verwachting dat loonindexatie de komende jaren structureel op een hoger niveau zal blijven dan voorheen gebruikelijk. Daarnaast is inmiddels bekend dat brandstofprijzen 1 januari 2024 flink gaan stijgen. Beide constateringen zorgen ervoor dat voor de jaarschijf 2024 rekening moet worden gehouden dat de feitelijke NEA indexatie hoger uitvalt dan de in de huidige begroting voorziene 4,3%. In de nieuwe ontwerpbegroting wordt de werkelijke NEA indexatie per 1 januari 2024 verwerkt. Voor de jaren vanaf 2025 en verder zal door voorgaande worden gerekend met een structurele jaarlijkse NEA indexatie van 3% in plaats van de huidige 2%.

De hoeveelheid (Q) is afhankelijk van het feitelijk gebruik. Analyses van dit gebruik laten vanaf de start van AVAN tot aan de start van de Coronacrisis over de gehele linie een toename zien. Aansluitend aan de Coronacrisis zien we een herstel van de vervoersvolumes en naar de huidige inschatting is er momenteel geen sprake meer van zogenaamde Coronaeffecten op het vervoer. Hierdoor wordt als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd voor het opstellen van de nieuwe ontwerpbegroting.

Gelet op de geschetste ontwikkelingen in het vervoersvolume is het meest recente feitelijke vervoer de beste indicatie om als uitgangspunt te dienen voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Doordat de planning voor het opstellen van de ontwerpbegroting vanaf deze begrotingscyclus naar voren is gehaald (zie processtappen inleiding), kan de bepaling van de hoeveelheid vervoer niet meer gebaseerd worden op de laatste 4 maanden van voorgaand jaar. De gegevens van de maand december zijn op dat moment namelijk nog niet bekend. Ter bepaling van de hoeveelheden vervoer wordt nu de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt. Deze 3 maanden zijn nog steeds een goede indicatie om als uitgangspunt te dienen voor de eerste 6 maanden van het nieuwe jaar.

Voor de jaarlijks verwachte toename van het vervoer worden dezelfde algemene uitgangspunten gehanteerd als in de vorige meerjarige begrotingen van de BVO DRAN. Vanaf de 7e maand van het nieuwe jaar wordt rekening gehouden met een verdere toename ten opzichte van het eerste half jaar van het gebruik van vervoer in het kader van jeugdwet (+15%), dagbesteding (+5%), leerlingenvervoer (+5%) en vraagafhankelijk vervoer (+10%). Deze percentages blijven reële inschattingen van de jaarlijkse vervoerstoename vanaf 2024.

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting vervoerskosten. Dit verzoek gaat gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses. In het verleden door gemeenten aangegeven afwijkende uitgangspunten voor de meerjarige toename van het vervoer blijven gehandhaafd bij het opstellen van de ontwerpbegroting.

Vanaf 2024 is er geen provinciale Wmo subsidie meer toegekend voor het vraagafhankelijk vervoer. Binnen dit bedrag was ook een bijdrage beheerskosten opgenomen ter dekking van de BVO lasten. De afbouw van de Wmo subsidie heeft afgelopen jaren tot een geleidelijke kostentoename voor de gemeenten geleid.

Voor de kosten callcenter wordt, door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer, de periode september tot en met november van het voorgaand jaar gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. De jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) wordt ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

In 2023 komen de bestedingen BVO lasten naar verwachting lager uit dan de begroting. Ten behoeve van het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 wordt geanalyseerd welke effecten structureel van aard zijn. Op basis van deze analyse wordt de meerjarige begroting BVO lasten geactualiseerd.

3. Financiële uitgangspunten

3.1 Meerjarenprogrammabegroting 2025-2028

Voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2023
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2023

Tabel 1: uitgangspunten MJPB 2025-2028

3.2 Gewijzigde begroting 2024

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van de reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaand schema worden de uitgangspunten benoemd.

	Begrotingspost	L/B	Prijs	Hoeveelheid
P1	Vervoer vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Budget zero emissie vraagafhankelijk (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P1	Vervoer vraagafhankelijk (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Callcenter vraagafhankelijk	Lasten	Tarief contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv CPI index)	Ervaringscijfers 2023
P1	Eigen bijdragen vraagafhankelijk	Baten	Indexatie OV tarieven busvervoer BRENG	Ervaringscijfers 2023
P2	Vervoer routegebonden (verlenging)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2021 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
P2	Budget zero emissie routegebonden (verlenging)	Lasten	Percentage meerkosten zero emissie gereden vervoer	Prognose aandeel zero emissie gereden vervoer
P2	Vervoer routegebonden (aanbesteding)	Lasten	Tarieven contract (indexatie vanaf 1-1-2024 obv NEA index)	Ervaringscijfers 2023
O1	Bedrijfsvoerings-organisatie	Lasten	Indexatie obv CPI index	Ervaringscijfers 2023

Tabel 2: uitgangspunten gewijzigde begroting 2024

Ontwerp MJPB 2025-2028 BVO DRAN

(inclusief gewijzigde begroting 2024)

Versie: 21 februari 2024

regio arnhem nijmegen
VERVOERSORGANISATIE

Inhoudsopgave

1. Inleiding 3

1.1. Procedure begroting 5
1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028 5
1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024 9
1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten 12

2. Beleidsbegroting 14

2.1. Programmaplan 14
2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer 15
2.1.2. Programma routevervoer 16
2.1.3. Overzicht overhead 18
2.2. Paragrafen 18
2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing 19
2.2.2. Financiering 21
2.2.3. Bedrijfsvoering 22

3. Financiële begroting 23

3.1. Overzicht baten en lasten 23
3.2. Toelichting baten en lasten 24
3.3. Reserves en voorzieningen 24

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld 27

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen 28

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans 30

1. Inleiding

Hierbij treft u de Meerjarenprogrammabegroting (MJPB) 2025-2028, inclusief de gewijzigde begroting 2024, van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen (BVO DRAN) aan.

Het Algemeen Bestuur heeft met vaststelling van de Kaderbrief 2025 de algemene financiële uitgangspunten voor de opbouw van de meerjarige begroting bepaald. Deze uitgangspunten zijn door de BVO DRAN gehanteerd, tenzij een deelnemende gemeente het verzoek heeft ingediend hiervan af te wijken of er op basis van nadere analyses door de BVO DRAN is gekozen voor een afwijkend algemeen uitgangspunt. In paragraaf 1.2 en 1.3 wordt ingegaan op de algemene financiële uitgangspunten van deze MJPB. Door gemeenten gewenste afwijkingen worden in paragraaf 1.4 toegelicht.

Vanaf medio maart 2020 heeft de Coronacrisis forse impact gehad op het feitelijk gebruik van het vervoer. Aansluitend aan de Coronacrisis zien we een herstel van de vervoersvolumes en naar de huidige inschatting is er momenteel geen sprake meer van zogenaamde Coronaeffecten op het vervoer. Bij het opstellen van de MJPB 2025-2028 en de gewijzigde begroting 2024 wordt geen rekening meer gehouden met Coronaeffecten. Als uitgangspunt voor de hoeveelheden vervoer wordt enkel nog gekeken naar recente periodes en worden die gegevens als zogenaamd nulpunt gehanteerd voor het opstellen van de begroting.

Besluit Begroting en Verantwoording
Bij het opstellen van een meerjarige begroting voor Gemeenschappelijke Regelingen (GR) dient te worden geconformeerd aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten (BBV). Dit zorgt voor de volgende opzet van de MJPB van de BVO DRAN.

In de basis bestaat de begroting uit 2 onderdelen (art. 7 lid 1 BBV):
- de beleidsbegroting (hoofdstuk 2)
- de financiële begroting (hoofdstuk 3)

De beleidsbegroting bestaat ook uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan (paragraaf 2.1)
- de paragrafen (paragraaf 2.2)

De financiële begroting bestaat uit 3 onderdelen (art. 7 lid 3 BBV):
- het overzicht baten en lasten (paragraaf 3.1)
- de financiële positie (paragraaf 3.2)
- de reserves en voorzieningen (paragraaf 3.3)

Taakvelden
Naast de indeling van de begroting naar programma's moet de begroting ook worden ingedeeld naar taakvelden. De voorgeschreven taakvelden zijn opgenomen in het Iv3 informatievoorschift Gemeenten en Gemeenschappelijke regelingen. Daarnaast is in het BBV (art. 7 lid 3) voorgeschreven dat er een overzicht van lasten en baten per taakveld als bijlage in de begroting opgenomen moet worden (bijlage 1).

Beleidsindicatoren
De commissie BBV heeft aangegeven (vraag en antwoord BBV 2018.12.4) dat de opname van beleidsindicatoren in de begroting voor een GR op grond van het BBV verplicht is gesteld. Het ministerie van BZK heeft daarbij aangegeven dat een GR alleen die indicatoren hoeft op te nemen die behoren bij de taakvelden waarbinnen de GR haar activiteiten uitvoert. Beleidsindicatoren die buiten de taakvelden van de GR vallen, kunnen worden weggelaten. De BVO DRAN zijn geen door deelnemende gemeenten opgelegde beleidsindicatoren bekend.

Overhead
Op de programma's mogen alleen de direct toe te rekenen lasten worden verantwoord. Het is niet toegestaan om overheadkosten in een programma te verantwoorden. Overheadkosten moeten op aparte overzichten worden gepresenteerd. Dit heeft tot gevolg dat alle kosten van de BVO DRAN in de meerjarige begroting als "Overhead" moeten worden gelabeld. Het overzicht overhead is opgenomen in paragraaf 2.1.4 van deze begroting.

Ambtelijke voorbereiding
Samen met de financials en contactambtenaren van de deelnemende gemeenten is deze meerjaren begroting tot stand gekomen.

Btw routegebonden vervoer
De kosten die samenhangen met het vraagafhankelijk vervoer worden in de MJPB exclusief Btw verantwoord. De deelnemende gemeenten hebben volledig recht op aftrek voor de aan deze prestatie gerelateerde Btw. Kosten die samenhangen met het routevervoer worden daarentegen inclusief Btw verantwoord. Deze Btw is namelijk niet aftrekbaar en ook niet compensabel in het Btw-compensatiefonds. Hierdoor is de Btw-component in het routevervoer kostenverhogend voor de gemeenten.

'open einde' systematiek
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

Binnen de bedragen in deze MJPB is zeer beperkt rekening gehouden met dergelijke onvoorziene wijzigingen in de kosten van vervoer of callcenter. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een extra post onvoorzien volgend uit de risico's van een open einde systematiek, ligt daardoor bij de deelnemers. Deze extra post onvoorzien komt dan bovenop de in deze MJPB meerjarig begrote bijdragen van de deelnemers.

1.1. Procedure begroting

Voor de aanbieding en vaststelling van de MJPB 2025-2028 (inclusief de gewijzigde begroting 2024) gelden de volgende processtappen. Om te komen tot tijdige vaststelling van de MJPB 2025-2028 en rekening te houden met de wettelijke termijn uit de Wgr (art. 35, lid 1), wordt de volgende planning gehanteerd. In de planning is een ruimere zienswijzeperiode voor de gemeenteraden beschikbaar dan wettelijk voorgeschreven.

Processtap	Datum
1. Vaststelling ontwerp MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur	7 maart 2024
2. Verzending ontwerp MJPB 2025-2028 aan gemeenten	8 maart 2024
3. Deadline indienen zienswijze door gemeenteraden	31 mei 2024
4. Vaststelling MJPB 2025-2028 door Algemeen Bestuur	27 juni 2024
5. Verzending MJPB 2025-2028 aan gemeenten	28 juni 2024

1.2. Uitgangspunten MJPB 2025-2028

Voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden per jaar de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten tot medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer
- Vanaf medio 2026 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 5% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie (2025-2028: +3,4%)
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, jaarlijks rekening houdend met OV indexatie (2025: +13,82% en 2026-2028: +2,1%)
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, jaarlijks rekening houdend met NEA indexatie (2025-2028: +3,0%)
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Vanaf 2024 een jaarlijkse toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar van een begrotingsjaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar in dat begrotingsjaar
- Voor de verlengde contracten een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit MJPB 2024-2027 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, jaarlijks rekening houdend met CPI indexatie en Cao loonindexatie (2025-2028: +3,9%)
- Structurele BVO lasten jaarlijks rekening houdend met een taakstelling (2025-2028: -3%)
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Coronaeffecten vervoer

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

Contractverlengingen

In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met een deel van de vervoerders zijn in 2023 eerste verlengingsovereenkomsten afgesloten voor de periode 2024-2026.

Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de vorige meerjarige begroting voor de periode vanaf 2024 al een budget meerkosten zero emissie opgenomen. De gemaakte afspraken vallen binnen het hiervoor beschikbare budget.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Binnen de vorige begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer ook geen rekening gehouden met een budget meerkosten zero emissie voor de periode 2024-2026. Voor de jaren na 2026 wordt wel rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vervoer. In het voorjaar van 2025 worden met deze vervoerders weer gesprekken gevoerd voor de eventuele volgende contractverlenging voor de periode 2026-2028.

Aanbestedingen
Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028.

De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto's en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen. Voor de jaren na 2026 wordt hierdoor rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vraagafhankelijk vervoer volgend uit de aanbesteding. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

NEA indexatie
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op +3,4%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2023 (periode september t/m november) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

CPI indexatie
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Hierin is een looptijd van 9 jaar overeengekomen, opgedeeld in een initiële periode van 3 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met het callcenter is in 2022 een eerste verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode 2023-2025. Ook in dit contract is de prijs (P) vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI index). De CPI index wordt periodiek bepaald door het CBS. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op -0,4%. Vanaf 2025 wordt in de begroting rekening gehouden met een structurele indexatie van +3,4%.

Eigen bijdrage (Btw effect)
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Eigen bijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. Voor 1 januari 2024 bedroeg de werkelijke kostenontwikkeling OV tarieven in het reguliere busvervoer +11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd (motie Bikker) met als doel de OV kosten voor de reiziger niet te verhogen. Ten gevolge daarvan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage voor de OV reiziger voor 2024 niet te verhogen. De werkelijke indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan is hierdoor vanaf 1 januari 2024 vastgesteld op +0,0%.

Naar verwachting blijft de financiering van de kostenontwikkeling binnen het reguliere busvervoer (motie Bikker) beperkt tot 2024. Hiervan uitgaande zal met ingang van 1 januari 2025 weer de reguliere indexatie toegepast worden op de OV tarieven van het reguliere busvervoer. Deze reguliere indexatie zal naar verwachting worden verhoogd met de niet aan de reiziger doorbelaste kostenontwikkeling in 2024 van +11,72%. Als reguliere indexatie hanteert de BVO DRAN normaliter structureel +2,1%. Rekening houdende met de verwachte verhoging zal de totale indexatie in 2025 incidenteel uitkomen op +13,82%. Vanaf 2026 bedraagt de indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan weer structureel +2,1%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2023 is de begroting BVO lasten vanaf 2024 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2024, ondanks een hogere prijsindexatie op de looncomponent, structureel naar beneden is bijgesteld. Vanaf 2024 is er een structurele taakstelling van -3% ingeboekt.

BVO lasten (indexatie)
De BVO lasten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonindexatie voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2024 is bepaald op +1,6%. Voor de personeelskosten is rekening gehouden met de in de cao overeengekomen +4,75% per 1 januari 2024. Voor de indexatie in de jaren vanaf 2025 is vastgehouden aan de al in de MJPB verwerkte jaarlijkse CPI index van +3,9%.

1.3. Uitgangspunten gewijzigde begroting 2024

Voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 worden per begrotingspost uitgangspunten gekozen ten aanzien van prijs en hoeveelheid. Op basis van deze uitgangspunten worden de verwachte lasten en baten bepaald. Met behulp van verwachte vervoersvolumes en reeds vastgestelde verdeelsleutels worden vervolgens de meerjarige bijdragen per deelnemer bepaald. In onderstaande opsomming worden de uitgangspunten benoemd.

Vervoer vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per declarabele kilometer per perceel, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid declarabele kilometers in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 0% van de begroting bruto vraagafhankelijk vervoer, rekening houdend met een aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

Callcenter vraagafhankelijk (lasten)

- Contractueel overeengekomen vaste component te verhogen met een tarief per declarabele rit, rekening houdend met CPI indexatie -0,4%
- Hoeveelheid declarabele ritten in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen callcenter vraagafhankelijk vervoer
- Toename van de hoeveelheid declarabele ritten in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

Eigen bijdrage vraagafhankelijk (baten)

- Gemiddeld werkelijk maandbedrag eigen bijdrage per deelnemer in de periode september tot en met november 2023
- Bedragen zijn inclusief Btw, rekening houdend met OV indexatie +0,0%
- Toename van de hoeveelheid vraagafhankelijk vervoer in het tweede half jaar met +10% ten opzichte van het eerste half jaar van 2024

Vervoer routegebonden (lasten)

- Contractueel overeengekomen tarief per beladen uur per perceel verhoogd met het starttarief per route, rekening houdend met NEA indexatie +3,4%
- Hoeveelheid beladen uren in de periode september tot en met november 2023, overeenkomstig de berekeningssystematiek uit het Programma van Eisen routegebonden vervoer
- Toename van de hoeveelheid routegebonden vervoer in het tweede half jaar met +15% (jeugdwet) en +5% (leerlingenvervoer en dagbesteding) ten opzichte van het eerste half jaar van 2024
- Voor de verlengde contracten in het tweede half jaar van 2024 een budget voor meerkosten zero emissie ter grootte van 15% van de begroting bruto routegebonden vervoer, rekening houdend met het aandeel zero emissie gereden vervoer van 50%

BVO (lasten)

- Structurele en incidentele BVO lasten uit de primitieve begroting 2024 geactualiseerd op basis van ervaringscijfers 2023, rekening houdend met CPI indexatie +1,6% en Cao loonindexatie +4,75%
- Structurele BVO lasten rekening houdend met een taakstelling -3%
- Verdeling naar gemeenten op basis van het aantal inwoners per 1-1-2023
- Verdeling naar vraagafhankelijk en routegebonden vervoer op basis van verhouding bruto vervoerskosten

Overige opmerkingen

Coronaeffecten vervoer

In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de gewijzigde begroting 2024 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.

Contractverlengingen

In 2020 zijn met vervoerders contracten afgesloten met een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 4 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met een deel van de vervoerders zijn in 2023 eerste verlengingsovereenkomsten afgesloten voor de periode 2024-2026.

Met de vervoerders routevervoer is bij de verlenging een additionele vergoeding afgesproken voor de inzet van zero emissie voertuigen vanaf 1 augustus 2024. Voor de verwachte meerkosten van deze additionele vergoeding is in de vorige meerjarige begroting voor de periode vanaf 2024 al een budget meerkosten zero emissie opgenomen. De gemaakte afspraken vallen binnen het hiervoor beschikbare budget.

Voor het vraagafhankelijk vervoer is voor de eerste verlengingsperiode geen additionele vergoeding noodzakelijk gebleken. Binnen de vorige begroting is voor het vraagafhankelijk vervoer ook geen rekening gehouden met een budget meerkosten zero emissie voor de periode 2024-2026.

Aanbestedingen

Een deel van de vervoerders heeft afgezien van contractverlening. Dit heeft betrekking op al het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Arnhem, Doesburg, Renkum, Rheden en Rozendaal en op een beperkt deel van het routevervoer verzorgd voor de gemeenten Beuningen, Berg en Dal, Druten, Heumen, Mook en Middelaar, Nijmegen en Wijchen. Voor het vraagafhankelijk deel heeft het betrekking op het vervoer verzorgd voor de gemeenten Duiven, Montferland, Westervoort en Zevenaar.

In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de gewijzigde begroting 2024.

De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto's en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment overeen te komen.

NEA indexatie
Op 1 augustus 2020 zijn de contracten met de huidige vervoerders ingegaan. Per 1 augustus 2024 gaan de nieuwe en verlengde contracten in. De prijs (P) per perceel is contractueel vastgelegd en is daarmee een gegeven en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (NEA index). De NEA indexatie wordt in opdracht van het Sociaal Fonds Mobiliteit door een onafhankelijke partij jaarlijks bepaald op basis van de meest recente gemiddelde kostenontwikkelingen in de branche. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op +3,4%.

Callcenter
Voor de kosten callcenter wordt het feitelijk gebruik in 2023 (periode september t/m november) gebruikt als uitgangspunt voor het opstellen van de nieuwe meerjarige begroting. Door de directe afhankelijkheid met het vraagafhankelijk vervoer wordt de jaarlijkse toename vraagafhankelijk vervoer (+10%) ook gebruikt voor de meerjarige begroting kosten callcenter.

CPI indexatie
Het contract met het callcenter is ingegaan op 1 augustus 2020. Hierin is een looptijd van 9 jaar overeengekomen, opgedeeld in een initiële periode van 3 jaar en verlengingsmogelijkheden van 3 x 2 jaar. Met het callcenter is in 2022 een eerste verlengingsovereenkomst afgesloten voor de periode 2023-2025. Ook in dit contract is de prijs (P) vastgelegd en enkel nog onderhevig aan een jaarlijkse prijsindexatie (CPI index). De CPI index wordt periodiek bepaald door het CBS. De werkelijke indexatie vanaf 1 januari 2024 is vastgesteld op -0,4%.

Eigen bijdrage (Btw effect)
De Wmo-reiziger betaalt een eigen bijdrage die als baten in de begroting vraagafhankelijk vervoer zijn opgenomen. Verrekening door de BVO DRAN van deze eigen bijdragen met vervoerders en deelnemers gebeurt inclusief Btw. In de MJPB zijn daardoor alle eigen bedragen ook inclusief 9% Btw verantwoord.

Eigen bijdrage (indexatie)
Jaarlijks worden de OV tarieven van het reguliere busvervoer vastgesteld. De indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan volgt deze OV indexatie. Voor 1 januari 2024 bedroeg de werkelijke kostenontwikkeling OV tarieven in het reguliere busvervoer +11,72%. Vanuit de rijksoverheid is er 300 miljoen gereserveerd (motie Bikker) met als doel de OV kosten voor de reiziger niet te verhogen. Ten gevolge daarvan heeft de provincie Gelderland besloten de reizigersbijdrage voor de OV reiziger voor 2024 niet te verhogen. De werkelijke indexatie van de eigen bijdrage binnen Avan is hierdoor vanaf 1 januari 2024 vastgesteld op +0,0%.

BVO lasten (structureel)
Op basis van de ervaringscijfers uit 2023 is de begroting BVO lasten vanaf 2024 geactualiseerd. Deze analyse heeft ervoor gezorgd dat de begroting van de vervoersorganisatie in 2024, ondanks een hogere prijsindexatie op de looncomponent, structureel naar beneden is bijgesteld. Vanaf 2024 is er een structurele taakstelling van -3% ingeboekt.

BVO lasten (indexatie)
De BVO lasten wordt jaarlijks geïndexeerd met de CPI index. Door het aanzienlijke deel aan personeelskosten binnen de begroting BVO lasten kan de Cao loonindexatie voor een aanpassing van de CPI index zorgen. De CPI index voor 2024 is bepaald op +1,6%. Voor de personeelskosten is rekening gehouden met de in de cao overeengekomen +4,75% per 1 januari 2024.

1.4. Afwijkende uitgangspunten gemeenten

Op verzoek van een gemeente kan worden afgeweken van de algemene uitgangspunten voor het opstellen van de meerjarige begroting. Bij voorkeur gaat dit verzoek gepaard met een (financiële) onderbouwing ten behoeve van toekomstige analyses.

Ten behoeve van het opstellen van eerdere MJPB zijn in de afgelopen jaren door meerdere gemeenten afwijkende uitgangspunten aangegeven. Deze gewijzigde uitgangspunten zijn in deze MJPB wederom verwerkt. Alle afwijkende uitgangspunten die nog relevant zijn voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 en gewijzigde begroting 2024 worden in deze paragraaf toegelicht.

Gemeente Berg en Dal
Door de gemeente is een analyse uitgevoerd op de ontwikkelingen in de afgelopen jaren binnen het doelgroepenvervoer voor de gemeente Berg en Dal. Hieruit is door de gemeente geconcludeerd dat de in de kaderbrief opgenomen jaarlijkse toename van meerdere vervoersoorten naar beneden bijgesteld kunnen worden.

De jaarlijkse toename in de MJPB kan voor het vraagafhankelijk vervoer worden bijgesteld van +10% naar +5%, voor het vervoer jeugdwet van +15% naar +5% en voor het leerlingenvervoer van +5% naar +2%.

Gemeente Beuningen
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Beuningen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen wordt door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van +2% in de MJPB op te nemen.

Gemeente Heumen
Binnen de gemeente Heumen is lokaal vrijwilligersvervoer, het zgn. Buurtvervoer Heumen, beschikbaar. De verwachting is dat het gebruik van dit vervoer blijft toenemen. De jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer kan hierdoor meerjarig bijgesteld worden van +10% naar 0%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van het routevervoer van de gemeente Heumen is door de gemeente geconcludeerd dat de jaarlijkse toename in het routevervoer over de volle breedte naar beneden bijgesteld kan worden. De jaarlijkse toename routevervoer is in de MJPB op 0% bepaald.

Gemeente Lingewaard
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vervoer heeft de gemeente Lingewaard gevraagd om voor meerdere vervoersoorten de uitgangspunten voor het bepalen van de begroting aan te passen.

Op basis van demografische verwachtingen, het gebruik van de dorpsauto Bemmel als aanvulling op het bestaande vrijwilligersvervoer en de invoer van een lagere kilometergrens vraagt de gemeente de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer bij te stellen van +10% naar +5%.

Doordat de gemeente Lingewaard actief stuurt op de inzet van andere vormen van vervoer en de verwachting is dat het aantal deelnemers in het jeugdwet vervoer minder toename zal laten zien dan de in de kaderbrief opgenomen +15%, is gevraagd de structurele toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB naar +3% te actualiseren.

In 2023 is binnen de gemeente Lingewaard onderzocht op welke wijze alternatief vervoer van kinderen binnen het leerlingenvervoer kan worden gestimuleerd. Daarnaast is het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer binnen de gemeente Lingewaard de laatste jaren stabiel gebleven. Beide constateringen hebben ertoe geleid dat de gemeente heeft verzocht om de meerjarige toename van het leerlingenvervoer naar 0% bij te stellen. Op basis van de Kaderbrief 2025 was dit +5%.

Gemeente Nijmegen
Op basis van een gemeentelijke analyse van het aantal deelnemers in het leerlingenvervoer van de gemeente Nijmegen is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +5% een te hoge aanname is. Rekening houdend met demografische ontwikkelingen en wijzigend beleid is door de gemeente gevraagd een jaarlijkse toename van 0% in de MJPB op te nemen.

Gemeente Overbetuwe
Door beleidsontwikkelingen rondom vervoer naar jeugdhulplocaties wordt een lagere groei verwacht dan het algemeen uitgangspunt uit de kaderbrief voor het aantal deelnemers jeugdwet vervoer in de gemeente Overbetuwe. De gemeente Overbetuwe heeft daardoor aangegeven de jaarlijkse toename van het jeugdwet vervoer in de MJPB bij te stellen van +15% naar +5%.

Op basis van een gemeentelijke analyse van de ontwikkelingen binnen het vraagafhankelijk vervoer van de gemeente Overbetuwe is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% voor Overbetuwe een te hoge aanname is. Er zijn bijvoorbeeld vanaf 1 januari 2020 kilometerbudgetten voor het vraagafhankelijk vervoer ingevoerd en vanaf 2021 is gekozen vrijwilligersvervoersdiensten te versterken en te benutten. De gemeente Overbetuwe heeft door deze constateringen aangegeven de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer in de MJPB bij te stellen van +10% naar 5%.

Gemeente Renkum
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Renkum is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Daarnaast zijn er beleidsinitiatieven bepaald om de kosten van vraagafhankelijk vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Renkum verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer en het routevervoer structureel op 0% te zetten in de MJPB. Ook heeft de gemeente Renkum gevraagd om in de begroting rekening te houden met bedragen die door de gemeente zelf zijn bepaald en daarmee geen overeenkomst hebben met de algemene uitgangspunten uit de Kaderbrief 2025.

Gemeente Rheden
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Rheden is door de gemeente geconcludeerd dat een jaarlijkse toename met +10% (vraagafhankelijk vervoer) en +5% of +15% (routevervoer) te hoge aannames zijn. Door de gemeente wordt de omvang van het vervoer nog scherper gemonitord en indien noodzakelijk beleidsinitiatieven ingediend om de kosten van vervoer te reduceren.

Hierdoor heeft de gemeente Rheden verzocht om de jaarlijkse toename van het vraagafhankelijk vervoer op 0% te zetten in de MJPB. Voor al het routevervoer is ook gevraagd om rekening te houden met een jaarlijkse toename van het vervoer van 0%.

Gemeente Zevenaar
Op basis van een gemeentelijke analyse van het vraagafhankelijk en routevervoer van de gemeente Zevenaar is door de gemeente geconcludeerd dat enkele algemene uitgangspunten voor het opstellen van de begroting bijgesteld kunnen worden. Voor het vraagafhankelijk vervoer wordt vanaf 2024 een jaarlijkse toename van het vervoer van +5% verwacht (kaderbrief +10%). Dit gebaseerd op basis van geactualiseerde demografische gegevens. Voor het leerlingenvervoer wordt daardoor vanaf 2024 een jaarlijkse toename van +3% verwacht (kaderbrief +5%).

2. Beleidsbegroting

De beleidsbegroting bestaat uit 2 onderdelen (art. 7 lid 2 BBV):
- het programmaplan
- de paragrafen

2.1. Programmaplan

Hierna wordt per programma aangegeven wat onze uitgangspunten zijn bij de uitvoering van onze taken.

Uit te voeren taken
Door de deelnemers is de sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer bij de BVO DRAN neergelegd

Beleidskaders
Bij de uitvoering van de taken op het gebied van doelgroepenvervoer gelden, naast de wettelijke voorschiften, de beleids- en/of toetsingskaders die worden aangegeven door de deelnemende gemeenten.

Ontwikkelingen
Het is van belang om tijdig in te spelen op veranderingen en voorspelbaar te blijven voor de deelnemende gemeenten. Het kan gaan om beleidsaanpassingen, maar ook om veranderende wet- en regelgeving voor gemeenten en gecontracteerde marktpartijen. Daarnaast is de instroom van nieuw vervoer een belangrijke factor die invloed heeft op de omvang van de werkzaamheden van de BVO DRAN.

Indeling en opzet programma's
De programma's zijn ingericht met de 3 W-vragen (art. 8 lid 3 BBV):
- Wat willen we bereiken?
- Wat gaan we daarvoor doen?
- Wat mag het kosten?

Onder "Wat willen we bereiken?" wordt bij het vervoer naast een algemene beschrijving over wat we willen bereiken ook ingegaan op specifieke prestatie indicatoren voor de uitvoering van Avan. Bij "Wat mag het kosten?" zijn naast de lasten ook de eigen bijdragen van reizigers en de bijdragen van de deelnemende gemeenten geraamd.

Het programmaplan bestaat uit de volgende programma's:

1. Vraagafhankelijk vervoer
2. Routevervoer

En het overzicht:

3. Overhead

De indeling van de programma's in de begroting beoogt de financiële inzichtelijkheid van het totale takenpakket zo goed mogelijk in beeld te brengen, te kunnen budgetteren en later in de jaarrekening over te kunnen verantwoorden.

2.1.1. Programma vraagafhankelijk vervoer

Wat willen we bereiken?

- Een kwalitatief goede uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan door het callcenter en de vervoerders. De BVO DRAN monitort de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) vraagafhankelijk vervoer en het PvE callcenter staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2027 te komen tot een volledig emissieloos vraagafhankelijk vervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het vraagafhankelijk vervoer met Avan.

Wat gaan we daarvoor doen?

- Afspraken omtrent het vraagafhankelijk vervoer zijn vastgelegd in de contracten met het callcenter en de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders en het callcenter hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in de PvE's het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over vraagafhankelijk vervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

Programma 1: Vraagafhankelijk vervoer	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
Vervoer	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
Callcenter	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Totaal lasten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
Baten						
Arnhem	2.780.226	2.525.523	2.831.054	3.296.868	3.827.478	4.334.306
Berg en Dal	454.125	362.194	386.220	429.118	475.892	514.286
Beuningen	323.449	173.123	193.280	224.426	259.888	293.717
Doesburg	111.053	59.069	65.990	76.195	87.803	98.925
Druten	443.046	316.618	352.661	410.964	477.402	540.408
Duiven	338.889	218.793	233.834	271.563	314.518	355.592
Heumen	187.491	133.445	136.098	144.279	152.826	157.669
Lingewaard	881.164	624.515	667.260	741.947	823.385	890.275
Montferland	593.292	508.739	542.974	632.023	733.457	830.240
Mook en Middelaar	128.686	89.962	100.324	116.446	134.808	152.309
Nijmegen	1.616.589	1.416.396	1.583.778	1.843.406	2.139.115	2.421.305
Overbetuwe	627.528	507.840	543.672	604.097	669.970	724.267
Renkum	662.218	667.843	656.754	694.638	734.258	756.206
Rheden	770.904	752.136	768.027	812.128	858.253	883.810
Rozendaal	16.404	8.081	8.557	9.164	9.834	10.493
Westervoort	231.491	108.485	115.814	134.445	155.663	175.940
Wijchen	367.106	287.817	319.789	372.766	433.143	490.267
Zevenaar	535.318	443.930	450.442	500.749	555.605	600.592
Eigen bijdrage	1.523.186	1.298.721	1.587.668	1.743.108	1.915.940	2.108.204
Totaal baten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.2. Programma routevervoer

Wat willen we bereiken?

- Een kwalitatief goede uitvoering van het routevervoer met Avan door de vervoerders. De BVO DRAN monitort de kwaliteit van de dienstverlening aan de hand van kritische prestatie indicatoren (KPI's). In het Programma van Eisen (PvE) routegebonden vervoer staat weergegeven welke KPI's zijn bepaald en naar welke normen wordt gestreefd.
- Gedurende de contractperiode met de vervoerders (augustus 2020 tot en met juli 2030) is de ambitie om uiterlijk 1 januari 2028 te komen tot een volledig emissieloos routevervoer binnen Avan. Een voorbehoud is gemaakt met betrekking tot het inzetten van zero emissie rolstoelbussen. Mede afhankelijk van de kostenontwikkeling en beschikbaarheid daarvan kan het AB van de BVO DRAN besluiten de infasering van zero emissie rolstoelbussen op te schorten.
- Een goede sturing en (financiële) beheersing van de uitvoering van het routevervoer met Avan.

Wat gaan we daarvoor doen?

- Afspraken omtrent het routevervoer zijn vastgelegd in de contracten met de vervoerders. Met behulp van systeemgerichte contractbeheersing wordt naleving van de contracten en daarmee de kwaliteit en de financiële afhandeling van de uitvoering gemonitord en geborgd.
- De vervoerders hebben de contractuele verplichting om jaarlijks een audit uit te laten voeren op hun (financiële) processen en (financiële) systemen.
- Analyseren van de (realtime) rittenbakken, zowel kwalitatief als financieel. Het verzorgen van periodieke managementinformatie en andere uitvoeringsinformatie en op basis daarvan rapporteren en (bij)sturen op de uitvoering van Avan. Hierbij zijn de KPI's zoals beschreven in het PvE het uitgangspunt voor de monitoring en controles.
- Voorafgaand aan ieder bestuurlijk overleg (5x per jaar) is er minimaal één voorbereidend ambtelijk overleg om de onderwerpen van het bestuurlijk overleg voor te bespreken. Aanvullend worden de financiële aspecten separaat besproken met de financials van de gemeenten.
- Structureel, voorafgaand aan het voorbereidend ambtelijk overleg, afstemming met gemeenten over routevervoer gerelateerde zaken.
- Structurele aanwezigheid bij het overleg Regionale Adviesraad doelgroepenvervoer om ervaringen van gebruikers mee te nemen in de (bij)sturing van de uitvoering van Avan.
- Goede communicatie over de uitvoering van het vervoer met betrokken partijen en gebruikers Avan.

Wat mag het kosten?

Programma 2: Routevervoer	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
Vervoer	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Totaal lasten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Baten						
Arnhem	3.285.408	3.075.321	3.553.571	3.891.641	4.266.206	4.681.886
Berg en Dal	522.780	633.687	690.161	736.388	807.400	851.312
Beuningen	519.745	491.902	536.908	574.354	633.464	669.491
Doesburg	578.473	459.257	551.538	601.461	656.369	716.837
Druten	345.289	333.865	374.119	411.907	465.610	507.254
Duiven	540.448	406.707	462.363	515.149	594.849	653.433
Heumen	232.242	232.411	247.188	257.693	276.317	284.607
Lingewaard	1.393.354	1.366.669	1.472.074	1.549.918	1.691.944	1.754.386
Montferland	100.194	65.580	73.645	80.953	92.148	99.657
Mook en Middelaar	143.199	120.582	135.326	149.948	168.443	186.038
Nijmegen	1.815.821	1.659.479	1.783.201	1.880.444	2.040.614	2.133.635
Overbetuwe	1.778.889	1.610.039	1.808.707	1.987.880	2.263.138	2.447.583
Renkum	424.388	409.840	409.840	422.135	434.800	447.843
Rheden	1.271.085	1.120.115	1.243.400	1.280.702	1.319.123	1.358.697
Rozendaal	34.216	35.485	41.716	45.487	49.634	54.198
Westervoort	367.159	326.427	370.321	411.585	474.085	519.361
Wijchen	748.451	683.963	766.343	842.181	952.584	1.034.003
Zevenaar	1.219.019	1.045.699	1.168.953	1.279.379	1.452.063	1.567.962
Totaal baten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.1.3. Overzicht overhead

Overzicht Overhead	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten						
BVO	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Totaal lasten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Baten						
Arnhem	217.073	213.226	221.326	229.644	238.029	246.888
Berg en Dal	51.151	50.461	52.385	54.357	56.350	58.453
Beuningen	39.934	39.416	40.919	42.458	44.020	45.664
Doesburg	20.376	20.072	20.841	21.626	22.427	23.268
Druten	30.852	30.589	31.759	32.955	34.168	35.446
Duiven	38.276	37.372	38.799	40.260	41.739	43.299
Heumen	28.275	27.242	28.285	29.349	30.431	31.572
Lingewaard	66.608	65.197	67.680	70.224	72.797	75.512
Montferland	52.962	52.288	54.281	56.322	58.388	60.566
Mook en Middelaar	16.454	16.278	16.903	17.541	18.193	18.877
Nijmegen	236.650	234.090	242.983	252.116	261.319	271.043
Overbetuwe	68.285	67.053	69.606	72.223	74.868	77.661
Renkum	46.527	45.518	47.253	49.033	50.833	52.731
Rheden	62.068	60.639	62.948	65.316	67.709	70.236
Rozendaal	6.173	6.235	6.480	6.726	6.983	7.249
Westervoort	25.404	25.108	26.069	27.049	28.049	29.099
Wijchen	59.377	58.100	60.313	62.582	64.877	67.295
Zevenaar	63.626	62.477	64.856	67.296	69.761	72.364
Totaal baten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Mutaties reserves						
Onttrekking bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Dotatie bestemmingsreserve	-	-	-	-	-	-
Saldo	0	0	0	0	0	0

2.2. Paragrafen

In de begroting wordt in afzonderlijke paragrafen ingegaan op de beleidslijnen met betrekking tot relevante beheersmatige aspecten van de organisatie. In de BBV (art. 9 lid 2) staat aangegeven dat in de begroting ten minste de volgende paragrafen opgenomen moeten zijn, tenzij het desbetreffende aspect niet aan de orde is:

- lokale heffingen
- weerstandsvermogen en risicobeheersing
- onderhoud kapitaalgoederen
- financiering
- bedrijfsvoering
- verbonden partijen
- grondbeleid

De paragrafen “lokale heffingen”, "onderhoud kapitaalgoederen", “verbonden partijen” en “grondbeleid” zijn niet op de BVO DRAN van toepassing. De overige paragrafen staan hieronder toegelicht.

2.2.1. Weerstandsvermogen en risicobeheersing

Het weerstandsvermogen geeft aan in welke mate de BVO DRAN in staat is tegenvallers op te vangen. Bij het opstellen van de begroting en de jaarrekening dienen de voorzienbare en kwantificeerbare risico's zo goed mogelijk in beeld gebracht te worden.

In de paragraaf weerstandsvermogen en risicobeheersing dient ten minste te worden opgenomen:

- een inventarisatie van de weerstandscapaciteit
- een inventarisatie van de risico's
- het beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
- financiële kengetallen

Inventarisatie van de weerstandscapaciteit

De weerstandscapaciteit bestaat uit middelen en mogelijkheden om niet begrote kosten, die onverwachts en substantieel zijn, op te kunnen vangen. Binnen de financiën van de BVO DRAN zijn een tweetal posten te duiden als weerstandscapaciteit: reserves en posten onvoorzien.

Ten aanzien van alle bestedingen door de BVO DRAN is de 'open einde' systematiek van toepassing. Dit houdt in dat bij een tekort een deelnemer bij moet betalen en bij een overschot geld terug krijgt. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. De verantwoordelijkheid voor het vormen van een additionele post onvoorzien ligt daardoor bij de deelnemers. Omdat jaarlijks het resultaat wordt verrekend met de deelnemers, wordt er door de BVO DRAN ook geen reserve opgebouwd.

In de MJPB zijn geen reserves en geen expliciete posten onvoorzien opgenomen. Binnen het saldo van de BVO lasten ("Overhead") is een post onvoorzien opgenomen om niet begrote BVO gerelateerde kosten te kunnen dekken.

Inventarisatie van de risico's

Aanbesteding in het geval vervoerscontracten niet worden verlengd

Met vervoerders zijn in 2020 contracten afgesloten voor een initiële periode van 4 jaar en drie verlengingsopties van elk twee jaar. In 2023 is een deel van de contracten met 2 jaar verlengd. De huidige contractperiode eindigt daardoor op 31 juli 2026. Het lichten van verlengingsopties is een tweezijdig besluit dat tenminste één jaar voor expiratiedatum schriftelijk aan de andere partij kenbaar dient te worden gemaakt. Het is denkbaar dat partijen besluiten contracten niet te verlengen en dat daardoor delen van het vervoer dienen te worden aanbesteed.

Met de huidige en, naar verwachting aanhoudende, marktomstandigheden (krapte arbeidsmarkt, energieprijzen, brandstofprijzen, investering zero emissie voertuigen) is het niet ondenkbaar dat een aanbesteding in 2025 zal leiden tot hogere tarieven dan de huidige contractueel overeengekomen tarieven.

De huidige meerjarige begrotingen voor het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn deels gebaseerd op de afspraken uit de recent verlengde contracten, waarbij rekening is gehouden met additionele kosten voor de infasering van zero emissie. In het geval dat besloten dient te worden tot een nieuwe aanbesteding, is de verwachting dat er sprake zal zijn van meerkosten ten opzichte van de huidige meerjarige begrotingen vervoerskosten van betreffende gemeenten.

Infasering zero emissie rolstoelbussen
Alle huidige tarieven in het vraagafhankelijk vervoer en routevervoer zijn gebaseerd op vervoer met niet-zero emissie rolstoelbussen. Dit heeft naar verwachting een kostendrukkend effect op het huidige tarief doordat het risico en de onzekerheid hieromtrent bij de vervoerder wordt beperkt.

Naar verwachting heeft toekomstige infasering van zero emissie rolstoelbussen een kostenstijgend effect. De mate van de kostenstijging is mede afhankelijk van de ontwikkeling en beschikbaarheid van de zero emissie rolstoelvoertuigen (voldoende actieradius) en de beschikbaarheid van laadinfrastructuur. De infasering van zero emissie rolstoelbussen is onderdeel van de herzieningsclausule die is opgenomen in de huidige contracten. Door deze herzieningsclausule is de besluitvorming over de infasering van zero emissie rolstoelbussen op een toekomstig moment mogelijk, zonder dat dit leidt tot een nieuwe aanesteding. Binnen de begroting is vanaf medio 2026 rekening gehouden met 5% meerkosten voor de infasering.

Clausule afwijkend vervoersvolume overeenkomsten vervoerders
Door invoering van beheersmaatregelen bestaat tijdens de contractperiode de mogelijkheid dat vervoervolumes schommelen. Binnen de verlengde contracten routevervoer zijn afspraken gemaakt voor het geval dat vervoervolumes structureel met meer dan 30% toe- of afnemen en dit leidt tot een onredelijke financiële situatie voor vervoerder of opdrachtgever. Beide partijen treden in dit geval tijdig in overleg. Bij de nieuwe contracten in het routevervoer bedraagt de overeengekomen clausule 20% toe- of afname van het vervoersvolume. Binnen de verlengde en nieuwe contracten vraagafhankelijk vervoer is een fluctuerende vergoeding op basis van een kilometerstaffel overeengekomen. Bij deze vervoerssoort bestaat dit risico dan ook niet.

In het geval sprake is van het toepassen van de 20%-30% clausule zal de kostenontwikkeling, op basis van de huidige inzichten, naar alle waarschijnlijkheid passend zijn binnen de begroting van de BVO DRAN, rekening houdend met de algemene uitgangspunten uit de kaderbrief 2025.

Beleid omtrent de weerstandscapaciteit en risico's
De inrichting van het vervoer is gebaseerd op een 'open einde' systematiek. Dit betekent dat de kosten oplopen wanneer een deelnemer meer of aangepast gebruik inbrengt of dat er in een periode meer ritten hebben plaatsgevonden dan begroot. Dit brengt een financieel risico met zich mee voor betreffende deelnemer. Door periodiek inzicht te geven in het volume van het aantal ritten en de bijbehorende kosten worden de gevolgen van verwachtte toenames van ritten en/of kosten door de BVO DRAN gecommuniceerd met de gemeenten.

De gemeenten streven naar het versterken van de eigen kracht van de reiziger en een toename van het gebruik van algemene voorzieningen in combinatie met een afname van het doelgroepenvervoer. Bijvoorbeeld het gebruik van openbaar vervoer en vrijwilligers. Daarnaast sturen vervoerders bij het plannen op efficiency. Bijvoorbeeld het afstemmen van verschillende vervoersvormen en slim koppelen van deze vervoersstromen binnen de planning.

Financiële kengetallen
Doordat de BVO DRAN niet over eigen vermogen, vaste activa en vaste passiva beschikt, kan er geen netto schuldquote en solvabilteitsratio worden bepaald. Door de 'open einde' systematiek is de structurele exploitatieruimte gewaarborgd.

2.2.2. Financiering

Het financieringsvraagstuk van de BVO DRAN is van een beperkte omvang. Dit heeft vooral te maken met het feit dat de meeste bedrijfsvoeringsonderdelen worden afgenomen van de gemeente Arnhem en de Connectie. Daarnaast bestaat het grootste deel van de begroting BVO lasten uit personeelskosten of daaraan gerelateerde kosten. De financieringsrisico's zullen om die reden slechts beperkt zijn.

Renterisicobeheer
Algemene uitgangspunten met betrekking tot het renterisicobeheer zijn:

- Geen overschrijding van de renterisiconorm conform de Wet Fido.
- Nieuwe leningen/uitzettingen worden afgestemd op de bestaande financiële positie en de liquiditeitsplanning.
- De rentetypische looptijd en het renteniveau van de betreffende lening/uitzetting wordt zo veel mogelijk afgestemd op de actuele rentestand en de rentevisie.

EMU saldo
Het EMU saldo wordt berekend op transactiebasis. Deze berekeningswijze is in grote mate vergelijkbaar met het kasstelsel zoals dat voor het Rijk van toepassing is. De BBV schrijft voor decentrale overheden echter een administratie op basis van het baten/lastenstelsel voor. Het EMU saldo wordt dan berekend door - afhankelijk van de kasmutatie - enkele posten erbij te tellen dan wel eraf te trekken en dan de individuele referentie-waarde (wet HOF) hier tegen af te zetten. Voor een BVO is geen referentiewaarde vastgesteld waardoor het berekenen van het EMU saldo geen toegevoegde waarde heeft.

Kasgeldlimiet
De door het Rijk opgelegde kasgeldlimiet beperkt het risico van stijgende rentelasten voor de kortlopende financiering. Met het kasgeldlimiet is in de Wet Fido een norm gesteld voor het maximum bedrag waarop de organisatie haar financiële bedrijfsvoering met kortlopende middelen (looptijd < 1 jaar) mag financieren. De huidige financiële positie geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen. De verantwoording over de kasgeldlimiet gebeurt in de jaarrekening.

Renterisiconorm
De renterisiconorm beperkt het renterisico op de langlopende financiering. De norm bevordert de spreiding van de looptijd van de kapitaalmarktleningen (looptijd > 1 jaar) door de omvang te beperken van de leningen waarvoor de rente in een bepaald jaar moeten worden aangepast. Het Rijk heeft de maximale omvang van leningen met een renteaanpassing vastgesteld op 20% van het begrotingstotaal. De huidige stand van de langlopende schulden geeft geen aanleiding om op de korte termijn maatregelen voor te stellen.

Schatkistbankieren
Naast gemeenten, provincies en waterschappen zijn ook rechtspersonen (openbare lichamen) die zijn ingesteld op basis van de wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) verplicht tot deelname aan schatkistbankieren. Voor decentrale overheden betekent schatkistbankieren dat zij al hun overtollige middelen aanhouden in de schatkist bij het ministerie van Financiën. De verantwoording van schatkistbankieren gebeurt in de jaarrekening.

Relatiebeheer
Het betalingsverkeer is belegd bij de Bank Nederlandse Gemeenten.

2.2.3. Bedrijfsvoering

Waar staat de BVO DRAN voor?
De BVO DRAN is ingesteld voor de gemeenschappelijke behartiging van de belangen van de deelnemers met betrekking tot het tot stand brengen, ontwikkelen en in stand houden van een kwalitatief hoogwaardig, herkenbaar, efficiënt en eenvoudig te gebruiken doelgroepenvervoer. Hierbij wordt rekening gehouden met de mogelijkheden van reizigers en hun sociale netwerk en wordt erop toegezien dat het aanvullend vervoer ook in het buitengebied en de kleine kernen voldoende gewaarborgd is. Tenslotte wordt een optimale aansluiting van het vervoer op het openbaar vervoer netwerk voorzien.

Doelen en taken
De BVO DRAN 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. De sturing en (financiële) beheersing van uitvoeringstaken en uitvoering van ondersteunende processen op het gebied van doelgroepenvervoer en aanvullend vervoer worden daardoor overgedragen aan de BVO DRAN.

Vervoersmodel
In de huidige contracten wordt voor het vraagafhankelijk vervoer gewerkt volgens een callcentermodel. Hierbij is de ritaanname belegd bij een callcenter en wordt de feitelijke planning en uitvoering verzorgd door de vervoerders. Binnen het routevervoer zijn de callcentertaken ook belegd bij de vervoerder zelf.

De periodieke vergoeding aan vervoerders vraagafhankelijk vervoer is gebaseerd op het aantal beladen kilometers, voor het routevervoer op het aantal beladen uren verhoogd met een starttarief en de vergoeding aan het callcenter op het aantal declarabele ritten.

Rapporteren
Aan de deelnemers wordt per programma gerapporteerd. Het is een overzicht van de geleverde prestaties. De rapportages (inclusief financiën) worden halfjaarlijks opgesteld.

Vennootschapsbelasting
Het kabinet heeft eind 2014 wetgeving vastgesteld, die erop is gericht dat overheidsbedrijven, die economische activiteiten uitoefenen, op dezelfde wijze als private bedrijven aan vennootschapsbelasting (Vpb) zullen worden onderworpen. Deze wetswijziging is per 1 januari 2016 in werking getreden. Aangezien de BVO DRAN geen winstoogmerk heeft en in de GR is bepaald dat positieve rekeningresultaten aan de deelnemers worden terugbetaald, hoeft de BVO DRAN geen rekening te houden met Vpb.

Rechtmatigheid
In de rechtmatigheidsverantwoording geeft het bestuur aan in hoeverre verantwoorde baten en lasten, alsmede de balansmutaties, rechtmatig tot stand zijn gekomen. Dit houdt in dat deze in overeenstemming zijn met de vastgestelde kaders zoals de begroting, het controleprotocol accountantsdiensten en bepalingen in de relevante wet- en regelgeving. De rechtmatigheidsverantwoording vindt plaats in de jaarrekening.

3. Financiële begroting

3.1. Overzicht baten en lasten

Onderstaand is de financiële meerjarenbegroting van de BVO DRAN weergegeven. Per onderdeel wordt in paragraaf 3.2 een toelichting gegeven.

	Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Lasten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Personeelskosten	825.921	840.745	872.493	903.056	936.614	970.008
Ondersteunende taken	65.549	70.938	73.584	76.130	78.707	81.271
Huisvesting	28.842	31.528	31.536	34.127	34.106	36.703
Accountant en fiscaal advies	23.598	21.019	23.652	23.626	23.612	26.216
Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer	15.732	13.137	13.140	13.126	15.741	15.730
Kantoorkosten, ICT	89.147	55.174	57.816	60.379	62.966	62.919
Consumenten, klachten	78.659	89.329	91.980	97.131	99.696	104.866
Onvoorzien	24.057	23.862	25.169	26.523	27.885	29.325
Taakstelling BVO	-34.545	-34.371	-35.684	-37.020	-38.386	-39.815
Incidentele kosten BVO	13.110	0	0	0	0	0
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
Routegebonden	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Lasten	29.042.394	25.691.617	28.387.254	31.174.611	34.638.969	37.594.216
Baten deelnemers (BVO, callcenter en vervoer)						
BVO						
Vraagafhankelijk WMO en routegebonden	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
Callcenter						
Vraagafhankelijk WMO	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
Vervoer						
Vraagafhankelijk WMO	10.348.937	8.608.059	9.321.836	10.638.630	12.120.715	13.457.447
Routegebonden	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
Reizigersbijdrage						
Reizigersbijdrage WMO (regie en vervoer)	1.523.186	1.298.721	1.587.668	1.743.108	1.915.940	2.108.204
Onvoorzien						
Onvoorzien	0	0	0	0	0	0
Baten	29.042.394	25.691.617	28.387.254	31.174.611	34.638.969	37.594.216
Onttrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0	0	0
Geraamd resultaat	0	0	0	0	0	0

3.2. Toelichting baten en lasten

Lasten deelnemers

BVO

Personeelskosten

De personeelskosten zijn gebaseerd op de normbedragen behorend bij de functies binnen de beschikbare formatie. Daarnaast is binnen personeelskosten een bedrag voor de inhuur van derden opgenomen.

Ondersteunende taken

De kosten voor ondersteunende taken zijn gebaseerd op een dienstverleningsovereenkomst met de Connectie.

Huisvesting

De kosten voor huisvesting zijn gebaseerd op een huurovereenkomst met de gemeente Arnhem.

Accountant en fiscaal advies

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en de aan de accountant verstrekte opdracht.

Platform opdrachtgevers doelgroepenvervoer

Kosten zijn gebaseerd op de meerjarige begroting van de Vereniging voor Doelgroepenvervoer Nederland.

Kantoorkosten, ICT

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

Consumenten, klachten

Kosten zijn gebaseerd op ervaringen vanuit voorgaande jaren en aangegane verplichtingen.

Onvoorzien

De post onvoorzien bedraagt ongeveer 2,0% van de totale structurele BVO lasten.

Taakstelling

Het Algemeen Bestuur heeft besloten om vanaf 2024 een structurele taakstelling van -3% te leggen op het budget voor de BVO lasten.

Callcenter

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

Vervoer

Kosten zijn gebaseerd op contractueel overeengekomen tarieven en verwachte hoeveelheden vervoer.

Baten deelnemers

Algemeen

De baten zijn verdeeld over de onderdelen BVO, callcenter, vervoer en de reizigersbijdrage. De lasten worden na aftrek van de reizigersbijdragen volledig bekostigd door de gemeentelijke bijdragen.

3.3. Reserves en voorzieningen

Doordat jaarlijks het geraamde saldo van baten en lasten wordt verrekend met de deelnemers, worden er geen onttrekking of dotaties aan een bestemmingsreserve voorzien.

Aldus vastgesteld in de vergadering van het Algemeen Bestuur van de Bedrijfsvoeringsorganisatie Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen van 7 maart 2024,

de secretaris,

M. van den Beucken

de voorzitter,

R.W.M. Engels

Bijlagen

Bijlage 1: Overzicht baten en lasten per taakveld

Overzicht lasten en baten per taakveld			Primitieve begroting 2024	Gewijzigde begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
Programmaplan	**Taakveld**							
P1 Vraagafhankelijk vervoer	Taakveld 6.6 - Vervoersdiensten (WMO)	Lasten	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
		Baten	11.872.123	9.906.780	10.909.504	12.381.738	14.036.655	15.565.651
	Taakveld 6.6 - Vervoersvoorzieningen (WMO)	Lasten	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
		Baten	720.042	596.450	634.692	676.592	722.583	773.160
	Totaal	Lasten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
		Baten	12.592.165	10.503.230	11.544.196	13.058.330	14.759.238	16.338.811
		Saldo	0	0	0	0	0	0
P2 Routevervoer	Taakveld 4.3 - Leerlingenvervoer	Lasten	11.885.878	11.410.779	12.649.791	13.545.758	14.832.912	15.745.887
		Baten	11.885.878	11.410.779	12.649.791	13.545.758	14.832.912	15.745.887
	Taakveld 6.71c - Dagbesteding (WMO)	Lasten	1.775.007	1.318.669	1.460.195	1.568.366	1.710.029	1.827.228
		Baten	1.775.007	1.318.669	1.460.195	1.568.366	1.710.029	1.827.228
	Taakveld 6.72c - Jeugdhulp dagbesteding	Lasten	1.659.274	1.347.579	1.579.387	1.805.080	2.095.849	2.395.067
		Baten	1.659.274	1.347.579	1.579.387	1.805.080	2.095.849	2.395.067
	Totaal	Lasten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
		Baten	15.320.159	14.077.027	15.689.373	16.919.205	18.638.790	19.968.182
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Overzichten								
Overhead	Taakveld 0.4 - Overhead bedrijfsvoeringsorganisatie	Lasten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
		Baten	1.130.070	1.111.360	1.153.685	1.197.077	1.240.941	1.287.223
		Saldo	0	0	0	0	0	0
		Saldo	0	0	0	0	0	0
Geraamd saldo van baten en lasten			0	0	0	0	0	0

Bijlage 2: Overzicht gemeentelijke bijdragen

In onderstaande overzichten is per deelnemer te zien wat de totaal begrote bijdragen zijn voor de jaren 2024 (gewijzigde begroting) en 2025 (primitieve begroting).

Bijdragen deelnemers gewijzigde begroting 2024	Programma 1 2024	Programma 2 2024	Overhead 2024	Totaal 2024
Lasten				
Vervoer	9.906.780	14.077.027	1.111.360	25.095.167
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	596.450			596.450
Totaal lasten	10.503.230	14.077.027	1.111.360	25.691.617
Baten				
Arnhem	2.525.523	3.075.321	213.226	5.814.069
Berg en Dal	362.194	633.687	50.461	1.046.342
Beuningen	173.123	491.902	39.416	704.441
Doesburg	59.069	459.257	20.072	538.398
Druten	316.618	333.865	30.589	681.072
Duiven	218.793	406.707	37.372	662.873
Heumen	133.445	232.411	27.242	393.098
Lingewaard	624.515	1.366.669	65.197	2.056.381
Montferland	508.739	65.580	52.288	626.607
Mook en Middelaar	89.962	120.582	16.278	226.822
Nijmegen	1.416.396	1.659.479	234.090	3.309.965
Overbetuwe	507.840	1.610.039	67.053	2.184.932
Renkum	667.843	409.840	45.518	1.123.201
Rheden	752.136	1.120.115	60.639	1.932.889
Rozendaal	8.081	35.485	6.235	49.801
Westervoort	108.485	326.427	25.108	460.019
Wijchen	287.817	683.963	58.100	1.029.880
Zevenaar	443.930	1.045.699	62.477	1.552.106
Eigen bijdrage	1.298.721			1.298.721
Totaal baten	10.503.230	14.077.027	1.111.360	25.691.617
Mutaties reserves				
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0

Bijdragen deelnemers begroting 2025	Programma 1 2025	Programma 2 2025	Overhead 2025	Totaal 2025
Lasten				
Vervoer	10.909.504	15.689.373	1.153.685	27.752.562
Callcenter vraagafhankelijk vervoer	634.692			634.692
Totaal lasten	11.544.196	15.689.373	1.153.685	28.387.254
Baten				
Arnhem	2.831.054	3.553.571	221.326	6.605.951
Berg en Dal	386.220	690.161	52.385	1.128.766
Beuningen	193.280	536.908	40.919	771.107
Doesburg	65.990	551.538	20.841	638.369
Druten	352.661	374.119	31.759	758.538
Duiven	233.834	462.363	38.799	734.995
Heumen	136.098	247.188	28.285	411.571
Lingewaard	667.260	1.472.074	67.680	2.207.015
Montferland	542.974	73.645	54.281	670.899
Mook en Middelaar	100.324	135.326	16.903	252.553
Nijmegen	1.583.778	1.783.201	242.983	3.609.962
Overbetuwe	543.672	1.808.707	69.606	2.421.985
Renkum	656.754	409.840	47.253	1.113.847
Rheden	768.027	1.243.400	62.948	2.074.375
Rozendaal	8.557	41.716	6.480	56.753
Westervoort	115.814	370.321	26.069	512.204
Wijchen	319.789	766.343	60.313	1.146.445
Zevenaar	450.442	1.168.953	64.856	1.684.251
Eigen bijdrage	1.587.668			1.587.668
Totaal baten	11.544.196	15.689.373	1.153.685	28.387.254
Mutaties reserves				
Ontrekking bestemmingsreserve	0	0	0	0
Dotatie bestemmingsreserve	0	0	0	0
Saldo	0	0	0	0

Bijlage 3: Geprognosticeerde balans

Omschrijving (bedragen x € 1.000)	Realisatie 2022	Begroting 2023	Begroting 2024	Begroting 2025	Begroting 2026	Begroting 2027	Begroting 2028
ACTIVA							
Vaste activa							
Materiële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0
Financiële vaste activa	0	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste activa	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende activa							
Vorderingen met een looptijd < 1 jaar	8.940	9.250	10.250	11.250	12.250	13.250	14.250
Liquide middelen	250	250	250	250	250	250	250
Overlopende activa	1.124	500	500	500	500	500	500
Totaal vlottende activa	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal activa	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
PASSIVA							
Vaste passiva							
Eigen vermogen	0	0	0	0	0	0	0
Voorzieningen	0	0	0	0	0	0	0
Schulden met een looptijd > 1 jaar	0	0	0	0	0	0	0
Totaal vaste passiva	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Vlottende passiva							
Schulden met een looptijd < 1 jaar	241	250	250	250	250	250	250
Nog te betalen bedragen	2.565	2.750	3.000	3.250	3.500	3.750	4.000
Vooruitgefactureerde bijdrage gemeenten	6.261	6.250	7.000	7.750	8.500	9.250	10.000
Overige schulden	1.247	750	750	750	750	750	750
Totaal vlottende passiva	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Totaal passiva	**10.314**	**10.000**	**11.000**	**12.000**	**13.000**	**14.000**	**15.000**
Saldo	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**

GEMEENTE Arnhem

Aan het bestuur van de BVO
Doelgroepenvervoer Regio Arnhem Nijmegen
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem

Datum : …….
Zaaknummer : 4094914
Contactpersoon : Stephanie Rooijakker
Telefoonnummer : 026-3772303

Onderwerp: Concept zienswijze raad - Begroting BVO-DRAN 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)

Geacht bestuur,

Naar aanleiding van uw brief van 11 maart 2024 delen we u mee dat uw ontwerpbegroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024) is behandeld in de raadsvergadering van …….

Wij hebben kennisgenomen van uw ontwerpbegroting 2025-2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024). Ten aanzien van de ontwerpbegroting hebben wij de volgende zienswijze:

- Wij waarderen het dat de BVO DRAN recente ontwikkelingen in een geactualiseerde kaderbrief heeft verwerkt en dat de begroting 2024 is gewijzigd om beter aan te sluiten bij de verwachte kosten in het Vraagafhankelijke vervoer en Routevervoer.
- In voorafgaande jaren was sprake van een (deels) onvoorspelbare ontwikkeling van het vervoer ten gevolge van Corona. Inmiddels is sprake van een verdere stabilisatie van het vraagafhankelijk vervoer en vervoer naar dagbestedingslocaties, waardoor ook voor deze vervoerssoorten de vervoersvolumes van 2023 als referentie te hanteren zijn. Zowel voor het vraagafhankelijk vervoer als het routevervoer wordt nu als uitgangspunt voor het opstellen van de MJPB 2025-2028 het werkelijk vervoer 2023 (periode september t/m november) gehanteerd.
- Er zijn geen specifieke wijzigingsverzoeken die wij wat betreft de begroting door willen voeren. In het voortraject is de gemeente bestuurlijk en ambtelijk betrokken geweest en zijn aandachtspunten verwerkt. Wij zijn erg tevreden over deze wijze van samenwerken.
- In de eerste helft van januari 2024 is het aanbestedingsproces afgerond en heeft gunning plaats gevonden. De afgesloten contracten hebben een looptijd van 10 jaar, opgedeeld in een initiële periode van 6 jaar en verlengingsmogelijkheden van 2 x 2 jaar. De financiële effecten van de aanbestedingsresultaten zijn verwerkt in de MJPB 2025-2028. De zero emissie kosten zijn onderdeel van het nieuwe integrale tarief voor zover het de inzet van personenauto’s en taxibusjes betreft. Infasering van zero emissie aangedreven rolstoelbussen vindt op een later moment plaats. Mede door de grote mate van onzekerheid over de omvang van de hiermee gepaard gaande meerkosten, is in de overeenkomsten afgesproken om een mogelijke additionele vergoeding op een later moment

overeen te komen. Voor de jaren na 2026 wordt hierdoor rekening gehouden met een budget meerkosten (+5%) voor zero emissie gereden vraagafhankelijk vervoer volgend uit de aanbesteding. Voor het routevervoer worden op dit moment geen dergelijke meerkosten verwacht.

- Het afgelopen jaar heeft de BVO DRAN in samenspraak met de vervoerders naar oplossingen gezocht om de dienstverlening zo goed mogelijk voort te zetten ondanks het chauffeurstekort. Wij waarderen dat en vragen de BVO DRAN om eventuele nieuwe oplossingsrichtingen te verkennen.
- Tot slot willen wij voorstellen om in de komende periode goed te kijken naar de mogelijkheden om regulier OV beter te vervlechten.

Hoogachtend,
De raad van de gemeente Arnhem
de griffier, de voorzitter,

Bijlage: raadsbesluit van …….

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstellen

1. **‘Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025 – 2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)’;**
2. **‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’**

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **15 mei 2024: informatieve en meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Lu (PvdD), Roelen (SP), Eppich (VVD), Razza (Arnhem Centraal), De Vries (Volt), De Boef (GroenLinks), De Vroome (D66), Van Munster (PvdA), Nede (ChristenUnie).

De fracties PVV, DENK, FvD, BBA en CDA waren niet aanwezig.

Verder aanwezig:

- *Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN:*

Inspreker: Ramon Barends (Kennisnetwerk Arnhem-Nijmegen)

Van der Wel (wethouder), Rooijakker (ambtelijke ondersteuning).

- *Wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM:*

Van de Geijn (wethouder), Van Dongen (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

In deze bespreking zijn twee raadsvoorstellen na elkaar besproken. Er is gestart met de informatieve en meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN. Een inspreker, de heer Barends, heeft zijn bijdrage gedeeld. Hierna is vervolgd met de meningsvormende bespreking. De meningsvormende bespreking is in twee termijnen afgerond.

Daarna is vervolgd met de bespreking van de Wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM. Er waren geen insprekers, dus er is direct gestart met de meningsvormende bespreking. Ook deze meningsvormende bespreking is afgerond.

Toezeggingen

Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN

- Wethouder van der Wel zegt toe schriftelijk terug te komen op de redenen voor het niet honoreren van het verzoek om afgemelde chauffeurs in het leerlingenvervoer alsnog te betalen.

- Wethouder van der Wel zegt toe de oorzaken uit te zoeken van het verschil tussen gemeente Nijmegen en gemeente Arnhem in de meerjarige toename van het leerlingenvervoer en de raad hierover te informeren.

- Wethouder van der Wel zegt toe schriftelijk terug te komen op de mogelijkheden tot het ontschotten van verschillende typen doelgroepenvervoer.

- Wethouder van der Wel zegt toe de afweging tussen kwaliteitsverbetering ten opzichte van kosten in de aanbesteding te bespreken in het bestuur van de BVO DRAN en de raad hierover te informeren.

Wijziging gemeenschappelijke regeling VGGM

Geen toezeggingen

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel ‘Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028’ is afgerond en dat het raadsvoorstel doorgeleid wordt naar de besluitvorming.

Ook de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel ‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’ is afgerond. Dit voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvorming als hamerstuk.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

M. Loor

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4160038

Onderwerp: Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Kernboodschap

Naar aanleiding van de wijziging van de Wet gemeenschappelijke Regelingen heeft ook de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (hierna: VGGM) een wijzigingsontwerp voor zijn regeling opgesteld. Deze is aan de colleges en gemeenteraden van de deelnemende gemeenten gestuurd om hierop naar het college te reageren. Ook wordt de gemeenteraad in staat gesteld om op een ontwerp van de bijdrageregeling van de VGGM een reactie te geven aan het college. (zienswijze)

Daarnaast heeft de VGGM het voornemen om een bestuurscommissie Veiligheid en een bestuurscommissie Gezondheid in te stellen. Daarvoor heeft de VGGM het “Instellingsbesluit Bestuurscommissie” naar de deelnemende gemeenten gestuurd. De gemeenteraad kan hierover bij het college wensen of bedenkingen kenbaar te maken.

Voorstel

1. Met bijvoegde (concept) zienswijzebrief te reageren op:
   a. het ontwerp-wijzigingsbesluit van de Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
   b. het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM
   c. het voornemen van het algemeen bestuur VGGM om een “Instellingsbesluit Bestuurscommissies” vast te stellen

Inleiding

Het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden heeft de deelnemende gemeenten de ontwerp herziene Gemeenschappelijke Regeling (GR) toegezonden om hier desgewenst een zienswijze op uit te brengen. Het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden heeft op 1 maart 2023 met dit ontwerp voor de herziene versie ingestemd.

GEMEENTE Arnhem

Deze herziening van de GR is onder meer nodig vanwege de wijziging van de Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) per 1 juli 2022. Deze wijziging heeft als doel om de democratische legitimatie en kaderstellende en controlerende rol van de gemeenteraden te verstevigen. De wetswijziging heeft betrekking op alle gemeenschappelijke regelingen waar Arnhem aan deelneemt. Dit raadsvoorstel betreft alleen de wijziging van de Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Een aantal wijzigingen die de aangepaste wet voorschrijft zijn direct in werking getreden, zoals de gewijzigde financiële termijnen. Een voorbeeld hiervan is dat de kaderbrief al eind 2024 wordt aangeboden, in plaats van begin 2025. Dit biedt gemeenten de mogelijkheid om tijdig een zienwijze mee te geven ten aanzien van de ontwerpbegroting 2026. Andere wijzigingen dienen binnen twee jaar na de wetswijziging - voor 1 juli 2024 – te worden doorgevoerd in de regeling. Hiervoor heeft het algemeen bestuur van de VGGM een voorstel gedaan.

Aanvullend heeft het algemeen bestuur de wens de governance van VGGM aan te passen. De belangrijkste verandering daarbij is dat er twee bestuurscommissies worden ingesteld: één voor veiligheid (bestaande uit burgemeesters) en één voor publieke gezondheid en ambulancezorg (bestaande uit wethouders). Deze bestuurscommissies krijgen de inhoudelijk bevoegdheden inzake Veiligheid en Gezondheid gedelegeerd van het algemeen bestuur. De overige financiële en kaderstellende bevoegdheden blijven bij het algemeen bestuur.

In ‘Algemene toelichting op de ontwerp- gemeenschappelijke regeling VGGM 2025’ wordt een nadere toelichting gegeven op de voorgestelde wijzigingen.

De wijziging van de regeling vraagt om twee rondes langs de gemeenteraden in de regio. De eerste ronde betreft de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen over het ontwerp wijzigingsbesluit (bijlage 3) door de gemeenteraad op grond van artikel 1 lid 3 Wgr, de tweede ronde betreft het vragen om toestemming aan de gemeenteraad op grond van artikel 1 lid 4 Wgr om het definitieve wijzigingsbesluit vast te kunnen stellen.

Beoogd effect

Beoogd effect is het actualiseren van de gemeenschappelijke regeling VGGM.

Argumenten

1.1 *In het ontwerp-wijzigingsbesluit worden de te maken keuzes voor aanpassingen op basis van de gewijzigde Wgr goed onderbouwd.*
De keuzes die gemaakt zijn worden verder toegelicht in Algemene toelichting op de ontwerp-gemeenschappelijke regeling VGGM 2025 (bijlage 2). De keuzes betreffen:
1.Van welke besluiten wordt van raden zienswijze gevraagd;
2.Welke inlichtingen aan de raden van de deelnemers worden verstrekt;
3.Evaluatie van de regeling;
4.Omgang met participatie van ingezetene bij beleid;

5.Hoe het uittreden uit de regeling is geregeld;
6.Afspraken over de financiële termijnen

1.2 *Met de wijzigingen wordt voldaan aan nieuwe geldende wet- en regelgeving*
Om aan de Wet gemeenschappelijke regelingen te voldoen moeten wijzigingen vóór 1 juli 2024 worden doorgevoerd. Hoewel deze termijn niet meer wordt gehaald, is deze besluitvorming erop gericht hier zo spoedig mogelijk aan te voldoen.

1.3 *Met de wijzigingen wordt de governance van de gemeenschappelijke regio aangepast*
De belangen ten aanzien van veiligheid en gezondheid als het gaat om de uitvoering van taken, blijven ondergebracht in één gemeenschappelijke regeling. Wens is om de verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden duidelijker te onderscheiden, daarbij aansluitend bij de verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden binnen de colleges.

In de regio is de wens uitgesproken om het takenpakket beschreven in de regeling niet op te knippen in twee regelingen, zoals in andere regio's wel het geval is. De achtergrond van deze keuze betreft de schaalvoordelen bij bedrijfsvoering en de beleidsmatige raakvlakken tussen zorg en veiligheid. In 2022 en 2023 is door het bestuur gesproken over de verbetering van een aantal knelpunten als het gaat om de governance van de organisatie.

In de ontwerp regeling VGGM 2024 is opgenomen dat er twee bestuurscommissies worden ingesteld: één bestuurscommissie Veiligheid (bestaande uit burgemeesters) en één commissie Gezondheid (bestaande uit wethouders). In het concept "Instellingsbesluit bestuurscommissies VGGM" is uitgewerkt welke bevoegdheden worden overdragen en is de werkwijze van de bestuurscommissies geregeld, waarbij vanzelfsprekend de bevoegdheden op het gebied van veiligheid aan de bestuurscommissie Veiligheid middels delegatie worden overgedragen en de bevoegdheden op het gebied van gezondheid aan de bestuurscommissie Gezondheid.

1.4 *De voorgestelde wijzigingen zijn zorgvuldig voorbereid en voldoen aan de eisen die de nieuwe Wgr stelt*
De inhoud van de conceptregeling geeft geen aanleiding tot een indienen van een inhoudelijke zienswijze over de gewijzigde regeling. Binnen het algemeen bestuur is afgesproken om de wijzigingen na een jaar te evalueren.

Op 21 december 2022 heeft uw raadswerkgroep regionale samenwerking een eigen sessie gewijd aan de wetswijziging Wgr en de gevolgen voor de gemeenschappelijke regelingen waaraan Arnhem deelneemt. Deze sessie was informerend van aard. Op 6 maart 2023 vond er een webinar plaats voor alle raden waar tekst en uitleg is gegeven over de wijzigingen en vragen konden worden gesteld. Vervolgens zijn op 27 maart informatiesessies georganiseerd voor de gemeenteraden in de regio Arnhem en parallel in het Rijk van Nijmegen. Daar is de wijziging van de regeling, en de keuzes die hieraan ten grondslag liggen, inhoudelijk besproken. Er zijn toen wensen vanuit de raden geïnventariseerd op de hierboven onder 1.1. genoemde onderwerpen.

2.1 *In het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM is de staande praktijk geregeld*
Op dit moment worden de bijdrage van de deelnemende gemeente al op deze wijze berekend. Gelet hierop geeft de inhoud van de conceptregeling geen aanleiding tot het indienen van een inhoudelijke zienswijze.

3.1 *Besluit bestuurscommissies*
In dit besluit worden de bestuurscommissie ingesteld en bevoegdheden van het algemeen bestuur hieraan overgedragen. Op deze overdracht zijn de bepalingen over delegatie in Afdeling 10.1.2 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Daaruit volgt dat het algemeen bestuur bij het delegeren van de bevoegdheden beleidsregels, oftewel instructies, kan geven aan de bestuurscommissie over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden. Het gaat dan niet om concrete gevallen, maar om instructies die algemeen gelden bij de uitoefening van de bevoegdheden in de bestuurscommissies.

Naast de instructiemogelijkheid geeft de Algemene wet bestuursrecht aan dat de bestuurscommissies inlichtingen dienen te geven als daarom door het algemeen bestuur wordt verzocht.

Het algemeen bestuur kan aan een bestuurscommissie bevoegdheden van het algemeen bestuur overdragen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich daartegen verzet. Het algemeen bestuur kan in ieder geval niet overdragen de bevoegdheid tot:
a. het vaststellen van de begroting of van de jaarrekening, bedoeld in artikel 34 Wgr;
b. het heffen van rechten, bedoeld in artikel 30, eerste lid, sub a Wgr;
c. het vaststellen van verordeningen door strafbepaling of bestuursdwang te handhaven.

Aanvullend is in het Instellingsbesluit Bestuurscommissies VGGM opgenomen dat ook de bevoegdheden genoemd in artikel 11 derde lid van de regeling niet worden overgedragen. Daarbij gaat het onder andere om het besluit om deel te nemen aan een stichting, het vaststellen van het (meerjaren)beleidsplan en het wijzingen van regelingen.

De bestuurscommissie legt verantwoording af aan het algemeen bestuur, omdat die zijn bevoegdheden heeft gedelegeerd. Een lid van het algemeen bestuur is verantwoording schuldig richting het eigen college en de raad van de eigen gemeente over de aan de bestuurscommissies overgedragen bevoegdheden. Een lid van een bestuurscommissie legt geen verantwoording af aan het college of de raad van zijn gemeente, maar alleen aan het algemeen bestuur.
De bestuurscommissies kunnen hun overgedragen bevoegdheden slechts uitoefenen binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde kaders, waaronder de financiële kaders in de vastgestelde begroting.

De vergaderingen van de bestuurscommissie zijn in beginsel openbaar.

Gelet op de inhoud van het besluit geeft deze geen aanleiding tot het indienen van inhoudelijke wensen en bedenkingen.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Er zijn op dit moment geen kanttekeningen en risico's bekend.

Participatie

Zoals aangegeven onder Argumenten is er een informatief en interactief proces met de regionale gemeenteraden voorafgegaan aan het opstellen van deze herziene gemeenschappelijke regeling.

Financiën

Dit voorstel heeft geen financiële gevolgen.

Uitvoering

Het dagelijks bestuur VGGM heeft verzocht uiterlijk voor 5 juni een reactie te geven. De wettelijke termijn hiervoor bedraagt 8 weken. Na ontvangst van alle zienswijzen zal het dagelijks bestuur een voorstel doen aan het algemeen bestuur voor een finaal voorstel aan de colleges die een besluit nemen over wijziging van de gemeenschappelijke regeling. Voorafgaand aan deze besluitvorming toetst het college bij de raad of toestemming wordt verleend voor wijziging. De raad mag de toestemming alleen weigeren wegens strijd met het recht of het algemeen belang (art.1 Wgr).

Voorzien is dat het algemeen bestuur in juli een finaal voorstel zal doen aan de colleges zodat kort na de zomervakantie een toestemmingsprocedure kan worden gestart. Voorzien is verder dat de gewijzigde gemeenschappelijke regeling en onderliggende regelingen per 1 januari 2025 in werking zal treden.

Communicatie

Openbaarmaking verloopt via de normale procedure.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

Zienswijze wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM

1. Aanbiedingsbrief van 1 maart 2024 aan de colleges en gemeenteraden
2. Algemene toelichting op de ontwerp- gemeenschappelijke regeling VGGM 2025
3. Ontwerp-wijzigingsbesluit
4. Ontwerp geconsolideerde gemeenschappelijke regeling
5. WAS-WORDT wijziging regeling
6. Concept Bijdrageregeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
7. Instellingsbesluit bestuurscommissies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4160038

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 16 april 2024, nummer: 4160038

gelet op artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen

besluit:

1. Met bijvoegde zienswijzebrief te reageren op:
   a. het ontwerp-wijzigingsbesluit van de Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden
   b. het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM
   c. het voornemen van het algemeen bestuur VGGM om een “Instellingsbesluit Bestuurscommissies” vast te stellen

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

GEMEENTE Arnhem

Aan het Dagelijks Bestuur van de Veiligheids-
en Gezondheidsregio Gelderland Midden
Ter attentie van dhr. A. Slofstra
Postbus 5364
6802 EJ Arnhem

Datum :
Zaaknummer : 4160038
Contactpersoon : Martine Meurs
Marleen van Overstraten
Telefoonnummer : 026 3773346
026 3774592

Onderwerp: Zienswijze wijziging gemeenschappelijke regeling VGGM

Geacht bestuur,

De gemeente Arnhem ontving van u de volgende voorstellen:

1. Het ontwerp-wijzigingsbesluit van de Gemeenschappelijke regeling VGGM;
2. Het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM.
3. Het voornemen van het algemeen bestuur VGGM om een “Instellingsbesluit Bestuurscommissies” vast te stellen.

Wij danken u voor de voorbereiding van de wijziging van de gemeenschappelijke regeling, het ontwerp van de Bijdrageregeling VGGM en het concept Instellingsbesluit. Wij zijn tevreden met de verwerking van de keuzes die volgen uit de aanpassingen in de Wet Gemeenschappelijke Regelingen en de gewenste wijzigingen in de governancestructuur van de VGGM. We hebben dan ook geen inhoudelijke zienswijze (onder 1 en 2) en wensen of bedenkingen (onder 3). We hechten aan de vastlegging van de gehanteerde termijnen die worden aangehouden voor zienswijzeprocedures zodat wij onze zienswijze tijdig kenbaar kunnen maken.

Hierbij spreken wij het vertrouwen uit dat met het hanteren van deze termijnen er voldoende tijd gereserveerd is voor het doorlopen van een zorgvuldig bestuurlijk proces en kijken wij uit naar een verdere goede samenwerking.

Hoogachtend,
De griffier, De voorzitter

Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

Het College van B&W van de gemeenten in de regio Gelderland-MIdden

Datum 1 maart 2024
Uw kenmerk SN24_000004
Ons kernmerk Click or tap here to enter text.
Contactpersoon Eric van Neerrijnen
E-mailadres eric.van.neerrijnen@vggm.nl
Bijlage 1

Onderwerp: Zienswijzeverzoek wijziging gemeenschappelijke regeling VGGM

Geacht college,

De Wet gemeenschappelijke regelingen (Wgr) maakt onder andere samenwerking mogelijk tussen verschillenden gemeenten. Op 1 juli 2022 is deze wet gewijzigd. Als gevolg van de wijziging van de Wgr moet de gemeenschappelijke regeling van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) geactualiseerd worden.

De raden van de deelnemende gemeenten hebben de mogelijkheid een zienswijze in te dienen op de voorgenomen wijzigingen van de regeling. Om die reden willen wij u vragen bijgevoegd ontwerp wijzigingsbesluit gemeenschappelijke regeling voor zienswijze voor te leggen aan u raad en de raad tevens de gelegenheid te geven wensen en bedenkingen kenbaar te maken over het concept "Instellingsbesluit Bestuurscommissies" en een zienswijze te geven op de concept "Bijdrageregeling".

Wijzigingen in de gemeenschappelijke regeling VGGM

De belangrijkste wijzigingen in de gemeenschappelijke regeling zijn in de bijlage bij deze brief weergegeven. Deze wijzigingen hebben primair betrekking op de gewijzigde Wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) per 1 juli 2022. Daarnaast is inhoud gegeven aan de bestuurlijke wens om twee bestuurscommissies te vormen: een bestuurscommissie Veiligheid (bestaande uit de burgemeesters) en een bestuurscommisie Gezondheid (bestaande uit collegevertegenwoordigers met de portefeuille Publieke Gezondheid). Het algemeen bestuur besluit over het instellen van de bestuurscommissies nadat de raden in de gelegenheid zijn gesteld hierover wensen en bedenkingen te uiten. Het concept "Instellingsbesluit Bestuurscommissies" is als bijlage bijgevoegd.

Tenslotte bevat de ontwerp wijzigingsbesluit een aantal technische aanpassingen en kleine correcties en is de regeling op onderdelen vereenvoudigd en flexibeler gemaakt waarbij onderdelen van de regeling worden uitgewerkt in protocollen vast te stellen door het algemeen bestuur.

Zienswijze vóór 5 juni 2024

De reacties vanuit de raad op het ontwerp wijzigingsbesluit "gemeenschappelijke regeling VGGM 2024", de ontwerp "Bijdrageregeling" en het ontwerp "Instellingsbesluit Bestuurscommissies" ontvangen wij bij voorkeur vóór 5 juni 2024, zodat de reacties en het eventueel hierop gebaseerd aanpassingsvoorstel kunnen worden besproken in de AB vergadering van VGGM van 3 juli 2024.

De eindversie van het ontwerp wijzigingsbesluit "gemeenschappelijke regeling VGGM 2024" ontvangt u na behandeling van uw reacties in het Algemeen Bestuur nogmaals voor een wettelijk verplichte

'toestemmingsprocedure' via de raad. Na toestemming van alle colleges zal het wijzigingsbesluit bekend worden gemaakt. De gewijzigde gemeenschappelijke regeling zal dan ingaan op 1 januari 2025.

Wij hopen u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.

Hoogachtend,
Het Dagelijks Bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden,

de voorzitter,
Ahmed Marcouch

de secretaris,
Henk Bril

Bezoekadres
Eusebiusbuitensingel 43

Postadres
Postbus 5364

Telefoon 0800 8446000

Toelichting op gewijzigde “Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2025”

In verband met de wijziging van de Wet Gemeenschappelijke regelingen (Wgr) is het noodzakelijk de “Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids-en Gezondheidsregio Gelderland-Midden” (hierna: de regeling) te actualiseren. De wetgever heeft bepaald dat de regeling uiterlijk per 1 juli 2024 dient te zijn aangepast aan de Wgr.

In deze notitie wordt een toelichting gegeven op de belangrijkste wijzigingen in voorliggende ontwerpregeling VGGM 2025. Kleinere (technische) wijzigingen zijn opgenomen in de “was/wordt lijst”.

Inleiding
De Wgr maakt (publiekrechtelijke) samenwerking mogelijk tussen provincies, gemeenten en/of waterschappen. De regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden (VGGM) betreft een zogenaamde “verplichte” gemeenschappelijke regeling.

Met de gewijzigde wet beoogt de wetgever de betrokkenheid van gemeenteraden bij het bestuur van een samenwerkingsverband te verbeteren. Zo introduceert de gewijzigde Wgr extra mogelijkheden en instrumenten voor raden om hun kaderstellende en controlerende rol beter in te vullen. Aangezien samenwerkingsverbanden verschillend van aard zijn, hebben gemeenschappelijke regelingen ruimte om de gewijzigde Wgr op een eigen manier toe te passen. De raden van deelnemende gemeenten bepalen hoe ze met de nieuwe mogelijkheden omgaan.

VGGM heeft de volgende uitgangspunten gehanteerd bij de wijziging van de regeling:

1. In de regeling worden zo min mogelijk teksten opgenomen die ook al staan in andere wet- en regelgeving, tenzij dit de leesbaarheid van de regeling niet ten goede komt. Wel kan de regeling verwijzingen bevatten naar deze wet- en regelgeving.
2. De nieuwe regeling is zodanig algemeen beschreven wordt dat de regeling toekomstbestendig is en zo min mogelijk hoeft te worden gewijzigd.
3. De wijzigingen die betrekking hebben op het extra instrumentarium van raden worden afgestemd met griffiers en raden. Hiertoe is afstemming met griffiers in maart 2023 een tweetal bijeenkomsten georganiseerd om een beeld op te halen hoe de aanwezigen raadsleden aankeken tegen het nieuwe instrumentarium in relatie tot VGGM.

Ten aanzien van de uitwerking van het nieuwe instrumentarium uit de gewijzigde Wgr heeft in maart 2023 een regionale bijeenkomst plaatsgevonden waarin met raadsleden is gesproken over de nadere uitwerking van het nieuw instrumentarium.

In onderstaande tabel wordt aangegeven hoe deze uitwerking is vormgegeven in de ontwerpregeling.

Nieuwe instrumentarium raad met wijziging Wgr	Verwerking in regeling VGGM
1. Adviescommissies instellen De mogelijkheid om per gemeenschappelijke regeling een gemeenschappelijke adviescommissie in te stellen	Niet opgenomen in de regeling. Een adviescommissie kan overigens wel op enig moment worden geïnitieerd op verzoek van de betrokken raden. Dit staat los van het wel of niet opnemen in de regeling.
2. Zienswijzen uitbreiden Voor zwaarwegende besluiten binnen een gemeenschappelijke regeling. Er moet aangewezen worden voor welke besluiten een zienswijze-procedure geldt.	Uitgewerkt in artikel 13 van de regeling
3. Actieve informatieplicht Er moet worden vastgelegd op welke wijze de gemeenschappelijke regeling invulling geeft aan een actieve informatieplicht richting raden. Dit is een plicht over alles wat er binnen de gemeenschappelijke regeling speelt. Niet beperkt tot te nemen besluiten.	Uitgewerkt in artikel 26 van de regeling. Het algemeen bestuur stelt een informatieprotocol vast waarin hieraan nadere uitwerking wordt gegeven.
4. Participatie inwoners en belanghebbenden Er moet worden vastgelegd op welke wijze inwoners en belanghebbenden betrokken worden bij voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid.	Uitgewerkt in artikel 14 van de regeling
5. Evaluatieverplichtingen Er moet een bepaling zijn over evaluatie van de regeling.	Uitgewerkt in artikel 36 van de regeling
6. Uittredingsregeling De bepalingen rondom uittreding worden aangescherpt, het is niet meer voldoende te volstaan met een bepaling dat het Algemeen Bestuur gevolgen van een uittreding regelt.	De wetgever lijkt zich bij de uittredingsregeling vooral te richten op vrijwillige regelingen. De Veiligheidsregio's zijn echter verplichte regelingen. Van uittreden of opheffen is daarom geen sprake. Uitzondering is een gemeentelijke herindeling waarbij het grondgebied van een Veiligheidsregio verandert of een situatie waarbij de wetgever kiest voor een andere regio-indeling. In dat geval volgt uit de Wvr de verplichting om een nieuwe regeling te treffen. Om toch tegemoet te komen aan de verplichting tot het opnemen van een uittredingsregeling, is artikel 39 toegevoegd.
8. Aanpassing begrotingscyclus Aanpassingen van de termijnen voor kadernota, ontwerpbegroting en begroting zodat de cyclus van een regeling beter aansluit op die van gemeenten.	De artikelen in hoofdstuk X zijn aangepast in overeenstemming met de nieuwe termijnen.

Tabel 1: uitwerking nieuw instrumentarium Wgr in ontwerpregeling VGGM

Algemene toelichting op de ontwerp- gemeenschappelijke regeling VGGM 2025

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

In artikel 14 van de Wet Publieke Gezondheid (Wpg) en in artikel 9 van de Wet Veiligheidsregio's (Wvr) is bepaald dat de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten die behoren tot een regio een gemeenschappelijke regeling treffen voor het instellen van een openbaar lichaam die namens deelnemende gemeenten uitvoering geeft aan wettelijk vastgelegde taken op deze taakvelden. De rol van de gemeenteraden is volgens de Memorie van Toelichting als volgt weergegeven: Allereerst dienen de gemeenteraden van de verschillende gemeenten op grond van artikel 1, tweede lid WGR toestemming te geven voor het treffen of wijzigen van een gemeenschappelijke regeling. Daarnaast kan de raad kaders stellen en is de controlerende taak van de raad geborgd via de planning- en controlcyclus. De burgemeester legt als lid van het algemeen bestuur verantwoording af aan de gemeenteraad.

De belangen t.a.v. veiligheid en gezondheid als het gaat om de uitvoering van taken, blijven ondergebracht in één gemeenschappelijke regeling. Wens is om de verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden duidelijker te onderscheiden, daarbij aansluitend bij de verschillende bestuurlijke verantwoordelijkheden binnen de colleges. Bij de vorming van VGGM uit haar rechtsvoorganger Hulpverlening Gelderland Midden is door het toenmalige bestuur de wens uitgesproken om het takenpakket beschreven in de regeling niet op te knippen in twee regelingen: één voor de veiligheidsregiotaken en één voor de GGD-taken. In andere regio's was dat wel het geval. De achtergrond van deze keuze daarbij was dat er schaalvoordelen zijn voor met name de bedrijfsvoering en dat beleidsmatig gezien er raakvlakken zijn tussen zorg en veiligheid. Vanuit deze historische context is de huidige regeling vormgegeven. In 2022 en 2023 is door het bestuur gesproken over de verbetering van een aantal knelpunten als het gaat om de governance van de organisatie. Hierbij is opnieuw gesproken over de reikwijdte van de gemeenschappelijke regeling. Het bestuur, als vertegenwoordigers van de colleges van deelnemende gemeente, hecht aan het behoud van het brede takenpakket wat nu in de regeling VGGM is beschreven. De meerwaarde hiervan is gelegen in de mogelijkheid om:
1. bij crises organisatorisch snel op te kunnen schalen en af te stemmen;
2. op het gebied van de bedrijfsvoering synergievoordelen te realiseren;
3. op thematische onderdelen, zoals bijvoorbeeld de inrichting van de leefomgeving, beleidsmatige samenhang te realiseren tussen veiligheid en gezondheid.

T.a.v. het realiseren van synergievoordelen op het gebied van bedrijfsvoering is geconstateerd dat er schaalvoordelen te behalen zijn maar dat het in een complexe organisatie als VGGM ook mogelijk is juist nadeel te ondervinden. Bijvoorbeeld als een afdeling HRM moet werken met vier verschillende cao's. Daarom is het van belang de bedrijfsvoering zodanig in te richten dat aandacht is voor de verschillen binnen de onderdelen van VGGM. Centraal waar het moet, decentraal waar het kan. Tevens is geconstateerd, kijkend naar met name de ervaringen met de bestrijding van de Covid-19 pandemie, dat het voor de crisisbeheersing behulpzaam is dat GGD en Veiligheidsregio in één organisatie zitten. Korte lijnen maken de afstemming makkelijker en er kon vanuit andere onderdelen hulp worden geboden aan het onderdeel GGD.

HOOFDSTUK 2 BELANGEN, TAKEN EN VERANTWOORDELIJKHEDEN

Artikel 3 Belangen
Op grond van artikel 10 van de Wgr vermeldt de regeling het belang of de belangen ter behartiging waarvan de regeling is getroffen. Onder belang kan worden verstaan het beleidsterrein waarop wordt samen gewerkt, waardoor het werkgebied van de gemeenschappelijke regeling wordt afgebakend.

Artikel 4 en 5 Taken en verantwoordelijkheden
Er wordt een onderscheid gemaakt naar wettelijke taken en aanvullende (plus)taken. De uitvoering en financiering van aanvullende (plus)taken wordt geregeld in dienstverleningsovereenkomsten. In beginsel vallen alle taken op het gebied van veiligheid onder het basistakenpakket. Ten aanzien van de taken op het gebied van publieke gezondheid wordt een onderscheid gemaakt tussen basistaken en plustaken (of maatwerk).
In artikel 5 wordt de grondslag voor de wettelijk overgedragen taken benoemd. Overigens heeft de wetgever tevens enkele verantwoordelijkheden bij wet rechtstreeks toegekend aan de commandant van de brandweer en aan de directeur publieke gezondheid.

Artikel 8 Klachtenafhandeling
Hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht regelt de Klachtbehandeling. Dit hoofdstuk legt het recht vast voor burgers op een onafhankelijke behandeling van bestuursorganen. Deze is ook van toepassing op de bestuursorganen van alle gemeenschappelijke regelingen. De gemeenschappelijke regelingen vallen van rechtswege onder de Nationale Ombudsman tenzij in de gemeenschappelijke regeling zelf wordt aangegeven dat externe klachten behandeld worden via een ombudsvoorziening. Deze mogelijkheid is opgenomen in de regeling, maar er wordt (nu) géén verdere uitwerking aan gegeven.

HOOFDSTUK III – VII ORGANEN

Artikel 9
In dit artikel worden de verschillende bestuursorganen benoemd. Deze worden uitgewerkt in de daarop volgende hoofdstukken IV (algemeen bestuur), V (dagelijks bestuur), VI (voorzitter) en VII (commissies)

Artikelen 10 en 11
Artikel 10 beschrijft dat ingevolge artikel 11, eerste lid van de Wet Veiligheidsregio het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten. Omdat het lidmaatschap van het algemeen bestuur is gekoppeld aan de functie van burgemeester, is de zittingstermijn niet gebonden aan een termijn. Het lidmaatschap eindigt bij beëindiging van het burgemeesterschap. Vervanging van leden van het algemeen bestuur vindt, gelet op de gedachte van verlengd lokaal bestuur, plaats conform de vervangingsregels in artikel 77 en 78 van de Gemeentewet.

Het algemeen bestuur staat aan het hoofd van het openbaar lichaam. Vanuit deze positie neemt het algemeen bestuur alle besluiten die betrekking hebben op de behartiging van het belang van de regeling en de uitoefening van de bevoegdheden van het openbaar lichaam, tenzij deze bij wet of deze regeling aan een ander orgaan (dagelijks bestuur, voorzitter of commissies) zijn toegekend.

Artikel 11, lid 6
De wet Toelating zorginstellingen stelt eisen aan een onafhankelijk toezicht op het bestuur van de ambulancezorg. Daartoe is artikel 11b toegevoegd die daar nadere invulling aan geeft. De wet stelt specifieke eisen aan het toezicht en het bestuur op de ambulancezorg. Dit betekent dat bepaalde besluiten (genoemd in artikel 15, tweede lid van de Wet Ambulancezorgvoorziening) goedkeuring behoeven van het Algemeen Bestuur. Deze bevoegdheid van het Algemeen Bestuur is wettelijk toegewezen aan het Algemeen Bestuur en kan daarmee niet worden overgedragen aan een bestuurscommissie.

Artikel 12 Besluitvorming
In de regeling is een nieuwe werkwijze opgenomen ten aanzien van gewogen stemming omdat de werkwijze uit de oude regeling strijdig is met de wet ingevolge artikel 14, derde lid van de Wgr. In de praktijk is, sinds het bestaan van VGGM en haar rechtsvoorganger HGM, nimmer sprake geweest van een stemming over de begroting of jaarrekening. De Wgr (artikel 14 lid 3) schrijft voor dat het DB (zowel in aantal leden als in de stemverhouding) in het AB geen meerderheid mag vormen. Dat is in de huidige samenstelling wél het geval bij besluiten met een gewogen stemming. Door wijziging van de samenstelling van het DB is het denkbaar dat dit probleem zich vanzelf oplost maar het is ook heel goed mogelijk dat dit niet zo is. Daarom is overwogen óf een andere gewogen besluitvorming op te nemen in de GR óf de gewogen besluitvorming geheel te schrappen (waarbij dus voor alle stemmingen geldt dat elke gemeente één stem heeft). Gekozen is voor een andere gewogen stemverhouding. Bij toepassing van de nieuwe verdeling kan een DB bestaande uit 4 leden (incl. voorzitter) nooit een meerderheid in het AB vormen. Bij een DB bestaande uit 5 leden is dit nog wel mogelijk. Dit betekent dat het AB bij de benoeming van DB leden daar rekening mee moet houden.

Op grond van de Wgr is het niet toegestaan dat de gemeenschappelijke regeling een bepaling bevat die de voorzitter een doorslaggevende stem geeft bij stakende stemmen. In artikel 11 vijfde lid van de Wvr is echter opgenomen dat bij het staken van de stemmen de stem van de voorzitter de doorslag geeft.

Artikel 13 Zienswijzen
In de Wgr is opgenomen dat in de regeling moet worden bepaald voor welke besluiten verplicht een zienswijzeprocedure – bij de raden– moet worden doorlopen. Op grond van de Wgr was het al zo dat voor de begroting een zienswijzeprocedure wordt gevolgd. De gewijzigde Wgr maakt het mogelijk om zo'n procedure ook voor andere zwaarwegende besluiten te volgen, zoals besluiten met een aanzienlijk financieel belang, politiek gevoelige besluiten of beleidsmatige keuzes. In de regeling is opgenomen dat het algemeen bestuur hierover besluit. Een aantal zienswijzen volgen uit andere wettelijke verplichtingen zoals de zienswijze op de begroting, het wijzigen van deze regeling, het instellen van commissies en het besluiten tot oprichting van deelneming in andere entiteiten. Binnen VGGM is het historisch zo gegroeid dat ook de resultaatbestemming aan de gemeenteraden wordt aangeboden voor een zienswijze. Dit kent geen wettelijke grondslag.

Artikel 14 Participatie
De Wgr stelt aanvullende verplichtingen over de wijze waarop ingezetenen van de deelnemende gemeenten en belanghebbenden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling betrokken worden. Tijdens de bijeenkomst met raadsleden in maart 2023 is door aanwezigen raadsleden de wens uitgesproken dat VGGM als uitvoeringsorganisatie zoveel mogelijk aansluiting zoekt bij het participatiebeleid in de gemeenten. Die werkwijze zal worden gevolgd, tenzij er sprake is van eigen beleid van VGGM. In de regeling is opgenomen dat het algemeen bestuur de participatie t.a.v. eigen beleid vastlegt in een participatieregeling.

Artikel 15 Samenstelling dagelijks bestuur
Het bestuur heeft in 2023 de wens uitgesproken de taken en rollen van de verschillende bestuursorganen duidelijker van elkaar te onderscheiden. Voor wat betreft het dagelijks bestuur is aangegeven dat de focus van het dagelijks bestuur minder ligt bij de inhoud van de verschillende beleidsvelden en meer ligt bij de bedrijfsvoering. Tevens is aangegeven dat het aantal DB leden lager mag zijn (passend bij de taken die belegd zijn bij het DB), dat lidmaatschap voor onbepaalde tijd niet wenselijk is om afwisseling te bevorderen en dat de eerder opgenomen geografische

spreiding mag verdwijnen omdat het belang van goede competentie en ervaring op het gebied van bedrijfsvoering prevaleert boven het belang van geografische spreiding.

Wettelijk is bepaald dat het DB bestaat uit de voorzitter en minimaal 2 leden uit het Algemeen Bestuur. Daarnaast is het mogelijk een lid toe te voegen aan het DB die niet afkomstig is uit het AB. Dat kan alleen als er sprake is van een “aanmerkelijk belang” en dat is bij VGGM het geval omdat VGGM niet alleen een veiligheidsregio maar ook een gezondheidsregio is. Om enige flexibiliteit te houden, is in de nieuwe regeling opgenomen dat er drie leden uit het AB worden benoemd als DB lid. Bij de benoeming van een derde lid uit het AB als DB lid, dient het AB rekening te houden met het gestelde bij artikel 12 van de regeling.

Artikel 16 Werkwijze
De bevoegdheden van het dagelijks bestuur vloeien voort uit artikel 33b Wgr. Het dagelijks bestuur kan daarbij een portefeuilleverdeling maken of bevoegdheden in mandaat opdragen aan de algemeen directeur of andere functionarissen (art 10:3 Awb).

Hoofdstuk VI Voorzitter
Op de voorzitter is het Besluit rechtspositie voorzitters veiligheidsregio’s van toepassing.
Op basis van artikel 11, tweede lid Wvr, wordt de voorzitter van de veiligheidsregio benoemd, geschorst en ontslagen bij koninklijk besluit op voordracht van de Minister van Justitie en Veiligheid. Er is niet voor gekozen de aanwijzing van de voorzitter van de veiligheidsregio aan de regio zelf over te laten. De positie van de voorzitter van de veiligheidsregio’s brengt mee dat de mogelijkheid dient te bestaan de voorzitter te ontslaan. In de AMvB “Besluit rechtspositie voorzitters veiligheidsregio’s” zijn nadere regels gesteld over de rechtspositie van de voorzitter.

Hoofdstuk VII Commissies
Artikel 24 van de Wgr regelt in het eerste lid dat het algemeen bestuur van een openbaar lichaam commissies van advies kan instellen. Artikel 22 van de Gemeentewet is daarbij van overeenkomstige toepassing. Hierin is bepaald dat de instelling vaste commissies van advies aan het dagelijks bestuur of de voorzitter eveneens geschiedt door het algemeen bestuur, maar dan op voorstel van het dagelijks bestuur onderscheidenlijk de voorzitter.
Andere commissies van advies aan het dagelijks bestuur of de voorzitter worden door het dagelijks bestuur onderscheidenlijk de voorzitter ingesteld.

Op grond van artikel 25 van de Wgr kan het algemeen bestuur ook commissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen, indien althans de regeling in deze mogelijkheid voorziet. Dit zijn de zogenaamde bestuurscommissies. Indien het algemeen bestuur van deze mogelijkheid gebruik wenst te maken is daarvoor (per in te stellen bestuurscommissie) voorafgaande toestemming van de raden van elk der deelnemende gemeenten vereist. In voorkomend geval dient het algemeen bestuur de bevoegdheden en de samenstelling van een dergelijke commissie te regelen.

In de ontwerp regeling VGGM 2024 is opgenomen dat er twee bestuurscommissies wordt ingesteld: één bestuurscommissie Veiligheid (bestaande uit burgemeesters) en één commissie Gezondheid (bestaande uit wethouders). In het concept “Instellingsbesluit bestuurscommissies VGGM” is uitgewerkt welke bevoegdheden worden overdragen en is de werkwijze van de bestuurscommissies geregeld, waarbij vanzelfsprekend de bevoegdheden op het gebied van

veiligheid aan de bestuurscommissie Veiligheid worden overgedragen en de bevoegdheden op het gebied van gezondheid aan de bestuurscommissie Gezondheid.
Op deze overdracht zijn de bepalingen over delegatie in Afdeling 10.1.2 van de Algemene wet bestuursrecht van toepassing. Daaruit volgt dat het algemeen bestuur bij het delegeren van de bevoegdheden beleidsregels, oftewel instructies, kan geven aan de bestuurscommissie over de uitoefening van de gedelegeerde bevoegdheden. Het gaat dan niet om concrete gevallen, maar om instructies die algemeen gelden bij de uitoefening van de bevoegdheden in de bestuurscommissies. Dat kan in het Instellingsbesluit bestuurscommissies worden opgenomen, maar dat kan ook op een later moment. Naast de instructiemogelijkheid geeft de Algemene wet bestuursrecht aan dat de bestuurscommissies inlichtingen dienen de geven als daarom door het algemeen bestuur wordt verzocht.

Bij de stukken is de ontwerp-instellingsbesluit voor deze commissies (Instellingsbesluit bestuurscommissies VGGM) toegevoegd waarbij de raden in de gelegenheid worden gesteld wensen en bedenkingen te uiten over dit ontwerp-instellingsbesluit.

Verhoudingen op het gebied van informatie en verantwoording tussen de verschillende bestuursorganen, te weten het algemeen bestuur, de bestuurscommissies, het dagelijks bestuur, de colleges en de gemeenteraden.
Het algemeen bestuur kan aan een bestuurscommissie bevoegdheden van het algemeen bestuur overdragen, tenzij de aard van de bevoegdheid zich daartegen verzet. Het algemeen bestuur kan in ieder geval niet overdragen de bevoegdheid tot:
a. het vaststellen van de begroting of van de jaarrekening, bedoeld in artikel 34 Wgr;
b. het heffen van rechten, bedoeld in artikel 30, eerste lid, sub a Wgr;
c. het vaststellen van verordeningen door strafbepaling of bestuursdwang te handhaven.

Aanvullend is in het Instellingsbesluit Bestuurscommissies VGGM opgenomen dat ook de bevoegdheden genoemd in artikel 11 derde lid van de regeling niet worden overgedragen. Daarbij gaat het onder andere om het besluit om deel te nemen aan een stichting, het vaststellen van het (meerjaren)beleidsplan en het wijzingen van regelingen.

De bestuurscommissie legt verantwoording af aan het algemeen bestuur, omdat die zijn bevoegdheden heeft gedelegeerd. Een lid van het algemeen bestuur is verantwoording schuldig richting het eigen college en de raad van de eigen gemeente over de aan de bestuurscommissies overgedragen bevoegdheden. Een lid van een bestuurscommissie legt geen verantwoording af aan het college of de raad van zijn gemeente, maar alleen aan het algemeen bestuur.

De bestuurscommissies kunnen hun overgedragen bevoegdheden slechts uitoefenen binnen de door het algemeen bestuur vastgestelde kaders, waaronder de financiële kaders in de vastgestelde begroting.
Ten aanzien van de vergadering van een commissie waaraan bevoegdheden van het algemeen bestuur zijn overgedragen is artikel 22, derde, vierde en vijfde lid Wgr van overeenkomstige toepassing, met inachtneming van door het algemeen bestuur vastgestelde nadere regels. Dit betekent dat de vergaderingen van de bestuurscommissie in beginsel openbaar zijn.

De voorbereiding en uitvoering van besluiten van het algemeen bestuur is in artikel 33b Wgr een bevoegdheid van het dagelijks bestuur. In lijn daarmee wordt, nu de beslissingen van het algemeen bestuur zijn overgedragen aan de bestuurscommissies, de voorbereiding uitvoering van

besluiten van de bestuurscommissies eveneens bij het dagelijks bestuur neergelegd. Dat past ook bij de rol die het dagelijks bestuur in het nieuwe governance toebedeeld is, namelijk de verantwoordelijkheid voor de bedrijfsvoering.

Het algemeen bestuur kan besluiten en andere, niet-schriftelijke beslissingen gericht op enig rechtsgevolg van een door hem ingestelde commissie vernietigen. Het algemeen bestuur kan zijn bevoegdheid tot schorsing overdragen aan het dagelijks bestuur. Ten aanzien van de vernietiging van niet-schriftelijke beslissingen gericht op enig rechtsgevolg zijn de afdelingen 10.2.2. en 10.2.3. van de Algemene wet bestuursrecht van overeenkomstige toepassing.

HOOFDSTUK VIII Inlichtingen, verantwoording en ontslag

De artikelen 16 en 17 van de Wgr schrijven voor dat een gemeenschappelijke regeling bepalingen bevat over het verstrekken van informatie en het afleggen van verantwoording en de wijze waarop dit gebeurd. Daarbij gaat het zowel om de informatie- en verantwoordingsplicht binnen de gemeenschappelijke regeling (de relatie tussen het dagelijks bestuur en het algemeen bestuur) als om de informatie- en verantwoordingsplicht van het bestuur van de gemeenschappelijke regeling ten opzichte van de raden van de deelnemende gemeenten. Een verzoek om inlichtingen te verschaffen en/of verantwoording af te leggen kan uitsluitend worden geweigerd op de gronden vermeld Wet open overheid.

In artikel 26 van de regeling is opgenomen dat de nadere uitwerking hiervan wordt geregeld in een informatieprotocol.

HOOFDSTUK X FINANCIËLE BEPALINGEN

In artikel 32 zijn gewijzigde termijn opgenomen als genoemd in de gewijzigde Wgr.
Op verzoek van enkele gemeenten is dit artikel opgenomen dat de “algemene en financiële kaders” voor de begroting eerder worden aangeboden dan wettelijk is bepaald. Hierbij worden de raden in gelegenheid gesteld een zienswijze uit te brengen.

HOOFDSTUK XII EVALUATIE, TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING

Een gemeenschappelijke regeling dient een regeling te bevatten omtrent de toetreding en uittreding (artikel 9 Wgr). Op basis van artikel 9 van de WVR moeten de colleges van burgemeester en wethouders van de gemeenten die behoren tot een regio als bedoeld in artikel 8 van die wet een gemeenschappelijke regeling treffen. Dit betekent dat een gemeente alleen kan toetreden tot of uittreden uit een gemeenschappelijke regeling als de verdeling van de gemeenten in regio’s wordt gewijzigd. In dat geval zijn de gemeenten waarop de wijziging betrekking heeft zelfs verplicht om over te gaan naar een andere regeling.

Ontwerp besluit tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Veiligheids-en Gezondheidsregio Gelderland-Midden

De Colleges van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar, ieder voor zover betreft zijn bevoegdheden;,

overwegende,

dat op grond van artikel 9, in samenhang met artikel 8, van de Wet veiligheidsregio's de colleges van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar zijn aangewezen tezamen een gemeenschappelijke regeling te treffen met de aanduiding: veiligheidsregio;

dat bij deze regeling aan het bestuur van de Veiligheidsregio de bevoegdheden als opgesomd in artikel 10 Wet Veiligheidsregio's dienen te worden overgedragen,

dat de Veiligheidsregio ook overigens zorg dient te dragen voor de opdrachten die op grond van de Wet veiligheidsregio bij deze regeling neergelegd worden,

dat de gemeenteraad, zoals vereist op grond van artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, het college toestemming heeft gegeven om een regeling te treffen c.q. te wijzigen;

dat de eenheidsleiding van de Politie Oost-Nederland voor zover het de integrale afstemming van haar taken ten aanzien van de voorbereiding op rampenbestrijding en crisisbeheersing, het veiligheidsbeleid in de gemeenten en de gemeenschappelijke meldkamer betreft, met instemming kennis genomen heeft van deze gemeenschappelijke regeling;

dat er reeds de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) bestaat met een bevoegdheden- en takenpakket dat aansluit bij de opdracht van de Wet Veiligheidsregio's, maar daarbij tevens als organisatie als bedoeld in artikel 14 van de Wet publieke gezondheidszorg uitvoering geeft aan de wettelijke taken op het gebied van publieke gezondheid op grond van deze wet, alsmede de ambulancezorg,

dat VGGM ter uitvoering van deze taken reeds een integrale uitvoerende organisatie handhaaft en de deelnemende gemeenten deze willen voortzetten binnen gewijzigde wettelijke kaders;

gelet op de Wet veiligheidsregio's, de Wet Ambulancezorgvoorzieningen, de Wet publieke gezondheid, de Gemeentewet;

gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 juli 2022;

gelet op het voorstel van het algemeen bestuur Veiligheids-en Gezondheidsregio.

Besluiten:

de "gemeenschappelijke regeling Veiligheids-en Gezondheidsregio Gelderland-Midden" als volgt te wijzigen:

Aanhef

In de aanhef vervalt “Rijnwaarden”, in verband met de herindeling van de gemeente Rijnwaarden bij Zevenaar per 1 januari 2018

In de aanhef wordt de verwijzing naar de “Tijdelijke wet Ambulancezorg” gewijzigd in een verwijzing naar de “Wet Ambulancevoorzieningen”

In de aanhef wordt de verwijzing naar de “inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 januari 2025” gewijzigd in een verwijzing naar de “inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 juli 2022”

Hoofdstuk I

Artikel 1

In Artikel 1, tweede lid**:** vervalt “Rijnwaarden”

Artikel 2

In Artikel 2 eerste lid onder h wordt de begripsomschrijving gewijzigd in: *de voorzitter:* de voorzitter van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;

In Artikel 2 eerste lid onder i wordt “artikel 28, tweede lid” vervangen door “artikel 29, tweede lid”

In Artikel 2 eerste lid onder j wordt de begripsomschrijving gewijzigd in: “de GHOR: Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio als bedoeld in artikel 32 van de Wet veiligheidsregio’s;”

Artikel 2 eerste lid onder k vervalt

Hoofdstuk II

In de titel van Hoofdstuk II wordt “DOEL” vervangen door “BELANGEN”

Artikel 3

In artikel 3 onder d wordt “GHOR’ vervangen door “Geneeskundige hulpverlening”

In artikel 3 onder f wordt “meldkamer” vervangen door “meldkamerfunctie”

Artikel 4

Artikel 4 komt te luiden:

Artikel 4 Basistaken en plustaken:

1. De inhoud van het basistakenpakket van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden wordt bepaald door de taken en bevoegdheden, genoemd in artikel 10 van de Wet veiligheidsregio’s ten aanzien van brandweerzorg, rampenbestrijding, crisisbestrijding en geneeskundige hulpverlening en wat bij of krachtens de vigerende wetgeving aan de gemeenten is opgedragen.

2. De taken die geen onderdeel uitmaken van het basistakenpakket, zijn ondergebracht in een plustakenpakket, mits de uitvoering daarvan valt onder de in artikel 3 benoemde belangen. Indien afname van producten en diensten uit dit pakket plaatsvindt, geschiedt zulks op basis van een daartoe tussen de gemeente(n) en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te sluiten overeenkomst waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen zijn opgenomen, waaronder ook de financiering. Het dagelijks bestuur stelt een modelovereenkomst vast.
3. De deelnemende gemeenten verlenen ieder afzonderlijk de mandaten, volmachten en machtigingen aan het openbaar lichaam die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken.

Artikel 5

Artikel 5 komt te luiden:

“Artikel 5 Wettelijke taken en bevoegdheden:

1. De colleges van de deelnemende gemeenten dragen de wettelijke taken en bevoegdheden ter behartiging van de in artikel 3 onder a, d, e en f genoemde belangen over aan VGGM, met inachtneming van het hierover gestelde in de Wet veiligheidsregio's en op die wet gebaseerde nadere regelgeving.
2. Ter behartiging van de in artikel 3 onder b, c en g bedoelde belangen heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de volgende wettelijke taken en bevoegdheden op het vlak van de publieke gezondheids- en ambulancezorg:
    a. de algemene taken genoemd in artikel 2 van de Wet Publieke Gezondheid;
    b. de taken genoemd in artikel 5 van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van de jeugdgezondheidszorg;
    c. de taken genoemd in artikel 5a van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van ouderengezondheidszorg;
    d. de taken in artikel 6 Van de Wet publieke gezondheidszorg op het vlak van de algemene infectieziektebestrijding;
    e. de taken genoemd in de Wet ambulancevoorzieningen, en
    f. de taken als bedoeld in de Wet op de Lijkbezorging op het vlak van de forensische zorg en andere taken die bij of krachtens wet aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden worden opgedragen.”

Artikel 6

In artikel 6 wordt “bestuur” gewijzigd in “algemeen bestuur”

Artikel 6a en artikel 7

Artikel 6a wordt omgenummerd naar artikel 7. De oorspronkelijke tekst uit artikel 7 komt te vervallen.

Hoofdstuk IV

Artikel 10

Artikel 10 komt te luiden:

“Artikel 10 Samenstelling

1. Het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten.
2. Behalve de in de wet vastgelegde deelnemers, zijn tevens als adviseurs bij de vergaderingen van het algemeen bestuur genodigd:
   a. de voorzitter van de bestuurscommissie Gezondheid;
   b. de directeur brandweer tevens zijnde commandant brandweer zoals bedoeld in de Wet;
   c. de directeur publieke gezondheid zoals bedoeld in de Wet publieke gezondheid, en
   d. de coördinerend functionaris gemeenten aangewezen op grond van artikel 36 Wet veiligheidsregio’s;
   e. een vertegenwoordiger van het ministerie van Defensie;
   f. een vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en Veiligheid;
   g. een vertegenwoordiger van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland.
3. De voorzitter kan andere functionarissen, van wie de aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, uitnodigen deel te nemen aan de vergaderingen van het algemeen bestuur.”

Artikel 11

In het oorspronkelijk lid 3 komt te vervallen
De tekst onder het oorspronkelijk vierde lid verschuift naar het derde lid.

Omnummering: “lid 4” wordt “lid 3”

Omnummering “lid 5” wordt “lid 4”. In dit vierde lid wordt “zijn overeenkomstig van toepassing.” gewijzigd in: “zijn van overeenkomstige toepassing.”.

Omnummering: “lid 6” wordt “lid 5”. Dit vijfde lid komt te luiden: “5. Stukken die van het algemeen bestuur uitgaan worden ondertekend door de voorzitter en, ingevolge artikel 32a Gemeentewet, medeondertekend door een lid van de directie in de hoedanigheid als secretaris. “

Na artikel 11 wordt artikel 11a toegevoegd. De tekst uit het oorspronkelijke artikel 13 eerste lid verhuisd naar artikel 11a.

Na artikel 11a wordt een nieuw artikel 11b toegevoegd. Dit nieuwe artikel luidt:

”Artikel 11b Toezicht Ambulancezorg
Het algemeen bestuur houdt toezicht op de uitvoering van de Regionale Ambulancevoorziening met publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid als bedoeld in artikel 16 juncto artikel 15, tweede lid, van de Wet ambulancezorgvoorzieningen.”

Artikel 12

Dit artikel komt te luiden:

“Artikel 12 De besluitvorming

1. Ieder lid van het algemeen bestuur heeft één stem.
2. De besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen. Indien de stemmen staken, geeft de stem van de voorzitter de doorslag.
3. Besluiten betreffende de (meerjaren-) begroting en de jaarrekening, alsmede de aan de begrotingen ten grondslag liggende (meerjaren-) beleidsplannen worden genomen op basis van gewogen stemrecht. Het stemgewicht voor elke gemeente wordt jaarlijks bepaald op basis van het inwonertal op 1 januari van het voorafgaande jaar, zoals dit is opgenomen in de bevolkingsstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waarbij de volgende verdeling geldt:
   - gemeenten tot 40.000 inwoners: 1 stem
   - gemeenten met 40.000 tot en met 100.000 inwoners: 3 stemmen
   - gemeenten met meer dan 100.000 inwoners: 5 stemmen.”

Artikel 13

De tekst van het oorspronkelijke artikel 13 is komen te vervallen, behoudens tekst onder het eerste lid, die is verplaatst naar een nieuw artikel 11a.

Het nieuwe artikel 13 komt te luiden:

“Artikel 13 Zienswijze op besluiten van het algemeen bestuur

1. Het algemeen bestuur besluit, voorafgaand aan het nemen ervan, welke besluiten ter zienswijze, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, aan de raden worden voorgelegd, naast de besluiten waarvan bij of krachtens de wet is bepaald dat deze verplicht aan de raden ter zienswijze worden voorgelegd en de overige in deze regeling genoemde gevallen.
2. In ieder geval wordt aan de raden ter zienswijze voorgelegd:
   a. Voorgenomen besluiten van het algemeen bestuur alsmede voorgenomen besluiten van een bestuurscommissie, die voor deelnemende gemeenten ingrijpende effecten hebben voor de gezondheid of veiligheid;
   b. De participatieregeling als bedoeld in artikel 14;
   c. Het informatieprotocol als bedoeld in artikel 26, eerste lid;
   d. De bijdrageregeling als bedoeld in artikel 33.
3. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de zienswijzeprocedure.
4. De zienswijzetermijn bedraagt 10 weken tenzij anders in deze regeling of bij wet is bepaald. “

Artikel 14

De oude tekst onder artikel 14 komt in gewijzigde vorm terug in artikel 15.
Het nieuwe artikel 14 komt te luiden:

“Artikel 14 Participatie

1. Ingezetenen van de gemeenten en belanghebbenden worden bij de voorbereiding,

uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling betrokken voor zover dat bij of krachtens de wet is vereist, of voor zover door het algemeen bestuur is bepaald, of ingeval van delegatie van bevoegdheden vanuit het algemeen bestuur aan de bestuurscommissie, door de bestuurscommissie is bepaald. De participatie vindt plaats op de in de betreffende gemeente gebruikelijke wijze of een door het algemeen bestuur bepaalde wijze, vastgelegd in een participatieregeling.
2. Bij de participatie kan een andere procedure dan die van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd worden."

Hoofdstuk V

Artikel 15

Artikel 15 komt te luiden:

"Artikel 15 Samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit de voorzitter en drie leden uit het algemeen bestuur. Tevens is de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid lid van het dagelijks bestuur.
2. De leden van het dagelijks bestuur, niet zijnde de voorzitter, worden benoemd door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur benoemt de leden van het dagelijks bestuur voor bepaalde tijd. Na afloop van deze zittingsperiode kunnen de leden van het dagelijks bestuur maximaal één keer worden herbenoemd. De leden van het dagelijks bestuur blijven hun functie waarnemen totdat in hun opvolging is voorzien.
3. Indien tussentijds een plaats van een lid openvalt, wordt zo spoedig mogelijk een nieuw lid aangewezen.
4. Degene die ophoudt lid te zijn van het algemeen bestuur of de bestuurscommissies, houdt tevens op lid van het dagelijks bestuur te zijn."

Artikel 16

In het eerste lid wordt "minimaal drie maal per jaar" gewijzigd in "minimaal vier maal per jaar"

In het derde lid wordt "Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen." gewijzigd in: "Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen, waarbij ieder lid één stem heeft."

Toevoeging extra vierde lid: "4.Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen, waarbij ieder lid één stem heeft.

Artikel 17

De titel van dit artikel komt te luiden: "Artikel 17 Taken en bevoegdheden"

In het tweede lid onder b,c,d en j wordt "bestuurscommissie" gewijzigd in "bestuurscommissies".

Artikel 18

In het eerste lid wordt “De leden van de veiligheidsdirectie” gewijzigd in “De directie, concerncontroller en bestuurssecretaris van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden”

Artikel 19

De tekst van het oorspronkelijke artikel 19 wordt met enige wijzigingen verplaatst naar artikel 20.
Wijzigingen:
In het eerste lid wordt “en gezondheid” geschrapt.

In het tweede lid wordt “een van zijn leden” vervangen door “een of meerdere van zijn leden**”**

Er wordt een nieuw artikel 19 komt te luiden: “Artikel 19 Zienswijze op besluiten
Er zijn geen besluiten van het dagelijks bestuur waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen.”

Hoofdstuk VI

Artikel 20

De tekst van het oorspronkelijk artikel 20 wordt met enige wijzigingen verplaatst naar artikel 21

Wijzigingen:

In het eerste lid wordt “en gezondheid” geschrapt.

Het derde lid wordt geschrapt.

Hoofdstuk VII

Artikel 21

De tekst van dit artikel wordt opgenomen in artikel 23

Artikel 22

De tekst van dit artikel komt in gewijzigde vorm terug in artikel 24.

Er wordt een nieuw artikel 22 ingevoegd wat komt te luiden:

“Artikel 22 Zienswijze op besluiten

Er zijn geen besluiten van de voorzitter waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen. “

Artikel 23

De tekst uit dit artikel komt te vervallen en wordt vervangen door de tekst uit artikel 21.

Hoofdstuk VIII

Artikel 24

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 25.

Wijzigingen:

In het eerste, tweede en derde lid wordt “dan wel de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid” geschrapt

In het vijfde lid wordt na “dagelijks bestuur” toegevoegd “,uitgezonderd de voorzitter”.

Dit artikel 24 komt te luiden:

“Artikel 24 Bestuurscommissies

1. Met inachtneming van artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur bestuurscommissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen.
2. Tenminste worden ingesteld een bestuurscommissie veiligheid en een bestuurscommissie gezondheid.
3. Het algemeen bestuur regelt in het instellingsbesluit de samenstelling en de taken en bevoegdheden van de commissie overeenkomstig artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. “

Artikel 25

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 26

Wijzigingen:

Het eerste lid wordt gewijzigd in: “1. Het algemeen bestuur stelt een informatieprotocol vast waarin staat beschreven op welke wijze raden actief worden voorzien van informatie van het bestuur die nodig is voor het vervullen van hun taak en die voor een juiste beoordeling van het door het bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig is.”

Het derde lid wordt geschrapt.

Artikel 26

De tekst uit dit artikel wordt zonder inhoudelijke aanpassingen verplaatst naar artikel 27.

Hoofdstuk IX

Artikel 27

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 28

Wijzigingen:

In het eerste lid wordt “bestuurscommissie veiligheid en gezondheid” gewijzigd in “bestuurscommissie”

Het tweede lid wordt geschrapt. Hiermee vervalt de verdeling in lid 1 en lid 2.

Artikel 28

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 29

Wijzigingen:

In het tweede lid wordt geschrapt: …“brandweer en volksgezondheid, verder aangeduid “directie” ….”

Lid 4 t/m 7 wordt geschrapt.

Artikel 29

De tekst uit dit artikel wordt zonder inhoudelijke aanpassingen verplaatst naar artikel 30.

Hoofdstuk X

Artikel 30

De tekst uit dit artikel wordt zonder inhoudelijke aanpassingen verplaatst naar artikel 31.

Artikel 31

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 32.

Wijzigingen:

In het eerste lid komt te luiden:

“1. Met inachtneming van de artikelen 34, 34a, 34b en 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en – voor zover van toepassing – het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten

a. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 1 december van het tweede jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de begroting dient, de algemene financiële en beleidsmatige kaders aan de raden van de deelnemende gemeenten.
b. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders , bedoeld onder lid 1 onder a, naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur betrekt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de totstandkoming van de ontwerpbegroting en de meerjarenraming;
c. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 30 april de ontwerpbegroting en de ontwerp-meerjarenraming van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden voor het komende kalenderjaar, vergezeld van een behoorlijke toelichting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten;
d. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten twaalf weken na toezending gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de

ontwerpbegroting en meerjarenraming naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, en eventueel een nota van wijzigingen, bij de ontwerpbegroting en de meerjarenraming, zoals deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden;

e. stelt het dagelijks bestuur voorafgaande aan het vaststellen van de begroting door het algemeen bestuur de raden van de deelnemende gemeenten schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld onder d, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt;
f. stelt het algemeen bestuur de begroting en de meerjarenraming vast vóór 15 september van het jaar, voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting moet dienen;
g. stuurt het algemeen bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming toe aan de raden van de deelnemende gemeenten, die de in deze begroting voor de gemeente als bijdrage in de kosten van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden geraamde bedragen in de gemeentebegroting voor het betreffende jaar opnemen;
h. zendt het dagelijks bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming binnen twee weken na de vaststelling doch in ieder geval vóór 15 september aan gedeputeerde staten. In het geval de begroting niet in evenwicht is en het niet aannemelijk is dat in de eerstvolgende jaren een evenwicht wordt bereikt, verzoekt het dagelijks bestuur daarbij om goedkeuring van gedeputeerde staten. Van de goedkeuring doet het dagelijks bestuur mededeling aan het algemeen bestuur en de deelnemende gemeenten."

Artikel 32

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 33.

Dit artikel komt te luiden:

"Artikel 33 Bijdragen van de gemeenten

Het algemeen bestuur van de VGGM stelt in een bijdrageregeling vast op welke wijze berekend wordt welke bijdrage de colleges verschuldigd zijn voor de uitvoering van de basistaken. Voordat het algemeen bestuur de bijdrageregeling bij unaniem besluit vaststelt, wordt deze ter zienswijze aan de raden voorgelegd."

Artikel 33

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 34.

Wijzigingen:

In het eerste lid wordt na "het jaarverslag" toegevoegd: "en overige relevante stukken". De laatste zin van dit lid wordt geschrapt.

In het vijfde lid wordt "1 juli" gewijzigd in "15 juli"

Hoofdstuk XI

Artikel 34

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 35.

Wijzigingen:

In het eerste lid wordt na “Het dagelijks bestuur is” toegevoegd “voor zover het gedelegeerde taken betreft,”

Na het eerste lid wordt een nieuw tweede lid toegevoegd dat komt te luiden:

“2. De zorg voor de archiefbescheiden die ontstaan uit hoofde van de door de deelnemers gemandateerde taken berusten bij deze deelnemers. De deelnemers en het dagelijks bestuur maken hierover nadere afspraken in een dienstverleningsovereenkomst, onder meer over de verrekening van kosten van beheer van de archiefbescheiden voor zover daar sprake van is. “

Het oorspronkelijk tweede lid wordt omgenummerd naar lid 3, het derde lid wordt lid 4, het vierde lid wordt lid 5.

In het oorspronkelijk derde lid wordt na “het eerste” toegevoegd “en het tweede”.

Hoofdstuk XII

Titel

De titel van dit hoofdstuk wordt gewijzigd in “HOOFDSTUK XII EVALUATIE, TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING”

Artikel 35

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 37.

Wijzigingen:

Het tweede lid komt te vervallen en wordt vervangen door een nieuw lid 2 en 3:

“2.De toetreding van een gemeente komt tot stand indien de colleges van de deelnemende gemeenten en het college dat wenst toe te treden daartoe hebben besloten, na voorafgaande zienswijze en toestemming van hun raden daartoe.

3.Het algemeen bestuur regelt de procedure en alle gevolgen van de toetreding en kan voorwaarden verbinden aan de toetreding. “

Artikel 36

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 40.

Wijzigingen:

In het tweede lid wordt aan het eind van de laatste zin toegevoegd: …”, na daaraan voorafgaand zienswijze te hebben gevraagd en toestemming hebben verkregen van hun raden overeenkomstig artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.”

Het nieuwe artikel 36 komt te luiden:

Artikel 36 Evaluatie

1. Het algemeen bestuur draagt zorg voor een periodieke evaluatie van deze regeling, minimaal één keer per 4 jaar.
2. Het algemeen bestuur bepaalt het moment, de onderwerpen en de diepgang van het evaluatieonderzoek.

Artikel 37

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigd vorm terug in artikel 41.

Wijzigingen:

In het tweede lid wordt aan het eind van de laatste zin toegevoegd: …", na daaraan voorafgaand zienswijze te hebben gevraagd en toestemming hebben verkregen van hun raden overeenkomstig artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen."

Hoofdstuk XIII

Artikel 38

De tekst uit dit artikel komt ongewijzigd terug in artikel 42.

Het nieuwe artikel 38 komt te luiden:

"Artikel 38 Uittreding

1. Uittreding is alleen mogelijk voor zover de wet erin voorziet.
2. Een college kan besluiten tot uittreding, onverminderd het bepaalde in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
3. Een college zendt, na voorafgaande zienswijze en toestemming van zijn raad, het besluit tot uittreding aan het bestuur. De procedure voor uittreding vangt aan de dag nadat het algemeen bestuur het besluit heeft ontvangen.
4. Het algemeen bestuur inventariseert de gevolgen van de uittreding, de wijze waarop met deze gevolgen kan of moet worden omgegaan en de voorwaarden voor uittreding en legt deze vast in het concept- uittredingsplan.
5. Onder de gevolgen van de uittreding worden verstaan de financiële, juridische, personele en organisatorische consequenties die het directe gevolg zijn van de uittreding.
6. De uittreding gaat in op 1 januari van het jaar volgende op het verstrijken van een termijn van twee jaren na het nemen van het besluit tot uittreding, tenzij de colleges unaniem een andere opzegtermijn overeen komen."

Hoofdstuk XIV

Artikel 39

De tekst uit dit artikel komt ongewijzigd terug in artikel 43.

Het nieuwe artikel 39 komt te luiden:

"Artikel 39 Procedure voor vaststelling uittredingsplan

1. Elk van de colleges kan, na zienswijze daarop door en met verkregen toestemming van de raad, besluiten uit deze regeling te treden met ingang van een begrotingsjaar, mits het opzeggende college het voorgenomen besluit daartoe tenminste 2 jaar voordien ter kennis heeft gebracht van de overige colleges.
2. Het algemeen bestuur stelt een voorstel op voor financiële, personele en overige gevolgen van de uittreding. Het college dat voornemens is uit te treden neemt op basis van het voorstel een definitief besluit, onverminderd het bepaalde in artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen. De kosten voor het maken van het voorstel komen voor rekening van het college dat voornemens is uit te treden.
3. Ten behoeve van het voorstel voor de financiële, personele en overige gevolgen,

bedoeld in het vorige lid, wordt een in overleg met de uittredende deelnemer aan te wijzen onafhankelijke registeraccountant opdracht verleend de genoemde gevolgen in kaart te brengen. De opdracht wordt verstrekt door het dagelijks bestuur. Voorafgaand aan de opdrachtverstrekking wordt de uittredende deelnemer in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op de opdracht.

4. Het voorstel bedoeld in het tweede lid wordt definitief vastgesteld door het algemeen bestuur nadat de uittredende deelnemer in de gelegenheid is gesteld een zienswijze te geven. Alsdan zijn de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen bindend. Het definitieve voorstel wordt vastgesteld uiterlijk acht kalendermaanden nadat de deelnemer zijn voornemen tot uittreding, als bedoeld in het eerste lid, bekend heeft gemaakt.
5. Het algemeen bestuur en de uittredende deelnemer en de blijvende deelnemers spannen zich gezamenlijk in om frictiekosten en desintegratiekosten zo laag mogelijk te houden.
6. Het voorstel bedoeld in het derde en vierde lid vermeldt de verdeling van desintegratieskosten en frictiekosten. Financieel uitgangspunt voor de bepaling van kosten en prijzen vormt de meest recente vastgestelde jaarrekening op dat moment. Bij de verdeling komen in ieder geval, maar niet uitsluitend, de volgende aspecten aan de orde:
   a) overname door deelnemers van geactiveerde goederen dan wel vergoeding wegens niet overnemen;
   b) overname van contractuele verplichtingen jegens leveranciers, dan wel vergoeding wegens niet overname;
   c) overname door deelnemers van personeelsleden, dan wel vergoeding wegens niet overname, en
   d) eventuele nadelige financiële consequenties in verband met omzetbelastingen/of vennootschapsbelasting.
7. Bij de bepaling van de desintegratiekosten wordt uitgegaan van het volgende principe: de uittredende deelnemer betaalt:
   - het eerste jaar 100% van de desintegratiekosten;
   - het tweede jaar 80% van de desintegratiekosten;
   - het derde jaar 60% van de desintegratiekosten;
   - het vierde jaar 40% van de desintegratiekosten, en
   - het vijfde jaar 20% van de desintegratiekosten.
8. Nadat het voorstel overeenkomstig het vierde lid is vastgesteld is de uittredende deelnemer gehouden om binnen zes maanden de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen te voldoen. Het algemeen bestuur stelt de uittredende deelnemer desgewenst in de gelegenheid door overname van personeel, materieel, activa en passiva de hoogte van de desintegratiekosten te verminderen.
9. De gevolgen van de uittreding worden, op basis van het voorstel, bedoeld in het vierde lid, bij gelijkluidend besluit vastgesteld door de colleges."

Artikel 40

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigde vorm terug in artikel 44.

Dit artikel komt te luiden:
"Artikel 44 Inwerkingtreding
Het besluit tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden treedt in werking op de dag volgend op de dag dat deze op de in artikel 26, eerste en tweede lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen omschreven wijze is bekendgemaakt."

Artikel 41

De tekst uit dit artikel komt in gewijzigde vorm terug in artikel 45.

Wijzigingen:

“2015” wordt vervangen door “2025”

Ontwerpversie februari 2024

Het college van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar, ieder voor zover betreft zijn bevoegdheden;

overwegende,

dat op grond van artikel 9, in samenhang met artikel 8, van de Wet veiligheidsregio's de colleges van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar zijn aangewezen tezamen een gemeenschappelijke regeling te treffen met de aanduiding: veiligheidsregio;

dat bij deze regeling aan het bestuur van de Veiligheidsregio de bevoegdheden als opgesomd in artikel 10 Wet Veiligheidsregio's dienen te worden overgedragen,

dat de Veiligheidsregio ook overigens zorg dient te dragen voor de opdrachten die op grond van de Wet veiligheidsregio bij deze regeling neergelegd worden,

dat de gemeenteraad, zoals vereist op grond van artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, het college toestemming heeft gegeven om een regeling te treffen c.q. te wijzigen;

dat de eenheidsleiding van de Politie Oost-Nederland voor zover het de integrale afstemming van haar taken ten aanzien van de voorbereiding op rampenbestrijding en crisisbeheersing, het veiligheidsbeleid in de gemeenten en de gemeenschappelijke meldkamer betreft, met instemming kennis genomen heeft van deze gemeenschappelijke regeling;

dat er reeds de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) bestaat met een bevoegdheden- en takenpakket dat aansluit bij de opdracht van de Wet Veiligheidsregio's, maar daarbij tevens als organisatie als bedoeld in artikel 14 van de Wet publieke gezondheidszorg uitvoering geeft aan de wettelijke taken op het gebied van publieke gezondheid op grond van deze wet, alsmede de ambulancezorg,

dat VGGM ter uitvoering van deze taken reeds een integrale uitvoerende organisatie handhaaft en de deelnemende gemeenten deze willen voortzetten binnen gewijzigde wettelijke kaders;

gelet op de Wet veiligheidsregio's, de Wet Ambulancezorgvoorzieningen, de Wet publieke gezondheid, de Gemeentewet;

gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 juli 2022;

Besluiten:

De Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te wijzigen, zodat deze als volgt luidt:

GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING
VEILIGHEIDS- EN GEZONDHEIDSREGIO GELDERLAND-MIDDEN

HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. **Instelling en plaats van vestiging.**

1. Er is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam, genaamd "Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden".
2. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is een regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar;
3. Het openbaar lichaam is gevestigd te Arnhem.

Artikel 2. Begripsomschrijvingen

1. In deze gemeenschappelijke regeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:
   a. *de gemeenschappelijke regeling:* de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   b. *het openbaar lichaam:* het openbaar lichaam bedoeld in artikel 1, eerste lid;
   c. *de gemeente:* één van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten;
   d. *de burgemeester:* Een burgemeester van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten;
   e. *het samenwerkingsgebied:* het gezamenlijk grondgebied van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten, samenvallend met de betreffende regio, zoals benoemd in de bij de Wet veiligheidsregio horende bijlage ex artikel 8 van die wet;
   f. *het algemeen bestuur:* het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   g. *het dagelijks bestuur:* het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   h. *de voorzitter:* de voorzitter van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   i. *de directie:* Het onderdeel van de ambtelijke organisatie zoals bedoeld in artikel 29, tweede lid;
   j. *de GHOR*: Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio als bedoeld in artikel 32 van de Wet veiligheidsregio's;
2. Waar in deze regeling artikelen van de Gemeentewet of van enige andere wet of wettelijke regeling van overeenkomstige toepassing worden verklaard, worden in die artikelen voor de gemeente, de raad, het college en de burgemeester achtereenvolgens gelezen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter.

HOOFDSTUK II BELANGEN, TAKEN EN BEVOEGDHEDEN

Artikel 3 Belangen

De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden behartigt de belangen van de gemeenten in het samenwerkingsgebied op de terreinen van:
a. Brandweerzorg;
b. Ambulancezorg;
c. Publieke gezondheid;
d. Geneeskundige hulpverlening;
e. Rampenbestrijding en crisisbeheersing;
f. Gemeenschappelijke meldkamerfunctie;
g. Forensische zorg.

Artikel 4 Basistaken en plustaken:

1. De inhoud van het basistakenpakket van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden wordt bepaald door de taken en bevoegdheden, genoemd in artikel 10 van de Wet veiligheidsregio's ten aanzien van brandweerzorg, rampenbestrijding, crisisbestrijding en geneeskundige hulpverlening en wat bij of krachtens de vigerende wetgeving aan de gemeenten is opgedragen.
2. De taken die geen onderdeel uitmaken van het basistakenpakket, zijn ondergebracht in een plustakenpakket, mits de uitvoering daarvan valt onder de in artikel 3 benoemde belangen. Indien afname van producten en diensten uit dit pakket plaatsvindt, geschiedt zulks op basis van een daartoe tussen de gemeente(n) en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te sluiten overeenkomst waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen zijn opgenomen, waaronder ook de financiering. Het dagelijks bestuur stelt een modelovereenkomst vast.
3. De deelnemende gemeenten verlenen ieder afzonderlijk de mandaten, volmachten en machtigingen aan het openbaar lichaam die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken.

Artikel 5 Wettelijke taken en bevoegdheden:

1. De colleges van de deelnemende gemeenten dragen de wettelijke taken en bevoegdheden ter behartiging van de in artikel 3 onder a, d, e en f genoemde belangen over aan VGGM, met inachtneming van het hierover gestelde in de Wet veiligheidsregio's en op die wet gebaseerde nadere regelgeving.
2. Ter behartiging van de in artikel 3 onder b, c en g bedoelde belangen heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de volgende wettelijke taken en bevoegdheden op het vlak van de publieke gezondheids- en ambulancezorg:
   a. de algemene taken genoemd in artikel 2 van de Wet Publieke Gezondheid;
   b. de taken genoemd in artikel 5 van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van de jeugdgezondheidszorg;
   c. de taken genoemd in artikel 5a van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van ouderengezondheidszorg;
   d. de taken in artikel 6 Van de Wet publieke gezondheidszorg op het vlak van de algemene infectieziektebestrijding;
   e. de taken genoemd in de Wet ambulancevoorzieningen, en
   f. de taken als bedoeld in de Wet op de Lijkbezorging op het vlak van de forensische zorg en andere taken die bij of krachtens wet aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden worden opgedragen.

Artikel 6 Deelname aan bepaalde publieke samenwerkingsvormen

Het algemeen bestuur van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden is bevoegd tot het mede treffen van en tot het deelnemen aan:
a. een gemeenschappelijke regeling, als bedoeld in de artikelen 93 en 96 van de Wet gemeenschappelijke regelingen;
b. een voorziening tot samenwerking op grond van de Politiewet 2012, indien en voor zover dit verplicht of noodzakelijk is voor bepaalde taken en bevoegdheden.

Artikel 7 Deelname privaatrechtelijke rechtspersonen

1. Het algemeen bestuur kan tot oprichting besluiten van en deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen.
2. De oprichting moet in het bijzonder aangewezen worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang.
3. Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerp besluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur te brengen.

Artikel 8 Klachtafhandeling

Het algemeen bestuur kan een externe klachtencommissie instellen voor de behandeling van verzoekschriften en of klachten.

HOOFDSTUK III ORGANEN

Artikel 9

De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden kent de volgende bestuursorganen:
a. het algemeen bestuur;
b. het dagelijks bestuur;
c. de voorzitter;
d. bestuurscommissies.

HOOFDSTUK IV ALGEMEEN BESTUUR

Artikel 10 Samenstelling

1. Het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten.
2. Behalve de in de wet vastgelegde deelnemers, zijn tevens als adviseurs bij de vergaderingen van het algemeen bestuur genodigd:
   a. de voorzitter van de bestuurscommissie Gezondheid;

b. de directeur brandweer tevens zijnde commandant brandweer zoals bedoeld in de Wet;
c. de directeur publieke gezondheid zoals bedoeld in de Wet publieke gezondheid, en
d. de coördinerend functionaris gemeenten aangewezen op grond van artikel 36 Wet veiligheidsregio's;
e. een vertegenwoordiger van het ministerie van Defensie;
f. een vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en Veiligheid;
g. een vertegenwoordiger van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland.

3. De voorzitter kan andere functionarissen, van wie de aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, uitnodigen deel te nemen aan de vergaderingen van het algemeen bestuur.

Artikel 11 Werkwijze

1. Het algemeen bestuur vergadert tenminste 2 keer per jaar en voorts zo dikwijls als de voorzitter dit nodig acht.
2. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar. Door het algemeen bestuur zullen de deuren gesloten worden indien ten minste drie van de aanwezige leden dit nodig achten of indien de voorzitter dit nodig acht, waarna het algemeen bestuur besluit of verder gegaan wordt met gesloten deuren.
3. In een besloten vergadering kan niet worden beraadslaagd of besloten over:
   a. het vaststellen van het beleidsplan zoals genoemd in artikel 14 Wet veiligheidsregio's;
   b. het vaststellen of wijzigen van de begroting;
   c. het vaststellen van de jaarrekening;
   d. het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling;
   e. het vaststellen van een liquidatieplan;
   f. het vaststellen of wijzigen van retributies of andere heffingen;
   g. het vaststellen of wijzigen van verordeningen of regelingen;
   h. het vaststellen of wijzigen van een gemeenschappelijke regeling tussen het openbaar lichaam en andere openbare lichamen, alsmede het toetreden tot en het uittreden uit een dergelijke regeling, en
   i. het oprichten van of de deelname in stichtingen, maatschappen, vennootschappen en coöperatieve en andere verenigingen, dan wel het ontbinden daarvan of het beëindigen van deelneming daaraan.
4. Het algemeen bestuur stelt voor zijn vergaderingen een reglement van orde vast. Dit reglement, en de daarin aangebrachte wijzigingen, wordt aan de deelnemende gemeenten gezonden. De artikelen 17, 19, 20, 22, 26 en 28 t/m 33 van Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing.
5. Stukken die van het algemeen bestuur uitgaan worden ondertekend door de voorzitter en, ingevolge artikel 32a Gemeentewet, medeondertekend door een lid van de directie in de hoedanigheid als secretaris.

Artikel 11a Verordeningen

Het algemeen bestuur is bevoegd verordeningen vast te stellen, die nodig zijn ter regeling van organisatorische en huishoudelijke zaken.

Artikel 11b Toezicht Ambulancezorg

Het algemeen bestuur houdt toezicht op de uitvoering van de Regionale Ambulancevoorziening met publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid als bedoeld in artikel 16 juncto artikel 15, tweede lid, van de Wet ambulancezorgvoorzieningen

Artikel 12 De besluitvorming

1. Ieder lid van het algemeen bestuur heeft één stem.
2. De besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen. Indien de stemmen staken, geeft de stem van de voorzitter de doorslag.
3. Besluiten betreffende de (meerjaren-) begroting en de jaarrekening, alsmede de aan de begrotingen ten grondslag liggende (meerjaren-) beleidsplannen worden genomen op basis van gewogen stemrecht. Het stemgewicht voor elke gemeente wordt jaarlijks bepaald op basis van het inwonertal op 1 januari van het voorafgaande jaar, zoals dit is opgenomen in de bevolkingsstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waarbij de volgende verdeling geldt:
   - gemeenten tot 40.000 inwoners: 1 stem
   - gemeenten met 40.000 tot en met 100.000 inwoners: 3 stemmen
   - gemeenten met meer dan 100.000 inwoners: 5 stemmen.

Artikel 13 Zienswijze op besluiten van het algemeen bestuur

1. Het algemeen bestuur besluit, voorafgaand aan het nemen ervan, welke besluiten ter zienswijze, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, aan de raden worden voorgelegd, naast de besluiten waarvan bij of krachtens de wet is bepaald dat deze verplicht aan de raden ter zienswijze worden voorgelegd en de overige in deze regeling genoemde gevallen.
2. In ieder geval wordt aan de raden ter zienswijze voorgelegd:
   a. Voorgenomen besluiten van het algemeen bestuur alsmede voorgenomen besluiten van een bestuurscommissie, die voor deelnemende gemeenten ingrijpende effecten hebben voor de gezondheid of veiligheid;
   b. De participatieregeling als bedoeld in artikel 14;
   c. Het informatieprotocol als bedoeld in artikel 26, eerste lid;
   d. De bijdrageregeling als bedoeld in artikel 33;
3. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de zienswijzeprocedure.
4. De zienswijzetermijn bedraagt 10 weken tenzij anders in deze regeling of bij wet is bepaald.

Artikel 14 Participatie

1. Ingezetenen van de gemeenten en belanghebbenden worden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling betrokken voor zover dat bij of krachtens de wet is vereist, of voor zover door het algemeen bestuur is bepaald, of ingeval van delegatie van bevoegdheden vanuit het algemeen bestuur aan de bestuurscommissie, door de bestuurscommissie is bepaald. De participatie vindt plaats op de in de betreffende gemeente gebruikelijke wijze of een door het algemeen bestuur bepaalde wijze, vastgelegd in een participatieregeling.
2. Bij de participatie kan een andere procedure dan die van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd worden.

HOOFDSTUK V DAGELIJKS BESTUUR

Artikel 15 Samenstelling

1. Het dagelijks bestuur bestaat uit de voorzitter en drie leden uit het AB. Tevens is de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid lid van het dagelijks bestuur.
2. De leden van het dagelijks bestuur, niet zijnde de voorzitter, worden benoemd door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur benoemt de leden van het dagelijks bestuur voor bepaalde tijd. Na afloop van deze zittingsperiode kunnen de leden van het dagelijks bestuur maximaal

één keer worden herbenoemd. De leden van het dagelijks bestuur blijven hun functie waarnemen totdat in hun opvolging is voorzien.
3. Indien tussentijds een plaats van een lid openvalt, wordt zo spoedig mogelijk een nieuw lid aangewezen.
4. Degene die ophoudt lid te zijn van het algemeen bestuur of de bestuurscommissies, houdt tevens op lid van het dagelijks bestuur te zijn.

Artikel 16 Werkwijze

1. Het dagelijks bestuur vergadert minimaal vier maal per jaar of zo dikwijls de voorzitter het nodig oordeelt of tenminste twee leden de voorzitter schriftelijk en met redenen omkleed hierom verzoeken. In het laatste geval wordt de vergadering binnen veertien dagen na een zodanig verzoek gehouden.
2. Het dagelijks bestuur stelt voor de uitvoering van zijn taken een reglement van orde vast. Op het houden en de orde van de vergadering van het dagelijks bestuur zijn de artikelen 52, 53 en 54 tot en met 60 van de Gemeentewet, voor zover daarvan niet bij of krachtens wet wordt afgeweken, van overeenkomstige toepassing.
3. Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen, waarbij ieder lid één stem heeft. Bij het staken der stemmen beslist de voorzitter.
4. Besluiten die uitgaan van het dagelijks bestuur worden ondertekend door de voorzitter en, ingevolge artikel 59a, eerste lid Gemeentewet, medeondertekend door een lid van de directie in hoedanigheid als secretaris.

Artikel 17 Taken en bevoegdheden

1. Het dagelijks bestuur oefent de taken en bevoegdheden die in deze gemeenschappelijke regeling aan het dagelijks bestuur zijn opgedragen uit.
2. Voorts is dit bestuur met inachtneming van artikel 33b van de Wet gemeenschappelijke regelingen belast met:
   a. een voortdurend toezicht op al wat de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland- Midden aangaat;
   b. het voorbereiden van al hetgeen aan het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid ter overweging en beslissing zal worden voorgelegd;
   c. het uitvoeren van de besluiten van het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid;
   d. het mededeling doen van besluiten van het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid aan de aan de gemeenschappelijke regeling deelnemende gemeenten;
   e. het voorstaan van de belangen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland- Midden bij andere overheden, instellingen of personen, waarmee contact voor de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden van belang is;
   f. de zorg voor het beheer van inkomsten en uitgaven van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   g. de zorg, voor zover deze niet aan anderen toekomt, voor de controle op het geldelijk beheer en de boekhouding;
   h. het nemen van alle conservatoire maatregelen zowel in als buiten rechte en het doen van alles wat nodig is ter voorkoming van verjaring en verlies van recht of bezit;
   i. de zorg voor en het houden van toezicht op de bewaring en het beheer van de archiefbescheiden;
   j. het benoemen, schorsen en ontslaan van personeel alsmede alle overige beheersmatige bevoegdheden betreffende het personeel, waaronder ook verstaan personeel werkzaam voor die onderdelen waarvoor de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid binnen de geldende wettelijke grenzen verantwoordelijkheid draagt.
   k. regels vast te stellen over de ambtelijke organisatie van het openbaar lichaam;
   l. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van het openbaar lichaam te besluiten, met uitzondering van privaatrechtelijke rechtshandelingen als bedoeld in artikel 31a van de Wet gemeenschappelijke regelingen, en
   m. te besluiten namens het openbaar lichaam, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures te voeren of handelingen ter voorbereiding daarop te verrichten, tenzij het algemeen bestuur, voor zover dit het algemeen bestuur aangaat, in voorkomende gevallen anders beslist.

Artikel 18

1. De directie, concerncontroller en bestuurssecretaris van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden kunnen de vergaderingen van het dagelijks bestuur op uitnodiging van de voorzitter bijwonen en hebben hierin een adviserende stem.
2. Andere personen kunnen door de voorzitter worden uitgenodigd om als adviseur de vergaderingen van het dagelijks bestuur bij te wonen.

Artikel 19 Zienswijze op besluiten

Er zijn geen besluiten van het dagelijks bestuur waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen.

HOOFDSTUK VI DE VOORZITTER

Artikel 20 Aanwijzing en vervanging

1. De voorzitter wordt bij koninklijk besluit benoemd als voorzitter en is voorzitter van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid.
2. Het algemeen bestuur wijst een of meerdere van zijn leden aan die de voorzitter bij afwezigheid vervangt.

Artikel 21 Taken en bevoegdheden

1. De voorzitter is belast met de leiding van de vergaderingen van het dagelijks en algemeen bestuur en de vergadering van de bestuurscommissie veiligheid en draagt er zorg voor, dat de besluiten van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid naar behoren worden uitgevoerd. Artikel 170, lid 1 Gemeentewet is overeenkomstig van toepassing.
2. De voorzitter vertegenwoordigt de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in en buiten rechte. Hij kan na overleg met het dagelijks bestuur de vertegenwoordiging met een schriftelijke machtiging opdragen aan een ander.

Artikel 22 Zienswijze op besluiten

Er zijn geen besluiten van de voorzitter waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen.

HOOFDSTUK VII COMMISSIES

Artikel 23 Commissies van advies

1. Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter kunnen (vaste) commissies van advies instellen, met inachtneming van artikel 24 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
2. De instelling van commissies van advies aan het dagelijks bestuur en de regeling van haar bevoegdheden en samenstelling

geschieden door het algemeen bestuur op voorstel van het dagelijks bestuur.
3. Tenminste wordt ingesteld een auditcommissie financiën.

Artikel 24 Bestuurscommissies
1. Met inachtneming van artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur bestuurscommissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen.
2. Tenminste worden ingesteld een bestuurscommissie veiligheid en een bestuurscommissie gezondheid.
3. Het algemeen bestuur regelt in het instellingsbesluit de samenstelling en de taken en bevoegdheden van de commissie overeenkomstig artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

HOOFDSTUK VIII INLICHTINGEN, VERANTWOORDING EN ONTSLAG

Artikel 25 Dagelijks bestuur en voorzitter t.o.v. het algemeen bestuur
1. De leden van het dagelijks bestuur zijn, tezamen en ieder afzonderlijk, aan het algemeen bestuur verantwoording verschuldigd voor het door hen gevoerde bestuur.
2. Zij geven gevraagd en ongevraagd aan het algemeen bestuur alle informatie die voor een juiste beoordeling van het door het dagelijks bestuur te voeren en gevoerde bestuur nodig is.
3. Zij geven – tezamen dan wel afzonderlijk – aan het algemeen bestuur wanneer dit bestuur of een of meer leden daarvan hierom verzoekt, alle gevraagde inlichtingen.
4. Het bepaalde in het eerste tot en met het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de voorzitter voor het door hem gevoerde bestuur.
5. Gelet op artikel 19a, derde lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur besluiten een lid van het dagelijks bestuur, uitgezonderd de voorzitter, ontslag te verlenen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.

Artikel 26 Voorzitter, algemeen en dagelijks bestuur t.o.v. raden en colleges
1. Het algemeen bestuur stelt een informatieprotocol vast waarin staat beschreven op welke wijze raden actief worden voorzien van informatie van het bestuur die nodig is voor het vervullen van hun taak en die voor een juiste beoordeling van het door het bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig is.
2. Het algemeen en het dagelijks bestuur verstrekken aan de raden en de colleges van de deelnemende gemeenten alle inlichtingen die door die raden of colleges worden verlangd.

Artikel 27 Leden van het algemeen bestuur t.o.v. raden en colleges
1. Een lid van het algemeen bestuur verschaft de raad of het college van zijn gemeente met inachtneming van de artikelen 18 en 19 van de Wet gemeenschappelijke regelingen alle inlichtingen, die door die raad of dat college of door één of meer leden daarvan worden verlangd en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze.
2. Een lid van het algemeen bestuur is de raad of het college van zijn gemeente verantwoording verschuldigd voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze.

HOOFDSTUK IX ORGANISATIE

Artikel 28 Samenwerking
Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de vaste bestuurscommissies maken, elk voor zover het zijn taken en bevoegd-heden aangaat, afspraken met de bevoegde gezagen van overheidsinstanties, met directies van bedrijven en/of met besturen van andere rechtspersonen, in het belang van gecoördineerde hulpverlening bij beheersing en bestrijding van rampen en crises.

Artikel 29 Inrichting ambtelijke organisatie
1. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de ambtelijke organisatie van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en stelt de rechtspositieregeling van het personeel vast.
2. De ambtelijke organisatie staat onder leiding van de directie.
3. De directie draagt zorg voor een zodanige inrichting van de ambtelijke organisatie dat op doelmatige en efficiënte wijze vorm wordt gegeven aan het bepaalde ten aanzien van belangen, taken en bevoegdheden als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 5 van deze regeling.

Artikel 30 Instructies
Het dagelijks bestuur regelt de taken en bevoegdheden van de directeur brandweer, tevens commandant, de directeur publieke gezondheid en van de aangewezen coördinerend functionaris gemeenten en stelt voor deze functies een instructie vast.

HOOFDSTUK X FINANCIËLE BEPALINGEN

Artikel 31 Administratie en controle
1. Het algemeen bestuur stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede de regels voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. Deze verordening dient te waarborgen dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan. De verordening regelt in elk geval de onderwerpen, genoemd in artikel 212, lid 2, van de Gemeentewet voor zover van toepassing op de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.
2. Het algemeen bestuur stelt bij verordening regels vast voor de controle op het financiële beheer en op de inrichting van de financiële organisatie. Deze verordening waarborgt dat de rechtmatigheid van het financiële beheer en van de inrichting van de financiële organisatie wordt getoetst.
3. Het algemeen bestuur wijst een of meer accountants aan als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, belast met de controle van de in artikel 197 van de Gemeentewet bedoelde jaarrekening en het daarbij verstrekken van een accountantsverklaring en het uitbrengen van een verslag van bevindingen. De accountantsverklaring en het verslag van bevindingen voldoen aan het bepaalde in artikel 213, lid 3 respectievelijk lid 4, van de Gemeentewet.
4. De artikelen 214 en 215 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing.
5. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de verzekering van eigendommen en gelden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden tegen benadeling door haar personeel of door anderen.

Artikel 32 Begroting
1. Met inachtneming van de artikelen 34, 34a, 34b en 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en – voor zover van toepassing – het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten
   a. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 1 december van het tweede jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de begroting dient, de

algemene financiële en beleidsmatige kaders aan de raden van de deelnemende gemeenten.

b. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders , bedoeld onder lid 1 onder a, naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur betrekt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de totstandkoming van de ontwerpbegroting en de meerjarenraming;
c. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 30 april de ontwerpbegroting en de ontwerp-meerjarenraming van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden voor het komende kalenderjaar, vergezeld van een behoorlijke toelichting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten;
d. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten twaalf weken na toezending gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpbegroting en meerjarenraming naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, en eventueel een nota van wijzigingen, bij de ontwerpbegroting en de meerjarenraming, zoals deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden;
e. stelt het dagelijks bestuur voorafgaande aan het vaststellen van de begroting door het algemeen bestuur de raden van de deelnemende gemeenten schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld onder d, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt;
f. stelt het algemeen bestuur de begroting en de meerjarenraming vast vóór 15 september van het jaar, voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting moet dienen;
g. stuurt het algemeen bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming toe aan de raden van de deelnemende gemeenten, die de in deze begroting voor de gemeente als bijdrage in de kosten van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden geraamde bedragen in de gemeentebegroting voor het betreffende jaar opnemen;
h. zendt het dagelijks bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming binnen twee weken na de vaststelling doch in ieder geval vóór 15 september aan gedeputeerde staten. In het geval de begroting niet in evenwicht is en het niet aannemelijk is dat in de eerstvolgende jaren een evenwicht wordt bereikt, verzoekt het dagelijks bestuur daarbij om goedkeuring van gedeputeerde staten. Van de goedkeuring doet het dagelijks bestuur mededeling aan het algemeen bestuur en de deelnemende gemeenten.

2. Het bepaalde in dit artikel is van overeenkomstige toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting.

Artikel 33 Bijdragen van de gemeenten

Het algemeen bestuur van de VGGM stelt in een bijdrageregeling vast op welke wijze berekend wordt welke bijdrage de colleges verschuldigd zijn voor de uitvoering van de basistaken. Voordat het algemeen bestuur de bijdrageregeling bij unaniem besluit vaststelt, wordt deze ter zienswijze aan de raden voorgelegd.

Artikel 34 Jaarstukken

1. Het dagelijks bestuur legt aan het algemeen bestuur over elk begrotingsjaar verantwoording af over het door hem gevoerde beleid, onder overlegging van de jaarrekening en het jaarverslag en overige relevante stukken.
2. De jaarstukken, genoemd in lid 1, voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, voor zover van toepassing.
3. In de jaarrekening wordt het door elk van de deelnemende gemeenten over het desbetreffende jaar werkelijk verschuldigde bedrag opgenomen.
4. De in het eerste lid bedoelde stukken liggen, zodra zij aan het algemeen bestuur zijn overgelegd, voor een ieder ter inzage en zijn algemeen verkrijgbaar. Van de terinzagelegging en de verkrijgbaar stelling wordt openbaar kennisgegeven. Het algemeen bestuur beraadslaagt over de jaarrekening en het jaarverslag niet eerder dan twee weken na de openbare kennisgeving.
5. Het algemeen bestuur stelt de jaarstukken vast voor 15 juli volgende op het jaar waarop deze betrekking hebben. Het dagelijks bestuur zendt de door het algemeen bestuur vastgestelde jaarstukken binnen twee weken aan gedeputeerde staten.
6. Vaststelling van de jaarrekening strekt het dagelijks bestuur tot décharge, behoudens later in rechte gebleken valsheid in geschrifte of andere onregelmatigheden.

HOOFDSTUK XI ARCHIEF

Artikel 35 Archief

1. Het dagelijks bestuur is voor zover het gedelegeerde taken betreft, belast met de zorg voor de archiefbescheiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, overeenkomstig een door het algemeen bestuur vast te stellen regeling. Deze regeling wordt aan gedeputeerde staten medegedeeld.
2. De zorg voor de archiefbescheiden die ontstaan uit hoofde van de door de deelnemers gemandateerde taken berusten bij deze deelnemers. De deelnemers en het dagelijks bestuur maken hierover nadere afspraken in een dienstverleningsovereenkomst, onder meer over de verrekening van kosten van beheer van de archiefbescheiden voor zover daar sprake van is.
3. De directie is belast met het beheer van de archiefbescheiden, bedoeld in het eerste en tweede lid voor zover die niet zijn overgebracht naar de aangewezen archiefbewaarplaats.
4. Voor de bewaring van over te brengen archiefbescheiden wijst het dagelijks bestuur een archiefbewaarplaats aan.
5. De beheerder van de in het vorige lid aan te wijzen archiefbewaarplaats oefent overeenkomstig de regeling als bedoeld in het eerste lid toezicht uit op het beheer van de archiefbescheiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, voor zover deze archiefbescheiden niet zijn overgebracht naar een archiefbewaarplaats.

HOOFDSTUK XII EVALUATIE, TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING

Artikel 36 Evaluatie

1. Het algemeen bestuur draagt zorg voor een periodieke evaluatie van deze regeling, minimaal één keer per 4 jaar.
2. Het algemeen bestuur bepaalt het moment, de onderwerpen en de diepgang van het evaluatieonderzoek.

Artikel 37 Toetreding

1. Toetreding van gemeenten is mogelijk na wijziging van de indeling van gemeenten in regio's volgens de bijlage bij artikel 8 van de Wet veiligheidsregio's.
2. De toetreding van een gemeente komt tot stand indien de colleges van de deelnemende gemeenten en het college dat wenst toe te treden daartoe hebben besloten, na voorafgaande zienswijze en toestemming van hun raden daartoe.
3. Het algemeen bestuur regelt de procedure en alle gevolgen van de toetreding en kan voorwaarden verbinden aan de toetreding.

Artikel 38 Uittreding

1. Uittreding is alleen mogelijk voor zover de wet erin voorziet.
2. Een college kan besluiten tot uittreding, onverminderd het bepaalde in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
3. Een college zendt, na voorafgaande zienswijze en toestemming van zijn raad, het besluit tot uittreding aan het bestuur. De procedure voor uittreding vangt aan de dag nadat het algemeen bestuur het besluit heeft ontvangen.
4. Het algemeen bestuur inventariseert de gevolgen van de uittreding, de wijze waarop met deze gevolgen kan of moet worden omgegaan en de voorwaarden voor uittreding en legt deze vast in het concept- uittredingsplan.

5. Onder de gevolgen van de uittreding worden verstaan de financiële, juridische, personele en organisatorische consequenties die het directe gevolg zijn van de uittreding.
6. De uittreding gaat in op 1 januari van het jaar volgende op het verstrijken van een termijn van twee jaren na het nemen van het besluit tot uittreding, tenzij de colleges unaniem een andere opzegtermijn overeen komen.

Artikel 39 Procedure voor vaststelling uittredingsplan

1. Elk van de colleges kan, na zienswijze daarop door en met verkregen toestemming van de raad, besluiten uit deze regeling te treden met ingang van een begrotingsjaar, mits het opzeggende college het voorgenomen besluit daartoe tenminste 2 jaar voordien ter kennis heeft gebracht van de overige colleges.
2. Het algemeen bestuur stelt een voorstel op voor financiële, personele en overige gevolgen van de uittreding. Het college dat voornemens is uit te treden neemt op basis van het voorstel een definitief besluit, onverminderd het bepaalde in artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen. De kosten voor het maken van het voorstel komen voor rekening van het college dat voornemens is uit te treden.
3. Ten behoeve van het voorstel voor de financiële, personele en overige gevolgen, bedoeld in het vorige lid, wordt een in overleg met de uittredende deelnemer aan te wijzen onafhankelijke registeraccountant opdracht verleend de genoemde gevolgen in kaart te brengen. De opdracht wordt verstrekt door het dagelijks bestuur. Voorafgaand aan de opdrachtverstrekking wordt de uittredende deelnemer in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op de opdracht.
4. Het voorstel bedoeld in het tweede lid wordt definitief vastgesteld door het algemeen bestuur nadat de uittredende deelnemer in de gelegenheid is gesteld een zienswijze te geven. Alsdan zijn de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen bindend. Het definitieve voorstel wordt vastgesteld uiterlijk acht kalendermaanden nadat de deelnemer zijn voornemen tot uittreding, als bedoeld in het eerste lid, bekend heeft gemaakt.
5. Het algemeen bestuur en de uittredende deelnemer en de blijvende deelnemers spannen zich gezamenlijk in om frictiekosten en desintegratiekosten zo laag mogelijk te houden.
6. Het voorstel bedoeld in het derde en vierde lid vermeldt de verdeling van desintegratieskosten en frictiekosten. Financieel uitgangspunt voor de bepaling van kosten en prijzen vormt de meest recente vastgestelde jaarrekening op dat moment. Bij de verdeling komen in ieder geval, maar niet uitsluitend, de volgende aspecten aan de orde:
   a) overname door deelnemers van geactiveerde goederen dan wel vergoeding wegens niet overnemen;
   b) overname van contractuele verplichtingen jegens leveranciers, dan wel vergoeding wegens niet overname;
   c) overname door deelnemers van personeelsleden, dan wel vergoeding wegens niet overname, en
   d) eventuele nadelige financiële consequenties in verband met omzetbelastingen/of vennootschapsbelasting.
7. Bij de bepaling van de desintegratiekosten wordt uitgegaan van het volgende principe: de uittredende deelnemer betaalt:
   - het eerste jaar 100% van de desintegratiekosten;
   - het tweede jaar 80% van de desintegratiekosten;
   - het derde jaar 60% van de desintegratiekosten;
   - het vierde jaar 40% van de desintegratiekosten, en
   - het vijfde jaar 20% van de desintegratiekosten.
8. Nadat het voorstel overeenkomstig het vierde lid is vastgesteld is de uittredende deelnemer gehouden om binnen zes maanden de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen te voldoen. Het algemeen bestuur stelt de uittredende deelnemer desgewenst in de gelegenheid door overname van personeel, materieel, activa en passiva de hoogte van de desintegratiekosten te verminderen.
9. De gevolgen van de uittreding worden, op basis van het voorstel, bedoeld in het vierde lid, bij gelijkluidend besluit vastgesteld door de colleges.

Artikel 40 Wijziging

1. Zowel het algemeen bestuur, al dan niet op voorstel van het dagelijks bestuur, als de colleges van tenminste vier deelnemende gemeenten kunnen met redenen omklede voorstellen aan alle colleges doen tot wijziging van de regeling.
2. Een wijziging van de regeling is tot stand gekomen wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat de colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot de wijziging hebben besloten, na daaraan voorafgaand zienswijze te hebben gevraagd en toestemming hebben verkregen van hun raden overeenkomstig artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.

Artikel 41 Opheffing

1. De regeling wordt opgeheven wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot opheffing hebben besloten, met inachtneming van de bepalingen in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.
2. Ingeval van opheffing van de regeling besluit het algemeen bestuur tot liquidatie en stelt daarvoor de nodige regelen in het liquidatieplan. Hierbij kan van de bepalingen van de regeling worden afgeweken.
   Het liquidatieplan wordt door het algemeen bestuur, de colleges van de deelnemende gemeenten gehoord, vastgesteld.
3. Het liquidatieplan voorziet in ieder geval in:
   a. de verplichting van de deelnemende gemeenten tot deelneming in de financiële gevolgen van de beëindiging van de regeling;
   b. de gevolgen die de opheffing heeft voor het personeel, en
   c. de gevolgen voor de door de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen gevormde archieven.
4. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de liquidatie.
5. Zo nodig blijven de organen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in functie ook na het tijdstip van opheffing, totdat de liquidatie is voltooid

HOOFDSTUK XIII GESCHILLEN

Artikel 42 Geschillen

1. Voordat over een geschil als bedoeld in artikel 28 van de Wet gemeenschappelijke regelingen de beslissing van gedeputeerde staten wordt ingeroepen, legt het algemeen bestuur het geschil voor aan een daartoe door partijen in te stellen geschillencommissie.
2. De geschillencommissie bestaat uit vertegenwoordigers, aangewezen door elk der bij het geschil betrokken partijen, alsmede een door deze vertegenwoordigers aangewezen onafhankelijke voorzitter.
3. De geschillencommissie hoort de bij het geschil betrokken besturen.
4. De geschillencommissie brengt aan het algemeen bestuur advies uit over de mogelijkheden partijen tot overeenstemming te brengen.

HOOFDSTUK XIV SLOTBEPALINGEN

Artikel 43 Duur van de regeling

De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.

Artikel 44 Inwerkingtreding

Het besluit tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden treedt in werking op de dag volgend op de dag dat deze op de in artikel 26, eerste en tweede lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen omschreven wijze is bekendgemaakt.
Artikel 45 Titel De regeling wordt aangehaald als “Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2025”.

Versie 2015 Versie februari 2024 Toelichting (op versie februari 2024)

Versie GR 2015	Ontwerpversie februari 2024	Toelichting
Het college van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar, ieder voor zover betreft zijn bevoegdheden;	Het college van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar, ieder voor zover betreft zijn bevoegdheden;	I.v.m. herindeling gemeente Rijnwaarden bij Zevenaar per 1 januari 2018
overwegende,	overwegende,	
dat op grond van artikel 9, in samenhang met artikel 8, van de Wet veiligheidsregio's de colleges van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar zijn aangewezen tezamen een gemeenschappelijke regeling te treffen met de aanduiding: veiligheidsregio;	dat op grond van artikel 9, in samenhang met artikel 8, van de Wet veiligheidsregio's de colleges van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar zijn aangewezen tezamen een gemeenschappelijke regeling te treffen met de aanduiding: veiligheidsregio;	
dat bij deze regeling aan het bestuur van de Veiligheidsregio de bevoegdheden als opgesomd in artikel 10 Wet Veiligheidsregio's dienen te worden overgedragen,	dat bij deze regeling aan het bestuur van de Veiligheidsregio de bevoegdheden als opgesomd in artikel 10 Wet Veiligheidsregio's dienen te worden overgedragen,	
dat de Veiligheidsregio ook overigens zorg dient te dragen voor de opdrachten die op grond van de Wet veiligheidsregio bij deze regeling neergelegd worden,	dat de Veiligheidsregio ook overigens zorg dient te dragen voor de opdrachten die op grond van de Wet veiligheidsregio bij deze regeling neergelegd worden,	
dat de gemeenteraad, zoals vereist op grond van artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, het college toestemming heeft gegeven om een regeling te treffen c.q. te wijzigen;	dat de gemeenteraad, zoals vereist op grond van artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, het college toestemming heeft gegeven om een regeling te treffen c.q. te wijzigen;	
dat de eenheidsleiding van de Politie Oost-Nederland voor zover het de integrale afstemming van haar taken ten aanzien van de voorbereiding op rampenbestrijding en crisisbeheersing, het veiligheidsbeleid in de gemeenten en de gemeenschappelijke meldkamer betreft, met instemming kennis genomen heeft van deze gemeenschappelijke regeling;	dat de eenheidsleiding van de Politie Oost-Nederland voor zover het de integrale afstemming van haar taken ten aanzien van de voorbereiding op rampenbestrijding en crisisbeheersing, het veiligheidsbeleid in de gemeenten en de gemeenschappelijke meldkamer betreft, met instemming kennis genomen heeft van deze gemeenschappelijke regeling;	
dat er reeds de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden bestaat met een bevoegdheden- en takenpakket dat aansluit bij de opdracht van de Wet Veiligheidsregio's, maar daarbij tevens als organisatie als bedoeld in artikel 14 van de Wet publieke gezondheidszorg uitvoering geeft aan de wettelijke taken op het gebied van publieke gezondheid op grond van deze wet, alsmede de ambulancezorg,	dat er reeds de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden (VGGM) bestaat met een bevoegdheden- en takenpakket dat aansluit bij de opdracht van de Wet Veiligheidsregio's, maar daarbij tevens als organisatie als bedoeld in artikel 14 van de Wet publieke gezondheidszorg uitvoering geeft aan de wettelijke taken op het gebied van publieke gezondheid op grond van deze wet, alsmede de ambulancezorg,	
dat VGGM ter uitvoering van deze taken reeds een integrale uitvoerende organisatie handhaaft en de deelnemende gemeenten deze willen voortzetten binnen gewijzigde wettelijke kaders;	dat VGGM ter uitvoering van deze taken reeds een integrale uitvoerende organisatie handhaaft en de deelnemende gemeenten deze willen voortzetten binnen gewijzigde wettelijke kaders;	
gelet op de Wet veiligheidsregio's, de Tijdelijke wet Ambulancezorg, de Wet publieke gezondheid, de Politiewet, de Gemeentewet;	gelet op de Wet veiligheidsregio's, de Wet Ambulancezorgvoorzieningen, de Wet publieke gezondheid, de Gemeentewet;	I.v.m. wetsactualisatie
gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 januari 2015;	gelet op de inwerkingtreding van de nieuwe Wet gemeenschappelijke regelingen op 1 juli 2022;	I.v.m. wetsactualisatie
Besluiten:	**Besluiten:**	
De Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te wijzigen.	De Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te wijzigen, zodat deze als volgt luidt:	

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING **VEILIGHEIDS- EN GEZONDHEIDSREGIO GELDERLAND-MIDDEN** *HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN* **Artikel 1**. **Instelling en plaats van vestiging.** 1. Er is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam, genaamd "Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden". 2. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is een regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rijnwaarden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar; 3. Het openbaar lichaam is gevestigd te Arnhem.	**GEMEENSCHAPPELIJKE REGELING** **VEILIGHEIDS- EN GEZONDHEIDSREGIO GELDERLAND-MIDDEN** *HOOFDSTUK I ALGEMENE BEPALINGEN* **Artikel 1**. **Instelling en plaats van vestiging.** 1. Er is een rechtspersoonlijkheid bezittend openbaar lichaam, genaamd "Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden". 2. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is een regionaal samenwerkingsverband van de gemeenten Arnhem, Barneveld, Doesburg, Duiven, Ede, Lingewaard, Nijkerk, Overbetuwe, Renkum, Rheden, Rozendaal, Scherpenzeel, Wageningen, Westervoort en Zevenaar; 3. Het openbaar lichaam is gevestigd te Arnhem.	I.v.m. herindeling gemeente Rijnwaarden bij Zevenaar per 1 januari 2018
Artikel 2. Begripsomschrijvingen 1. In deze gemeenschappelijke regeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: a. *de gemeenschappelijke regeling:* de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; b. *het openbaar lichaam:* het openbaar lichaam bedoeld in artikel 1, eerste lid; c. *de gemeente:* één van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten; d. *de burgemeester:* Een burgemeester van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten; e. *het samenwerkingsgebied:* het gezamenlijk grondgebied van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten, samenvallend met de betreffende regio, zoals benoemd in de bij de Wet veiligheidsregio horende bijlage ex artikel 8 van die wet; f. *het algemeen bestuur:* het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; g. *het dagelijks bestuur:* het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; h. *de voorzitter:* de voorzitter van het algemeen bestuur, de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid alsmede het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; i. *de directie:* Het onderdeel van de ambtelijke organisatie zoals bedoeld in artikel 28, tweede lid; j. *de veiligheidsdirectie:* het samenwerkingsverband zoals bedoeld in artikel 28, vierde lid; k. *de GHOR*: Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie bij Rampen als bedoeld in artikel 32 van de Wet veiligheidsregio's; 2. Waar in deze regeling artikelen van de Gemeentewet of van enige andere wet of wettelijke regeling van overeenkomstige toepassing worden verklaard, worden in die artikelen voor de gemeente, de raad, het college en de burgemeester achtereenvolgens gelezen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter.	**Artikel 2. Begripsomschrijvingen** 1. In deze gemeenschappelijke regeling en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder: a. *de gemeenschappelijke regeling:* de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; b. *het openbaar lichaam:* het openbaar lichaam bedoeld in artikel 1, eerste lid; c. *de gemeente:* één van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten; d. *de burgemeester:* Een burgemeester van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten; e. *het samenwerkingsgebied:* het gezamenlijk grondgebied van de in artikel 1, tweede lid, genoemde gemeenten, samenvallend met de betreffende regio, zoals benoemd in de bij de Wet veiligheidsregio horende bijlage ex artikel 8 van die wet; f. *het algemeen bestuur:* het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; g. *het dagelijks bestuur:* het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; h. *de voorzitter:* de voorzitter van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; i. *de directie:* Het onderdeel van de ambtelijke organisatie zoals bedoeld in artikel 29, tweede lid; j. *de GHOR*: Geneeskundige Hulpverleningsorganisatie in de Regio als bedoeld in artikel 32 van de Wet veiligheidsregio's; 2. Waar in deze regeling artikelen van de Gemeentewet of van enige andere wet of wettelijke regeling van overeenkomstige toepassing worden verklaard, worden in die artikelen voor de gemeente, de raad, het college en de burgemeester achtereenvolgens gelezen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter.	AD h: De voorzitter is niet de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid AD j -2015: De veiligheidsdirectie is een vorm van ambtelijk afstemming op directieniveau, dit hoeft niet in de regeling opgenomen te worden AD j - 2024: Nummering en naamgeving aangepast aan de naam die landelijk wordt gebruikt

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
HOOFDSTUK II DOEL, TAKEN EN BEVOEGDHEDEN **Artikel 3 Belangen** 1. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden behartigt de belangen van de gemeenten in het samenwerkingsgebied op de terreinen van: a. Brandweerzorg; b. Ambulancezorg; c. Publieke gezondheid; d. GHOR; e. Rampenbestrijding en crisisbeheersing; f. Gemeenschappelijke meldkamer.	*HOOFDSTUK II BELANGEN, TAKEN EN BEVOEGDHEDEN* **Artikel 3 Belangen** De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden behartigt de belangen van de gemeenten in het samenwerkingsgebied op de terreinen van: a. Brandweerzorg; b. Ambulancezorg; c. Publieke gezondheid; d. Geneeskundige hulpverlening; e. Rampenbestrijding en crisisbeheersing; f. Gemeenschappelijke meldkamerfunctie; g. Forensische zorg.	Omdat het in artikel 3, 4 en 5 gaat om belangenbehartiging, taken en bevoegdheden is ervoor gekozen het woord “doelen” in artikel 3 te vervangen voor “belangen” AD d: De taken van de GHOR-organisatie hebben betrekking op geneeskundige hulpverlening. De GHOR is zelf geen taak. De aansturing van de GHOR is door de wetgever rechtstreeks neergelegd bij de Directeur Publieke Gezondheid (art. 32 Wet Veiligheidsregio’s). AD f: Het beheer van de meldkamerorganisatie is overgedragen aan de politie. De instandhouding van de meldkamer*functie* niet. De meldkamerfunctie is de onderscheiden in de monodisciplinaire meldkamerfunctie voor zowel de brandweer als de ambulancezorg, alsmede de multi-opschalingsfunctie. AD g: VGGM voert taken uit op het gebied van de forensische zorg voor gemeenten, politie en openbaar ministerie. De grondslag hiervoor was nog niet opgenomen in de regeling.
Artikel 4 Wettelijke taken en bevoegdheden: 1. Ter behartiging van de in artikel 3 bedoelde doelen heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de volgende wettelijke taken en bevoegdheden op het vlak van brandweerzorg, rampenbestrijding, de crisisbestrijding en de geneeskundige hulpverlening: a. het inventariseren van risico’s van branden, rampen en crises; b. het adviseren van het bevoegd gezag over risico’s van branden, rampen en crises in de bij of krachtens de wet aangewezen gevallen alsmede in de gevallen die in het beleidsplan zijn bepaald; c. het adviseren van het college van burgemeester en wethouders over de taak, bedoeld in artikel 3, eerste lid Wet veiligheidsregio's; d. het voorbereiden op de bestrijding van branden en het organiseren van de rampenbestrijding en de crisisbeheersing; e. het instellen en in stand houden van een brandweer; f. het instellen en in stand houden van een GHOR; g. het voorzien in de meldkamerfunctie; h. het aanschaffen en beheren van gemeenschappelijk materieel; i. het inrichten en in stand houden van de informatievoorziening binnen de diensten van de veiligheidsregio en tussen deze diensten en de andere diensten en organisaties die betrokken zijn bij de onder d, e, f, en g genoemde taken. Zulks met inachtneming van het hierover gestelde in de Wet Veiligheidsregio's en op die wet gebaseerde nadere regelgeving. 2. Ter behartiging van de in artikel 3 bedoelde doelen heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de volgende wettelijke taken en bevoegdheden op het vlak van de publieke gezondheids- en ambulancezorg: a. de algemene taken genoemd in artikel 2 van de Wet Publieke Gezondheid;	**Artikel 4 Basistaken en plustaken**: 1. De inhoud van het basistakenpakket van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden wordt bepaald door de taken en bevoegdheden, genoemd in artikel 10 van de Wet veiligheidsregio’s ten aanzien van brandweerzorg, rampenbestrijding, crisisbestrijding en geneeskundige hulpverlening en wat bij of krachtens de vigerende wetgeving aan de gemeenten is opgedragen. 2. De taken die geen onderdeel uitmaken van het basistakenpakket, zijn ondergebracht in een plustakenpakket, mits de uitvoering daarvan valt onder de in artikel 3 benoemde belangen. Indien afname van producten en diensten uit dit pakket plaatsvindt, geschiedt zulks op basis van een daartoe tussen de gemeente(n) en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te sluiten overeenkomst waarin de rechten en verplichtingen van beide partijen zijn opgenomen, waaronder ook de financiering. Het dagelijks bestuur stelt een modelovereenkomst vast. 3. De deelnemende gemeenten verlenen ieder afzonderlijk de mandaten, volmachten en machtigingen aan het openbaar lichaam die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van de taken.	Artikel 4 en 5 zijn verduidelijkt en vereenvoudigd. Opsommingen van taken en bevoegdheden die voortvloeien uit een wet zijn verwijderd, met een verwijzing naar de betreffende wet. Tevens is de volgorde van deze twee artikelen omgedraaid. In artikel 4 is het onderscheid tussen basistaken (wettelijke taken) en plustaken uitgelegd. Plustaken zijn niet-overgedragen taken. Indien gemeenten de wens hebben om een taak te laten uitvoeren door VGGM, dient daarvoor wel een grondslag te bestaan in artikel 3. In artikel 5 staan alle wettelijke taken en bevoegdheden. Naast taakuitvoering gebaseerd op de door de colleges van deelnemende gemeenten gedelegeerde bevoegdheden geeft VGGM ook uitvoering aan taken die zijn gebaseerd op individueel door gemeenten verleende gemandateerde bevoegdheden. Om deze reden is in artikel 4 het derde lid opgenomen. De formulering van dit artikel sluit aan bij de formulering in de Wgr. De wetgever kent overigens ook rechtstreeks bevoegdheden toe aan VGGM, o.a. aan de commandant brandweer en de directeur publieke gezondheid.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
b. de taken genoemd in artikel 5 en van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van de jeugdgezondheidszorg; c. de taken genoemd in artikel 5a van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van ouderenzorg; d. de taken in artikel 6 Van de Wet publieke gezondheidszorg op het vlak van de algemene infectieziektebestrijding; e. de taken genoemd in de Tijdelijke wet ambulancezorg; f. andere taken die bij of krachtens wet aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden worden opgedragen. 3. Het algemeen bestuur stelt ten aanzien van de in lid 1 genoemde taken tenminste eenmaal per vier jaar een beleidsplan vast voor zover het gaat om brandweerzorg, rampenbestrijding, de crisisbestrijding en de geneeskundige hulpverlening, dat voldoet aan de eisen van artikel 14 en 15 van de Wet Veiligheidsregio's, alsmede een crisisplan op grond van artikel 16 van de Wet Veiligheidsregio's.		
Artikel 5 Andere taken en bevoegdheden 1. De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden draagt tevens zorg voor het verzorgen van andere aangelegenheden die in het kader van de doelstelling van belang zijn en waarvan de uitvoering door de gemeente, na besluitvorming in het algemeen bestuur, aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden wordt opgedragen. 2. Tussen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en de onderscheiden deelnemende gemeenten kan middels bilaterale afspraken in het bijzonder worden vastgelegd de aard en omvang van aansluitende diensten. 3. De taken van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden zijn onderverdeeld in een basispakket en een pluspakket. De inhoud van het basispakket wordt vastgesteld overeenkomstig hetgeen in dan wel op grond van vigerende wetgeving aan de gemeenten is opgedragen. De taken die geen onderdeel uitmaken van het basispakket, zijn ondergebracht in het pluspakket. Indien afname van producten en diensten uit dit pakket plaatsvindt, geschiedt zulks op basis van een daartoe tussen de gemeente(n) en de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te sluiten overeenkomst, waarvan het model wordt vastgesteld door het dagelijks bestuur.	**Artikel 5 Wettelijke taken en bevoegdheden**: 1. De colleges van de deelnemende gemeenten dragen de wettelijke taken en bevoegdheden ter behartiging van de in artikel 3 onder a, d, e en f genoemde belangen over aan VGGM, met inachtneming van het hierover gestelde in de Wet veiligheidsregio's en op die wet gebaseerde nadere regelgeving. 2. Ter behartiging van de in artikel 3 onder b, c en g bedoelde belangen heeft de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden de volgende wettelijke taken en bevoegdheden op het vlak van de publieke gezondheids- en ambulancezorg: a. de algemene taken genoemd in artikel 2 van de Wet Publieke Gezondheid; b. de taken genoemd in artikel 5 van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van de jeugdgezondheidszorg; c. de taken genoemd in artikel 5a van de Wet Publieke Gezondheid op het vlak van ouderengezondheidszorg; d. de taken in artikel 6 Van de Wet publieke gezondheidszorg op het vlak van de algemene infectieziektebestrijding; e. de taken genoemd in de Wet ambulancevoorzieningen, en f. de taken als bedoeld in de Wet op de Lijkbezorging op het vlak van de forensische zorg en andere taken die bij of krachtens wet aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden worden opgedragen.	Zie opmerkingen bij artikel 4
Artikel 6 Deelname aan bepaalde publieke samenwerkingsvormen Het bestuur van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden is bevoegd tot het mede treffen van en tot het deelnemen aan: a. een gemeenschappelijke regeling, als bedoeld in de artikelen 93 en 96 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen; b. een voorziening tot samenwerking op grond van de Politiewet, indien en voor zover dit verplicht of noodzakelijk is voor bepaalde taken en bevoegdheden.	**Artikel 6 Deelname aan bepaalde publieke samenwerkingsvormen** Het algemeen bestuur van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden is bevoegd tot het mede treffen van en tot het deelnemen aan: a. een gemeenschappelijke regeling, als bedoeld in de artikelen 93 en 96 van de Wet gemeenschappelijke regelingen; b. een voorziening tot samenwerking op grond van de Politiewet 2012, indien en voor zover dit verplicht of noodzakelijk is voor bepaalde taken en bevoegdheden.	
Artikel 6a Deelname privaatrechtelijke rechtspersonen	**Artikel 7 Deelname privaatrechtelijke rechtspersonen** 1. Het algemeen bestuur kan tot oprichting besluiten van en deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen,	Artikelnummering (van 6a naar 7) aangepast

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
1. Het algemeen bestuur kan tot oprichting besluiten van en deelneming in stichtingen, maatschappen, vennootschappen, verenigingen, coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen. 2. De oprichting moet in het bijzonder aangewezen worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. 3. Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerp besluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur te brengen.	coöperaties en onderlinge waarborgmaatschappijen. 2. De oprichting moet in het bijzonder aangewezen worden geacht voor de behartiging van het daarmee te dienen openbaar belang. 3. Het besluit wordt niet genomen dan nadat de raden van de deelnemende gemeenten een ontwerp besluit is toegezonden en in de gelegenheid zijn gesteld hun wensen en bedenkingen ter kennis van het algemeen bestuur te brengen.	
Artikel 7 Wijziging van taken en bevoegdheden 1. De taken en bevoegdheden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden, genoemd in artikel 4 van deze regeling, kunnen worden gewijzigd in geval van noodzakelijke aanpassing, voortvloeiend uit landelijke en/of Europese wetgeving, indien en voor zover geen sprake is van uitbreiding van overgedragen bevoegdheden. Het algemeen bestuur dient tot de wijziging te besluiten. 2. Het algemeen bestuur deelt zijn besluit en de redenen daartoe mee aan de deelnemende gemeenten.		Volgt rechtstreeks uit wetgeving dus kan dit artikel achterwege blijven
Artikel 8 Klachtafhandeling Het algemeen bestuur kan externe klachtencommissies instellen voor de behandeling van verzoekschriften en of klachten.	**Artikel 8 Klachtafhandeling** Het algemeen bestuur kan een externe klachtencommissie instellen voor de behandeling van verzoekschriften en of klachten.	Feitelijke situatie is nu dat VGGM géén externe klachtencommissie heeft. Er is een interne klachtenprocedure. Daarnaast bestaat de mogelijkheid een klacht in te dienen bij de Ombudsman.
HOOFDSTUK III ORGANEN **Artikel 9** De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden kent de volgende bestuursorganen: a. het algemeen bestuur; b. het dagelijks bestuur; c. de voorzitter; d. bestuurscommissies.	HOOFDSTUK III ORGANEN **Artikel 9** De Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden kent de volgende bestuursorganen: a. het algemeen bestuur; b. het dagelijks bestuur; c. de voorzitter; d. bestuurscommissies.	
HOOFDSTUK IV ALGEMEEN BESTUUR **Artikel 10 Samenstelling** 1. Het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten. 2. De burgemeester wordt bij verhindering of ontstentenis vertegenwoordigd overeenkomstig artikel 77, eerste lid, van de Gemeentewet. 3. In afwijking van het eerste lid kunnen de deelnemende colleges, met het oog op de uitvoering van taken op het gebied van de publieke gezondheid en ambulancezorg, een extra lid afvaardigen, indien hiervoor een wettelijke grondslag bestaat. 4. Als extra lid als bedoeld in lid 3 van het algemeen bestuur kunnen uitsluitend worden aangewezen leden van de colleges van burgemeester en wethouders van de deelnemende gemeenten. 5. Het lidmaatschap van het algemeen bestuur eindigt zodra het extra lid ophoudt lid te zijn van het college van de deelnemende gemeente. 6. Onverminderd het bepaalde in artikel 20 van de Wet gemeenschappelijke	HOOFDSTUK IV ALGEMEEN BESTUUR **Artikel 10 Samenstelling** 1. Het algemeen bestuur bestaat uit de burgemeesters van de deelnemende gemeenten. 2. Behalve de in de wet vastgelegde deelnemers, zijn tevens als adviseurs bij de vergaderingen van het algemeen bestuur genodigd: a. de voorzitter van de bestuurscommissie Gezondheid; b. de directeur brandweer tevens zijnde commandant brandweer zoals bedoeld in de Wet; c. de directeur publieke gezondheid zoals bedoeld in de Wet publieke gezondheid, en d. de coördinerend functionaris gemeenten aangewezen op grond van artikel 36 Wet veiligheidsregio's; e. een vertegenwoordiger van het ministerie van Defensie; f. een vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en Veiligheid;	<u>Verduidelijkt en vereenvoudigd:</u> In het algemeen bestuur zitten op grond van de wet Veiligheidsregio's alleen burgemeesters. Het AB vergadert in de nieuwe situatie niet meer in gezamenlijkheid met de bestuurscommissie gezondheid (= collegevertegenwoordigers die binnen de gemeente verantwoordelijk zijn voor de taken op het gebied van de publieke gezondheid). In de wet Veiligheidsregio staat beschreven welke functionarissen tevens zijn genodigd om deel te nemen aan de vergadering van het Algemeen Bestuur. Die opsomming wordt hier niet meer herhaald.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
regelingen, is het lidmaatschap van het algemeen bestuur onverenigbaar met de betrekking van ambtenaar, door of vanwege de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden aangesteld. Voor de toepassing van dit artikel worden met ambtenaar gelijkgesteld, zij die in dienst van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden werkzaam zijn op basis van een arbeidsovereenkomst naar burgerlijk recht. 7. De commissaris van de Koning, de hoofdofficier van justitie, bedoeld in artikel 1, derde lid, van de Politiewet 1993, en een vertegenwoordiger van de waterschappen die door de voorzitters van de waterschappen, die binnen het grondgebied van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden zijn gelegen, uit hun midden is aangewezen, worden uitgenodigd deel te nemen aan de vergaderingen van het algemeen bestuur. Zij hebben daarin een adviserende stem. De commissaris kan zich laten vertegenwoordigen. 8. Als adviserend lid zijn bij de vergaderingen van het algemeen bestuur aanwezig: a. de districtchef Gelderland Midden van Politie Oost-Nederland en een lid van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland; b. de directeur brandweer; c. de directeur publieke gezondheid zoals bedoeld in de Wet publieke gezondheid; d. de coördinerend functionaris gemeenten aangewezen op grond van artikel 36 Wet Veiligheidsregio's; e. De voorzitter nodigt andere functionarissen, wier aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, uit deel te nemen aan de vergaderingen van het algemeen bestuur.	g. een vertegenwoordiger van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland. 3. De voorzitter kan andere functionarissen, van wie de aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, uitnodigen deel te nemen aan de vergaderingen van het algemeen bestuur.	Het oorspronkelijke lid 6 komt niet terug omdat hier in de praktijk geen sprake van is.
Artikel 11 Werkwijze 1. Het algemeen bestuur vergadert tenminste 2 keer per jaar en voorts zo dikwijls als de voorzitter of het dagelijks bestuur dit nodig oordelen, dan wel indien tenminste drie leden daarom verzoeken. 2. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar. Door het algemeen bestuur zullen de deuren gesloten worden indien ten minste drie van de aanwezige leden dit nodig achten of indien de voorzitter dit nodig acht, waarna het algemeen bestuur besluit of verder gegaan wordt met gesloten deuren. 3. Zolang er geen wettelijk grondslag aanwezig is om uitvoering te geven aan het gestelde in artikel 10, derde lid, en daar geen besluit over genomen is, vergadert het algemeen bestuur in openbare en besloten vergaderingen in gezamenlijkheid met de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid als bedoeld in artikel 22 lid 2 van deze regeling. 4. In een besloten vergadering kan niet worden beraadslaagd of besloten over: a. het vaststellen van het beleidsplan zoals genoemd in artikel 14 Wet veiligheidsregio's; b. het vaststellen of wijzigen van de begroting; c. het vaststellen van de rekening; d. het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling; e. het vaststellen van een liquidatieplan; f. het vaststellen of wijzigen van retributies of andere heffingen; g. het vaststellen of wijzigen van verordeningen; h. het vaststellen of wijzigen van een gemeenschappelijke regeling tussen het openbaar lichaam en andere openbare lichamen, alsmede het toetreden tot en het uittreden uit een dergelijke regeling.	**Artikel 11 Werkwijze** 1. Het algemeen bestuur vergadert tenminste 2 keer per jaar en voorts zo dikwijls als de voorzitter dit nodig acht. 2. De vergaderingen van het algemeen bestuur zijn openbaar. Door het algemeen bestuur zullen de deuren gesloten worden indien ten minste drie van de aanwezige leden dit nodig achten of indien de voorzitter dit nodig acht, waarna het algemeen bestuur besluit of verder gegaan wordt met gesloten deuren. 3. In een besloten vergadering kan niet worden beraadslaagd of besloten over: a. het vaststellen van het beleidsplan zoals genoemd in artikel 14 Wet veiligheidsregio's; b. het vaststellen of wijzigen van de begroting; c. het vaststellen van de jaarrekening; d. het wijzigen van de gemeenschappelijke regeling; e. het vaststellen van een liquidatieplan; f. het vaststellen of wijzigen van retributies of andere heffingen; g. het vaststellen of wijzigen van verordeningen of regelingen; h. het vaststellen of wijzigen van een gemeenschappelijke regeling tussen het openbaar lichaam en andere openbare lichamen, alsmede het toetreden tot en het uittreden uit een dergelijke regeling, en i. het oprichten van of de deelname in stichtingen, maatschappen, vennootschappen en coöperatieve en andere verenigingen, dan wel het ontbinden daarvan of het beëindigen van deelneming daaraan. 4. Het algemeen bestuur stelt voor zijn vergaderingen een reglement van	AD 1: Vereenvoudigd Het oorspronkelijke lid 3 komt niet terug omdat de bestuurscommissies niet meer in gezamenlijkheid vergaderen met het algemeen bestuur AD 4: in het reglement van orde wordt expliciet verwoord wanneer vergaderstukken worden

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
i. het oprichten van of de deelname in stichtingen, maatschappen, vennootschappen en coöperatieve en andere verenigingen, dan wel het ontbinden daarvan of het beëindigen van deelneming daaraan. 5. Het algemeen bestuur stelt voor zijn vergaderingen een reglement van orde vast. Dit reglement, en de daarin aangebrachte wijzigingen, wordt aan de deelnemende gemeenten gezonden. De artikelen 17, 19, 20, 22, 26 en 28 t/m 33 van Gemeentewet zijn overeenkomstig van toepassing. De taken van de griffier als genoemd in artikel 32a Gemeentewet worden ingevuld door de directie. 6. Bij verhindering of ontstentenis van de voorzitter worden de stukken die van het algemeen bestuur uitgaan ondertekend door degene die krachtens artikel 19 de voorzitter vervangt.	orde vast. Dit reglement, en de daarin aangebrachte wijzigingen, wordt aan de deelnemende gemeenten gezonden. De artikelen 17, 19, 20, 22, 26 en 28 t/m 33 van Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing. 5. Stukken die van het algemeen bestuur uitgaan worden ondertekend door de voorzitter en, ingevolge artikel 32a Gemeentewet, medeondertekend door een lid van de directie in de hoedanigheid als secretaris.	aangeboden aan de leden met het oog op een ordentelijke en tijdige voorbereiding van de vergadering. AD 6-2015/5-2024: Verduidelijkt.
	Artikel 11a Verordeningen Het algemeen bestuur is bevoegd verordeningen vast te stellen, die nodig zijn ter regeling van organisatorische en huishoudelijke zaken.	Oud artikel 13, lid 1
	Artikel 11b Toezicht Ambulancezorg Het algemeen bestuur houdt toezicht op de uitvoering van de Regionale Ambulancevoorziening met publiekrechtelijke rechtspersoonlijkheid als bedoeld in artikel 16 juncto artikel 15, tweede lid, van de Wet ambulancezorgvoorzieningen	
Artikel 12 De besluitvorming 1. De besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen (één stem per gemeente). Indien de stemmen staken, geeft de stem van de voorzitter de doorslag. 2. Met in achtneming van het gestelde in artikel 10, derde lid, en behoudens het bepaalde in lid 3 van dit artikel heeft elke gemeente in de vergaderingen van het algemeen bestuur gelijk stemrecht, ongeacht of de gemeente met één dan wel twee vertegenwoordigers in het algemeen bestuur zitting heeft. 3. Besluiten betreffende de (meerjaren-) begroting en de jaarrekening, alsmede de aan de begrotingen ten grondslag liggende (meerjaren-) beleidsplannen worden genomen op basis van gewogen stemrecht, waarbij elke gemeente voor iedere 20.000 inwoners of gedeelte daarvan één stem heeft. 4. Het stemgewicht voor elke gemeente wordt jaarlijks bepaald op basis van het inwonertal op 1 januari van het voorafgaande jaar, zoals dit is opgenomen in de bevolkingsstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek.	**Artikel 12 De besluitvorming** 1. Ieder lid van het algemeen bestuur heeft één stem. 2. De besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen. Indien de stemmen staken, geeft de stem van de voorzitter de doorslag. 3. Besluiten betreffende de (meerjaren-) begroting en de jaarrekening, alsmede de aan de begrotingen ten grondslag liggende (meerjaren-) beleidsplannen worden genomen op basis van gewogen stemrecht. Het stemgewicht voor elke gemeente wordt jaarlijks bepaald op basis van het inwonertal op 1 januari van het voorafgaande jaar, zoals dit is opgenomen in de bevolkingsstatistiek van het Centraal Bureau voor de Statistiek, waarbij de volgende verdeling geldt: - gemeenten tot 40.000 inwoners: 1 stem - gemeenten met 40.000 tot en met 100.000 inwoners: 3 stemmen - gemeenten met meer dan 100.000 inwoners: 5 stemmen.	AD 1+2 : Vereenvoudigd
Artikel 13 Verordeningen 1. Het algemeen bestuur is bevoegd verordeningen vast te stellen, die nodig zijn ter regeling van organisatorische en huishoudelijke zaken. 2. Het algemeen bestuur is bevoegd extern verbindende verordeningen vast te stellen binnen het kader van de taken en bevoegdheden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden. 3. Voor zover een verordening als bedoeld in het tweede lid, voorziet in hetzelfde onderwerp als een verordening van een deelnemende gemeente, regelt de eerstbedoelde verordening de onderlinge verhouding. Zij kan bepalen dat de gemeentelijke verordening voor het gehele gebied dan wel voor een gedeelte daarvan geheel of gedeeltelijk ophoudt te gelden.		Het is niet gebruikelijk dat aan een gemeenschappelijke regeling bevoegdheden wordt toegekend voor het vaststellen van extern verbindende verordeningen. In de dagelijks praktijk is hier ook geen gebruik van gemaakt. Om die reden zijn lid 2 en 3 geschrapt. Het eerste lid is verhuisd naar artikel 11 b. Hoewel het vaststellen verordeningen voor het regelen van organisatorische en huishoudelijke zaken rechtstreeks voortvloeit uit de wet, is het eerste lid behouden omdat dit de leesbaarheid van de regeling ten goede komt

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
	Artikel 13 Zienswijze op besluiten van het algemeen bestuur 1. Het algemeen bestuur besluit, voorafgaand aan het nemen ervan, welke besluiten ter zienswijze, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, aan de raden worden voorgelegd, naast de besluiten waarvan bij of krachtens de wet is bepaald dat deze verplicht aan de raden ter zienswijze worden voorgelegd en de overige in deze regeling genoemde gevallen. 2. In ieder geval wordt aan de raden ter zienswijze voorgelegd: a. Voorgenomen besluiten van het algemeen bestuur alsmede voorgenomen besluiten van een bestuurscommissie, die voor deelnemende gemeenten ingrijpende effecten hebben voor de gezondheid of veiligheid; b. De participatieregeling als bedoeld in artikel 14; c. Het informatieprotocol als bedoeld in artikel 26, eerste lid; d. De bijdrageregeling als bedoeld in artikel 33; 3. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de zienswijzeprocedure. 4. De zienswijzetermijn bedraagt 10 weken tenzij anders in deze regeling of bij wet is bepaald.	Zie algemene toelichting op de vernieuwde Wgr. De reikwijdte van de zienswijze is aanzienlijk uitgebreid. Om voor raden een integrale afweging te kunnen maken op beleidsvoornemens en andere besluiten in relatie tot de financiën, zal het vaak nodig zijn om het voorleggen van besluiten gelijktijdig voor te leggen met de ontwerpbegroting of de gewijzigde begroting. Artikel 10 Wgr gaat nader in op de zienswijzeprocedure. In sommige gevallen (o.a. deelname aan stichtingen en voornemen een bestuurscommissie in te stellen is geen sprake van zienswijze maar van “de mogelijkheid wensen en bedenkingen te uiten”. AD lid 1: Daar waar niet in de regeling of in de wet is voorzien dat aan de raden een zienswijze wordt gevraagd, beslist het algemene bestuur hierover. Het voorgenomen besluit van het algemeen bestuur over het evaluatieonderzoek als bedoeld in artikel 36, tweede lid is een voorbeeld van een besluit waarop het algemeen bestuur het wenselijk zou kunnen achten een zienswijzeprocedure uit te voeren, afhankelijk van de aard en diepgang van de gewenste evaluatie. Ad lid 4: zienswijze op begroting is 12 weken en zienswijze op kaderbrief 8 weken (artikel 32 van deze regeling)
	Artikel 14 Participatie 1. Ingezetenen van de gemeenten en belanghebbenden worden bij de voorbereiding, uitvoering en evaluatie van beleid op grond van deze regeling betrokken voor zover dat bij of krachtens de wet is vereist, of voor zover door het algemeen bestuur is bepaald, of ingeval van delegatie van bevoegdheden vanuit het algemeen bestuur aan de bestuurscommissie, door de bestuurscommissie is bepaald. De participatie vindt plaats op de in de betreffende gemeente gebruikelijke wijze of een door het algemeen bestuur bepaalde wijze, vastgelegd in een participatieregeling. 2. Bij de participatie kan een andere procedure dan die van afdeling 3.4. van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd worden.	Zie algemene toelichting op de vernieuwde Wgr. De participatie kent twee gezichten: één als het eigen bevoegdheden zijn van de GR die door de wetgever zijn toegekend, vooral voor wat betreft de veiligheidstaken en een deel van de gemandateerde taken. In de participatieregeling worden die verschillende bevoegdheden ook onderscheiden en wordt nadere uitwerking gegeven aan de mogelijkheden participatie plaats te laten vinden op een in de betreffende gemeente gebruikelijke wijze. Afdeling 3.4. is volgens de Wgr de procedure die gevolgd moet worden als er geparticipeerd is. Er zijn echter verschillende besluiten denkbaar waarop toepassing van de uitgebreide voorbereidingsprocedure niet het gewenste middel is om te participeren. Een andere procedure dient in de GR mogelijk gemaakt te worden. Daarin voorziet de zin in het tweede lid.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
		Het AB/DB of de Voorzitter, afhankelijk wie het besluit neemt over de voorbereiding, uitvoering of evaluatie van het beleid is bevoegd om een andere procedure per besluit mogelijk te maken. Maar dat kan ook op voorhand in de participatieregeling vastgelegd worden.
HOOFDSTUK V DAGELIJKS BESTUUR **Artikel 14 Samenstelling** 1. Gezien de aard van de regeling, gelet op de taken op het vlak van gezondheid, wordt gebruik gemaakt van de mogelijkheid die artikel 14, tweede lid van de Wet Gemeenschappelijke regelingen biedt en worden twee leden van het dagelijks bestuur, niet zijnde de voorzitter, aangewezen van buiten de kring van het algemeen bestuur. 2. Het dagelijks bestuur bestaat naast de voorzitter en vicevoorzitter uit drie burgemeesters aan te wijzen door en uit de leden van het algemeen bestuur en twee wethouders lid van de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid als bedoeld in artikel 22 lid 2. 3. Het dagelijks bestuur fungeert tevens als dagelijks bestuur van de bestuurscommissie Veiligheid en gezondheid als bedoeld in artikel 22 lid 2. 4. Bij toepassing van artikel 10, derde lid bestaat het dagelijks bestuur naast de voorzitter uit vier burgemeesters (waarvan één tevens vicevoorzitter is) en twee wethouders, aan te wijzen door en uit de leden van het algemeen bestuur en komt het derde lid van dit artikel niet tot toepassing. 5. Bij de samenstelling van het dagelijks bestuur geldt het uitgangspunt dat een evenredige geografische verdeling over de regio wordt aangehouden. Hierbij wordt de onderstaande verdeling gehanteerd: a. een burgemeester afkomstig uit de sub regio Veluwezoom (de gemeenten Arnhem, Renkum, Rheden en Rozendaal); b. een burgemeester afkomstig uit de sub regio Liemers (de gemeenten Doesburg, Duiven, Rijnwaarden, Westervoort en Zevenaar); c. een burgemeester afkomstig uit de sub regio Overbetuwe (de gemeenten Lingewaard en Overbetuwe); d. een burgemeester afkomstig uit de sub regio West-Veluwe/Vallei (de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel en Wageningen); e. een wethouder afkomstig uit de sub regio West-Veluwe/Vallei (de gemeenten Barneveld, Ede, Nijkerk, Scherpenzeel en Wageningen); f. de wethouder volksgezondheid van de gemeente Arnhem Het algemeen bestuur kan van dit uitgangspunt afwijken. 6. De zittingsperiode van de leden van het dagelijks bestuur is gelijk aan de zittingsperiode van de raden. De leden kunnen opnieuw worden benoemd. De leden van het dagelijks bestuur blijven hun functie waarnemen totdat in hun opvolging is voorzien. 7. Indien tussentijds een plaats van een lid openvalt, wordt zo spoedig mogelijk een nieuw lid aangewezen. 8. De voorzitter en vicevoorzitter van het algemeen bestuur zijn tevens voorzitter en vicevoorzitter van het dagelijks bestuur. 9. Degene die ophoudt lid te zijn van het algemeen bestuur of de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid, houdt tevens op lid van het dagelijks bestuur te zijn.	HOOFDSTUK V DAGELIJKS BESTUUR **Artikel 15 Samenstelling** 1. Het dagelijks bestuur bestaat uit de voorzitter en drie leden uit het AB. Tevens is de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid lid van het dagelijks bestuur. 2. De leden van het dagelijks bestuur, niet zijnde de voorzitter, worden benoemd door het algemeen bestuur. Het algemeen bestuur benoemt de leden van het dagelijks bestuur voor bepaalde tijd. Na afloop van deze zittingsperiode kunnen de leden van het dagelijks bestuur maximaal één keer worden herbenoemd. De leden van het dagelijks bestuur blijven hun functie waarnemen totdat in hun opvolging is voorzien. 3. Indien tussentijds een plaats van een lid openvalt, wordt zo spoedig mogelijk een nieuw lid aangewezen. 4. Degene die ophoudt lid te zijn van het algemeen bestuur of de bestuurscommissies, houdt tevens op lid van het dagelijks bestuur te zijn.	Het AB benoemt de leden van het DB en kan één of meerdere vervangend voorzitters benoemen uit haar midden. De benaming vicevoorzitter is geschrapt. De zittingsperiode van een college is vier jaar. Het ligt voor de hand dat voor de bepaling van de zittingsduur aansluiting wordt gezocht bij de zittingsperiode van een college.
Artikel 15 Werkwijze	**Artikel 16 Werkwijze**	

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
1. Het dagelijks bestuur vergadert minimaal drie maal per jaar of zo dikwijls de voorzitter het nodig oordeelt of tenminste twee leden de voorzitter schriftelijk en met redenen omkleed hierom verzoeken. In het laatste geval wordt de vergadering binnen veertien dagen na een zodanig verzoek gehouden. 2. Het dagelijks bestuur stelt voor de uitvoering van zijn taken een reglement van orde vast. Op het houden en de orde van de vergadering van het dagelijks bestuur zijn de artikelen 52, 53 en 54 tot en met 60 van de Gemeentewet, voor zover daarvan niet bij of krachtens wet wordt afgeweken, van overeenkomstige toepassing. 3. Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen. Bij het staken der stemmen beslist de voorzitter.	1. Het dagelijks bestuur vergadert minimaal vier maal per jaar of zo dikwijls de voorzitter het nodig oordeelt of tenminste twee leden de voorzitter schriftelijk en met redenen omkleed hierom verzoeken. In het laatste geval wordt de vergadering binnen veertien dagen na een zodanig verzoek gehouden. 2. Het dagelijks bestuur stelt voor de uitvoering van zijn taken een reglement van orde vast. Op het houden en de orde van de vergadering van het dagelijks bestuur zijn de artikelen 52, 53 en 54 tot en met 60 van de Gemeentewet, voor zover daarvan niet bij of krachtens wet wordt afgeweken, van overeenkomstige toepassing. 3. Besluiten van het dagelijks bestuur vinden plaats op basis van gewone meerderheid van stemmen, waarbij ieder lid één stem heeft. Bij het staken der stemmen beslist de voorzitter. 4. Besluiten die uitgaan van het dagelijks bestuur worden ondertekend door de voorzitter en, ingevolge artikel 59a, eerste lid Gemeentewet, medeondertekend door een lid van de directie in hoedanigheid als secretaris.	Lid 1: aangepast aan de dagelijks praktijk Lid 4: was impliciet opgenomen in lid 3.
Artikel 16 Taken en bevoegdheden Het dagelijks bestuur oefent, voor zover het algemeen bestuur daartoe besluit en dan naar door het algemeen bestuur te stellen regelen, de wettelijk toegekende of krachtens de gemeenschappelijke regeling aan het algemeen bestuur toevallende, alsmede de door het algemeen bestuur aan de bestuurscommissie Veiligheid en gezondheid gedelegeerde bevoegdheden uit, met uitzondering van: a. het vaststellen en wijzigen van de begroting; b. het vaststellen van de jaarrekening; c. het vaststellen van strategische regionale plannen; d. het vaststellen, wijzigen of intrekken van verordeningen; e. het toetreden tot, uittreden uit of wijzigen van de gemeenschappelijke regeling overeenkomstig het gestelde in hoofdstuk XII; f. het treffen, wijzigen, verlengen of opheffen van een gemeenschappelijke regeling tussen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en andere lichamen, alsmede het toetreden tot en het uittreden uit een dergelijke gemeenschappelijke regeling; g. het oprichten van of deelnemen in een stichting, maatschap, vennootschap, coöperatieve en andere vereniging dan wel het ontbinden daarvan of het beëindigen van de deelname daaraan.		Artikel 16 (2015) is geschrapt omdat deze bepalingen rechtstreeks uit de wet volgen.
Artikel 17 1. Het dagelijks bestuur oefent de taken en bevoegdheden die in deze gemeenschappelijke regeling aan het dagelijks bestuur zijn opgedragen uit. 2. Voorts is dit bestuur met inachtneming van artikel 33b van de Wet gemeenschappelijke regelingen belast met: a. een voortdurend toezicht op al wat de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden aangaat; b. het voorbereiden van al hetgeen aan het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid ter overweging en beslissing zal worden voorgelegd; c. het uitvoeren van de besluiten van het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid; d. het mededeling doen van besluiten van het algemeen bestuur	**Artikel 17 Taken en bevoegdheden** 1. Het dagelijks bestuur oefent de taken en bevoegdheden die in deze gemeenschappelijke regeling aan het dagelijks bestuur zijn opgedragen uit. 2. Voorts is dit bestuur met inachtneming van artikel 33b van de Wet gemeenschappelijke regelingen belast met: a. een voortdurend toezicht op al wat de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland- Midden aangaat; b. het voorbereiden van al hetgeen aan het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid ter overweging en beslissing zal worden voorgelegd; c. het uitvoeren van de besluiten van het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid;	De wetgever heeft het DB meer taken en verantwoordelijkheden gegeven op het gebied van rechtmatigheid. Voor het overige zijn de wettelijk omschreven taken expliciet benoemd

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
respectievelijk de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid als bedoeld in artikel 21, aan de aan de gemeenschappelijke regeling deelnemende gemeenten; e. het voorstaan van de belangen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden bij andere overheden, instellingen of personen, waarmee contact voor de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden van belang is; f. de zorg voor het beheer van inkomsten en uitgaven van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; g. de zorg, voor zover deze niet aan anderen toekomt, voor de controle op het geldelijk beheer en de boekhouding; h. het nemen van alle conservatoire maatregelen zowel in als buiten rechte en het doen van alles wat nodig is ter voorkoming van verjaring en verlies van recht of bezit; i. de zorg voor en het houden van toezicht op de bewaring en het beheer van de archiefbescheiden; j. het benoemen, schorsen en ontslaan van personeel alsmede alle overige beheersmatige bevoegdheden betreffende het personeel, waaronder ook verstaan personeel werkzaam voor die onderdelen waarvoor de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid binnen de geldende wettelijke grenzen verantwoordelijkheid draagt. k. regels vast te stellen over de ambtelijke organisatie van het openbaar lichaam; l. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van het openbaar lichaam te besluiten, met uitzondering van privaatrechtelijke rechtshandelingen als bedoeld in artikel 31a van de Wet gemeenschappelijke regelingen; m. te besluiten namens het openbaar lichaam, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures te voeren of handelingen ter voorbereiding daarop te verrichten, tenzij het algemeen bestuur, voor zover dit het algemeen bestuur aangaat, in voorkomende gevallen anders beslist.	d. het mededeling doen van besluiten van het algemeen bestuur respectievelijk de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid aan de aan de gemeenschappelijke regeling deelnemende gemeenten; e. het voorstaan van de belangen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland- Midden bij andere overheden, instellingen of personen, waarmee contact voor de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden van belang is; f. de zorg voor het beheer van inkomsten en uitgaven van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden; g. de zorg, voor zover deze niet aan anderen toekomt, voor de controle op het geldelijk beheer en de boekhouding; h. het nemen van alle conservatoire maatregelen zowel in als buiten rechte en het doen van alles wat nodig is ter voorkoming van verjaring en verlies van recht of bezit; i. de zorg voor en het houden van toezicht op de bewaring en het beheer van de archiefbescheiden; j. het benoemen, schorsen en ontslaan van personeel alsmede alle overige beheersmatige bevoegdheden betreffende het personeel, waaronder ook verstaan personeel werkzaam voor die onderdelen waarvoor de bestuurscommissies veiligheid en gezondheid binnen de geldende wettelijke grenzen verantwoordelijkheid draagt. k. regels vast te stellen over de ambtelijke organisatie van het openbaar lichaam; l. tot privaatrechtelijke rechtshandelingen van het openbaar lichaam te besluiten, met uitzondering van privaatrechtelijke rechtshandelingen als bedoeld in artikel 31a van de Wet gemeenschappelijke regelingen, en m. te besluiten namens het openbaar lichaam, het dagelijks bestuur of het algemeen bestuur rechtsgedingen, bezwaarprocedures of administratief beroepsprocedures te voeren of handelingen ter voorbereiding daarop te verrichten, tenzij het algemeen bestuur, voor zover dit het algemeen bestuur aangaat, in voorkomende gevallen anders beslist.	
Artikel 18 1. De leden van de veiligheidsdirectie kunnen de vergadering van het dagelijks bestuur op uitnodiging van de voorzitter bijwonen en hebben hierin een adviserende stem. 2. Andere personen kunnen door de voorzitter worden uitgenodigd om als adviseur de vergaderingen van het dagelijks bestuur bij te wonen.	**Artikel 18** 1. De directie, concerncontroller en bestuurssecretaris van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden kunnen de vergaderingen van het dagelijks bestuur op uitnodiging van de voorzitter bijwonen en hebben hierin een adviserende stem. 2. Andere personen kunnen door de voorzitter worden uitgenodigd om als adviseur de vergaderingen van het dagelijks bestuur bij te wonen.	De tekst over de leden van de veiligheidsdirectie is vervallen omdat de veiligheidsdirectie een vorm van ambtelijk afstemming is op directieniveau over de samenwerking op het gebied van rampenbestrijding en crisisbeheersing. De inhoudelijke bespreking hiervan vindt niet plaats in het DB maar in de bestuurscommissie veiligheid. Het toegevoegde nieuwe eerste lid is overeenkomstig de staande praktijk.
	Artikel 19 Zienswijze op besluiten Er zijn geen besluiten van het dagelijks bestuur waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen.	Zie algemene toelichting op de vernieuwde Wgr. I.v.m. de verruimde mogelijkheden voor zienswijze is expliciet in de regeling benoemd waar wel en waar geen zienswijze wordt gevraagd.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
HOOFDSTUK VI DE VOORZITTER **Artikel 19 Aanwijzing en vervanging** 1. De voorzitter wordt bij koninklijk besluit benoemd als voorzitter en is voorzitter van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid. 2. Het algemeen bestuur wijst een van zijn leden aan die de voorzitter bij afwezigheid vervangt.	HOOFDSTUK VI DE VOORZITTER **Artikel 20 Aanwijzing en vervanging** 1. De voorzitter wordt bij koninklijk besluit benoemd als voorzitter en is voorzitter van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid. 2. Het algemeen bestuur wijst een of meerdere van zijn leden aan die de voorzitter bij afwezigheid vervangt.	Ad 1: De voorzitter is niet de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid. Ad 2: In lijn gebracht met staande praktijk. In geval van meerdere vervangers dient het AB tevens te besluiten over een volgorde van vervanging.
Artikel 20 Taken en bevoegdheden 1. De voorzitter is belast met de leiding van de vergaderingen van het dagelijks en algemeen bestuur en de vergadering van de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid en draagt er zorg voor, dat de besluiten van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid naar behoren worden uitgevoerd. artikel 170, lid 1 Gemeentewet is overeenkomstig van toepassing. 2. De voorzitter vertegenwoordigt de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in en buiten rechte. Hij kan na overleg met het dagelijks bestuur de vertegenwoordiging met een schriftelijke machtiging opdragen aan een ander. 3. De voorzitter tekent de stukken die van het algemeen bestuur, de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid en het dagelijks bestuur uitgaan.	**Artikel 21 Taken en bevoegdheden** 1. De voorzitter is belast met de leiding van de vergaderingen van het dagelijks en algemeen bestuur en de vergadering van de bestuurscommissie veiligheid en draagt er zorg voor, dat de besluiten van het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de bestuurscommissie veiligheid naar behoren worden uitgevoerd. Artikel 170, lid 1 Gemeentewet is overeenkomstig van toepassing. 2. De voorzitter vertegenwoordigt de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in en buiten rechte. Hij kan na overleg met het dagelijks bestuur de vertegenwoordiging met een schriftelijke machtiging opdragen aan een ander.	Ad 1: De voorzitter is niet de voorzitter van de bestuurscommissie gezondheid. Het oorspronkelijke derde lid kan vervallen omdat dit is geregeld in de artikelen 11 en 16 van de regeling voor wat betreft het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur. De werkwijze van de bestuurscommissies in beschreven in Regeling bestuurscommissies. Het oorspronkelijke derde lid is komen te vervallen omdat dit is geregeld in de artikelen 11 en 16 van de gemeenschappelijke regeling en in de Regeling Bestuurscommissies
	Artikel 22 Zienswijze op besluiten Er zijn geen besluiten van de voorzitter waarvoor aan de raden van de deelnemende gemeenten vooraf een zienswijze wordt gevraagd, als bedoeld in artikel 10, vijfde en zesde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen, buiten de in deze regeling of bij of krachtens wet bepaalde gevallen.	Zie algemene toelichting op de vernieuwde Wgr. I.v.m. de verruimde mogelijkheden voor zienswijze is expliciet in de regeling benoemd waar wel en waar geen zienswijze wordt gevraagd.
HOOFDSTUK VII COMMISSIES **Artikel 21 Commissies van advies** 1. Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter kunnen (vaste) commissies van advies instellen, met inachtneming van artikel 24 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen. 2. De instelling van commissies van advies aan het dagelijks bestuur en de regeling van haar bevoegdheden en samenstelling geschieden door het algemeen bestuur op voorstel van het dagelijks bestuur. 3. Tenminste wordt ingesteld een adviescommissie financiën.	HOOFDSTUK VII COMMISSIES **Artikel 23 Commissies van advies** 1. Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de voorzitter kunnen (vaste) commissies van advies instellen, met inachtneming van artikel 24 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. De instelling van commissies van advies aan het dagelijks bestuur en de regeling van haar bevoegdheden en samenstelling geschieden door het algemeen bestuur op voorstel van het dagelijks bestuur. 3. Tenminste wordt ingesteld een “auditcommissie financiën”.	
Artikel 22 Bestuurscommissies 1. Met inachtneming van artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur bestuurscommissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen. 2. Tenminste wordt ingesteld een bestuurscommissie veiligheid en gezondheid. 3. Lid van de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid zijn: a. De voorzitter en vicevoorzitter.	**Artikel 24 Bestuurscommissies** 1. Met inachtneming van artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur bestuurscommissies instellen met het oog op de behartiging van bepaalde belangen. 2. Tenminste worden ingesteld een bestuurscommissie veiligheid en een bestuurscommissie gezondheid. 3. Het algemeen bestuur regelt in het instellingsbesluit de samenstelling en de taken en bevoegdheden van de commissie overeenkomstig artikel 25 van	In het instellingsbesluit genoemd in het derde lid worden bevoegdheden van het Algemeen Bestuur overgedragen aan de bestuurscommissies. Dit “Instellingsbesluit Bestuurscommissies” is als separate bijlage toegevoegd.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
b. De leden van het algemeen bestuur. c. Een door de gemeenteraad van de gemeente aangewezen vertegenwoordiger uit het college. 4. De bestuurscommissie veiligheid en gezondheid vergadert in gezamenlijkheid met het algemeen bestuur. De voorzitter van het algemeen bestuur en dagelijks bestuur is tevens voorzitter van de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid. 5. Het algemeen bestuur draagt alle bevoegdheden over aan de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid, met uitzondering van de bevoegdheden als omschreven in artikel 25 lid 3 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en voor zover de overdracht niet strijdig is met deze regeling, wat betreft de behartiging van de volgende belangen: a. De belangen genoemd in artikel 3, eerste lid, onder b en c, van deze regeling. b. Aanvullende taken die binnen het bereik van de onder a genoemde belangen voor uitvoering middels een dienstverleningsovereenkomst zijn opdragen aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden. 6. De bestuurscommissie veiligheid en gezondheid kan ten aanzien van de belangen genoemd in artikel 3, eerste lid, onder a, d, e en f een advies uitbrengen aan het algemeen bestuur. 7. Het algemeen bestuur stelt een verordening vast waarin, overeenkomstig artikel 25 vijfde lid Wet Gemeenschappelijke regelingen, geregeld is: de werkwijze van de commissie, de openbaarheid van de vergaderingen, de voorbereiding, uitvoering en de openbaarmaking van besluiten van de commissie, het toezicht van het algemeen bestuur op de uitoefening van de bevoegdheden, de verhouding van de overgedragen bevoegdheden tot die van het algemeen en het dagelijks bestuur, de verantwoording aan het algemeen bestuur **8.** In geval van toepassing van artikel 10, derde lid, vervalt het tweede, derde, vierde en vijfde lid van artikel 22.	de Wet gemeenschappelijke regelingen.	De verantwoording vanuit het bestuur naar college en raad blijft onveranderd een verantwoordelijkheid van het algemeen bestuur en het dagelijks bestuur en is geregeld in de artikel 26 en 27 van de gemeenschappelijke regeling. Hiermee wordt voorkomen dat, door het overdragen van taken en bevoegdheden aan de bestuurscommissies, de raden worden beperkt in de uitoefening van hun controlerende taken en verantwoordelijkheden. AD lid 3: dit is het Instellingsbesluit Bestuurscommissies
Artikel 23 Werkgroepen Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur, de voorzitter en de bestuurscommissie als bedoeld in artikel 22 kunnen werkgroepen en overlegvormen instellen.		Dit volgt rechtstreeks uit de wet dus hoeft niet te worden opgenomen.
HOOFDSTUK VIII INLICHTINGEN, VERANTWOORDING EN ONTSLAG **Artikel 24 dagelijks bestuur en voorzitter t.o.v. het algemeen bestuur/bestuurscommissie veiligheid en gezondheid.** 1. De leden van het dagelijks bestuur zijn, tezamen en ieder afzonderlijk, aan het algemeen bestuur dan wel de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid verantwoording verschuldigd voor het door hen gevoerde bestuur. 2. Zij geven ongevraagd aan het algemeen bestuur dan wel de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid alle informatie die voor een juiste beoordeling van het door het dagelijks bestuur te voeren en gevoerde bestuur nodig is. 3. Zij geven – tezamen dan wel afzonderlijk – aan het algemeen bestuur dan wel de bestuurscommissie veiligheid en gezondheid, wanneer dit bestuur of een of meer leden daarvan hierom verzoekt, alle gevraagde inlichtingen. 4. Het bepaalde in het eerste tot en met het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de voorzitter voor het door hem gevoerde bestuur. 5. Gelet op artikel 19a, derde lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen	HOOFDSTUK VIII INLICHTINGEN, VERANTWOORDING EN ONTSLAG **Artikel 25 Dagelijks bestuur en voorzitter t.o.v. het algemeen bestuur** 1. De leden van het dagelijks bestuur zijn, tezamen en ieder afzonderlijk, aan het algemeen bestuur verantwoording verschuldigd voor het door hen gevoerde bestuur. 2. Zij geven gevraagd en ongevraagd aan het algemeen bestuur alle informatie die voor een juiste beoordeling van het door het dagelijks bestuur te voeren en gevoerde bestuur nodig is. 3. Zij geven – tezamen dan wel afzonderlijk – aan het algemeen bestuur wanneer dit bestuur of een of meer leden daarvan hierom verzoekt, alle gevraagde inlichtingen. 4. Het bepaalde in het eerste tot en met het derde lid is van overeenkomstige toepassing op de voorzitter voor het door hem gevoerde bestuur. 5. Gelet op artikel 19a, derde lid, van de Wet gemeenschappelijke regelingen kan het algemeen bestuur besluiten een lid van het dagelijks	DB is altijd verantwoording schuldig aan AB en niet aan de bestuurscommissies. Het artikel is hierop aangepast.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
kan het algemeen bestuur besluiten een lid van het dagelijks bestuur ontslag te verlenen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.	bestuur, uitgezonderd de voorzitter, ontslag te verlenen, indien dit lid het vertrouwen van het algemeen bestuur niet meer bezit.	
Artikel 25 Algemeen en dagelijks bestuur t.o.v. raden en colleges 1. Het algemeen en het dagelijks bestuur geven aan de raden en de colleges van de deelnemende gemeenten ongevraagd alle informatie die voor een juiste beoordeling van het door het bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig is. 2. Het algemeen en het dagelijks bestuur verstrekken aan de raden en de colleges van de deelnemende gemeenten alle inlichtingen die door die raden of colleges worden verlangd. 3. Een lid van het algemeen bestuur kan door het college die hem heeft aangewezen worden ontslagen, indien dit lid het vertrouwen van het college niet meer bezit.	**Artikel 26 Voorzitter, algemeen en dagelijks bestuur t.o.v. raden en colleges** 1. Het algemeen bestuur stelt een informatieprotocol vast waarin staat beschreven op welke wijze raden actief worden voorzien van informatie van het bestuur die nodig is voor het vervullen van hun taak en die voor een juiste beoordeling van het door het bestuur gevoerde en te voeren beleid nodig is. 2. Het algemeen en het dagelijks bestuur verstrekken aan de raden en de colleges van de deelnemende gemeenten alle inlichtingen die door die raden of colleges worden verlangd.	Zie algemene toelichting op de vernieuwde Wgr. Het eerste lid is aangepast op basis van de vernieuwde Wgr waarin een actieve informatieplicht is opgenomen.
Artikel 26 Leden van het algemeen bestuur t.o.v. raden en colleges 1. Een lid van het algemeen bestuur verschaft de raad of het college van zijn gemeente met inachtneming van de artikelen 18 en 19 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen alle inlichtingen, die door die raad of dat college of door één of meer leden daarvan worden verlangd en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze. 2. Een lid van het algemeen bestuur is de raad of het college van zijn gemeente verantwoording verschuldigd voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze.	**Artikel 27 Leden van het algemeen bestuur t.o.v. raden en colleges** 1. Een lid van het algemeen bestuur verschaft de raad of het college van zijn gemeente met inachtneming van de artikelen 18 en 19 van de Wet gemeenschappelijke regelingen alle inlichtingen, die door die raad of dat college of door één of meer leden daarvan worden verlangd en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze. 2. Een lid van het algemeen bestuur is de raad of het college van zijn gemeente verantwoording verschuldigd voor het door hem in dat bestuur gevoerde beleid en wel op de in het reglement van orde voor het betreffende orgaan aangegeven wijze.	
HOOFDSTUK IX ORGANISATIE **Artikel 27 Samenwerking** 1. Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de vaste bestuurscommissie veiligheid en gezondheid maken, elk voor zover het zijn taken en bevoegdheden aangaat, afspraken met de bevoegde gezagen van overheidsinstanties, met directies van bedrijven en/of met besturen van andere rechtspersonen, in het belang van gecoördineerde hulpverlening bij beheersing en bestrijding van rampen en crises. 2. Het algemeen bestuur regelt de instelling, de samenstelling, de taken en bevoegdheden van de veiligheidsdirectie.	HOOFDSTUK IX ORGANISATIE **Artikel 28 Samenwerking** Het algemeen bestuur, het dagelijks bestuur en de vaste bestuurscommissies maken, elk voor zover het zijn taken en bevoegdheden aangaat, afspraken met de bevoegde gezagen van overheidsinstanties, met directies van bedrijven en/of met besturen van andere rechtspersonen, in het belang van gecoördineerde hulpverlening bij beheersing en bestrijding van rampen en crises.	Het oorspronkelijke tweede lid is vervallen. De veiligheidsdirectie is een vorm van ambtelijk afstemming op directieniveau, dit hoeft niet in de regeling opgenomen te worden
Artikel 28 Inrichting ambtelijke organisatie 1. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de ambtelijke organisatie van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en stelt de rechtspositieregeling van het personeel vast. 2. De ambtelijke organisatie staat onder leiding van de directie brandweer en volksgezondheid, verder aangeduid als “directie”. 3. Het dagelijks bestuur draagt zorg voor een zodanige inrichting van de ambtelijke organisatie dat op doelmatige en efficiënte wijze vorm wordt gegeven aan het bepaalde ten aanzien van belangen, taken en bevoegdheden als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 5. 4. Er is een veiligheidsdirectie. De veiligheidsdirectie bestaat uit de brandweercommandant, directeur publieke gezondheid, de districtchef	**Artikel 29 Inrichting ambtelijke organisatie** 1. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de ambtelijke organisatie van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en stelt de rechtspositieregeling van het personeel vast. 2. De ambtelijke organisatie staat onder leiding van de directie. 3. De directie draagt zorg voor een zodanige inrichting van de ambtelijke organisatie dat op doelmatige en efficiënte wijze vorm wordt gegeven aan het bepaalde ten aanzien van belangen, taken en bevoegdheden als bedoeld in de artikelen 3 tot en met 5 van deze regeling.	Lid 2: naamgeving aangepast naar staande praktijk. Op dit moment bestaat de directie uit een tweehoofdige directie bestaande uit de directeur brandweer/commandant brandweer en de directeur publieke gezondheid / directeur ambulancezorg Lid 4 t/m 7 is vervallen. De veiligheidsdirectie is een vorm van ambtelijk afstemming op directieniveau, dit hoeft niet in de regeling opgenomen te worden.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
Gelderland Midden van Politie eenheid Oost-Nederland en een lid van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland en de coördinerend functionaris gemeenten. Het algemeen bestuur wijst ingevolge artikel 36 Wet veiligheidsregio's, de coördinerend functionaris gemeenten aan. 5. De veiligheidsdirectie adviseert het dagelijks bestuur. Het algemeen bestuur stelt een verordening vast omtrent de nadere werkwijze van de veiligheidsdirectie. 6. Het dagelijks bestuur regelt over welke belangen, taken en bevoegdheden de veiligheidsdirectie adviseert. 7. De functie directeur meldkamer, zoals bedoeld in artikel 35 Wet veiligheidsregio's, wordt ingevuld door de leden van de veiligheidsdirectie.		
Artikel 29 Instructies Het dagelijks bestuur regelt de taken en bevoegdheden van de directeur brandweer, tevens commandant, de directeur publieke gezondheid en van de aangewezen coördinerend functionaris gemeenten en stelt voor deze functies een instructie vast.	**Artikel 30 Instructies** Het dagelijks bestuur regelt de taken en bevoegdheden van de directeur brandweer, tevens commandant, de directeur publieke gezondheid en van de aangewezen coördinerend functionaris gemeenten en stelt voor deze functies een instructie vast.	Het betreft hierbij instructies ten aanzien van de taken van deze functionarissen ten tijde van een groot incident of crisis.
HOOFDSTUK X FINANCIËLE BEPALINGEN **Artikel 30 Administratie en controle** 1. Het algemeen bestuur stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede de regels voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. Deze verordening dient te waarborgen dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan. De verordening regelt in elk geval de onderwerpen, genoemd in artikel 212, lid 2, van de Gemeentewet voor zover van toepassing op de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden. 2. Het algemeen bestuur stelt bij verordening regels vast voor de controle op het financiële beheer en op de inrichting van de financiële organisatie. Deze verordening waarborgt dat de rechtmatigheid van het financiële beheer en van de inrichting van de financiële organisatie wordt getoetst. 3. Het algemeen bestuur wijst een of meer accountants aan als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, belast met de controle van de in artikel 197 van de Gemeentewet bedoelde jaarrekening en het daarbij verstrekken van een accountantsverklaring en het uitbrengen van een verslag van bevindingen. De accountantsverklaring en het verslag van bevindingen voldoen aan het bepaalde in artikel 213, lid 3 respectievelijk lid 4, van de Gemeentewet. 4. De artikelen 214 en 215 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing. 5. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de verzekering van eigendommen en gelden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden tegen benadeling door haar personeel of door anderen.	HOOFDSTUK X FINANCIËLE BEPALINGEN **Artikel 31 Administratie en controle** 1. Het algemeen bestuur stelt bij verordening de uitgangspunten voor het financiële beleid, alsmede de regels voor het financiële beheer en voor de inrichting van de financiële organisatie vast. Deze verordening dient te waarborgen dat aan de eisen van rechtmatigheid, verantwoording en controle wordt voldaan. De verordening regelt in elk geval de onderwerpen, genoemd in artikel 212, lid 2, van de Gemeentewet voor zover van toepassing op de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden. 2. Het algemeen bestuur stelt bij verordening regels vast voor de controle op het financiële beheer en op de inrichting van de financiële organisatie. Deze verordening waarborgt dat de rechtmatigheid van het financiële beheer en van de inrichting van de financiële organisatie wordt getoetst. 3. Het algemeen bestuur wijst een of meer accountants aan als bedoeld in artikel 393, eerste lid, van Boek 2 van het Burgerlijk Wetboek, belast met de controle van de in artikel 197 van de Gemeentewet bedoelde jaarrekening en het daarbij verstrekken van een accountantsverklaring en het uitbrengen van een verslag van bevindingen. De accountantsverklaring en het verslag van bevindingen voldoen aan het bepaalde in artikel 213, lid 3 respectievelijk lid 4, van de Gemeentewet. 4. De artikelen 214 en 215 van de Gemeentewet zijn van overeenkomstige toepassing. 5. Het dagelijks bestuur stelt regels vast omtrent de verzekering van eigendommen en gelden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden tegen benadeling door haar personeel of door anderen.	
Artikel 31 Begroting 1. Met inachtneming van de artikelen 34, 34a, 34b en 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en – voor zover van toepassing – het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten a. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 1 april de ontwerpbegroting en de ontwerp-meerjarenraming van de Veiligheids- en Gezondheidsregio	**Artikel 32 Begroting** 1. Met inachtneming van de artikelen 34, 34a, 34b en 35 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen en – voor zover van toepassing – het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten a. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 1 december van het tweede jaar voorafgaand aan het jaar waarvoor de begroting dient, de	Genoemde data zijn in lijn gebracht met wijzigingen in de Wgr Aanvullend op het gestelde in het eerste lid onder a.: In de Wgr is in artikel 34b vastgelegd dat dit

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
Gelderland-Midden voor het komende kalenderjaar, vergezeld van een behoorlijke toelichting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten; b. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten acht weken na toezending gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpbegroting en meerjarenraming naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, en eventueel een nota van wijzigingen, bij de ontwerpbegroting en de meerjarenraming, zoals deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden; c. stelt het algemeen bestuur de begroting en de meerjarenraming vast vóór 1 juli van het jaar, voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting moet dienen; d. stuurt het algemeen bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming toe aan de raden van de deelnemende gemeenten, die de in deze begroting voor de gemeente als bijdrage in de kosten van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden geraamde bedragen in de gemeentebegroting voor het betreffende jaar opnemen; e. zendt het dagelijks bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming binnen twee weken na de vaststelling doch in ieder geval vóór 15 juli aan gedeputeerde staten. In het geval de begroting niet in evenwicht is en het niet aannemelijk is dat in de eerstvolgende jaren een evenwicht wordt bereikt, verzoekt het dagelijks bestuur daarbij om goedkeuring van gedeputeerde staten. Van de goedkeuring doet het dagelijks bestuur mededeling aan het algemeen bestuur en de deelnemende gemeenten. 2. Het bepaalde in dit artikel is van overeenkomstige toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting.	algemene financiële en beleidsmatige kaders aan de raden van de deelnemende gemeenten. b. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de algemene financiële en beleidsmatige kaders , bedoeld onder lid 1 onder a, naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur betrekt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, bij de totstandkoming van de ontwerpbegroting en de meerjarenraming; c. zendt het dagelijks bestuur jaarlijks vóór 30 april de ontwerpbegroting en de ontwerp-meerjarenraming van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden voor het komende kalenderjaar, vergezeld van een behoorlijke toelichting, toe aan de raden van de deelnemende gemeenten; d. geeft het dagelijks bestuur de raden van de deelnemende gemeenten twaalf weken na toezending gelegenheid om bij het dagelijks bestuur hun zienswijze over de ontwerpbegroting en meerjarenraming naar voren te brengen. Het dagelijks bestuur voegt de commentaren, waarin deze zienswijzen zijn vervat, en eventueel een nota van wijzigingen, bij de ontwerpbegroting en de meerjarenraming, zoals deze aan het algemeen bestuur worden aangeboden; e. stelt het dagelijks bestuur voorafgaande aan het vaststellen van de begroting door het algemeen bestuur de raden van de deelnemende gemeenten schriftelijk en gemotiveerd in kennis van zijn oordeel over de zienswijze, bedoeld onder d, alsmede van de eventuele conclusies die het daaraan verbindt; f. stelt het algemeen bestuur de begroting en de meerjarenraming vast vóór 15 september van het jaar, voorafgaande aan het jaar waarvoor de begroting moet dienen; g. stuurt het algemeen bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming toe aan de raden van de deelnemende gemeenten, die de in deze begroting voor de gemeente als bijdrage in de kosten van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden geraamde bedragen in de gemeentebegroting voor het betreffende jaar opnemen; h. zendt het dagelijks bestuur de vastgestelde begroting en de meerjarenraming binnen twee weken na de vaststelling doch in ieder geval vóór 15 september aan gedeputeerde staten. In het geval de begroting niet in evenwicht is en het niet aannemelijk is dat in de eerstvolgende jaren een evenwicht wordt bereikt, verzoekt het dagelijks bestuur daarbij om goedkeuring van gedeputeerde staten. Van de goedkeuring doet het dagelijks bestuur mededeling aan het algemeen bestuur en de deelnemende gemeenten. 2. Het bepaalde in dit artikel is van overeenkomstige toepassing op besluiten tot wijziging van de begroting.	vóór 30 april dient plaats te vinden van het jaar voorgaand aan het jaar waarvoor de begroting dient. Dit extra lid is in overeenstemming met artikel 35 , lid 1 Wgr
Artikel 32 Bijdragen van de gemeenten 1. In de begroting wordt aangegeven welke bijdrage elke deelnemende gemeente verschuldigd is voor het jaar waarop de begroting betrekking heeft. De berekening van deze bijdragen vindt plaats op basis van het inwonertal op 1 januari van het jaar, voorafgaand aan dat waarvoor de bijdrage verschuldigd is, vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek. 2. De deelnemende gemeenten betalen bij wijze van voorschot jaarlijks voor 16 januari en 16 juli telkens de helft van de verschuldigde bijdrage, genoemd in lid 1. Bij	**Artikel 33 Bijdragen van de gemeenten** Het algemeen bestuur van de VGGM stelt in een bijdrageregeling vast op welke wijze berekend wordt welke bijdrage de colleges verschuldigd zijn voor de uitvoering van de basistaken. Voordat het algemeen bestuur de bijdrageregeling bij unaniem besluit vaststelt, wordt deze ter zienswijze aan de raden voorgelegd.	De afgelopen jaren zijn (met instemming van colleges en raden) besluiten genomen die afwijken van het gestelde in het oorspronkelijke eerste lid. Met het oog op eventuele andere toekomstige besluiten is in de nieuwe regeling vastgelegd dat de bijdrage van de gemeenten wordt vastgelegd in een bijdrageregeling. In deze regeling wordt de bekostiging in lijn met feitelijke situatie beschreven. In artikel 13 van de regeling

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
niet tijdige betaling is de wettelijke interest verschuldigd. 3. De deelnemende gemeenten betalen de bijdragen, bedoeld in lid 1, op basis van facturen, die de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden hen daartoe zal toezenden. 4. De deelnemende gemeenten dragen er zorg voor dat de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen.		is opgenomen dat de bijdrageregeling voorafgaand aan vaststelling voor zienswijze wordt aangeboden aan de raden van de deelnemende gemeenten.
Artikel 33 Jaarstukken 1. Het dagelijks bestuur legt aan het algemeen bestuur over elk begrotingsjaar verantwoording af over het door hem gevoerde beleid, onder overlegging van de jaarrekening en het jaarverslag. Het dagelijks bestuur voegt daarbij de stukken, bedoeld in artikel 30, derde lid. 2. De jaarstukken, genoemd in lid 1, voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, voor zover van toepassing. 3. In de jaarrekening wordt het door elk van de deelnemende gemeenten over het desbetreffende jaar werkelijk verschuldigde bedrag opgenomen. 4. De in het eerste lid bedoelde stukken liggen, zodra zij aan het algemeen bestuur zijn overgelegd, voor een ieder ter inzage en zijn algemeen verkrijgbaar. Van de terinzagelegging en de verkrijgbaar stelling wordt openbaar kennisgegeven. Het algemeen bestuur beraadslaagt over de jaarrekening en het jaarverslag niet eerder dan twee weken na de openbare kennisgeving. 5. Het algemeen bestuur stelt de jaarstukken vast voor 1 juli volgende op het jaar waarop deze betrekking hebben. Het dagelijks bestuur zendt de door het algemeen bestuur vastgestelde jaarstukken binnen twee weken aan gedeputeerde staten. 6. Vaststelling van de jaarrekening strekt het dagelijks bestuur tot décharge, behoudens later in rechte gebleken valsheid in geschrifte of andere onregelmatigheden.	**Artikel 34 Jaarstukken** 1. Het dagelijks bestuur legt aan het algemeen bestuur over elk begrotingsjaar verantwoording af over het door hem gevoerde beleid, onder overlegging van de jaarrekening en het jaarverslag en overige relevante stukken. 2. De jaarstukken, genoemd in lid 1, voldoen aan het Besluit begroting en verantwoording provincies en gemeenten, voor zover van toepassing. 3. In de jaarrekening wordt het door elk van de deelnemende gemeenten over het desbetreffende jaar werkelijk verschuldigde bedrag opgenomen. 4. De in het eerste lid bedoelde stukken liggen, zodra zij aan het algemeen bestuur zijn overgelegd, voor een ieder ter inzage en zijn algemeen verkrijgbaar. Van de terinzagelegging en de verkrijgbaar stelling wordt openbaar kennisgegeven. Het algemeen bestuur beraadslaagt over de jaarrekening en het jaarverslag niet eerder dan twee weken na de openbare kennisgeving. 5. Het algemeen bestuur stelt de jaarstukken vast voor 15 juli volgende op het jaar waarop deze betrekking hebben. Het dagelijks bestuur zendt de door het algemeen bestuur vastgestelde jaarstukken binnen twee weken aan gedeputeerde staten. 6. Vaststelling van de jaarrekening strekt het dagelijks bestuur tot décharge, behoudens later in rechte gebleken valsheid in geschrifte of andere onregelmatigheden.	De termijn voor aanbieding van de vastgestelde jaarrekening is in artikel 34 Wgr gewijzigd naar (vóór) 15 juli.
HOOFDSTUK XI ARCHIEF **Artikel 34 Archief** 1. Het dagelijks bestuur is belast met de zorg voor de archiefbescheiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, overeenkomstig een door het algemeen bestuur vast te stellen regeling. Deze regeling wordt gedeputeerde staten medegedeeld. 2. De directie is belast met het beheer van de archiefbescheiden, bedoeld in het eerste lid, overeenkomstig de door het dagelijks bestuur vast te stellen nadere regeling. 3. Voor de bewaring van de op grond van artikel 12 van de Archiefwet 1995 over te brengen archiefbescheiden wijst het dagelijks bestuur een archiefbewaarplaats aan. 4. De beheerder van de in het vorige lid aan te wijzen archiefbewaarplaats oefent overeenkomstig de regeling als bedoeld in het eerste lid toezicht uit op het beheer van de archiefbescheiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, voor zover deze archiefbescheiden niet zijn overgebracht naar een archiefbewaarplaats.	HOOFDSTUK XI ARCHIEF **Artikel 35 Archief** 1. Het dagelijks bestuur is voor zover het gedelegeerde taken betreft, belast met de zorg voor de archiefbescheiden van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, overeenkomstig een door het algemeen bestuur vast te stellen regeling. Deze regeling wordt aan gedeputeerde staten medegedeeld. 2. De zorg voor de archiefbescheiden die ontstaan uit hoofde van de door de deelnemers gemandateerde taken berusten bij deze deelnemers. De deelnemers en het dagelijks bestuur maken hierover nadere afspraken in een dienstverleningsovereenkomst, onder meer over de verrekening van kosten van beheer van de archiefbescheiden voor zover daar sprake van is. 3. De directie is belast met het beheer van de archiefbescheiden, bedoeld in het eerste en tweede lid voor zover die niet zijn overgebracht naar de aangewezen archiefbewaarplaats. 4. Voor de bewaring van over te brengen archiefbescheiden wijst het dagelijks bestuur een archiefbewaarplaats aan. 5. De beheerder van de in het vorige lid aan te wijzen archiefbewaarplaats oefent overeenkomstig de regeling als bedoeld in het eerste lid toezicht uit op het beheer van de archiefbescheiden van	AD lid 2: In de dagelijkse praktijk is de afgelopen jaren gebleken dat er onduidelijkheid was over de verantwoordelijkheidsverdeling tussen het bestuur en de deelnemende gemeenten als het gaat om de zorg voor archiefbescheiden die ontstaan uit hoofde van de door de deelnemers gemandateerde taken. Daarom is lid 2 toegevoegd.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
	de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen, voor zover deze archiefbescheiden niet zijn overgebracht naar een archiefbewaarplaats.	
	HOOFDSTUK XII EVALUATIE, TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING **Artikel 36 Evaluatie** 1. Het algemeen bestuur draagt zorg voor een periodieke evaluatie van deze regeling, minimaal één keer per 4 jaar. 2. Het algemeen bestuur bepaalt het moment, de onderwerpen en de diepgang van het evaluatieonderzoek.	Zie algemene toelichting op wijziging van de Wgr Het is denkbaar dat het algemeen bestuur de finale besluitvorming bedoeld in het tweede lid pas neemt na een zienswijzeprocedure bij raden.
HOOFDSTUK XII TOETREDING, UITTREDING, WIJZIGING EN OPHEFFING **Artikel 35 Toetreding en uittreding** 1. Toetreding en uittreding van gemeenten is mogelijk na wijziging van de indeling van gemeenten in regio's volgens de bijlage bij artikel 8 van de Wet veiligheidsregio's. 2. Het algemeen bestuur regelt de procedure en alle gevolgen van de toetreding of de uittreding en kan voorwaarden verbinden aan de toetreding of uittreding. Bij uittreding geldt als uitgangspunt dat de uittredende gemeente de kosten draagt die het rechtstreekse gevolg zijn van de uittreding en dat de overige gemeenten geen financieel nadeel van de uittreding ondervinden.	**Artikel 37 Toetreding** 1. Toetreding van gemeenten is mogelijk na wijziging van de indeling van gemeenten in regio's volgens de bijlage bij artikel 8 van de Wet veiligheidsregio's. 2. De toetreding van een gemeente komt tot stand indien de colleges van de deelnemende gemeenten en het college dat wenst toe te treden daartoe hebben besloten, na voorafgaande zienswijze en toestemming van hun raden daartoe. 3. Het algemeen bestuur regelt de procedure en alle gevolgen van de toetreding en kan voorwaarden verbinden aan de toetreding.	Uittreding is geregeld in artikel 38
Artikel 36 Wijziging 1. Zowel het algemeen bestuur, al dan niet op voorstel van het dagelijks bestuur, als de colleges van tenminste vier deelnemende gemeenten kunnen met redenen omklede voorstellen aan alle gemeenten doen tot wijziging van de regeling. 2. Een wijziging van de regeling is tot stand gekomen wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat de colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot de wijziging hebben besloten.		zie artikel 40
	Artikel 38 Uittreding 1. Uittreding is alleen mogelijk voor zover de wet erin voorziet. 2. Een college kan besluiten tot uittreding, onverminderd het bepaalde in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 3. Een college zendt, na voorafgaande zienswijze en toestemming van zijn raad, het besluit tot uittreding aan het bestuur. De procedure voor uittreding vangt aan de dag nadat het algemeen bestuur het besluit heeft ontvangen. 4. Het algemeen bestuur inventariseert de gevolgen van de uittreding, de wijze waarop met deze gevolgen kan of moet worden omgegaan en de voorwaarden voor uittreding en legt deze vast in het concept-uittredingsplan. 5. Onder de gevolgen van de uittreding worden verstaan de financiële, juridische, personele en organisatorische consequenties die het directe gevolg zijn van de uittreding. 6. De uittreding gaat in op 1 januari van het jaar volgende op het verstrijken van een termijn van twee jaren na het nemen van het besluit tot uittreding,	Zie algemene toelichting op wijziging van de Wgr Omdat de GR VGGM vanuit de Wet Veiligheidsregio's een wettelijk verplichte GR is, kunnen gemeenten helemaal niet uittreden tenzij sprake is van herindeling waarbij een gemeente bij een andere veiligheidsregio gaat horen. De wetgever wil desondanks dat in alle gemeenschappelijke regeling een expliciete uitwerking wordt gegeven aan de werkwijze bij uittreding gezien de grote consequenties die uittreding kan hebben. Hierin is in de regeling (artikel 38 en 39) voorzien. Bij uittreding van een deelnemer dient de regeling te worden gewijzigd.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
	tenzij de colleges unaniem een andere opzegtermijn overeen komen.	N.B.: Verminderde uitvoering van plustaken valt niet onder de artikelen van uittreding. Dat wordt geregeld in de overeenkomst over plustaken (zie artikel 4, tweede lid).
Artikel 37 Opheffing 1. De regeling wordt opgeheven wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot opheffing hebben besloten. 2. Ingeval van opheffing van de regeling besluit het algemeen bestuur tot liquidatie en stelt daarvoor de nodige regelen in het liquidatieplan. Hierbij kan van de bepalingen van de regeling worden afgeweken. 3. Het liquidatieplan wordt door het algemeen bestuur, de colleges van de deelnemende gemeenten gehoord, vastgesteld. 4. Het liquidatieplan voorziet in ieder geval in: a. de verplichting van de deelnemende gemeenten tot deelneming in de financiële gevolgen van de beëindiging van de regeling; b. de gevolgen die de opheffing heeft voor het personeel; c. de gevolgen voor de door de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen gevormde archieven. 5. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de liquidatie. 6. Zo nodig blijven de organen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in functie ook na het tijdstip van opheffing, totdat de liquidatie is voltooid.		Zie artikel 41
	Artikel 39 Procedure voor vaststelling uittredingsplan 1. Elk van de colleges kan, na zienswijze daarop door en met verkregen toestemming van de raad, besluiten uit deze regeling te treden met ingang van een begrotingsjaar, mits het opzeggende college het voorgenomen besluit daartoe tenminste 2 jaar voordien ter kennis heeft gebracht van de overige colleges. 2. Het algemeen bestuur stelt een voorstel op voor financiële, personele en overige gevolgen van de uittreding. Het college dat voornemens is uit te treden neemt op basis van het voorstel een definitief besluit, onverminderd het bepaalde in artikel 1, tweede en derde lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen. De kosten voor het maken van het voorstel komen voor rekening van het college dat voornemens is uit te treden. 3. Ten behoeve van het voorstel voor de financiële, personele en overige gevolgen, bedoeld in het vorige lid, wordt een in overleg met de uittredende deelnemer aan te wijzen onafhankelijke registeraccountant opdracht verleend de genoemde gevolgen in kaart te brengen. De opdracht wordt verstrekt door het dagelijks bestuur. Voorafgaand aan de opdrachtverstrekking wordt de uittredende deelnemer in de gelegenheid gesteld een reactie te geven op de opdracht. 4. Het voorstel bedoeld in het tweede lid wordt definitief vastgesteld door het algemeen bestuur nadat de uittredende deelnemer in de gelegenheid is gesteld een zienswijze te geven. Alsdan zijn de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen bindend. Het definitieve voorstel wordt vastgesteld uiterlijk acht kalendermaanden nadat de deelnemer zijn voornemen tot uittreding, als bedoeld in het eerste lid, bekend heeft gemaakt. 5. Het algemeen bestuur en de uittredende deelnemer en de blijvende deelnemers spannen zich gezamenlijk in om frictiekosten en	Zie algemene toelichting op wijziging van de Wgr

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
	desintegratiekosten zo laag mogelijk te houden. 6. Het voorstel bedoeld in het derde en vierde lid vermeldt de verdeling van desintegratieskosten en frictiekosten. Financieel uitgangspunt voor de bepaling van kosten en prijzen vormt de meest recente vastgestelde jaarrekening op dat moment. Bij de verdeling komen in ieder geval, maar niet uitsluitend, de volgende aspecten aan de orde: a) overname door deelnemers van geactiveerde goederen dan wel vergoeding wegens niet overnemen; b) overname van contractuele verplichtingen jegens leveranciers, dan wel vergoeding wegens niet overname; c) overname door deelnemers van personeelsleden, dan wel vergoeding wegens niet overname, en d) eventuele nadelige financiële consequenties in verband met omzetbelastingen/of vennootschapsbelasting. 7. Bij de bepaling van de desintegratiekosten wordt uitgegaan van het volgende principe: de uittredende deelnemer betaalt: - het eerste jaar 100% van de desintegratiekosten; - het tweede jaar 80% van de desintegratiekosten; - het derde jaar 60% van de desintegratiekosten; - het vierde jaar 40% van de desintegratiekosten, en - het vijfde jaar 20% van de desintegratiekosten. 8. Nadat het voorstel overeenkomstig het vierde lid is vastgesteld is de uittredende deelnemer gehouden om binnen zes maanden de daarin voor de uittredende deelnemer omschreven financiële verplichtingen te voldoen. Het algemeen bestuur stelt de uittredende deelnemer desgewenst in de gelegenheid door overname van personeel, materieel, activa en passiva de hoogte van de desintegratiekosten te verminderen. 9. De gevolgen van de uittreding worden, op basis van het voorstel, bedoeld in het vierde lid, bij gelijkluidend besluit vastgesteld door de colleges.	
	Artikel 40 Wijziging 1. Zowel het algemeen bestuur, al dan niet op voorstel van het dagelijks bestuur, als de colleges van tenminste vier deelnemende gemeenten kunnen met redenen omklede voorstellen aan alle colleges doen tot wijziging van de regeling. 2. Een wijziging van de regeling is tot stand gekomen wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat de colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot de wijziging hebben besloten, na daaraan voorafgaand zienswijze te hebben gevraagd en toestemming hebben verkregen van hun raden overeenkomstig artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen.	
	Artikel 41 Opheffing 1. De regeling wordt opgeheven wanneer ter vergadering van het algemeen bestuur blijkt dat colleges van ten minste twee derde van de deelnemende gemeenten tot opheffing hebben besloten, met inachtneming van de bepalingen in artikel 1 van de Wet gemeenschappelijke regelingen. 2. Ingeval van opheffing van de regeling besluit het algemeen bestuur tot liquidatie en stelt daarvoor de nodige regelen in het liquidatieplan. Hierbij kan van de bepalingen van de regeling worden afgeweken.	Omdat de GR VGGM vanuit de Wet Veiligheidsregio's een wettelijk verplichte GR is, kunnen de colleges van deelnemende gemeenten helemaal niet besluiten om de regeling op te heffen. De wetgever stelt echter dat in elke gemeenschappelijke regeling hierover desondanks een bepaling opgenomen moet zijn.

Versie 2015	Versie februari 2024	Toelichting (op versie februari 2024)
	Het liquidatieplan wordt door het algemeen bestuur, de colleges van de deelnemende gemeenten gehoord, vastgesteld. 3. Het liquidatieplan voorziet in ieder geval in: a. de verplichting van de deelnemende gemeenten tot deelneming in de financiële gevolgen van de beëindiging van de regeling; b. de gevolgen die de opheffing heeft voor het personeel, en c. de gevolgen voor de door de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden en haar organen gevormde archieven. 4. Het dagelijks bestuur is belast met de uitvoering van de liquidatie. 5. Zo nodig blijven de organen van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden in functie ook na het tijdstip van opheffing, totdat de liquidatie is voltooid	
HOOFDSTUK XIII GESCHILLEN **Artikel 38 Geschillen** 1. Voordat over een geschil als bedoeld in artikel 28 van de Wet Gemeenschappelijke regelingen de beslissing van gedeputeerde staten wordt ingeroepen, legt het algemeen bestuur het geschil voor aan een daartoe door partijen in te stellen geschillencommissie. 2. De geschillencommissie bestaat uit vertegenwoordigers, aangewezen door elk der bij het geschil betrokken partijen, alsmede een door deze vertegenwoordigers aangewezen onafhankelijke voorzitter. 3. De geschillencommissie hoort de bij het geschil betrokken besturen. 4. De geschillencommissie brengt aan het algemeen bestuur advies uit over de mogelijkheden partijen tot overeenstemming te brengen.	HOOFDSTUK XIII GESCHILLEN **Artikel 42 Geschillen** 1. Voordat over een geschil als bedoeld in artikel 28 van de Wet gemeenschappelijke regelingen de beslissing van gedeputeerde staten wordt ingeroepen, legt het algemeen bestuur het geschil voor aan een daartoe door partijen in te stellen geschillencommissie. 2. De geschillencommissie bestaat uit vertegenwoordigers, aangewezen door elk der bij het geschil betrokken partijen, alsmede een door deze vertegenwoordigers aangewezen onafhankelijke voorzitter. 3. De geschillencommissie hoort de bij het geschil betrokken besturen. 4. De geschillencommissie brengt aan het algemeen bestuur advies uit over de mogelijkheden partijen tot overeenstemming te brengen.	
HOOFDSTUK XIV SLOTBEPALINGEN **Artikel 39 Duur van de regeling** De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.	HOOFDSTUK XIV SLOTBEPALINGEN **Artikel 43 Duur van de regeling** De regeling wordt aangegaan voor onbepaalde tijd.	
Artikel 40 Inwerkingtreding De wijzigingen die in deze regeling zijn opgenomen ten opzichte van de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden treden in werking met ingang van 1 december 2015.	**Artikel 44 Inwerkingtreding** Het besluit tot wijziging van de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden treedt in werking op de dag volgend op de dag dat deze op de in artikel 26, eerste en tweede lid van de Wet gemeenschappelijke regelingen omschreven wijze is bekendgemaakt.	Algemener geformuleerd
Artikel 41 Titel De regeling wordt aangehaald als “Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2015”.	**Artikel 45 Titel** De regeling wordt aangehaald als “Gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2025”.	

Bijdrageregeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheidsregio Gelderland-Midden,

Gelet op het bepaalde in artikel 34 en 34a van de Wet gemeenschappelijke regelingen en gelet op artikel 33 van de Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2024;

Besluit:

Vast te stellen de:

Bijdrageregeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In deze regeling wordt verstaan onder:
   a. algemeen bestuur: het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden;
   b. dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   c. gemeenten: de aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden deelnemende gemeenten;
   d. regeling: de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden 2024;
   e. wet: Wet gemeenschappelijke regelingen;
   f. begroting: de begroting van Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Artikel 2 Bijdragen van gemeenten

1. In de begroting wordt aangegeven welke bijdrage elke deelnemende gemeente verschuldigd is voor het jaar waarop de begroting betrekking heeft.
2. De gemeentelijke bijdrage in de begroting is verdeeld per taakveld. De verdeling voor:
   a. het taakveld Veiligheid is gebaseerd op de onderlinge verhouding van ontvangen bijdrage in het gemeentefonds, cluster Openbare Orde & Veiligheid, subcluster Brandweer. De bijdrage voor de huisvestingslasten, functioneel leeftijdsontslag en de brandweerpost Stadspoort worden in afwijking daarvan op basis van werkelijke kosten met de betreffende gemeente verrekend.
   b. het taakveld Bevolkingszorg is gebaseerd op een tarief per inwoner;
   c. het taakveld Jeugdgezondheidszorg is gebaseerd op een tarief per inwoner behoudens het gestelde onder d;

   d. het taakveld Jeugdgezondheidszorg voor 0 tot 4 jarigen is gebaseerd op een tarief per jeugdinwoners (0-18 jaar);
   e. de taakvelden algemene gezondheidszorg en forensische zorg is gebaseerd op een tarief per inwoner.
3. Voor zover de berekening van deze bijdrage is gebaseerd op het aantal inwoners, vindt de berekening op basis van het inwonertal op 1 januari van het jaar, voorafgaand aan dat waarvoor de bijdrage verschuldigd is, vastgesteld door het Centraal Bureau voor de Statistiek.
4. De deelnemende gemeenten betalen bij wijze van voorschot jaarlijks voor 16 januari en 16 juli telkens de helft van de verschuldigde bijdrage, genoemd in lid 1. Bij niet tijdige betaling is de wettelijke interest verschuldigd.
5. De deelnemende gemeenten betalen de bijdragen, bedoeld in lid 1, op basis van facturen, die de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden hen daartoe zal toezenden.
6. De deelnemende gemeenten dragen er zorg voor dat de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden te allen tijde over voldoende middelen beschikt om aan zijn verplichtingen te kunnen voldoen

Artikel 3 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan.
2. Deze regeling kan worden aangehaald als: Bijdrageregeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2024.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van dd-mm-jjjj

De voorzitter, De secretaris,

Instellingsbesluit bestuurscommissies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Het Algemeen Bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden,

Gelet op het bepaalde in artikel 25 van de Wet gemeenschappelijke regelingen en het bepaalde in artikel 24 van de Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden 2025;

Besluit:

Vast te stellen het:

Instellingsbesluit bestuurscommissies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Afdeling I

Artikel 1 Begripsbepalingen

1. In dit besluit wordt verstaan onder:
   a. algemeen bestuur: het algemeen bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   b. dagelijks bestuur: het dagelijks bestuur van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden;
   c. gemeenten: de aan de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden deelnemende gemeenten;
   d. regeling: de gemeenschappelijke regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland Midden 2025;
   e. wet: Wet gemeenschappelijke regelingen.

Artikel 2 Instelling bestuurscommissies

1. Er zijn twee bestuurscommissies:
   a. De bestuurscommissie Veiligheid en
   b. De bestuurscommissie Gezondheid.
2. De bestuurscommissies genoemd in het eerste lid, behartigen de belangen van de gemeenten genoemd in artikel 3 van de regeling

Afdeling II De bestuurscommissie Veiligheid

Artikel 3 Samenstelling

1. De bestuurscommissie Veiligheid bestaat uit de voorzitter en de leden van het algemeen bestuur.
2. Als adviseurs worden voor de vergadering van de bestuurscommissie Veiligheid uitgenodigd:

a. De commissaris van de Koning, die zich kan laten vertegenwoordigen
b. de hoofdofficier van justitie van het arrondissementsparket waarbinnen de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden is gelegen,
c. een vertegenwoordiger van de waterschappen die door de voorzitters van de waterschappen, die binnen het grondgebied van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden zijn gelegen, uit hun midden is aangewezen,
d. een vertegenwoordiger van de eenheidsleiding Politie Oost-Nederland;
e. een vertegenwoordiger van het ministerie van Defensie;
f. een vertegenwoordiger van het ministerie van Justitie en Veiligheid;
g. de coördinerend functionaris gemeenten aangewezen op grond van artikel 36 Wet Veiligheidsregio's;
h. de directeur brandweer, tevens zijnde de commandant brandweer en de directeur publieke gezondheid;

3. De voorzitter kan andere functionarissen, van wie de aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, uitnodigen deel te nemen aan de vergaderingen van de bestuurscommissie.

Artikel 4 Beëindiging lidmaatschap

Het lidmaatschap van de bestuurscommissie eindigt op het moment dat het lidmaatschap van het lid in het algemeen bestuur eindigt.

Artikel 5 Voorzitter

1. De voorzitter van de bestuurscommissie is de voorzitter van de Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.
2. De voorzitter kan zich laten vervangen op een wijze als bedoeld in artikel 20 van de regeling.
3. De voorzitter is belast met de leiding van de vergadering.
4. Artikel 21, tweede lid van de regeling is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 6 Taken en bevoegdheden

1. Aan de bestuurscommissie worden door het algemeen bestuur ter behartiging van de belangen genoemd in artikel 3, eerste lid, onder a, d, e, en f, van de regeling, alle taken en bevoegdheden overgedragen behoudens:

   - de bevoegdheden, genoemd in artikel 25, derde lid, van de wet;

   - de bevoegdheden, genoemd in artikel 11b van de regeling;

   - andere taken die op grond van enige wet of regeling niet aan de bestuurscommissie mogen worden overgedragen.

2. Ter behartiging van de in het vorige lid genoemde belang heeft de bestuurscommissie de volgende wettelijke taken en daaruit voortvloeiende bevoegdheden:

   De taken genoemd in artikel 10, 17, 19, 22, 25, 31, 33, 34, 35, 46, 48, 49, en 61 van de Wet veiligheidsregio’s

3. De bestuurscommissie kan haar bevoegdheden mandateren na voorafgaande toestemming door het algemeen bestuur.

Afdeling III De bestuurscommissie Gezondheid

Artikel 7 Samenstelling

1. De bestuurscommissie Gezondheid bestaat uit leden van het college van de deelnemende gemeenten. Elk college van de gemeente kan één collegelid benoemen als lid van de bestuurscommissie.
2. Als adviseurs worden voor de vergadering van de bestuurscommissie Gezondheid uitgenodigd:
   a. De directeur publieke gezondheid

   b. Andere functionarissen, van wie de aanwezigheid in verband met de te behandelen onderwerpen van belang is, kunnen door de voorzitter worden uitgenodigd.

Artikel 8 Beëindiging lidmaatschap

Het lidmaatschap van de bestuurscommissie eindigt op het moment dat het lidmaatschap van het lid in het algemeen bestuur of in het college van de deelnemende gemeente eindigt.

Artikel 9 Voorzitter

1. De bestuurscommissie draagt uit haar midden een lid voor ter benoeming als voorzitter van de bestuurscommissie aan het algemeen bestuur.
2. Het algemeen bestuur benoemt de voorzitter tevens als lid van het dagelijks bestuur.
3. De bestuurscommissie kan uit haar midden een plaatsvervangend voorzitter benoemen.
4. De voorzitter is belast met de leiding van de vergadering.
5. Artikel 21, tweede lid van de regeling is van overeenkomstige toepassing.

Artikel 10 Taken en bevoegdheden

1. Aan de bestuurscommissie worden door het algemeen bestuur ter behartiging van de belangen genoemd in artikel 3, eerste lid, onder b, c, en g, van de regeling, alle taken en bevoegdheden overgedragen behoudens:

   - de bevoegdheden, genoemd in artikel 25, derde lid, van de wet;

   - de bevoegdheden genoemd in artikel 11, derde lid, van de regeling;

   - het toezicht op de regionale ambulancevoorzieningen, genoemd in artikel 11, zesde lid, van de regeling;

   - andere taken die op grond van enige wet of regeling niet aan de bestuurscommissie mogen worden overgedragen.

2. Ter behartiging van de in het vorige lid genoemde belangen heeft de bestuurscommissie de volgende wettelijke taken en daaruit voortvloeiende bevoegdheden:

   a. De algemene taken genoemd in artikel 2 van de Wet publieke gezondheid;
   b. de taken genoemd in artikel 5 en van de Wet publieke gezondheid op het vlak van de jeugdgezondheidszorg;

c. de taken genoemd in artikel 5a van de Wet publieke gezondheid op het vlak van ouderenzorg.
d. de taken genoemd in artikel 6 van de Wet publieke gezondheid op het vlak van de algemene infectieziektebestrijding
e. de taken genoemd in artikel 8 van de Wet publieke gezondheid;
f. de taken genoemd in de artikelen 5, 7, 9 en 11 Wet ambulancevoorzieningen;
g. de taken genoemd in artikelen 4 en 5 van de Wet op de Lijkbezorging op het vlak van de forensische zorg;

3. De bestuurscommissie kan haar taken mandateren na voorafgaande toestemming door het algemeen bestuur.

Afdeling IV Besluitvorming, werkwijze commissies, toezicht

Artikel 11 De besluitvorming

1. De besluiten worden genomen met gewone meerderheid van stemmen. Indien de stemmen staken, geeft de stem van de voorzitter de doorslag.
2. Ieder lid van de bestuurscommissie heeft één stem.
3. De bestuurscommissie oefent de taken en bevoegdheden uit met inachtneming van de door het algemeen bestuur voor haar taakvelden vastgestelde algemene beleidsmatige en financiële kaders.
4. De bestuurscommissie kan leden benoemen als portefeuillehouder die namens het bestuur deelnemen aan bestuurlijke afstemmingsoverleggen op regionaal, bovenregionaal en landelijk niveau. Tevens kunnen thema-portefeuillehouders worden benoemd. De bestuurscommissie regelt de werkzaamheden van de portefeuillehouders in een reglement van orde.
5. Documenten die uitgaan van de bestuurscommissie worden ondertekend door de voorzitter en medeondertekend door een lid van de directie in hoedanigheid als secretaris.

Artikel 12 Vergaderingen

1. Op de vergaderingen zijn de artikelen 17, 19, 20, 22, 23, 26, 28 tot en met 33 van de Gemeentewet van overeenkomstige toepassing.
2. De leden van de bestuurscommissie worden tenminste 14 dagen voorafgaande aan de vergadering uitgenodigd. Bij de uitnodiging wordt tevens de agenda toegezonden en, indien en voor zover mogelijk, de te behandelen documenten.
3. De voorzitter en de leden van de bestuurscommissie ontvangen geen tegemoetkoming in de kosten die zij maken in verband met de werkzaamheden van de bestuurscommissies.
4. Ten aanzien van het voorbereiden en uitvoeren van de besluiten van de bestuurscommissies is het dagelijks bestuur volgens artikel 17 van de regeling belast.

Artikel 13 Inlichtingen en verantwoording

Met betrekking tot het verstrekken van inlichtingen en het afleggen van verantwoording door de bestuurscommissie en elk van haar leden is artikel 25 van de regeling van overeenkomstige toepassing.

Artikel 14 Toezicht

Het algemeen bestuur houdt toezicht op de bestuurscommissies.

Artikel 15 Overleg commissies

1. De voorzitters van de bestuurscommissies overleggen zo vaak als nodig is over aangelegenheden op de terreinen die met elkaar verband houden.
2. Indien nodig kunnen de voorzitters besluiten dat aangelegenheden, bedoeld in het eerste lid, worden besproken in een gezamenlijk overleg van de bestuurscommissies.
3. De voorzitters kunnen, gehoord de bestuurscommissies, bepalen dat aangelegenheden, bedoeld in het eerste lid, worden voorgelegd aan het algemeen bestuur ter bespreking of ter besluitvorming.

Afdeling V Slotbepalingen

Artikel 16 Inwerkingtreding en citeertitel

1. Deze regeling treedt in werking op de dag na die van de bekendmaking ervan.
2. De “Verordening bestuurscommissie veiligheid en gezondheid 2015” wordt gelijktijdig ingetrokken
3. Deze regeling kan worden aangehaald als: Instellingsbesluit bestuurscommissies Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden.

Aldus besloten in de openbare vergadering van het algemeen bestuur van dd-mm-jjjj

De voorzitter, de secretaris,

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstellen

1. **‘Ontwerp Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025 – 2028 (inclusief gewijzigde begroting 2024)’;**
2. **‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’**

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **15 mei 2024: informatieve en meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Lu (PvdD), Roelen (SP), Eppich (VVD), Razza (Arnhem Centraal), De Vries (Volt), De Boef (GroenLinks), De Vroome (D66), Van Munster (PvdA), Nede (ChristenUnie).

De fracties PVV, DENK, FvD, BBA en CDA waren niet aanwezig.

Verder aanwezig:

- *Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN:*

Inspreker: Ramon Barends (Kennisnetwerk Arnhem-Nijmegen)

Van der Wel (wethouder), Rooijakker (ambtelijke ondersteuning).

- *Wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM:*

Van de Geijn (wethouder), Van Dongen (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

In deze bespreking zijn twee raadsvoorstellen na elkaar besproken. Er is gestart met de informatieve en meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN. Een inspreker, de heer Barends, heeft zijn bijdrage gedeeld. Hierna is vervolgd met de meningsvormende bespreking. De meningsvormende bespreking is in twee termijnen afgerond.

Daarna is vervolgd met de bespreking van de Wijziging Gemeenschappelijke Regeling VGGM. Er waren geen insprekers, dus er is direct gestart met de meningsvormende bespreking. Ook deze meningsvormende bespreking is afgerond.

Toezeggingen

Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN

- Wethouder van der Wel zegt toe schriftelijk terug te komen op de redenen voor het niet honoreren van het verzoek om afgemelde chauffeurs in het leerlingenvervoer alsnog te betalen.

- Wethouder van der Wel zegt toe de oorzaken uit te zoeken van het verschil tussen gemeente Nijmegen en gemeente Arnhem in de meerjarige toename van het leerlingenvervoer en de raad hierover te informeren.

- Wethouder van der Wel zegt toe schriftelijk terug te komen op de mogelijkheden tot het ontschotten van verschillende typen doelgroepenvervoer.

- Wethouder van der Wel zegt toe de afweging tussen kwaliteitsverbetering ten opzichte van kosten in de aanbesteding te bespreken in het bestuur van de BVO DRAN en de raad hierover te informeren.

Wijziging gemeenschappelijke regeling VGGM

Geen toezeggingen

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel ‘Meerjarenprogrammabegroting BVO DRAN 2025-2028’ is afgerond en dat het raadsvoorstel doorgeleid wordt naar de besluitvorming.

Ook de meningsvormende bespreking van het raadsvoorstel ‘Wijziging Gemeenschappelijke Regeling Veiligheids- en Gezondheidsregio Gelderland-Midden’ is afgerond. Dit voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvorming als hamerstuk.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

M. Loor

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

1. Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’
2. Raadsvoorstel ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’
3. Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15-05-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Ja

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding informatieve en meningsvormende ronde.

Informatieve fase:
Klassiek inspreken

Meningsvormende fase:
Er wordt in maximaal twee termijn vergadert waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om drie besluiten te nemen:

1. De gebiedsvisie voor Presikhaaf 3 vast te stellen
2. De startnotitie voor het project “Kermisland 110” vast te stellen
3. De startnotitie voor het project “Houtmanlocatie” vast te stellen

Aandachtspunten

Vanwege de inhoudelijke samenhang worden de drie raadsvoorstellen gezamenlijk voorbereid in de raadskamers.

Informatieve bespreking

De informatieve bespreking bestaat uit het klassiek inspreekrecht. Insprekers krijgen vijf minuten de tijd om de raadskamer toe te spreken, waarna er ruimte is voor vragen. Zie lijst van insprekers in de bijlage. Mogelijk wordt dit omgezet in een rondetafelgesprek indien het aantal insprekers hiertoe aanleiding geeft.

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Cathelijne Bouwkamp	Samantha Volgers samantha.volgers@arnhem.nl +31263775943	Willem Lammers willem.lammers@arnhem.nl (06) 31 10 79 51

Aandachtspunten

Gecombineerde behandeling

Waarom worden de besluitvorming van de raadsvoorstellen over P3 samengevoegd met de twee startnotities? Dat heeft een inhoudelijke en een pragmatische reden:

Inhoudelijk is het logisch omdat het om hetzelfde gebied gaat. De twee startnotities vallen binnen en net naast het gebied van de gebiedsvisie P3. Er zit dus een inhoudelijke samenhang.

Pragmatisch is het logisch omdat het gaat om twee woningbouwprojecten van circa 100 tot 140 woningen die onnodig vertraging oplopen als het pas na de zomer in behandeling wordt genomen. Waar bij de ontwikkeling van de Houtmanlocatie aanvullend geldt dat er een subsidie beschikbaar is gesteld vanuit de provincie die stelt dat de start van de bouw in 2025/2026 plaats moet vinden. En dus risico loopt als er vertraging op gaat lopen.

Voorgeschiedenis

- Raadsbrief ‘Startnotitie Presikhaaf 3’, d.d. 07-09-2021
- Beantwoording artikel 44-vraag van 9-2-2024 “Visie wijk Presikhaaf 3”

Aandachtspunten

Gebiedsvisie Presikhaaf 3

- Presikhaaf 3 valt onder twee ontwikkelingen:
    - het Nationaal Programma Arnhem-Oost, waarmee het direct bijdraagt aan de doelen uit het nationaal programma, met name geformuleerd in het gebiedsplan onder de lijn ‘Wonen en leven’.
    - en is een van de drie deelgebieden van de Spoorzone Arnhem-Oost.
- Op sociaal vlak liggen er grote uitdagingen in Presikhaaf 3: de buurt heeft relatief gezien een lager gemiddeld huishoudensinkomen en kent veel gezinnen in de bijstand, bijna een derde van de kinderen groeit op in armoede. Kortom de leefbaarheid staat onder druk.
- Daarnaast spelen ruimtelijke opgaven. De drie Arnhemse woningcorporaties (Vivare, Portaal en Volkshuisvesting) hebben veel bezit in Presikhaaf 3 en staan voor een duurzaamheidsopgave. Daarnaast is een deel van de grond in Presikhaaf 3 vervuild. De gemeente Arnhem heeft veel eigendom, maar een groot deel hiervan is in erfpachtconstructies uitgegeven aan de corporaties. Daarnaast heeft de gemeente maatschappelijk vastgoed in bezit dat om een (her)bestemming vraagt.
- Deze gebiedsvisie geeft op hoofdlijnen drie antwoorden op de opgave om de fysieke ontwikkelingen te laten bijdrage aan de sociale opgaven:
    1. Het realiseren van ontmoetingsplekken op initiatief van bewoners met en voor bewoners waardoor er meer verbinding ontstaat en meer eigenaarschap bij bewoners

2. Door het opknappen van verschillende plekken en samen met bewoners oppakken van de bestaande problematieken zal de huidige bewoner vooruitgang gaan merken. Zo kan hij weer trots worden op de wijk.
3. De ontwikkeling van nieuwe woningen geeft de mogelijkheid om meer doelgroepen toe te voegen aan de wijk en voor bestaande bewoners maakt het mogelijk om wooncarrière (starters) te maken of door te stromen (senioren).

- Binnen de gebiedsvisie zijn er vijf ontwikkellocaties:
  1. Houtmanlocatie
  2. Middachtensingel
  3. Werklocatie
  4. Kerklocatie
  5. Kermisland 110

Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110

- De startnotitie voor Kermisland 110 maakt de bouw van ca.140 appartementen mogelijk.
- Woonzorg Nederland wil hier graag een complex realiseren die niet alleen voor nieuwe bewoners aantrekkelijk is, maar ook voor de buurt en voor de wijk. Woningen waar mensen met of zonder zorgvraag en met een laag of hoger inkomen kunnen wonen. Ook komt er een ontmoetingsruimte die voor de buurt toegankelijk is.
- De startnotitie geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke, functionele en programmatische uitgangspunten voor de herontwikkeling van deze locatie. Hierdoor weten de omgeving en de initiatiefnemers aan welke randvoorwaarden het plan moet voldoen en binnen welke kaders het plan uitgewerkt mag worden.
- Tijdens de consultatieronde (2 november 2023) bleek vanuit de omgeving draagvlak voor de ontwikkeling van woningen voor de betreffende doelgroep.

Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie

- De startnotitie voor de Houtmanlocatie maakt de bouw van ca. 100 appartementen mogelijk in de categorie sociale huur en betaalbare koop (50% sociaal en 50% betaalbaar). Dit is dus meer sociale huur en betaalbare koop dan afgesproken in het kader van Woondeal 2.0. De beoogde doelgroep is ouderen en starters uit de directe omgeving. Hierdoor zal er ook een doorstroming op gang komen en komen er eengezinswoningen vrij.\
- De grond is in eigendom van de gemeente. Voor de herontwikkeling van deze locaties dient de gemeente een grondexploitatie te voeren. Dit zal onderdeel zijn van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone Arnhem Oost.
- Er ligt een subsidieaanvraag bij de provincie van €281.000. Hiervoor geldt wel de voorwaarde dat de bouwstart in 2025/2026 moet liggen.

Moties en Toezeggingen

De volgende moties en toezeggingen worden met het raadsvoorstel afgedaan:

Niet van toepassing

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4015816

Onderwerp: Gebiedsvisie Presikhaaf 3

Kernboodschap

Met de gebiedsvisie Presikhaaf 3 kiezen we voor het verbeteren van de leefbaarheid van deze wijk voor de lange termijn. Presikhaaf 3 is een buurt met een ruime en groene opzet, dit willen we behouden en versterken. Dat doen we in de openbare ruimte zodat mensen meer naar buiten gaan en elkaar ontmoeten. Er komen woningen bij voor starters en senioren zodat de doorstroming op gang komt. Wegen worden aangepast zodat het veiliger wordt en langzaam verkeer wordt gestimuleerd. Maatschappelijke organisaties en onderwijs instellingen zijn de ankers van de wijk. Zij zorgen voor verbinding van mensen en voor werkgelegenheid. Presikhaaf 3 is een wijk geworden waar de bewoners trots op zijn en op kunnen blijven; een wijk waar het fijn en veilig wonen is en waar men omkijkt naar elkaar. Deze gebiedsvisie geeft richting aan de fysieke maatregelen die nodig zijn om dit voor elkaar te krijgen.

Voorstel

1. De gebiedsvisie voor Presikhaaf 3 vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de financiële gevolgen van de gebiedsvisie Presikhaaf 3, passend binnen de totale gebiedsexploitatie van de Spoorzone Arnhem-Oost (zie geheime bijlage) die de tweede helft 2024 aan u ter vaststelling zal worden voorgelegd.
3. Kennis te nemen van de uitgevoerde risicoanalyse gebiedsvisie Presikhaaf 3 (zie geheime bijlage).

Inleiding

Medio 2021 heeft het college de raad middels een raadsbrief geïnformeerd over de “Startnotitie ontwikkelperspectief Presikhaaf III”. Hierna is voorliggende gebiedsvisie tot stand gekomen *(de naam ‘ontwikkelperspectief’ is recent gewijzigd naar ‘gebiedsvisie’ vanwege de positionering in het gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost en de wens om de verschillende projectenfasen te uniformeren).*

Samenhang Nationaal Programma Arnhem-Oost en Spoorzone Arnhem-Oost
Presikhaaf 3 valt onder het Nationaal Programma Arnhem-Oost en is een van de deelgebieden van de Spoorzone Arnhem-Oost. Het Nationaal Programma Arnhem-Oost (NPAO) In de gebiedsvisie Presikhaaf 3 richten we ons op die zaken en doelen waar het fysieke en sociale elkaar kunnen versterken. Het draagt daarmee direct bij aan de opgaven van het NPAO, voornamelijk aan de doelen geformuleerd in het gebiedsplan onder de lijn ‘Wonen en leven’.

GEMEENTE Arnhem

Het gebiedsprogramma van de Spoorzone Arnhem-Oost behelst een langjarige stedelijke ontwikkeling die onderdeel uitmaakt van de Nationaal programma NOVEX Grootschalig woningbouwlocaties. Hierover zijn (financiële) afspraken gemaakt met het rijk. De hierin geformuleerde principes zoals de urgente woningbouwopgave, verdichting, mobiliteitstransitie en het versterken van de leefbaarheid, vormen het uitgangspunt voor voorliggende gebiedsvisie. Daarnaast geven deze principes richting en samenhang aan de uitwerking van de deelprojecten.

Gebiedsvisie
Bij het opstellen van de gebiedsvisie zijn de kwaliteiten van de wijk het uitgangspunt geweest. De wijk is ruim opgezet, er is veel groen, er zijn voorzieningen en er zijn diverse buurtjes met verschillende woningtypen. Met het uitvoeren van de gebiedsvisie wordt ingezet op het versterken van deze kwaliteiten tot een toekomstgerichte, aantrekkelijke en evenwichtige wijk. Een wijk waar inwoners van verschillende culturen, inkomens, leeftijden en huishoudenssamenstelling zich thuis voelen. We sturen op een goede differentiatie aan woningtypen door duurzame levensloopgeschikte appartementen toe te voegen waardoor starters en ouderen binnen Presikhaaf kunnen doorstromen en een thuis kunnen vinden. Met het aanpakken van de openbare ruimte zetten we, naast het biodiverser en aantrekkelijker maken, in op het vergroten van eigenaarschap en betrokkenheid van de wijk. Met het afwaarderen (van 50 naar 30 km/uur) van wegen zorgen we voor meer veiligheid en een betere oversteekbaarheid, meer ruimte voor voetganger en fietser volgens het STOMP-principe[1] en een gezondere leefomgeving.

Fasering
De gebiedsvisie richt zich op de periode tot 2030. Na vaststelling van de gebiedsvisie gaan we meteen aan de slag met de uitwerking van de deelprojecten.

Beoogd effect

Met de uitvoering van de gebiedsvisie wordt de wijk Presikhaaf 3 toekomstbestendig gemaakt en de leefbaarheid in brede zin verbeterd. Zo wordt, binnen de context van de Omgevingsvisie en Spoorzone Arnhem-Oost, uitvoering gegeven aan de woningbouwopgave uit de woonvisie en de stadsbrede programma's Groeiende stad en Radicaal vergroenen.

Argumenten

1.1 *De gebiedsvisie past binnen de Omgevingsvisie Arnhem 2040.*

De Omgevingsvisie Arnhem 2040 beschrijft de wijk Presikhaaf 3 als een wijk waarin het naoorlogse ideaal van licht, lucht en ruimte zichtbaar is, maar ook een wijk waar de leefbaarheid een aandachtspunt is. En een wijk waar we een groene natuurlijke verbinding willen maken tussen stadspark Presikhaaf naar de Veluwe en zuidelijk naar de uiterwaarden van de rivier. Het thema groene, gezonde en veilige stad heeft een plek gekregen in de gebiedsvisie. Ook de andere thema's uit de Omgevingsvisie (vitaliteit, goed wonen, ruimte voor schone mobiliteit en nieuwe energie), zijn in de gebiedsvisie uitgewerkt.

1.2 *De gebiedsvisie past binnen de Woonvisie.*

[1] Het principe betekent dat er voorrang wordt gegeven aan meer duurzame vormen van mobiliteit in de volgorde: Stappen, Trappen, OV, Maas (Mobility as a service) en Privé auto

Tot 2040 heeft Arnhem een woningbouwopgave van 16.000 woningen. Ca. 10.000 woningen worden in de Spoorzone Arnhem-Oost gerealiseerd. Er is vooral behoefte aan betaalbare woningen en specifiek voor Presikhaaf 3 aan duurzame levensloopgeschikte woningen voor 1- en 2- persoonshuishoudens voor jong en oud. In de Woonvisie is opgenomen dat minimaal 66% van de woningen in het betaalbare segment moet liggen en dat daarvan minimaal 30% sociale huur is.

1.3 *Het geeft de omgeving en ontwikkelende partijen richting en houvast voor de toekomst van de wijk.*

De gebiedsvisie biedt huidige en toekomstige inwoners en andere gebruikers van de wijk perspectief op verbeteringen. Het biedt houvast waardoor bewoners en gebruikers eerder geneigd zijn te investeren in hun omgeving. De ruimtelijke, functionele en programmatische kaders geven ook aan ontwikkelende partijen duidelijkheid en houvast voor verdere planuitwerking.

1.4 *De gebiedsvisie zet in op verbeteren en verduurzamen van de wijkeconomie in Presikhaaf 3.*

We koesteren de maatschappelijke instellingen in Presikhaaf zoals de religieuze instellingen, Presikhaaf University, stichtingsbestuur van Buurtcentrum de Overkant, muziekvereniging Quattro Musica en nog vele anderen. Samen hebben zij een belangrijke bijdrage aan de leefbaarheid van de wijk en toekomstperspectief voor de bewoners. De wijkeconomie biedt voor vele bewoners betaald en onbetaald werk en een belangrijke ontmoetingsplaats. We zetten op korte termijn in op herontwikkeling Buurtcentrum de Overkant. We onderzoeken voor de Kerklocatie hoe de huidige maatschappelijke invulling kan worden behouden. En bij de ontwikkellocaties (zoals de Houtmanlocatie en Kermisland 110) wordt ruimte opgenomen voor maatschappelijk en/of economisch programma.

1.5 *Het is nodig om subsidie aanvragen te kunnen doen en projecten van de grond te krijgen.*

Om projecten mogelijk te maken is soms financiering vanuit provincie of rijk nodig. Een voorwaarde bij subsidieaanvragen is vaak dat er een besluit van het college en/of de gemeenteraad aan ten grondslag ligt. Een vastgestelde gebiedsvisie is een goede basis om subsidieaanvragen te kunnen doen om projecten waarvan de financiering nog niet rond is van de grond te krijgen.

1.6 *Er is draagvlak vanuit de omgeving.*

De uitkomsten van de in 2021 gehouden enquêtes en de opbrengst van het participatieproces laten zien dat de thema's die belangrijk worden gevonden voor de toekomst van de wijk, terugkomen in de gebiedsvisie. Zo blijkt een grote behoefte aan nieuwe woningen. Maar ook de thema's leefbaarheid en voorzieningen worden erg belangrijk gevonden, gevolgd door groen en verduurzamen van de woningen. Parkeren en het verbeteren van looproutes en oversteekplaatsen zijn belangrijke onderdelen van het thema verkeer en vervoer. Kortom, het behouden en versterken van Presikhaaf 3 als aantrekkelijke, groene woonwijk met een divers woningaanbod en stimuleren van eigenaarschap, zijn belangrijke en gedragen doelen voor de bewoners.

2.1 *De ambities uit de gebiedsvisie hebben financiële gevolgen.*

De financiële vertaling van de gebiedsvisie Presikhaaf 3 is doorgerekend en gekeken is of en zo ja welke dekking hiervoor aanwezig is. Zie hiervoor de financiële paragraaf en de geheime bijlage.

3.1 *De ambities uit de gebiedsvisie brengen ook risico's met zich mee.*

Het aangaan van een ontwikkeling brengt risico's met zich mee. Zoals met de raad afgesproken wordt voor iedere nieuwe ontwikkeling ook een onafhankelijke risicoanalyse uitgevoerd. Deze is als geheime bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. In de kanttekeningen bij dit raadsvoorstel wordt hier nader op ingegaan.

2.2/ *Het college heeft geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, gelezen*
3.2 *in combinatie met artikel 5.1, tweede lid, onder b, van de Wet open overheid.*

De gebiedsexploitatie voor de Spoorzone, en die voor Presikhaaf 3 als onderdeel daarvan, en de risicoanalyse zijn geheim verklaard omdat openbaarmaking hiervan zou leiden tot het schaden van de economische en financiële belangen van de gemeente. Het kenbaar maken van de bedragen waarmee de gemeente rekent en de risico's die de gemeente hierbij ziet, tast de onderhandelingspositie van de gemeente aan. Ook is er in de financiële bijlage informatie opgenomen over investeringen die aanbesteed moeten worden, waarbij het openbaar maken van deze bedragen de financiële en economische positie van de gemeente schaadt. Deze geheimhouding is opgelegd voor de duur van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone (naar huidige inschatting tot en met 2030).

Kanttekeningen en risico's

1.1 Eventuele aanwezige bodemvervuiling dient per ontwikkeling te worden onderzocht en als blijkt dat sanering moet plaatsvinden brengt dit kosten met zich mee.

In het zuidelijk deel van Presikhaaf 3 is bodemvervuiling aanwezig. In de gemeentelijke saneringsvisie is opgenomen dat sanering moet plaatsvinden op natuurlijke momenten. De initiatiefnemer is dan verantwoordelijk voor de sanering en de daaruit voortkomende kosten. Bodemverontreiniging is niet aan de orde bij de ontwikkellocaties Houtman, Middachtensingel en Kermisland 110. Wel is er bodemvervuiling bij het buurtcentrum De Overkant. Momenteel wordt voor dit deelproject onderzocht wat de te verwachten saneringskosten zijn en of de beschikbare middelen toereikend zijn. Mochten de middelen onvoldoende zijn dan wordt ofwel het plan aangepast waardoor er niet of minder gesaneerd hoeft te worden of we onderzoeken aanvullende financieringsmogelijkheden bij gemeente, provincie en rijk. Bij andere deelprojecten die wel in het vervuilingsgebied liggen wordt dezelfde aanpak gehanteerd.

1.2 De uitvoering van de ruimtelijke projecten lost niet alle problemen op.

Veel problemen in Presikhaaf 3 vinden plaats 'achter de voordeur' van de bewoners. De gebiedsvisie geeft antwoord op het verbeteren van de fysieke leefomgeving en draagt daarmee bij aan de sociale doelstellingen op het gebied van leefbaarheid. Het Nationaal Programma Arnhem Oost heeft concrete uitvoeringsprogramma's voor de komende 4 jaar om o.a. de leefbaarheid en de 'achter de voordeur problematiek' aan te pakken. Daarnaast richt de lange termijn aanpak zich op de volgende generatie met de aanpak voor jongeren 0-23 jaar. Hiermee is de verwachting dat met zowel de fysieke als de sociale aanpak de leefbaarheid in Presikhaaf 3 op termijn verbetert. Om de samenhang tussen de

fysieke en sociale aanpak te borgen, vindt er nauwe afstemming plaats met het nationaal Programma Arnhem-Oost.

1.3 Huidige netcongestie in Nederland geeft onzekerheden bij gebiedsontwikkeling.

Veel gebiedsontwikkelingen in Nederland worden geconfronteerd met geen of beperkte netaansluiting. Dit kan tot vertraging en mogelijk extra kosten leiden. Aan versterking van het elektriciteitsnetwerk wordt landelijk en regionaal hard gewerkt mede gezien de groei en ontwikkeling van het stedelijk gebied en de urgentie qua woningbouw. Zo ook voor Presikhaaf 3. Naast uitbreiding van het net is het ook belangrijk dat nieuwe ontwikkelingen slim omgaan met de schaarse transportcapaciteit. Daarom moet ook binnen dit gebied de impact van de energievraag op het elektriciteitsnet zo klein mogelijk gehouden worden, zonder andere ambities tekort te doen.

3.1 Een gebiedsontwikkeling van Presikhaaf 3 brengt risico's met zich mee.

Een langjarige en omvangrijke ontwikkeling als Spoorzone Arnhem-Oost brengt nieuwe risico's met zich mee en daarmee ook risico's die specifiek gelden voor de ontwikkeling van Presikhaaf 3. Het uitvoeren van goed risicomanagement is van groot belang. Om aan het proces van risicomanagement goed invulling te geven is er een risicoanalyse voor Presikhaaf 3 uitgevoerd. In de geheime bijlage zijn de uitkomsten van deze risicoanalyse weergegeven in de vorm van een risicoregister. De risico's zijn (deels) ook gekwantificeerd. Op basis hiervan wordt de benodigde weerstandscapaciteit ten behoeve van deze ontwikkeling bepaald.

In de begroting 2024 is het risicoprofiel voor heel Spoorzone Arnhem-Oost (vooralsnog Rijnpark, Schaapsdrift en Presikhaaf 3) ingeschat op € 20 miljoen.

Inmiddels zijn de business cases voor de gebiedsvisies verder uitgewerkt, waardoor het mogelijk is om het risicoprofiel voor de Spoorzone specifieker te bepalen. Daarnaast is de methodiek voor het bepalen en kwantificeren van de risico's van grondexploitaties aangescherpt (zie raadsbrief 19 maart 2024). Zoals aangegeven in het raadsvoorstel gebiedsvisie Rijnpark leidt dit tot een inschatting van het risicoprofiel van € 16,5 miljoen voor de gebieden Rijnpark en Schaapsdrift. Hier is nu het risicoprofiel van Presikhaaf 3 aan toegevoegd met een inschatting van € 1,4 miljoen en daarmee komt de totale inschatting van het risicoprofiel op € 17,9miljoen. Dit past binnen het in de begroting 2024 opgenomen risicoprofiel.

Tevens is het goed om aan te geven dat door de verwevenheid van de bereikbaarheidsmaatregelen met de diverse gebiedsexploitaties binnen de deelgebieden, de risicoprofielen op deelgebiedsniveau een benadering is.[2]

Tot aan het moment dat de gebiedsexploitatie van de Spoorzone wordt aangeboden aan de raad, blijven we uitgaan van de eerdere inschatting van € 20 miljoen beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit voor Spoorzone als geheel.

[2] De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daartoe is op basis van de hiervoor gebruikelijke systematiek een toerekening gedaan naar ieder deelgebied. Het risico van een bereikbaarheidsmaatregel die aan meerdere gebiedsexploitaties wordt toegerekend kan daarmee niet per deelexploitatie precies worden bepaald. Daardoor is het risicoprofiel dat hier voor het deelgebied wordt weergegeven een benadering. Bij het vaststellen van de totale gebiedsexploitaties kan wel een totaal risicoprofiel worden gegeven.

Bij het vaststellen van de gebiedsexploitatie van de spoorzone zal het beslag op het weerstandsvermogen definitief worden bepaald en doorgevoerd in de begroting. Dit kan tot vrijval (of extra benodigde) capaciteit leiden.

De risico's en beheersmaatregelen zullen na vaststelling van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone doorlopend worden gemonitord en daar waar nodig bijgestuurd. De raad zal over de voortgang via de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) en de najaarsrapportage worden geïnformeerd.

Participatie

In 2021 heeft de gemeente een enquête afgenomen onder de inwoners van de wijk. De uitkomsten van de enquête zijn meegenomen bij het opstellen van de Startnotitie en voorliggende gebiedsvisie. Na de enquête hebben verschillende sessies plaatsgevonden met de klankbordgroep. Daarbij was een brede vertegenwoordiging uit de wijk betrokken, van inwoners tot maatschappelijke organisaties en betrokken instellingen. Voor de ontwikkellocaties zijn aparte sessies georganiseerd met direct omwonenden. Daarnaast zijn er avonden georganiseerd met specifieke thema's zoals met jongeren over hoe zij willen leven en wonen in de wijk, een middag met Rijnstad met ouders en kinderen in de speeltuin de Regenboog over de gewenste invulling van zo'n speeltuin. Maar ook een fietstocht met raadsleden langs de beoogde ontwikkellocaties. 8 februari jl. is de visie gepresenteerd aan ca. 100 aanwezigen uit de wijk; alle bewoners (via huis-aan-huis flyer) en eerder betrokken stakeholders en ondernemers waren hiervoor uitgenodigd. Tot slot is er op 4 maart jl. nog een klankbordgroep bijeenkomst gehouden. Met deze avond is de participatie voor de totstandkoming van de gebiedsvisie afgerond. Op beide avonden is men geïnformeerd over het besluitvormingsproces en de mogelijkheid tot inspreken. De uitkomsten van alle participatiemomenten zijn meegenomen in de gebiedsvisie en de verslagen zijn opgenomen in de bijlage van de gebiedsvisie.

De verdere uitwerking van de deelprojecten doen we graag samen met bewoners, ondernemers en maatschappelijke organisaties uit de buurt. Zij worden daarom nauw betrokken bij deze uitwerkingen. Zodat de wijk aantrekkelijk en toekomstbestendig wordt voor huidige én nieuwe bewoners en gebruikers.

Financiën

In de begroting 2024 zijn middelen gereserveerd voor de gebiedsexploitatie van Spoorzone Arnhem Oost. De verwachting is dat we hiermee, samen met het Rijk en de provincie, tot een sluitende businesscase kunnen komen.
De drie gebiedsvisies (Rijnpark, Schaapsdrift en omgeving en Presikhaaf 3) hangen nauw met elkaar samen. De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daarnaast is voor de bepaling van de rentekosten besloten tot projectfinanciering voor Spoorzone Arnhem Oost als geheel. Vanwege deze verwevenheid van de verschillende onderdelen van de gebiedsexploitatie zal de verwerking van de gebiedsexploitatie in de begroting middels een separaat raadsvoorstel in zijn geheel plaatsvinden nadat de afzonderlijke gebiedsvisies voor Schaapsdrift en omgeving, Rijnpark en Presikhaaf 3 door u zijn vastgesteld. De drie gebiedsexploitaties geven de financiële onderbouwing van de desbetreffende gebiedsvisies. Om de nu voorliggende gebiedsvisie Presikhaaf 3 vast te kunnen stellen, wordt in de geheime bijlage aangegeven

welk deel van de totale gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost betrekking heeft op Presikhaaf 3. In de geheime bijlage wordt daarna uitgebreider ingegaan op de gebiedsexploitatie Presikhaaf 3.

Naast de gebiedsexploitatie (bestaande uit de anterieure ontwikkeling, gebiedsexploitatie en daar aan gekoppelde bereikbaarheidsmaatregelen) bevat de gebiedsvisie ook een aantal andere ontwikkelingen welke gedekt worden uit de hiervoor reeds beschikbaar gestelde middelen.
Het gaat dan om het project buurttuinen (dekking volkshuisvestingsfonds), vernieuwbouw buurtcentrum De Overkant (volkshuisvestingsfonds, Nationaal Programma Arnhem Oost (NPAO) en klimaatadaptatie), aanleg refugium (Volkshuisvestingsfonds en klimaatadaptatie) en de mogelijke aankoop en transformatie naar woningen van de voormalige supermarkt Güven (volkshuisvestingsfonds en NPAO).
Voor de verbeteringen in de openbare ruimte voor biodiverser wijkgroen en spelen zijn de bestaande budgetten van beheer en onderhoud en de klimaatgroenagenda het uitgangspunt.
Het onderzoek naar de mogelijke herontwikkeling van de kerklocatie en de werklocatie wordt gedekt uit het budget voor de verstedelijkingsopgave.

Uitvoering

Na akkoord van de raad op de gebiedsvisie wordt gestart met de verdere planvorming van de verschillende deelprojecten.

De totale doorlooptijd van alle ontwikkelingen is tot ca 2030. In de tussentijd is ook aandacht voor tijdelijke invulling van locaties die anders vanwege planvorming mogelijk leeg staan. De keuze voor een tijdelijke invulling wordt altijd gedaan vanuit de doelstelling van de gebiedsvisie; de leefbaarheid voor de huidige bewoners en toekomstige bewoners te verbeteren.

Communicatie

Bij het vervolgproces en de planuitwerking wordt de omgeving betrokken. Per deelproject wordt gekeken op welke manier bewoners en andere stakeholders het beste kunnen worden betrokken. Dat doen we in overleg met de klankbordgroep, de themagroepen groen en mobiliteit en andere betrokkenen, zodat we zo veel mogelijk mensen bereiken. Waar passend willen we als gemeente ook aan sluiten bij vanuit de wijk georganiseerde evenementen. Het stappenplan burgerparticipatie wordt gevolgd en het uitgangspunt is steeds om de wijk zo actief mogelijk te betrekken. Voor ontwikkellocaties geldt naast het stappenplan de handreiking ‘Betrek de buurt bij uw bouwplan’. Informatie over het project wordt vermeld op Toekomst Presikhaaf 3 - Gemeente Arnhem.

Bijlagen

- Bijlage 1 - Gebiedsvisie PRESIKHAAF III 2030 Een nieuw perspectief op de wijk – maart 2024
- Bijlage 2 – GEHEIM Financiële paragraaf Presikhaaf 3
- Bijlage 3 – GEHEIM Risicoanalyse Presikhaaf 3

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4015816

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 23 april 2024, zaaknummer 4015816;

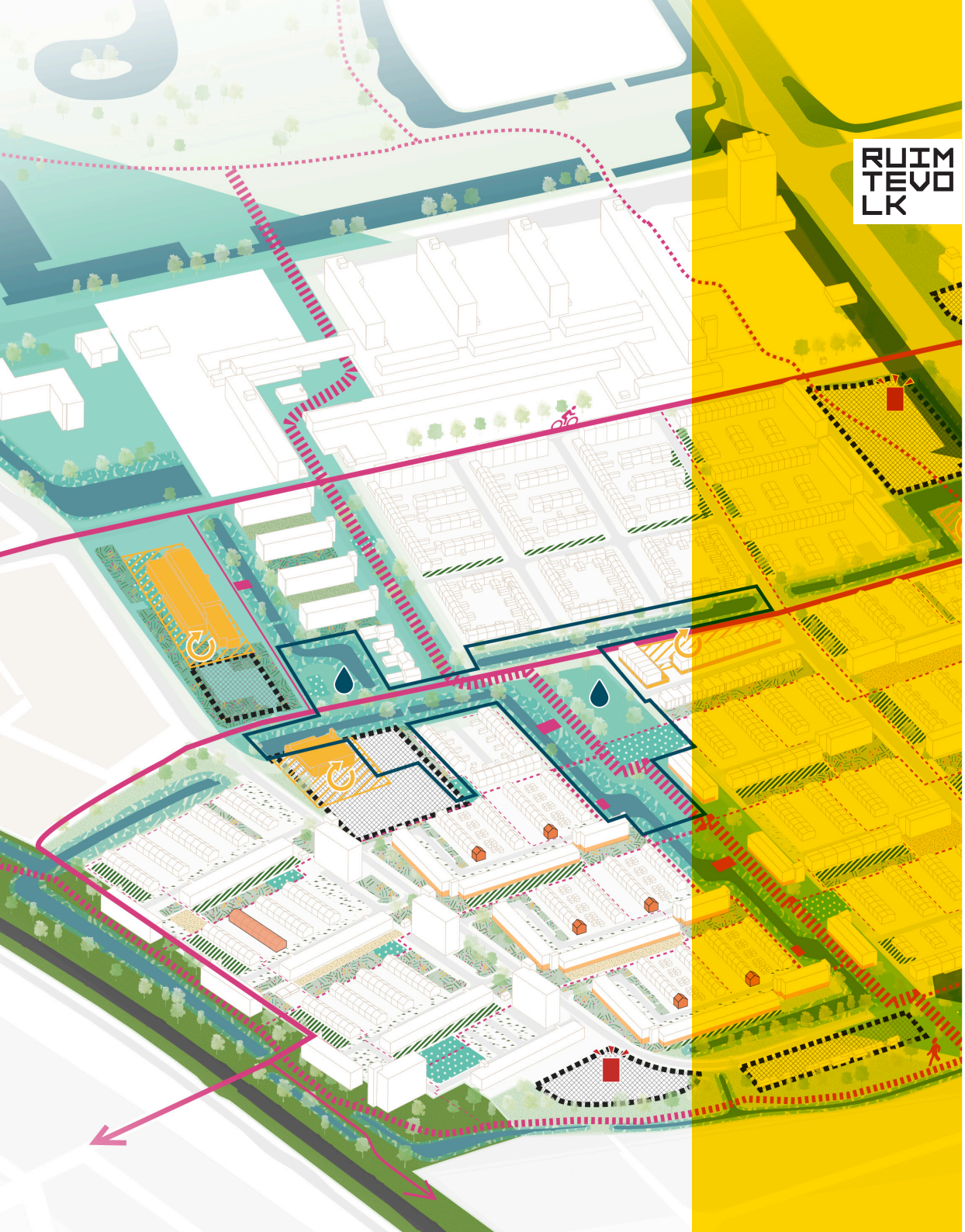
gelet op artikel 108 van de Gemeentewet;

besluit:

1. De gebiedsvisie voor Presikhaaf 3 vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Arnhem GEMEENTE



RUIM TEVO LK

BOOM LANDSCAPE

GEMEENTE Arnhem

GEBIEDSVISIE
PRESIKHAAF III

Een nieuw perspectief op de wijk in 2030

April 2024

Colofon

Deze gebiedsvisie is opgesteld door RUIMTEVOLK in samenwerking met BOOM Landscape, in opdracht van de gemeente Arnhem. Het copyright van de beelden, kaarten en foto's berust bij RUIMTEVOLK tenzij anders aangegeven. Hoewel aan de inhoud en samenstelling van dit rapport de grootst mogelijke zorg is besteed, is het mogelijk dat informatie onjuist of onvolledig is. RUIMTEVOLK en BOOM Landscape aanvaarden geen enkele aansprakelijkheid voor de volledigheid of juistheid van de gegeven informatie.

Teksten, kaartmateriaal en afbeeldingen (tenzij anders vermeld):
Maaike Postma (RUIMTEVOLK)
Anne Seghers (RUIMTEVOLK)
Annemiek Wiggers (RUIMTEVOLK)
Elena Dobretsova (BOOM Landscape)
Philomene van der Vliet (BOOM Landscape)

April 2024

RUIMTE VOLK

BOOM LANDSCAPE

GEMEENTE Arnhem

Inhoud

1. Inleiding **4**

Opgave 5
Context 8
Randvoorwaarden 10

2. Presikhaaf 2030 | Perspectief op wijkniveau **15**

Visiekaart Presikhaaf 2030 16
Raamwerk Presikhaaf 2030 18
Het groenblauwe netwerk 20
De buurt van buurtjes 24
De zones met voorzieningen 26
Het netwerk van infrastructuur 28

3. Ontwikkellocaties | Perspectief op locatieniveau **32**

Nieuwe ontwikkelingen 33
Houtmanlocatie 34
Middachtensingel 37
Werklocatie 40
Kerklocatie 41
Kermisland 42

4. Vervolg **44**

Bijlagen

A – Ruimtelijke en programmatische analyse 48
B – Vergelijking Radburn: New Jersey/Presikhaaf 3 71
C – Gebiedsvisie voor en door de wijk: Klankbordgroepsessies 74



1. Inleiding

De opgave voor Presikhaaf 3

Opgave

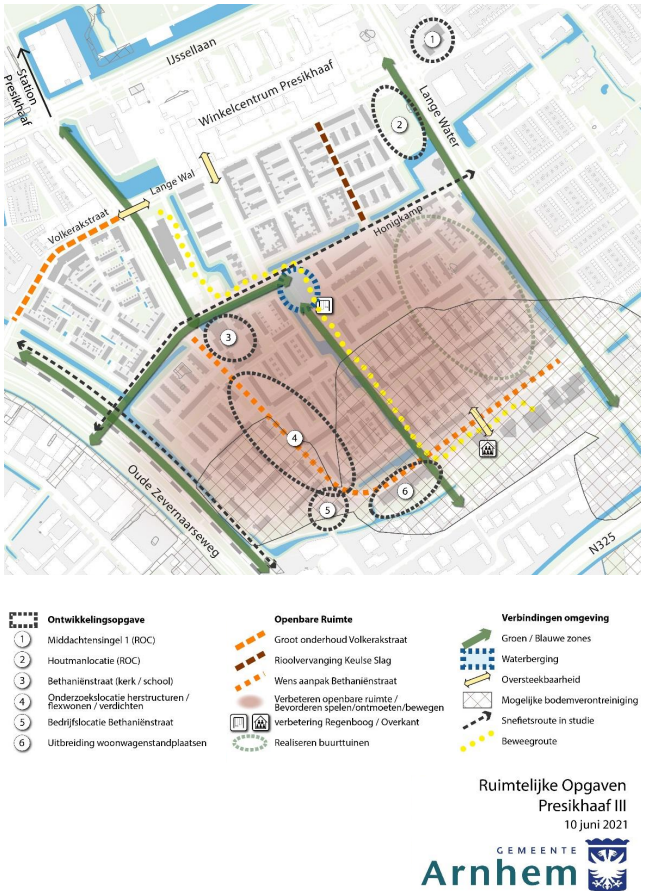
Waarom een gebiedsvisie voor Presikhaaf 3?
De wijk Presikhaaf is gebouwd na de Tweede Wereldoorlog in een tijd waarin grote behoefte was aan veel en goedkope woningen. Een groot deel van de woningen bestaat uit sociale huurwoningen en goedkope koopwoningen. Naarmate de leeftijd van de wijk vorderde, kende de wijk steeds meer opgaven, zowel van ruimtelijke als sociale aard. Begin deze eeuw zijn de buurten Presikhaaf 1 en Presikhaaf 2 aangewezen als Vogelaarwijken en op basis daarvan is er een Ontwikkelingsplan (2003) opgesteld met als doel het verbeteren van de woonvoorraad en de leefbaarheid. Deze plannen (herstructurering, nieuw- en verbouw) zijn uitgevoerd. Nu is Presikhaaf 3 aan de beurt. In Presikhaaf 1 en 2 is toen besloten om grootschalig sloop/ nieuwbouw toe te passen. Dit werd mede ingegeven doordat de sociale huurwoningen toen in zeer slechte technische staten verkeerden en ook qua afmeting niet meer voldeden aan de eisen van de tijd. In Presikhaaf 3 zijn al veel woningen gerenoveerd en voldoen aan de huidige eisen. Grootschalig sloop/ nieuwbouw is hier dus niet van toepassing.

Presikhaaf 3 is een buurt waar veel mensen graag willen blijven wonen. Het is een buurt met veel nationaliteiten en daarbij horende culturen die harmonieus met elkaar samenleven en waar de inwoners hulp en support van binnen hun eigen gemeenschap ervaren. Bewoners maken graag gebruik van het groen in de wijk, de nabijheid van scholen, van het park en de winkelvoorzieningen.

Maar het is ook een buurt waar mensen soms de eindjes aan elkaar moeten knopen, of zelfs dat nauwelijks kunnen. Waar de weg naar het park of de voorzieningen toch net te ver voelt, waar door de opeenstapeling van eigen problemen de zelfredzaamheid of zorg naar anderen soms niet op te brengen is, waar jongeren verleid worden een andere weg in te gaan dan we zouden willen.

Ook de cijfers onderbouwen dit. Presikhaaf 3 kent alle aspecten van de grote stedenproblematiek. Zo liggen er op sociaal vlak grote opgaven: de buurt heeft relatief gezien een lager gemiddeld huishoudensinkomen en kent veel gezinnen in de bijstand, bijna een derde van de kinderen groeit op in armoede. Kortom de leefbaarheid staat onder druk, zoals blijkt uit cijfers en kengetallen Leefbaarheid en Veiligheid (2017 en 2022).

Daarnaast spelen ruimtelijke opgaven. De drie Arnhemse woningcorporaties (Vivare, Portaal en Volkshuisvesting) hebben veel bezit in Presikhaaf 3 en staan voor een duurzaamheidsopgave. Daarnaast is een deel van de grond in Presikhaaf 3 vervuild. De gemeente Arnhem heeft veel eigendom, maar een groot deel hiervan is in erfpachtconstructies uitgegeven aan de corporaties. Daarnaast heeft de gemeente maatschappelijk vastgoed in bezit dat om een (her)bestemming vraagt. Ook ligt er een opgave rond waterberging als gevolg van eerdere ontwikkelingen in P1 en P2.



Bovenstaande kaart toont een samenvatting van alle ruimtelijke opgaven ten tijde van de start van deze gebiedsvisie.

Een gebiedsvisie: wat is dat?

Een gebiedsvisie laat zien welke veranderingen we in een wijk nastreven, om bepaalde doelen te bereiken. We willen bijvoorbeeld dat bewoners meer naar buiten gaan. Dit kunnen we doen door het groen aantrekkelijker te maken met meer wandelpaden en zitplekken te realiseren. We willen dat ouderen in de eigen wijk kunnen blijven wonen, dit kunnen we doen door passender woningen te bouwen. We willen dat bewoners makkelijker kunnen oversteken naar het winkelcentrum of andere buurten. Dit kunnen we doen door veiligere oversteekplaatsen te maken. Maar ook als stad hebben we doelen; we willen minder auto's op straat en een gezondere leefomgeving. Ook willen we meer ruimte geven aan de natuur. Bij nieuwe ontwikkelingen in de stad worden deze ambities meegenomen door bijvoorbeeld te werken met deelmobiliteit en groene gevels te maken.

Om dit te realiseren is een plan nodig waarin al deze opgaven staan beschreven en zijn afgewogen. Een gebiedsvisie bestaat dan ook uit een samenhangende verzameling opgaven en oplossingen voor de openbare ruimte, vastgoed en ontwikkellocaties die op korte termijn (nu en binnen 5 jaar) en middellange termijn (5-10 jaar) worden uitgevoerd. Om te werken aan een wijk die mooier en leefbaarder is.

Waar gaat deze gebiedsvisie over?

In Presikhaaf 3 gaat dus het een en ander gebeuren. We willen lege plekken benutten voor woningbouw, we willen een schone en veilige leefomgeving en ook meer mogelijkheden voor duurzame mobiliteit in de wijk. Het groen willen we aantrekkelijker maken en bruikbaarder maken voor zowel bewoners als voor de natuur. Hiermee lossen we niet alles op, maar hopen we wel de leefomgeving van de bewoners in Presikhaaf 3 te verbeteren.

Om te voorkomen dat dit allemaal afzonderlijk van elkaar gebeurt en we hierdoor ofwel zaken over het hoofd zien of kansen missen, heeft de gemeente besloten om een gebiedsvisie op te stellen. De gebiedsvisie kijkt vooruit tot 2030. In het najaar van 2021 is hiervoor met behulp van de buurtwerkgroep een startnotitie opgesteld. Hierin staan het beoogde proces, de particpatie en de opgaven beschreven.
Als belangrijkste doelstelling staat in de startnotitie: Het vergroten van de leefbaarheid in Presikhaaf 3 als bovenliggende opgave, waarbij nieuwe woningen en voorzieningen en verbeteren van de openbare ruimte en het groen onderliggende doelen zijn.

Deze gebiedsvisie geeft op hoofdlijnen drie antwoorden op de opgave om de fysieke ontwikkelingen te laten bijdrage aan de sociale opgaven:

1. Het realiseren van ontmoetingsplekken op initiatief van bewoners met en voor bewoners waardoor er meer verbinding ontstaat en meer eigenaarschap bij bewoners
2. Door het opknappen van verschillende plekken en samen met bewoners oppakken van de bestaande problematieken zal de huidige bewoner vooruitgang gaan merken. Zo kan hij weer trots worden op de wijk.
3. De ontwikkeling van nieuwe woningen geeft de mogelijkheid om meer doelgroepen toe te voegen aan de wijk en voor bestaande bewoners maakt het mogelijk om wooncarrière (starters) te maken of door te stromen (senioren).

Er zijn ook veel mooie initiatieven binnen de wijk, zoals onder andere Presikhaaf University. Een groep jonge begeleiders van diverse achtergronden, leeftijden, opleidingsniveau die veelal woonachtig zijn in Presikhaaf. De begeleiders helpen kinderen bij hun huiswerk en sport en geven ze vertrouwen. Jongeren worden zo trots op zichzelf en op de wijk. De ontwikkeling van de jeugd van Presikhaaf stellen ze hierbij centraal.

Of neem het initiatief aan de Doefstraat. Samen met de gemeente heeft een groep bewoners een ontwerp gemaakt voor een collectieve tuin bij hun flat. Ze hebben subsidie aangevraagd bij het platform Burgerkracht en zijn toen samen met bewoners, de aannemer en Wijkonderhoud aan de slag gegaan.

Participatie

Klankbordgroep

Deze gebiedsvisie is mede tot stand gekomen door de inzet van buurtbewoners. Bij de start van het traject is een brede klankbordgroep in het leven geroepen. Hierin nam een groep van ongeveer 30 wijkbewoners deel naast vertegenwoordigers van de corporaties, ondernemers, en maatschappelijke partijen. Er is gekozen voor het participatieniveau 'adviseren*'. Bij de uitwerking van deelprojecten, zoals de buurt- en speeltuinen en ontwikkellocaties, kan waar mogelijk voor intensievere participatievormen zoals (mee)beslissen, samenwerken en faciliteren worden gekozen.

Verloop van het participatieproces 2021-2024

In 2021 heeft de gemeente een enquête afgenomen onder alle bewoners van Presikhaaf 3. De uitkomsten van de enquête zijn bij het opstellen van de Startnotitie meegenomen en in het vervolg van de participatie. Na de enquête hebben verschillende sessies plaatsgevonden met de klankbordgroep. Dit was in de periode 2022-2023. Voor de ontwikkellocaties Houtmanstraat en Middachtensingel is een aparte sessie georganiseerd met direct omwonenden. Daarnaast zijn er bijeenkomsten georganiseerd met specifieke thema's, zoals met jongeren over hoe zij willen leven en wonen in de wijk, een middag met Rijnstad en ouders en kinderen in de speeltuin de Regenboog over de gewenste invulling van zo'n speeltuin. Hierbij waren Team Leefomgeving, Rijnstad, opbouwwerk en jongerencoaches onze vaste aanspreekpunten. Ook is er gesproken met de woningcoroporaties en hebben we een fietstocht met raadsleden georganiseerd langs de beoogde ontwikkellocaties.

In 2023 heeft het project helaas een poosje stilgelegen. De klankbordgroep is hier toen onvoldoende over geïnformeerd, wat tot onvrede bij de leden heeft geleid. Begin 2024 hebben hierom twee extra sessies plaatsgevonden. Eén waarin de 95%-versie van de gebiedsvisie aan de hele buurt is gepresenteerd en er ruimte was voor vragen. En één waarin de klankbordgroep nog opmerkingen kon meegeven op de 95%-versie van de visie.

De uitkomsten zijn meegenomen in deze gebiedsvisie en de verslagen zijn opgenomen in de bijlage van deze gebiedsvisie. Bij de uitwerking van de gebiedsvisie, behouden we de klankbordgroep, uiteraard kunnen bewoners zich hier nog voor aanmelden. Daarnaast worden bewoners uitgenodigd om mee te denken en mee te doen in de verschillende deelprojecten zoals groen, mobiliteit en de ontwikkellocaties.

Een complete verslaglegging van de participatiemomenten binnen dit proces is te vinden vanaf pagina 72.

Klankbordgroep #4 - 16 juni 2022



*in eerdere stukken heette dit 'participeren'. Op basis van het "Arnhems stappenplan participatie" betreft dit de participatievorm 'adviseren'. Adviseren betekent dat de gemeente in gesprek gaat met participanten om oplossingen te horen met de intentie die te verwerken.

Context

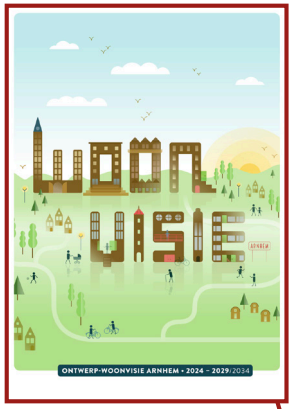
Dit nemen we mee uit andere stukken

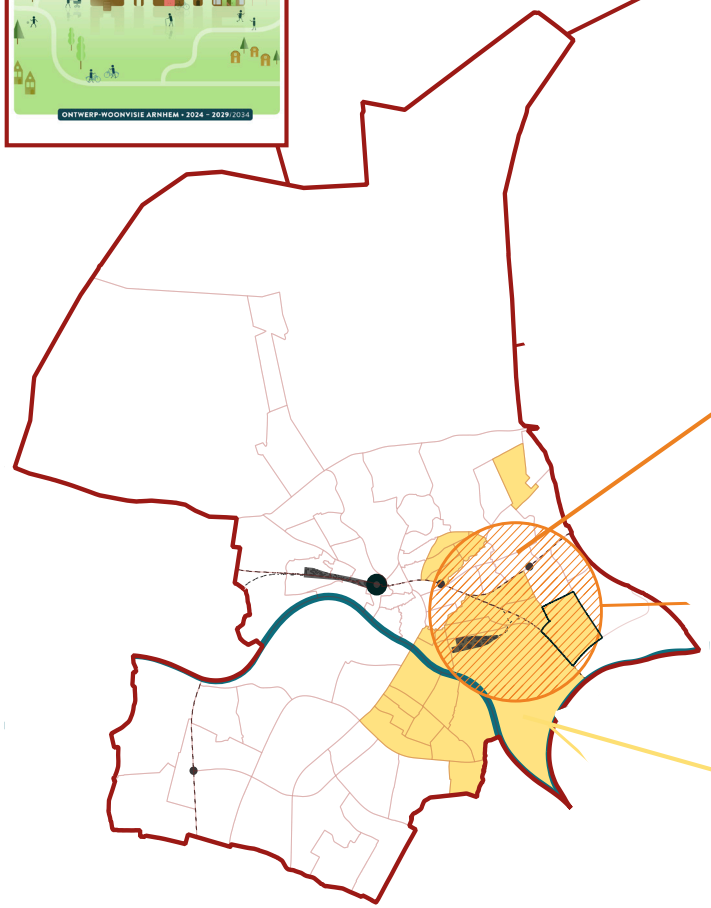
Het maken van plannen voor een bestaande wijk gebeurt nooit uit het niets. Er is al veel geschreven en besloten over grotere plannen voor Arnhem en Arnhem-Oost. Dit heeft invloed op de plannen die gemaakt worden. Hieronder gaan we in op wat dit betekent aan uitgangspunten voor Presikhaaf 3.

Omgevingsvisie Arnhem 2040

In 2023 is de omgevingsvisie vastgesteld. Hierin is naast de totale visie voor Arnhem ook specifiek naar Arnhem-Oost gekeken waarbinnen Presikhaaf 3 valt. Voor Arnhem-Oost is een ambitie-agenda opgesteld waarvan de volgende punten relevant zijn voor Presikhaaf 3:

- We werken samen met het Rijk aan het versterken van de leefbaarheid, veiligheid en duurzaamheid in Arnhem-Oost. En streven naar het vergroten van de ruimtelijke samenhang tussen wijken door bestaande infrastructurele barrières zoveel mogelijk op te heffen.
- We ontwikkelen multifunctionele stedenbouwkundige concepten, die bijdragen aan de gewenste Arnhemse mix (wonen/werken/voorzieningen) en die gebruik maken van duurzame vormen van mobiliteit.
- We investeren in de kwaliteit van de openbare ruimte door toevoeging van meer groen voor leefbaarheid, gezondheid, klimaatadaptatie en biodiversiteit.











Nationaal Programma Arnhem-Oost
Arnhem is met het gebied Arnhem-Oost één van de twintig stedelijk focusgebieden binnen het Nationaal Programma Leefbaarheid en Veiligheid van het ministerie van Binnenlandse zaken & Koninkrijksrelaties. Het Nationaal Programma Arnhem-Oost (NPAO) heeft als doel om de achterstanden op het gebied van onderwijs, werk & inkomen, wonen, gezondheid, leefbaarheid en veiligheid in de vijf Arnhem Oost wijken, waar onder Presikhaaf, aan te pakken. We willen huidige en nieuwe generaties een eerlijke en gelijke keuze én kans bieden om hun talenten te ontwikkelen. Vertrekpunt voor de aanpak is het versterken van de driehoek(punten): kind (jongere), gezin (huishouden) en wijk. Daarmee versterken we de wijk als sociale gemeenschap. Het NPAO organiseert dit langs drie lijnen. Binnen iedere lijn is er specifieke aandacht voor veiligheid, gezondheid en leefbaarheid:

- Opvoeden en Opgroeien | Een kansrijke en inclusieve ontwikkeling voor ieder kind en iedere jongere ('min 10 maanden' tot 27 jaar).
- Werk en Inkomen | Bestaanszekerheid voor ieder gezin en huishouden.
- Wonen en Leven | Leven in een duurzame woning en in een gezonde en veilige buurt.

Deze ontwikkellijnen gaan inmiddels van lange termijn doelen naar uitvoering in de praktijk van nu, door er concrete projecten en interventies aan te verbinden. Ook deze gebiedsvisie vloeit hieruit voort. In deze visie richten we ons op die zaken en doelen waar het fysieke en sociale elkaar kunnen versterken. Het draagt daarmee direct bij aan de opgaven van Arnhem-Oost, voornamelijk aan de doelen geformuleerd in het gebiedsplan onder de lijn 'Wonen en leven'.

Spoorzone Arnhem-Oost
Daarnaast is de landelijke woningnood groot en hebben we ook in Arnhem de opgave om extra woningen te bouwen. In de woondeal heeft de gemeente hierover afspraken gemaakt met het Rijk. De omgevingsvisie geeft aan waar deze nieuwe woningen in de stad grotendeels terecht zullen komen. Binnen deze visie zijn op het niveau van de stad afwegingen gemaakt tussen bereikbaarheid van de nieuwe woningen, aanwezigheid van voorzieningen, maar ook waar letterlijk ruimte is.
Het komt er op neer dat er gekozen is om vooral in de nabijheid van stations en winkelcentra woningen op grote schaal toe te voegen. Een van de gebieden in de stad waar een groot deel van deze toekomstige woningen terecht komen is het gebied Spoorzone Arnhem-Oost, waartoe ook Presikhaaf 3 behoort. Spoorzone Arnhem-Oost is een van de 17 NOVEX-gebieden van Nederland. Dit houdt in dat we langjarige afspraken hebben met het Rijk en ons gezamenlijk inspannen om hier ook daadwerkelijk een vernieuwd stadsdeel te kunnen realiseren, waarbij het groeien van de stad automatisch bijdraagt aan het groen, voorzieningen, werkgelegenheid en sport en recreatievoorzieningen. Vanuit de Spoorzone Arnhem-Oost zijn de volgende ambities van toepassing voor Presikhaaf 3:

- Verbonden: We zetten in op het versterken van de verbinding tussen de wijken onderling, en in samenhang met de spoorse opgave met de gehele metropoolregio. Hiermee geeft het richting aan de spooragenda; betere (inter)nationale bereikbaarheid van de stad en het tegengaan van de barrièrewerking van het spoor in de Spoorzone Arnhem-Oost.
- Nieuwe Arnhemse Mix: We willen de groei van de stad op een gezonde, groene en aantrekkelijke wijze accommoderen met het toevoegen van nieuwe woon-werkmilieus in balans met de huidige stad. Het biedt perspectief op de programmering van 8.000 tot 10.000 woningen en het streven naar meer werkgelegenheid in de periode tot 2040 in de verschillende deelgebieden.
- Trots op Oost: De groeiopgave van de stad wordt ingezet voor het versterken van de leefbaarheid van de huidige bewoners en de leefomgeving in en om de wijken. Niet alleen met het vergroten van het aanbod van passende woon- en werkmilieus maar ook met het ontwikkelen van het spoorpark Arnhem-Oost. Het vormt de 'leeflijn' van de spoorzone en vormt een plek voor ontmoeting en beweging, het verbindt de verschillende wijken en geeft ruimte voor klimaatadaptatie en biodiversiteit.

Bij de uitwerking van deze gebiedsvisie sluiten we verder aan bij de richtinggevende thema's uit het gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost (leefomgeving, mobiliteit, wonen, economie & energie, duurzaamheid en circulariteit). Deze gebiedsvisie gaat meer in op de concrete ambities en opgaven voor Presikhaaf 3.

Randvoorwaarden

Wonen

Woonvisie

Arnhem staat voor flinke opgaven op het gebied van wonen. We hebben een groot woningtekort en er moeten de komende jaren veel woningen bij komen. De opgaven voor Arnhem liggen niet enkel in de aantallen, maar ook - en vooral - in de kwaliteit en de leefbaarheid van onze woningen en wijken. We streven naar een eerlijke stad, waar iedere Arnhemmer goed kan wonen. In de Woonvisie zetten we in op verbetering van woningen en hun leefomgeving en op sociale en betaalbare woningbouw. Dat betekent onder andere dat, in navolging op de Woondeal 2.0, ten minste 30% van woningbouwontwikkelingen sociale corporatiehuur dient te zijn en dat in totaal 66% een betaalbare woning moet zijn.

Voor Presikhaaf III is het volgende relevant:

- In de Woonvisie is opgenomen dat het wenselijk is dat het aandeel sociale huurwoningen in de wijk wat naar beneden gaat. Zo realiseren we een ongedeelde stad met veerkrachtige wijken. Daarbij is vastgelegd dat we in deze wijk bij nieuwbouwprojecten streven naar minimaal 30% sociale huur (en dus niet minimaal 35% of minimaal 60%, zoals in andere wijken). Ook is vastgelegd dat we in wijken met veel corporatiehuur bij nieuwbouwprogramma's opnemen dat minimaal de helft een koopwoning moet zijn, waarvan het overgrote deel een betaalbare koopwoning moet zijn.
- We benutten de bestaande voorraad intensiever, dat betekent onder andere dat we corporaties, bouwers en ontwikkelaars bekijken waar mogelijkheden liggen om woningen op te toppen of te splitsen. Via het rendement dat behaald kan worden met optoppen, bestaan koppelkansen om verduurzaming van gebouwen te financieren.
- De komende jaren krijgt Arnhem steeds meer oudere inwoners en steeds meer kleinere huishoudens. Dit stelt ons voor een opgave om aantrekkelijke, levensloopgeschikte woonruimte en buitenruimte voor ouderen te realiseren.
- Als gemeente werken we al een aantal jaar goed samen met onze kennisinstellingen om Arnhem op de kaart te zetten als studiestad. Bij een studiestad hoort uiteraard ook een passend woningaanbod voor studenten. Binnen gebiedsontwikkelingen houden we rekening met de vraag naar studentenwoningen.
- We werken gebiedsgericht aan kansrijke wijken. Dit betekent onder andere een gebiedspecifieke intensivering van de inzet op zorg, welzijn en op het tegengaan ondermijnende criminaliteit in die wijken waar het voor de inwoners het hardst nodig is. Het betekent ook het gebiedsgericht investeren en beheren van de gebouwde omgeving (zowel openbare ruimte, groen als vastgoed) waar het voor de leefbaarheid het hardst nodig is.
- Een deel van de huidige en toekomstige inwoners wil graag zelf woningen ontwikkelen en zeggenschap hebben over hun woonomgeving. Collectieve woninitiatieven, bijvoorbeeld in de vorm van collectieve zelfbouw of een beheer- of wooncoöperatie, zijn woonvormen waarbij de bewoner zelf aan zet is. Bij deze woonvormen is vaak veel aandacht voor sociale cohesie, betaalbaar en duurzaam wonen en samen ouder worden.

Woondeal 2.0

In de Groene Metropoolregio werken gemeenten, provincie, rijk, corporaties en marktpartijen samen aan de woningbouwopgave. Op 8 maart 2023 is de Woondeal 2.0 Regio Arnhem-Nijmegen ondertekend. Deze Woondeal vormt de concretisering van het partnerschap tussen gemeenten in de Groene Metropoolregio, de provincie en het Rijk.
In de Woondeal 2.0. staan afspraken over een aantal grote belangrijke onderwerpen. De afspraken gaan bijvoorbeeld over continuïteit en versnelling van de bouwproductie, verstedelijking en gebiedsontwikkeling, huisvesting van aandachtsgroepen, leefbaarheid, en klimaat adaptieve en circulaire woningbouw.

De Woondeal vormt hiermee een belangrijk instrument om de wooncrisis tegen te gaan.
We staan voor een enorme uitdaging om voldoende woningen en voldoende betaalbare woningen te bouwen. In april 2023 heeft de gemeenteraad besloten de Woondeal 2.0. als uitgangspunt te nemen bij de uitwerking van ruimtelijke projecten en bij de doorontwikkeling van beleid.

Nota Wonen-en-Zorg

Arnhem streeft naar een inclusieve samenleving. Een ongedeelde stad, waarin iedereen een plek kan vinden. Dit betekent dat mensen met een zorgvraag zo passend mogelijk kunnen wonen in alle buurten en wijken, met oog voor het goed kunnen faciliteren van de begeleidings- of zorgvraag. De sociale cohesie en samenredzaamheid in buurten en wijken draagt daaraan bij.

Iedereen heeft recht op een thuis en de begeleiding of zorg die nodig is om prettig te kunnen wonen. Vanuit regie op het eigen leven of als je door een toenemende of afnemende zorgvraag een ander (t)huis wenst, is dit binnen een acceptabele termijn te vinden. In de nota Wonen-en-Zorg is vastgesteld dat we de komende jaren vol inzetten op levensloopgeschikte bouw. We hebben de ambitie om in elke wijk een geclusterd wooncomplex voor senioren te realiseren, met aandacht voor ontmoeten.

Het programma over de locaties zal 30% sociale huur, 36% betaalbare koop 34% duurdere koop bedragen en vooral inzetten op levensloopgeschikte bouw.

Economie
We willen de groei van de stad op een gezonde, groene en aantrekkelijke wijze realiseren met het toevoegen van nieuwe woon-werkmilieus in balans met de huidige stad. Presikhaaf 3 ligt te midden van gebieden waar veel werkgelegenheid is van gevarieerd aanbod; ten noorden van Presikhaaf 3 ligt het Winkelcentrum Presikhaaf, ten zuiden liggen de bedrijventerreinen van IJsseloord 1 en 2 en aan de westkant van Presikhaaf 3 ligt bedrijventerrein het Broek. Ook ligt de kenniscampus (HAN en van Hall Larenstein) dichtbij. In deze gebieden is ruimte voor voorzieningen met een wijkoverstijgende aantrekkingskracht. Dit willen we waar mogelijk uitbreiden en versterken om de werkgelegenheid te behouden voor de stad. In Presikhaaf 3 is ruimte voor kleinschalige en maatschappelijke voorzieningen in het kader van de wijkeconomie.

In Presikhaaf is al veel werkgelegenheid en vrijwilligerswerk in de maatschappelijke sector. Er zijn scholen en sportvoorzieningen en er zijn veel voorzieningen waar ook vrijwilligers uit de wijk bij zijn betrokken. Zoals het jongerenwerk onder Presikhaaf University en maatschappelijke bedrijven als voedselbank, kledingbank en bijlesinstituut onder de Rafael stichting in de kerk aan de Bethaniënstraat. Deze ordening van wijk overstijgende functies aan de randen en kleinschalige wijk economie in de wijk biedt houvast voor de programmatische invulling van nieuwe ontwikkelingen of transformaties in de toekomst.

Mobiliteit
De gemeente werkt aan een nieuw Duurzaam Mobiliteitsplan. Doelen zijn het verbeteren van de leefbaarheid en veiligheid. Hiervoor wordt het STOMP-principe ingezet als prioriteitsvolgorde. Eerst Stappen (lopen), dan Trappen (fiets), dan Openbaar Vervoer, MaaS (Mobility as a Service), denk daarbij aan deelmobiliteit en auto's op afroep en als laatste de prive-auto. Verwachting is dat de gemeenteraad het plan vaststelt in 2024. Direct daaropvolgend wordt het nieuwe Parkeerbeleidsplan ter besluitvorming voorgelegd. Het streven daarbij is ook dat de auto minder ruimte krijgt. Met gereguleerd parkeren en lagere parkeernormen kan beter worden gestuurd op het ruimtegebruik in de stad.

- Per locatie wordt onderzocht wat de beste ontsluitingsstructuur is van de locatie.
- Het uitgangspunt voor het parkeren is dat deze op eigen terrein wordt gerealiseerd. En per locatie zal worden gezocht naar een passende oplossing.
- Op het moment dat de parkeeroplossing onder de openbare en private ruimte komt, wordt het maaiveld ingericht met een openbaar toegankelijk karakter. Ook kan een beperkte keuze worden gemaakt om gedeelten van het tweede maaiveld toe kennen aan privé tuinen/ terrassen voor de woningen. Er wordt gestreefd naar een zo groen mogelijke inrichting.
- Voor de parkeeroplossing moet worden voldaan aan het vigerend parkeerbeleid. Bij de huidige ontwikkellocaties is op basis van recent onderzoek al rekening gehouden met een kleine verlaging van de norm. Vooruitlopend op de vaststelling van het duurzaam mobiliteitsplan en de parkeernota, wordt bij de uitwerking van de plannen onderzocht op welke manier de parkeernorm verder omlaag kan. Het invoeren van gereguleerd parkeren en het gebruik van deelauto's kunnen hieraan bijdragen. Maar ook het gebruik van alternatieve vervoersmogelijkheden dan de auto wordt gestimuleerd. Dit is nodig in het belang van een gezonde omgevingskwaliteit, om voldoende ruimte te houden voor groen en andere functies op maaiveld én om financieel haalbare plannen te kunnen maken.

Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen
Door het veranderende klimaat krijgt Arnhem steeds vaker te maken met langdurige periodes van hitte en/ of droogte. Ook vallen er vaker hevige regenbuien, die kunnen resulteren in wateroverlast als we de stad daar niet op hebben ingericht. Daarnaast is Arnhem omgeven door prachtige natuur, die we graag steeds meer de stad in willen trekken. Door de natuur een volwaardige plek te geven in bouwprojecten en daarbij ook aanvullende 'grijze' maatregelen te nemen die de gevolgen

van hitte, droogte en wateroverlast beperken, ontstaat een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier.

Eind 2023 zijn daarom de beleidsregels Klimaat-adaptief en Natuurinclusief Bouwen door het college vastgesteld. Dit houdt in dat voor nieuwbouwplannen moet worden gewerkt met een puntensysteem voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Er zijn allerlei maatregelen waarmee punten gescoord kunnen worden, zoals het plaatsen van buitenzonwering of slim geplaatste bomen zodat gebouwen minder opwarmen. Of door het toevoegen van infiltratiekratten in het dak of onder de grond om water in op te slaan tijdens natte periodes, dat weer kan worden hergebruikt in droge periodes. Om de nieuwbouw ook aantrekkelijk te maken voor zoveel mogelijk diersoorten, zijn in de Arnhemse Groenvisie (2018) gebieden benoemd met kenmerkende soorten waar een leefgebied voor gewenst is. In de Arnhemse woonwijken zijn dat de gewone dwergvleermuis, huismus, gierzwaluw, egel, en wilde bijen. Dit leefgebied kan ontstaan als er natuurinclusief gebouwd wordt. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van gevelgroen, groene daken en verblijven voor vogels en vleermuizen aan en op de nieuw te bouwen gebouwen. Dit kan worden versterkt door de aanwezigheid van natuurvriendelijke en klimaatadaptieve openbare ruimte.

Daarnaast hanteren we de 3 – 30 – 300 groennorm voor nieuwe ontwikkelingen en streven deze na. Deze groennorm houdt in dat elke inwoner vanuit zijn raam minimaal 3 bomen ziet, dat er 30 procent bladerdak in de wijk is en dat er voor iedereen binnen 300 meter van zijn, haar of hun huis een park of stuk groen van minimaal één hectare aanwezig is. Voor het behouden en planten van bomen en inrichten van koele groene plekken zijn in het puntensysteem ook punten te behalen.

De Natuurkalender Arnhem uit de Groenvisie wordt gebruikt als leidraad bij ontwikkelingen voor wat betreft de meest geschikte periode van het jaar waarin werkzaamheden mogen plaatsvinden.

Circulariteit
Eind 2020 is de visie ‘Circulaire Economie Arnhem’ door de raad vastgesteld. Daarnaast is door het college het plan van aanpak 2020-2023 ‘Op weg naar een circulair Arnhem’ vastgesteld. In algemene zin hanteren we bij circulair bouwen de volgende uitgangspunten, gebaseerd op de ‘R-ladder’:

- Het verminderen van materiaal & grondstoffengebruik, bijvoorbeeld door verdichting en renovatie i.p.v. nieuwbouw (R1 & R2).
- Het vergroten van het aandeel hergebruikte en gerecyclede materialen, in plaats van nieuwe materialen (R3, R4, R5).
- Wanneer er tóch nieuwe materialen nodig zijn, het inzetten op biobased materialen met weinig milieu-impact zoals hout.
- Ontwerp toekomstbestendig: zorg ervoor dat componenten in de toekomst kunnen worden gedemonteerd zodat ze opnieuw te gebruiken zijn en zorg dat er materiaalpaspoorten en/of een gebouwpaspoort is waardoor informatie hierover te ontsluiten is.

Dit zijn allemaal middelen tot het verminderen van de primaire grondstoffenvraag van de bouw en het verlagen van de milieuprestatie gebouw (MPG), inclusief CO2-uitstoot. Het bereiken van deze doelen staat centraal. Tot 2025 is het streven om 10% circulair te bouwen, na 2025 wordt het 25% en na 2025 wordt het 50% (in lijn met Woondeal 2.0). Het percentage circulaire bouwmaterialen toetsen we in de eenheid kilogram (kg). We hebben de circulaire impactladder beschikbaar voor het toetsen van het percentage circulariteit in projecten. Deze impactladder maakt het mogelijk de mate van circulariteit in een woningbouwplan te meten op 4 onderdelen:

1. Materiaalgebruik (percentage hernieuwbaar (biobased), hergebruikt, gerecyled)
2. Hergebruikpotentie
3. Losmaakbaarheid (kan een gebouw bij uiteindelijke sloop weer uit elkaar?)
4. Toxiciteit van materialen

Op dit moment wordt landelijk en in GMR-verband gewerkt aan een breder monitoringsinstrumentarium voor circulariteit waarbij aanvullend op deze 4 onderdelen ook gestuurd kan worden op bijvoorbeeld CO2 impact van bouwmaterialen, adaptief vermogen van gebouwen of de omgang van restmateriaal bij de bouw of sloop. Hierbij volgen we de nationale ontwikkelingen van het Nieuwe Normaal (HNN) van Cirkelstad en het ministerie van BZK. HNN is hierbij nadrukkelijk geen nieuwe tool/berekeningsmethode voor circulariteit of duurzaamheid (er zijn er immers al genoeg) maar een samenvoeging van meerdere methodes tot één gemeenschappelijke ‘taal’.

Energietransitie
De in 2021 vastgestelde Arnhemse Transitievisie Warmte (TVW) geeft een beeld van de mogelijkheden om Arnhem aardgasvrij te verwarmen. Het schetst een eindbeeld in 2050, met de kennis van nu, en beschrijft hoe we daar stap voor stap naar toe werken. De Arnhemse aanpak bestaat uit twee sporen: de **wijkgerichte** aanpak en de **stadsbrede** aanpak.

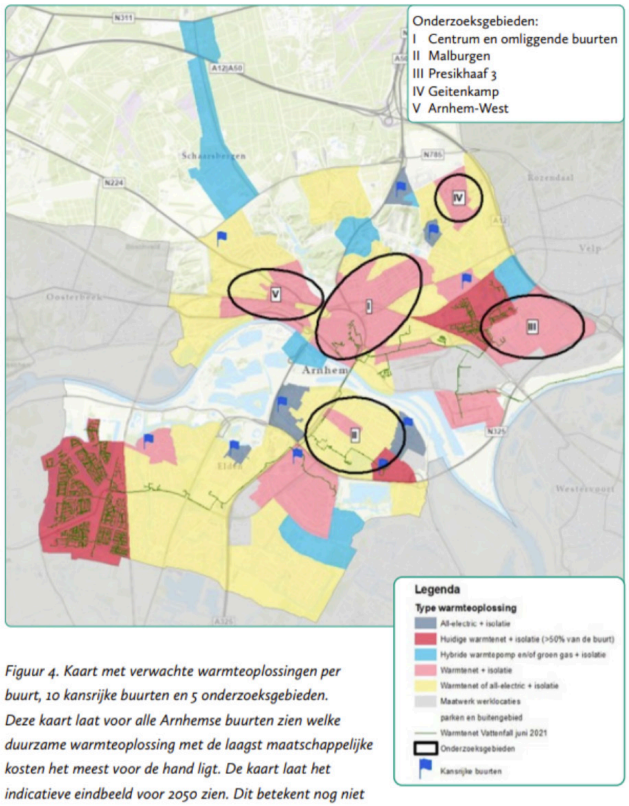
De **wijkgerichte** aanpak in het kort:
- Het voortzetten van de integrale aanpak in 10 kansrijke buurten en het uitwerken van een uitvoeringsplan per buurt waarin isoleren, inzet van een duurzame bron en bijpassende warmte-infrastructuur wordt beschreven.
- Onderzoek doen naar de kansrijkheid van een collectief warmtenet in combinatie met isolatie in de vijf onderzoeksgebieden.
- Waar zich kansen voordoen buiten de kansrijke wijken en onderzoeksgebieden, deze benutten.

De **stadsbrede** aanpak in het kort:
- We stimuleren isolatie woningen en gebouwen. Zo bereiden we ons voor op de transitie.
- We verkennen en ontwikkelen duurzame warmtebronnen, zoals geothermie.
- We geven de rol van de gemeente in warmtenetten vorm.

We hanteren negen uitgangspunten bij de keuzes en de uitvoering van de transitievisie. Deze gebruiken we in de uitvoering van projecten, zie hiervoor de Arnhemse Transitievisie Warmte (TVW).

Presikhaaf 3 is in de TVW aangewezen als **onderzoeksgebied**:

In Presikhaaf 3 zijn naar verhouding veel woningen in een klein gebied. Dit zorgt voor een hoge warmtevraag. Daarom onderzoeken we hier de mogelijkheid voor een collectieve warmteoplossing. Corporaties hebben plannen voor renovatie. Presikhaaf 3 is onderdeel van de Arnhem-Oost aanpak.Hier willen we ook de warmtetransitie koppelen aan plannen voor sloop, renovatie en isolatie. Bovendien ligt in Presikhaaf 3 al het bestaande warmtenet van Vattenfall dat meekoppelmogelijkheden geeft. In 2024 zal dit onderzoek naar verwarmen zonder aardgas worden opgestart.



Figuur 4. Kaart met verwachte warmteoplossingen per buurt, 10 kansrijke buurten en 5 onderzoeksgebieden. Deze kaart laat voor alle Arnhemse buurten zien welke duurzame warmteoplossing met de laagst maatschappelijke kosten het meest voor de hand ligt. De kaart laat het indicatieve eindbeeld voor 2050 zien. Dit betekent nog niet dat alle woningen en gebouwen in de buurten overschakelen naar dezelfde warmteoplossing.

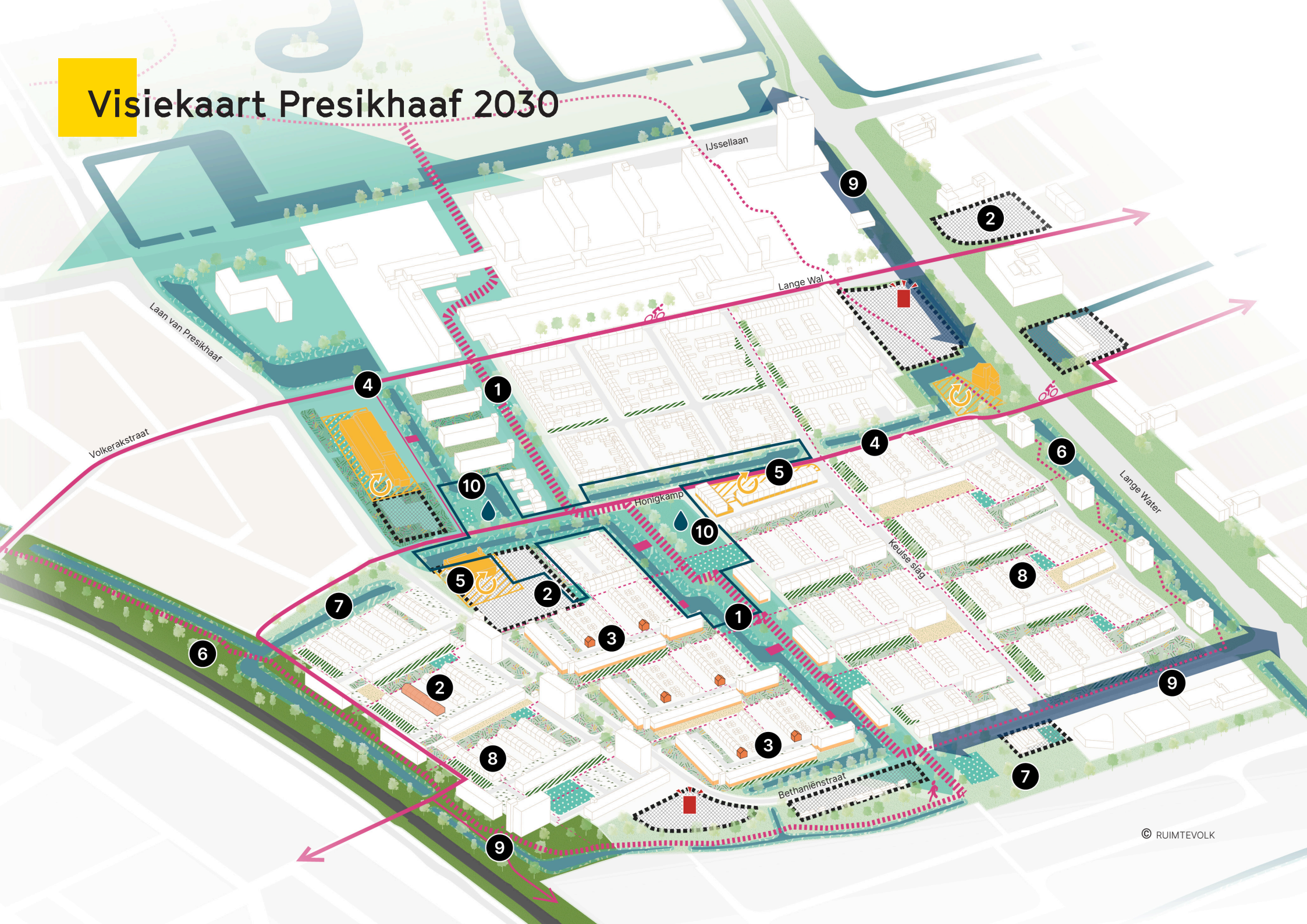
Bron: Arnhemse Transitievisie Warmte (oktober 2021)


MUNCKHOF
99-PT-VG

2. Presikhaaf 2030

Gebiedsvisie op wijkniveau

Visiekaart Presikhaaf 2030



Visiekaart Presikhaaf 2030

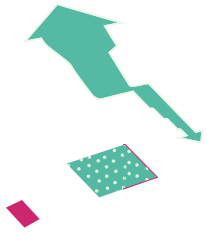
Met de conclusies, kansen en kernkwaliteiten uit de analyse (bijlage A) als vertrekpunt, en de inbreng van de klankbordgroep uit de wijk, is een gebiedsvisie opgesteld op het schaalniveau van de wijk Presikhaaf 3. De gebiedsvisie bestaat uit een visiekaart en vier thematische raamwerkkaarten. De visiekaart laat in één oogopslag zien wat de belangrijkste ruimtelijke accenten en ingrepen zijn waar de komende jaren op wordt ingezet om de openbare ruimte te verbeteren en meer diverse doelgroepen te introduceren. De raamwerkkaarten geven hier een thematische verdieping op. Daarnaast wordt in het volgende hoofdstuk de positie van de ontwikkellocaties nader toegelicht.

10 speerpunten voor Presikhaaf 3

1 Ontwikkelen Centrale groene as

Inzet op een groene as met hoge gebruiks- en belevingswaarde, die functies verbindt en bestaat uit een variatie aan groene ruimtes om te ontmoeten en bewegen.

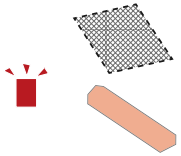
- *speelplek / sportveld*
- *steiger*



2 Sleutelen aan ontwikkellocaties

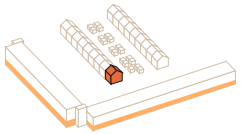
Plekken voor nieuwbouw en transformatie

- *hoogteaccent*
- *sloop-nieuwbouw na brand*



3 Onderzoek plinten, verdichten, verduurzamen, vergroenen

Plinten activeren, opknappen bestaande rijtjes woningen, leefbaarheid en uitstraling verbeteren. Mogelijk verdichting op lange termijn.



4 Transformatie tot fietsstraat

Aantrekkelijke veilige inrichting voor fietsers en veilig oversteken conform STOMP-principe



5 Versterken kralensnoer Honigkamp

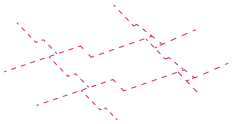
Inzet op duidelijk herkenbare aaneenschakeling van kleinschalige buurtfuncties in het hart van de wijk

- *Maatschappelijke functies in gebouwen*
- *Transformatie naar woningen*
- *Programma en/of vergroenen in openbare ruimte*



6 Versterken fijnmazig langzaamverkeersnetwerk

Kenmerkende hiërarchische stedenbouwkundige structuur voor de voetganger behouden en functionaliteit en beleving versterken.



7 Inzet op biodivers wijkgroen

Meer aandacht voor verschillende soorten beplanting:

- *langs de randen van de wijk*
- *langs de oevers van het water*



8 Aanpak buitenruimte buurtjes

Verbeteren openbare en semi-private buitenruimte t.b.v. klimaatadaptatie:

- *vergroenen overgangen openbaar-privé*
- *biodiverse beplanting*
- *gezamenlijke tuinen t.b.v. ontmoeten* (als optie, locatie is indicatief)
- *vergroenen parkeerplaatsen*



9 Nieuwe waterverbindingen

Aanpassen en uitbreiding van het watersysteem ter voorkoming van wateroverlast

- *aanpassen/vervangen van duikers*
- *open water*



10 Ontwikkelen refugium

Vergroten van het vermogen om water vertraagd te laten infiltreren bij piekbelasting (tijdelijke berging)



Raamwerk Presikhaaf 2030

Het raamwerk voor Presikhaaf 3 is een verdieping op de gebiedsvisie en bestaat uit vier thematische, ruimtelijke kaarten met ontwikkelprincipes die houvast bieden voor het werken aan de toekomst van de wijk. Daarnaast is steeds een serie principedoorsnedes gemaakt die als voorbeeld dienen om te illustreren hoe de ontwikkelprincipes hun doorwerking kunnen krijgen.

- Het groenblauwe netwerk
- De buurt van buurtjes
- De zones met voorzieningen
- Het netwerk van infrastructuur

Het groenblauwe netwerk
Presikhaaf 3 ligt tussen twee grote groenblauwe zones: het Wijkpark Presikhaaf en de uiterwaarden van de IJssel, beide zijn belangrijk voor de gebruiksmogelijkheden en de biodiversiteitswaarde. In de wijk zelf is een krachtige hoofdgroenstructuur aanwezig: de groene assen door het midden van de wijk (van noord naar zuid en van west naar oost) én het groen aan de randen van de wijk dat er als een mantel omheen ligt en zo typisch is voor de opbouw van jaren '60 wijken. Deze groene rand heeft langs het spoor een ander karakter dan aan de zijde van het Lange Water.

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:
- Het versterken van de hoofdgroenstructuur in de wijk en het onderscheid daarbinnen in een centrale groene as door de wijk met hoge gebruikswaarde, een groene as langs het spoor met hoge ecologische waarde en een waterrijke as langs het Lange Water.
- Het verbinden van de hoofdgroenstructuur in de wijk aan het Wijkpark Presikhaaf en de uiterwaarden van de IJssel. Het verbinden van deze structuren sluit aan op de ambities die genoemd worden in de omgevingsvisie van Arnhem en spoorzone Arnhem-Oost.
- Het verbeteren van de waterstructuur om wateroverlast te voorkomen en de -kwaliteit te verbeteren.
- Het verhogen van de kwaliteit, zowel qua gebruik en beleving, als biodiversiteit, ecologie en recreatie.
- Het verbeteren van (het gevoel van) de veiligheid.

De buurt van buurtjes
De stedenbouwkundige stempels en de configuratie van meerdere stempels tot één buurtje is een krachtige structuur in Presikhaaf 3. De verschillende buurtjes zijn te lezen als verschillende leden van dezelfde familie. Elk buurtje ademt een eigen sfeer en heeft specifieke kenmerken, tegelijkertijd zijn veel elementen op dezelfde principes gestoeld. Met name in de openbare ruimte en de overgangen publiek - privé liggen onbenutte ontwikkelkansen om deze buurtjes nog beter tot hun recht te laten komen.

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:
- Het versterken van het onderscheidend vermogen van de buurtjes en het verbeteren van de aantrekkelijkheid voor verschillende (nieuwe) doelgroepen.
- Het zorgvuldig inpassen van nieuwe ontwikkelingen, die aansluiten bij de maat, de schaal en het karakter van het buurtje.
- Bij de invulling van de ontwikkellocaties: inzetten op het vergroten van de diversiteit aan woningen in de wijk en op doorstroming in de wijk (starters, senioren).
- Het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte, het verbeteren van de overgangen openbaar-privé en het toevoegen van mogelijkheden voor ontmoeting en sociale binding.
- Het aanwakkeren van de trots op de wijk, bijv. door initiatieven vanuit bewoners te faciliteren.

De zones met voorzieningen
In Presikhaaf zijn relatief veel voorzieningen te vinden. De functionaliteit en de reikwijdte van de voorzieningen verschillen. We onderscheiden drie zones. De zone aan de Lange Wal, de zone aan de Bethaniënstraat-Zuid en als laatste het kralensnoer langs de Honigkamp. Het is van belang om deze zones met voorzieningen toekomstbestendig te ontwikkelen.

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:
- Het versterken van de levendige mix in de wijk (wonen, werken, voorzieningen).
- Het versterken van het onderscheid tussen de drie zones, in type voorzieningen (commercieel, maatschappelijk) en schaal en reikwijdte (voor de wijk of wijkoverstijgend)

Het netwerk van infrastructuur
Het infrastructurele netwerk in Presikhaaf 3 kent een duidelijke hiërarchie en structuur, in lijn met het Radburn-principe. In navolging hiervan zijn de verkeersstromen in veel gevallen ontvlochten. Er is een fijnmazig voetgangersnetwerk aanwezig. Tegelijkertijd mist er een aantal logische aansluitingen en routes, zoals de aansluiting op de oversteekplaatsen naar het winkelcentrum en een doorlopende wandelroute in het groen.

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:
- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid.
- Het bieden van meer ruimte voor de voetganger en fiets.
- Het verminderen van het gevoel van 'blik op straat'.
- Het voorkomen dat de parkeerdruk op de openbare ruimte toeneemt bij nieuwe ontwikkelingen.

Totaaloverzicht raamwerkkaarten Presikhaaf 2030



Legenda

Het groenblauwe netwerk

- Verbindende groenstructuren
- Verbindende blauwstructuren
  (versterken bestaande duikers)
- Ontbrekende schakel water
- Ecologische as
- Centrale groene as
- Blauwe rand
- Groene laan
- Buurtgroen
- Refugiumzone

De zones met voorzieningen

- Ontwikkellocatie
- Kennisas
- Zone Lange Wal
  (wijkoverstijgend, retail)
- Kralensnoer Honigkamp
  (buurt, maatschappelijk)
- Zone Bethaniënstraat
  (wijk, sport & educatie)

De buurt van buurtjes

- Karakteristieke stempel
- Vervuilde grond aanpakken
  nu: fytoremediatie in openbare ruimte
  later: saneren bij nieuwe ontwikkeling

Het netwerk van infrastructuur

- Spoorlijn
- Bushaltes
- Gebiedsontsluitingswegen
- Route auto (wijk)
- Hoofdroutes fiets
- Hoofdroute te voet
- Doorfietsroute
  (omgevingsvisie)
- Fietsstraat
  (bus en bestemmingsverkeer)
- Ontbrekende schakel
- Veilige oversteekplaats
- Voetgangersbrug

Het groenblauwe netwerk

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:

- **Het versterken van de hoofdgroenstructuur in de wijk en het onderscheid daarbinnen in een centrale groene as door de wijk met hoge gebruikswaarde, een groene as langs het spoor met hoge ecologische waarde en een waterrijke as langs het Lange Water.**
- **Het verbinden van de hoofdgroenstructuur in de wijk aan het Wijkpark Presikhaaf en de uiterwaarden van de IJssel. Het verbinden van deze structuren sluit aan op de ambities die genoemd worden in de omgevingsvisie van Arnhem en spoorzone Arnhem-Oost.**
- **Het verbeteren van de waterstructuur om wateroverlast te voorkomen en de waterkwaliteit te verbeteren.**
- **Het verhogen van de kwaliteit van het groen, zowel qua gebruik en beleving, als biodiversiteit, ecologie en recreatie.**
- **Het bijdragen aan een gezonde leefomgeving.**
- **Het verbeteren van (het gevoel van) de veiligheid.**

Ontwikkelprincipes

- Ontbrekende schakels in de groenstructuur worden aangelegd. Dit geldt voor verbindingen met het Wijkpark Presikhaaf aan de noordzijde en de zuidelijke verbinding over IJsseloord richting de IJssel.
- Zichtlijnen tussen de bebouwing en het groen worden vrijgehouden. Dit voorkomt barrièrewerking van zicht op en gebruik van de groenstructuur.
- De beplanting is divers en draagt significant bij aan de biodiversiteit en de ecologische waarde van het groen.
- Een netwerk van groene ruimtes verbindt de verschillende zones met voorzieningen (Lange Wal, Honigkamp en Bethaniënstraat Zuid).
- Er is een duidelijk onderscheid in gebruiks- en belevingswaarde tussen de verschillende groene assen door de wijk heen en langs de randen.
- De groennorm 3-30-300 is van toepassing. Deze groennorm houdt in dat elke inwoner vanuit zijn raam minimaal 3 bomen ziet, dat er 30 procent bladerdak in de wijk is en dat er voor iedereen binnen 300 meter van huis een park of stuk groen van minimaal één hectare aanwezig is.

Centrale Groene As: kennis, cultuur, activiteiten, ontmoeting en beweging door de wijk heen

- De Centrale Groene As verbindt de verschillende maatschappelijke functies in de buurt zoals het MFC, de kerklocatie en het winkelcentrum.
- De Centrale Groene As heeft een belangrijke recreatieve functie. Belevingswaarde en gebruikswaarde gaan hier dan ook hand in hand. Dit betekent dat bijvoorbeeld wandelpaden, sport- en speelplekken en picknickplekken afgewisseld worden met groene zones waar de beplanting dominanter is.
- De Centrale Groene As nodigt uit tot bewegen, waaronder via het toevoegen van sport- en spelelementen.
- De Centrale Groene As stimuleert ontmoeting, bijvoorbeeld door het aanleggen van groene ommetjes, het plaatsen van bankjes en kruisende voetpaden.
- De beplanting versterkt de beleefbaarheid van de aanwezige bajonetten (verspringingen) in het groen evenals de zichtlijnen naar en over het water.
- Ter hoogte van de Honigkamp, wordt een waterrijke plek ontwikkeld die (ten dele) voorziet in de benodigde waterberging.
- Bebouwing langs de Centrale Groene As staat met ‘de voeten in het groen’.

Ecologische As: langs het spoor

- In deze as wordt ingezet op het versterken van de ecologische waarde en het leggen van de ecologische verbinding op hoger schaalniveau.
- Deze as biedt ruimte voor enkele extensieve recreatieve functies zoals wandelpaden, maar de natuur heeft hier het primaat. Deze wandelpaden sluiten aan op de route in de centrale groene as, zodat een volwaardig wandelrondje gemaakt kan worden.

Blauwe Rand: langs het Lange Water

- Deze as heeft een waterrijk karakter en vormt een belangrijke ontbrekende schakel in de waterstructuur, waarbij de verbinding met de uiterwaarden wordt gelegd.
- Er wordt ingezet op een extra natte verbinding langs het Lange Water naar Wijkpark Presikhaaf
- Langs de voorzieningenstrook aan de Bethaniënstraat wordt gezocht naar een extra natte verbinding in oost-westelijke richting om het watersysteem toekomstbestendiger te maken.











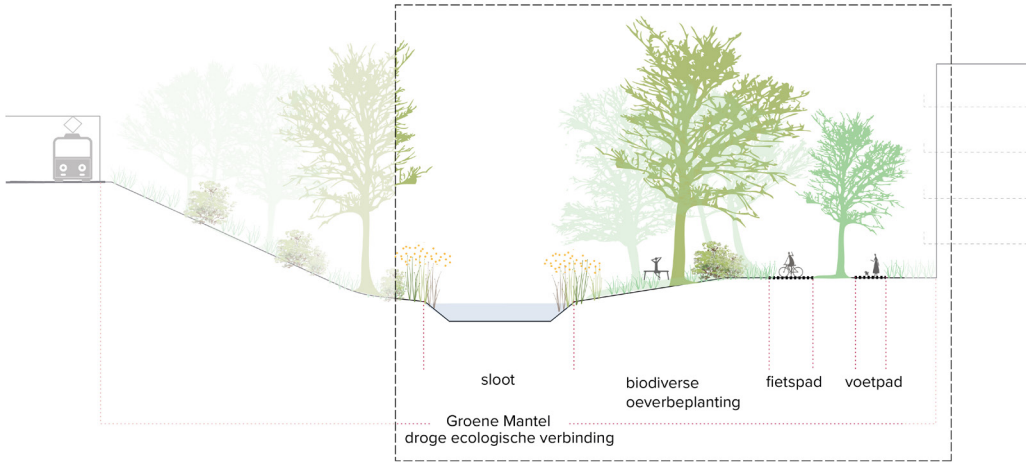




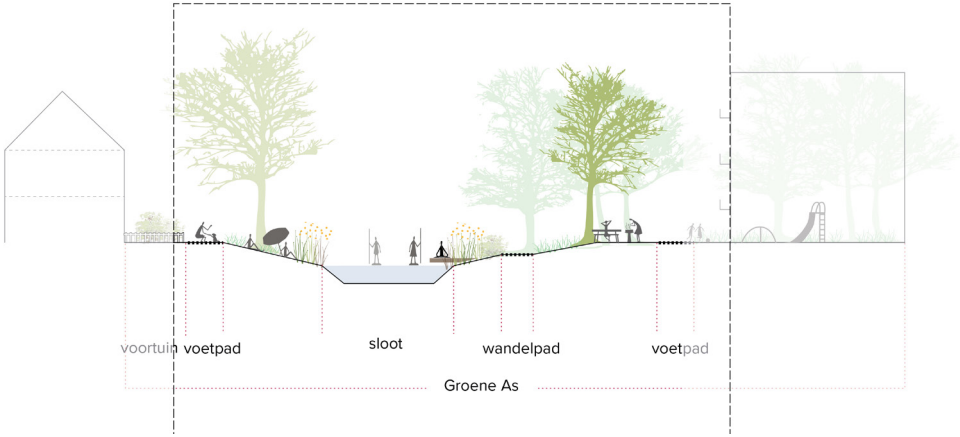


De referentiebeelden op pagina's 40 en 41 dienen ter inspiratie voor de ontwikkelprincipes binnen het thematische raamwerk: Het Groenblauwe netwerk

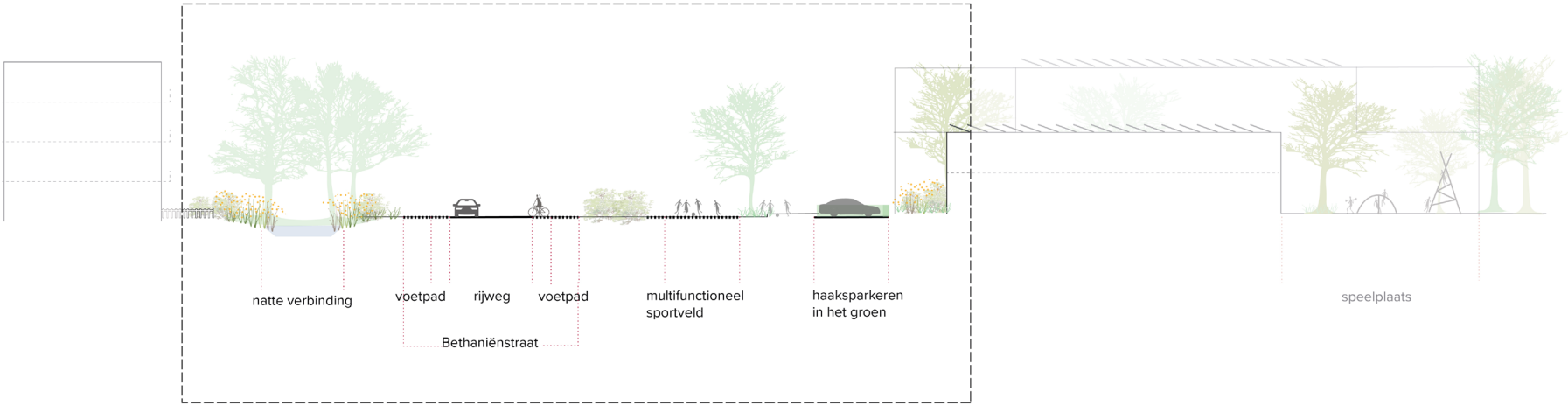
Principedoorsnede Ecologische as A-A’



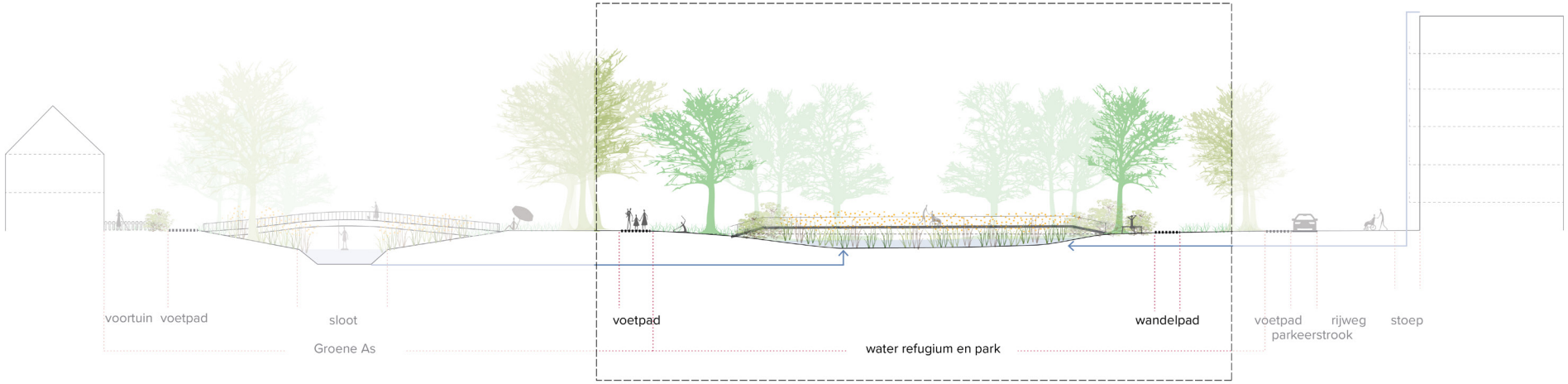
Principedoorsnede Centrale Groene As B-B’



Principedoorsnede Bethaniënstraat: Nieuwe waterschakel C-C’



Principedoorsnede Refugiumzone D-D’



Principedoorsnede Centrale Groene As E-E’



De buurt van buurtjes

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:

- **Het versterken van het onderscheidend vermogen van de buurtjes en het verbeteren van de aantrekkelijkheid voor verschillende (nieuwe) doelgroepen.**
- **Het zorgvuldig inpassen van nieuwe ontwikkelingen, die aansluiten bij de maat, de schaal en het karakter van het buurtje.**
- **Bij de invulling van de ontwikkellocaties: inzetten op het vergroten van de diversiteit aan woningen in de wijk en op doorstroming in de wijk (starters, senioren).**
- **Het aantrekkelijker maken van de openbare ruimte, het verbeteren van de overgangen openbaar-privé en het toevoegen van mogelijkheden voor ontmoeting en sociale binding.**
- **Het aanwakkeren van de trots op de wijk, bijvoorbeeld door toevoeging kunst.**

Ontwikkelprincipes

Nieuwe ontwikkelingen:

- Nieuwe ontwikkelingen dragen bij aan het vergroten van de diversiteit van het woningaanbod in de wijk. Nieuwe woningen richten zich op de kleinere huishoudens, seniorenwoningen met en zonder zorgvraag en kleine appartementen of studio's voor starters en studenten. Daarnaast biedt de wijk mogelijkheden voor een kleinschalig CPO-project.
- Nieuwbouw draagt bij aan een groene, klimaatadaptieve en duurzame inrichting.
- Bij nieuwe woningbouwprojecten wordt inspiratie gehaald uit de bestaande stedenbouwkundige stempelstructuren en/of de grotere ruimtelijke context en wordt het Radburnprincipe benadrukt. Hierbinnen wordt nadrukkelijk gezocht naar vernieuwende architectuur om de trots van Presikhaaf 3 aan te wakkeren.
- Bij nieuw toe te voegen woningen is minimaal 30% binnen het sociaal segment, naar Arnhemse afspraken. Daarnaast omvat nieuwbouw ook koopwoningen en woningen in het (middel)dure huursegment, waarvan minimaal 20% betaalbaar.
- Verdichten gebeurt zorgvuldig en binnen de eenheid van de betreffende stedenbouwkundige stempel. Denk hierbij aan optoppingen, transformaties op blokniveau of het toevoegen van woningen (sloop-nieuwbouw).
- Dode plinten worden zoveel mogelijk geweerd. Hiertoe worden mogelijkheden onderzocht voor het transformeren, koppelen en openbreken van plinten, om er kleine woningen of studio's in te ontwikkelen.

Openbare ruimte:

- Sanering van grond gebeurt zoveel mogelijk integraal, in combinatie met een kwaliteitsverbetering voor de woonomgeving en openbare ruimte. Mogelijkheden voor sloop-nieuwbouw van de bouwblokken op vervuilde grond zijn onderzocht, maar op dit moment nog niet reëel. Dit omdat de bestaande bebouwing via aanpassingen nog voldoende toekomstbestendig kan worden gemaakt. Op het moment dat dit niet langer mogelijk is, is de inzet om bij sloop-nieuwbouw tegelijkertijd bodemsanering te laten plaatsvinden. Bij ingrepen in de openbare ruimte kan het verbeteren van de bodem wel al op korte termijn plaatsvinden, via fytoremediatie. Hierbij worden specifieke planten ingezet om de bodem op langere termijn te zuiveren van giftige stoffen.
- De openbare ruimte in Presikhaaf 3 is herkenbaar als één familie, maar elk buurtje kent zijn eigen stijlkenmerken, waarmee het zijn eigen identiteit vormt. Denk daarbij aan accentverschillen in beplantingsplan en erfafscheidingen. Hiertoe wordt onderzocht of een stijlboek openbare ruimte Presikhaaf 3 ontwikkeld kan worden. Hierin is ook een gereedschapskist opgenomen voor passende varianten aan erfafscheidingen.
- In alle buurtjes wordt werk gemaakt van vergroening van de openbare ruimte, door het toevoegen van beplanting en bomen, maar ook door het vergroenen van de overgangen openbaar-privé.
- Collectief beheer en onderhoud van (semi-)private tuinen wordt gefaciliteerd. Hierbij wordt nadrukkelijk de samenwerking opgezocht met partijen uit de wijk, zoals Presikhaaf University en de woningcorporaties, maar ook wordt gekeken of er kansen liggen in de samenwerking met Hogeschool Larenstein.
- De openbare ruimte is een belevenis voor alle leeftijden, er is voldoende (speel)aanbod voor kinderen én er is ruimte voor jongeren om elkaar te ontmoeten.



Buurtjes met eigen stempel

Kerken van de wederopbouw

Speelplekken

Verdichten/optoppen

Blinde plint aanpakken

Overgang openbaar-prive aanpakken

Vervuilde grond aanpakken
nu: fytoremediatie in openbare ruimte
later: saneren bij nieuwe ontwikkeling

















De referentiebeelden op pagina's 44 en 45 dienen ter inspiratie voor de ontwikkelprincipes binnen het thematische raamwerk: De buurt van buurtjes

De zones met voorzieningen

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:

- **Het versterken van de levendige mix in de wijk (wonen, werken, voorzieningen).**
- **Het versterken van het onderscheid tussen de drie zones, in type voorzieningen (commercieel, maatschappelijk) en schaal en reikwijdte (voor de wijk of wijkoverstijgend)**

Ontwikkelprincipes

Zone Lange Wal (rondom Lange Wal en IJssellaan):

- Volop ruimte voor wijkoverstijgende functies, zoals commerciële voorzieningen aanvullend op het aanbod van het winkelcentrum Presikhaaf en onderwijsfuncties (ter aansluiting op de Kennisas, het ROC, Leerpark Arnhem en de HAN).
- Bouwvolumes kennen een hoogstedelijk karakter, waarbij grotere bouwvolumes mogelijk zijn. Hierbij kunnen bouwhoogtes variëren, passend bij de omgeving en is op prominente zichtlocaties is een hoogteaccent mogelijk, zoals de Houtmanlocatie en de ontwikkellocatie aan de Middachtensingel.
- De voorzieningen zijn uitstekend bereikbaarheid per voet, fiets, OV en auto.
- De aansluiting met winkelcentrum Presikhaaf 3 is veilig en aantrekkelijk. Daarbij wordt onderzocht of het mogelijk is de Lange Wal af te waarderen als doorgaande autoroute en de fietser hier prioriteit te geven. De route blijft wel bereikbaar voor bus en bestemmingsverkeer. De oversteekplaatsen over de Lange Wal zijn aantrekkelijk en veilig. Daarnaast zijn de zichtlijnen overzichtelijk en is er sprake van doorlopende groenstructuren (zie raamwerk Groenblauw Netwerk).

Zone Bethaniënstraat-Zuid:

- In deze zone is volop ruimte voor kwalitatief (primair en voortgezet) onderwijs en sportvoorzieningen met een wijkoverstijgende functie (een pedagogische ontmoetingsplek).
- Interdisciplinaire educatie staat centraal: kinderen en jongeren leggen hier een stevige basis voor verdere ontwikkeling. Samenwerking tussen verschillende organisaties wordt optimaal gestimuleerd en gefaciliteerd.
- De gebouwkorrel is hier middel tot groot. Bouwvolumes sluiten qua schaal aan op de bestaande nieuwbouw (Briant College, De Ommezwaai en Sporthal Bethaniën).
- De voorzieningen zijn uitstekend en veilig aangetakt op het wandel- en fietsnetwerk door de wijk. Dit betekent bijvoorbeeld meer en veiligere oversteekplekken over de Bethaniënstraat, een schoolzone en betere zichtlijnen ter hoogte van de Centrale Groene As.

Kralensnoer Honigkamp:

- Inzet op een duidelijke en herkenbare aaneenschakeling van kleinschalige buurtfuncties in het hart van de wijk.
- Voorzieningen kennen een kleinschalig karakter, gericht op het schaalniveau van de wijk. De voorzieningen in deze zone dragen bij aan het versterken van de sociale samenhang in de wijk. Zo spelen maatschappelijke en religieuze functies en voorzienigen gericht op ontmoeting een belangrijke rol, maar er is ook ruimte voor kleinschalige commerciële voorzieningen of horeca (buurtcafé). Multifunctioneel gebruik van maatschappelijke voorzieningen geniet de voorkeur boven monofunctioneel gebruik.
- Voor huidige voorzieningen in deze zone die een wijkoverstijgende aantrekkingskracht hebben, wordt gezocht naar een passende oplossing. Hierbij wordt in de eerste plaats verkend of verplaatsing naar het winkelcentrum Presikhaaf mogelijk is.
- Maatschappelijke voorzieningen hebben hun entree aan de Honigkamp en zijn goed vindbaar en zichtbaar.
- De voorzieningen zijn goed aangetakt op het langzaamverkeersnetwerk en de openbare ruimte voor de voorzieningen is aantrekkelijk en goed toegankelijk (drempelloos) ingericht.
- Deze zone biedt de mogelijkheid voor werkunits en/of woonwerkunitsvoor de vestiging van kleinschalige maakindustrie (ambacht) en ondernemers in de creatieve sector.
- Als beeldbepalende gebouwen krijgen de kerken, indien deze niet langer een religieuze functie behuizen, een toekomstbestendige (her)bestemming met behoud van de waardevolle architectuur.

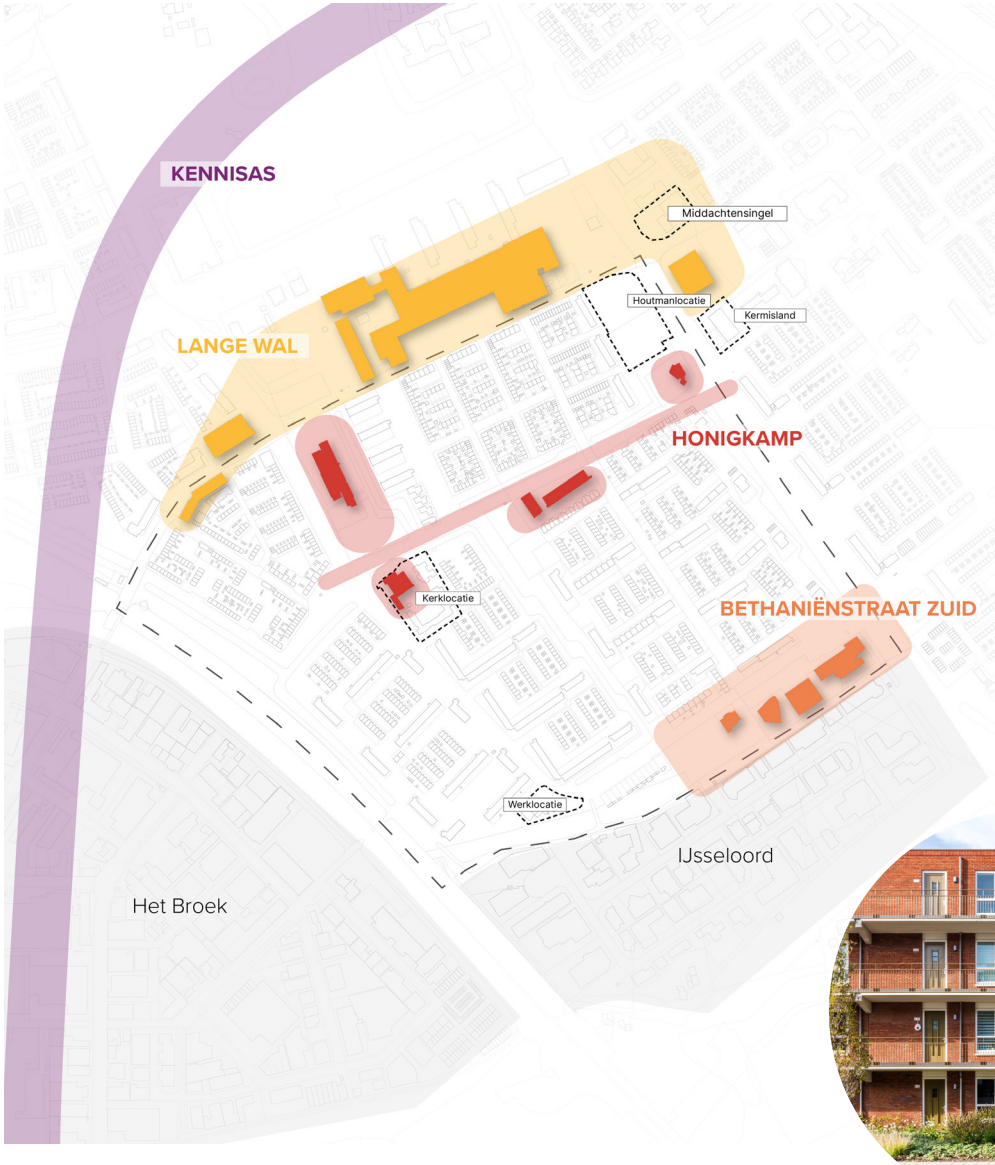


Zone Lange Wal (wijkoverstijgend, retail)

Zone Bethaniënstraat (wijk, sport & educatie)

Kralensnoer Honigkamp (buurt, maatschappelijk)

Ontwikkellocatie













De referentiebeelden op pagina's 46 en 47 dienen ter inspiratie voor de ontwikkelprincipes binnen het thematische raamwerk: De zones met voorzieningen

Het netwerk aan infrastructuur

De ontwikkelprincipes in dit raamwerk richten zich op:

- **Het bieden van meer ruimte voor de voetganger en fiets om een gezonde leefomgeving te stimuleren.**
- **Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid zodat de keuze om te fiets of te voet te gaan gemakkelijker wordt.**
- **Het verminderen van het gevoel van 'blik op straat' ter bevordering van een groene en sfeervolle openbare ruimte.**
- **Het voorkomen dat de parkeerdruk op de openbare ruimte toeneemt bij nieuwe ontwikkelingen.**

Ontwikkelprincipes

Originele hiërarchie naar Radburn-principe:

- De Keulse Slag en de Bethaniënstraat zijn belangrijke erftoegangswegen (hoofdstraten) voor de buurtjes. Vanuit deze hoofdstraten zijn inprikkers voor auto en fiets aanwezig.
- Verschillende type straten (buurtstraten, woonstraten, binnenstraten) kennen hun eigen, herkenbare straatprofiel. Dit versterkt de logica en hiërarchie van de infrastructuur in de wijk. Bij een eventueel stijlboek openbare ruimte (zie raamwerk Buurt van buurtjes) wordt hiermee rekening gehouden.

Meer ruimte voor langzaam verkeer:

- Het fijnmazige voetgangersnetwerk blijft behouden, waarbij looproutes naar de voorzieningen, naar het groen in de wijk en daarbuiten aantrekkelijker worden gemaakt.
- Verbeteren van twee doorfietsroutes binnen de bestaande infrastructuur die Presikhaaf verbinden met omliggende wijken en de rest van de stad, conform omgevingsvisie.
- Honigkamp inrichten als straat waar auto te gast is, zodat er meer ruimte ontstaat voor de fietser, voetganger en verbinding met de Centrale Groene As.
- STOMP-principe toepassen (stappen, trappen, OV, MaaS (Mobility as a Service), privéauto)

Verbeterde veiligheid:

- De Keulse slag en de Bethaniënstraat bieden meer (veilige) ruimte voor de fietser en krijgen vertragende maatregelen voor de automobilist. Bijvoorbeeld door (vrijliggende) fietspaden, versmalling van de rijbaan of obstakels in de vorm van drempels of zelfs een knip. Daarnaast wordt de oversteekbaarheid van deze straten verbeterd door veilige en aantrekkelijke oversteekplaatsen toe te voegen. Het deel van de Keulse Slag tussen de Lange Wal en de Juinbolstraat krijgt een integrale herinrichting, in combinatie met rioolvervanging.
- De verkeersveiligheid van de Lange Wal wordt verbeterd. Hiertoe wordt onderzocht of de Lange Wal als doorgaande route voor autoverkeer kan worden afgewaardeerd en hier prioriteit te geven aan de fiets. Uiteraard blijft dit deel wel toegankelijk voor de bus en de parkeerplaatsen van het winkelcentrum. Hieraan gekoppeld is de inzet om de oversteekplaatsen over de Lange Wal aantrekkelijk en veilig te maken, met overzichtelijke zichtlijnen en aantakking op de doorlopende groenstructuren.

Duurzaam omgaan met parkeren:

- Bij verbetering station Presikhaaf (Arnhem Spoorzone-Oost) de mogelijkheden van ontwikkeling als belangrijk overstappunt verder verkennen. Dit maakt overstappen op verschillende (deel) modaliteiten laagdrempelig en kan de parkeerdruk in Presikhaaf 3 verminderen.
- Bewoners kunnen nog altijd parkeren in de directe woonomgeving. Bij opwaardering van de openbare ruimte worden parkeerkoffers zoveel mogelijk groen en klimaatbestendig ingepast om overmaat aan verharding te voorkomen en de dominantie van 'blik op straat' te verminderen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen neemt de parkeerdruk op de openbare ruimte niet verder toe. Daartoe dient parkeren altijd op eigen terrein te worden opgelost.
- Bij nieuwbouwontwikkelingen wordt pro-actief onderzocht of en hoe deelmobiliteit een plek kan krijgen, bijvoorbeeld door voldoende deelauto's beschikbaar te stellen aan huurders en kopers.



Spoorlijn

Bushaltes

Gebiedsontsluitingsweg

Route auto (wijk)

Hoofdroute fiets

Hoofdroute te voet

Fietsstraat
(bus en bestemmingsverkeer)

Doorfietsroute
(omgevingsvisie)

Voetgangersbrug

Veilige oversteekplaats (voetganger)

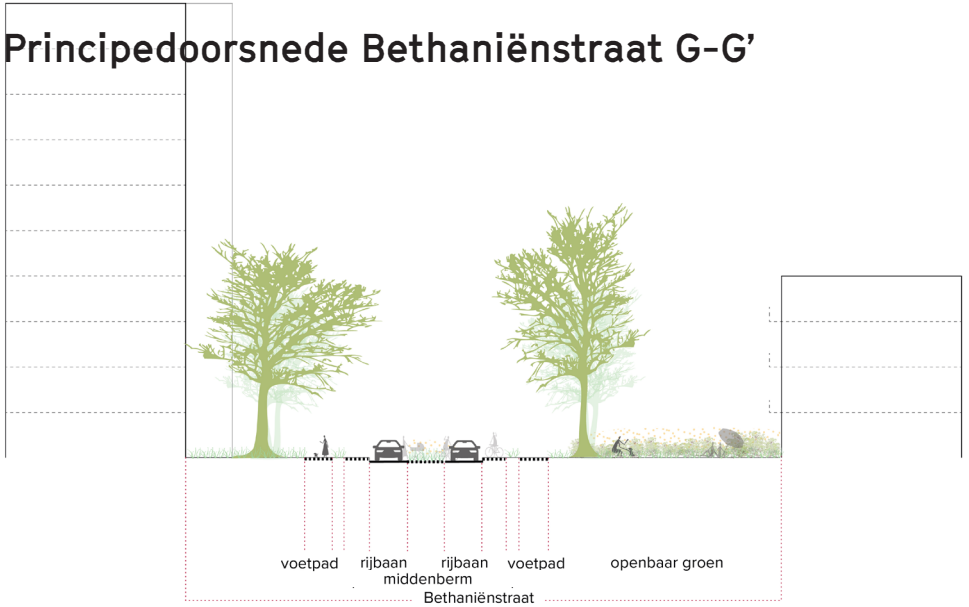
Ontbrekende schakel



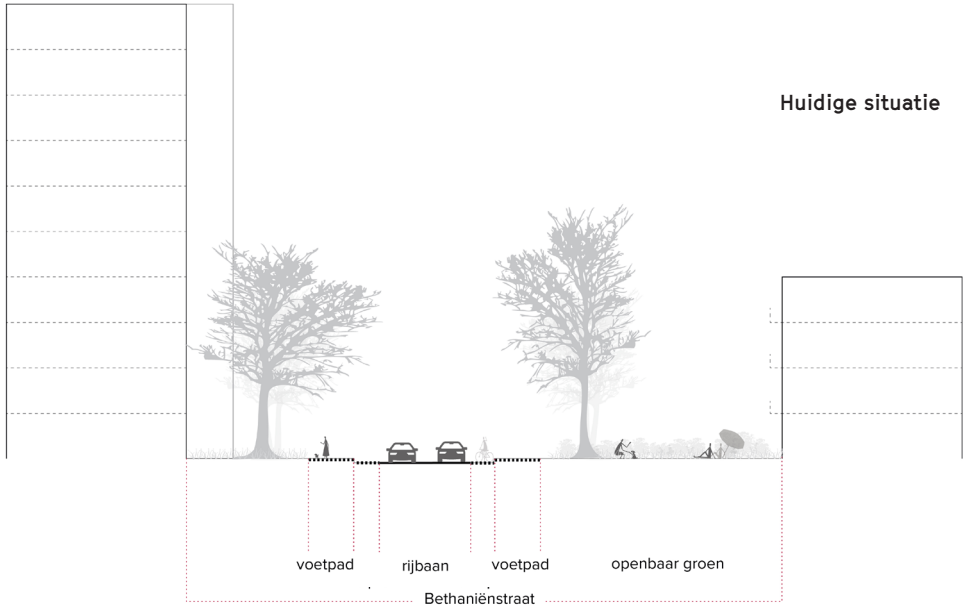


De referentiebeelden op pagina's 48 en 49 dienen ter inspiratie voor de ontwikkelprincipes binnen het thematische raamwerk: Het netwerk aan infrastructuur

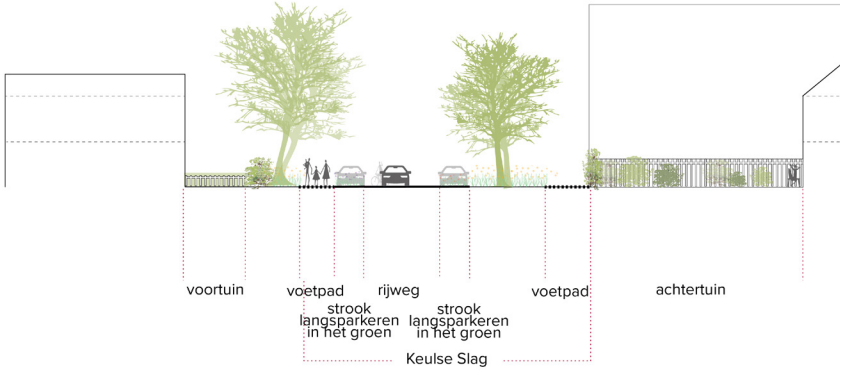
Principedoorsnede Bethaniënstraat G-G’



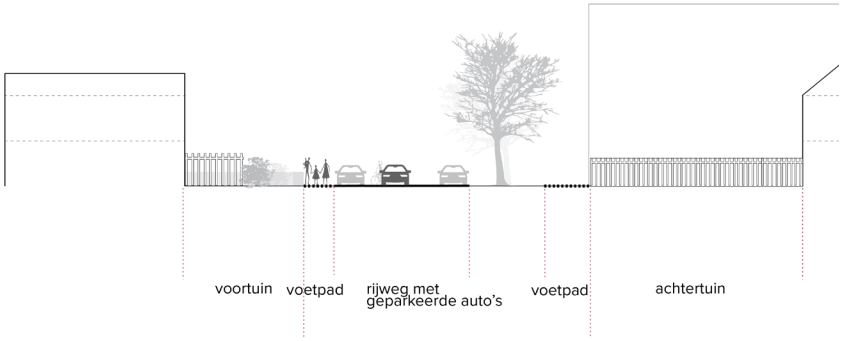
Huidige situatie



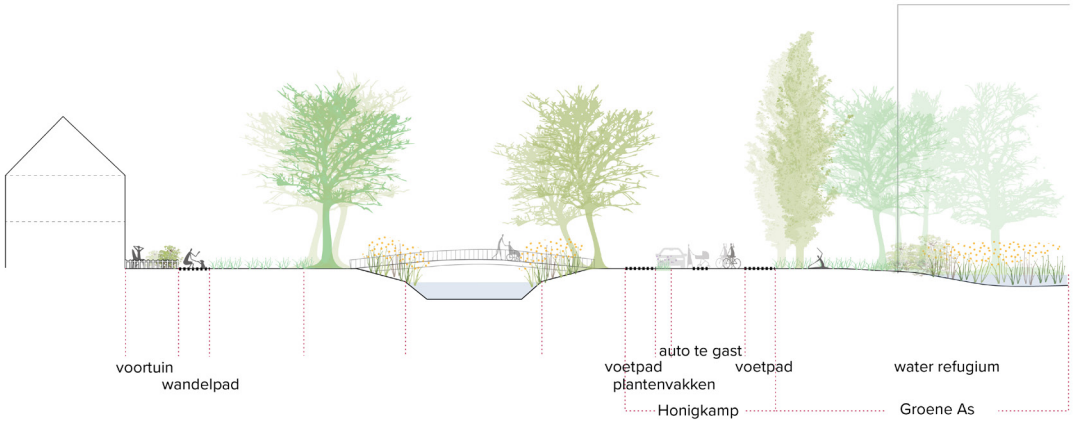
Principedoorsnede Keulse Slag H-H’



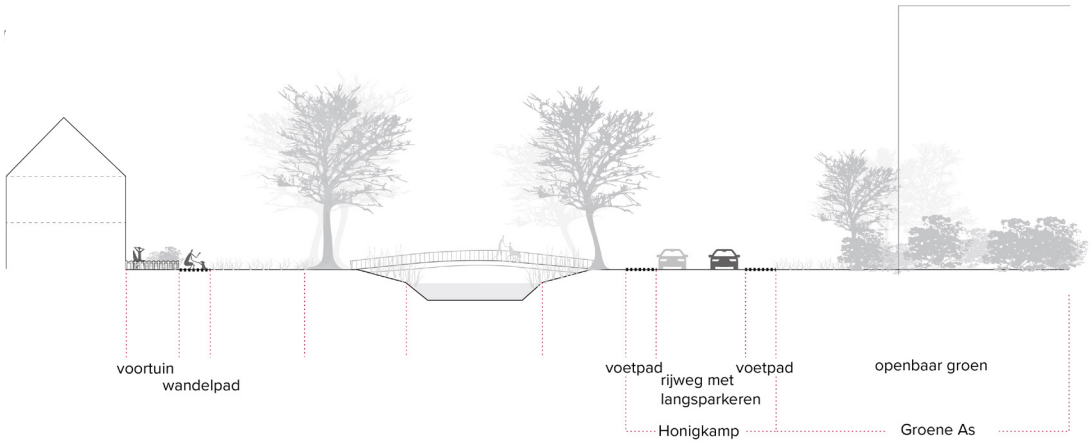
Huidige situatie



Principedoorsnede Honigkamp I-I’



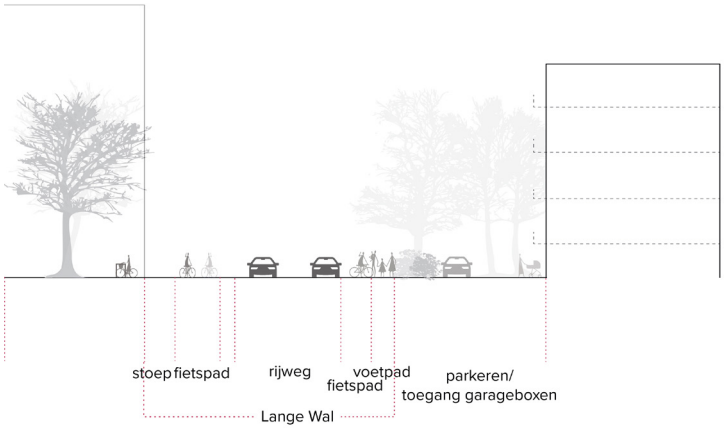
Huidige situatie



Principedoorsnede Lange Wal J-J’



Huidige situatie



3. Ontwikkellocaties

Gebiedsvisie op locatieniveau

Nieuwe ontwikkelingen

In dit hoofdstuk staat de ruimtelijke context voor ontwikkellocaties op hoofdlijnen beschreven. De gebiedsvisie is hierbij steeds het vertrekpunt. De ontwikkellocaties krijgen in het proces na vaststelling van de gebiedsvisie een verdieping. Er zijn in Presikhaaf III vijf ontwikkellocaties:

- Houtmanlocatie
- Middachtensingel
- Werklocatie
- Kerklocatie
- Kermisland 110

Voor elke ontwikkellocatie is de huidige ruimtelijke context in beeld gebracht. Daarbij is de positie van de locatie binnen het ruimtelijk raamwerk op wijkniveau beschreven en geven referentiebeelden een impressie van een toekomstige sfeer.

Hoewel het reeds beschreven staat in het raamwerk op wijkniveau, is het goed om hier nog een keer te onderstrepen dat het werken aan een toekomstbestendig en aantrekkelijk Presikhaaf 3 niet kan zonder duurzaamheid, gezondheid en klimaatadaptatie voorop te stellen. Meer specifiek leidt dit tot een aantal algemene, duurzame uitgangspunten:

- Nieuwe ontwikkelingen versterken het groen-blauwe netwerk in de wijk volgens beleid klimaatadaptief puntensysteem en bomeninclusief ontwerpen.
- Om de klimaatrobuustheid van de wijk te vergroten, moeten nieuwe ontwikkelingen ervoor zorgen dat regenwater op eigen terrein wordt opgevangen.
- Bij nieuwe ontwikkelingen kan mogelijk een lage parkeernorm worden gehanteerd en wordt parkeren op eigen terrein opgelost.
- Waar er al een warmtenet is, moet hierop aangesloten worden.

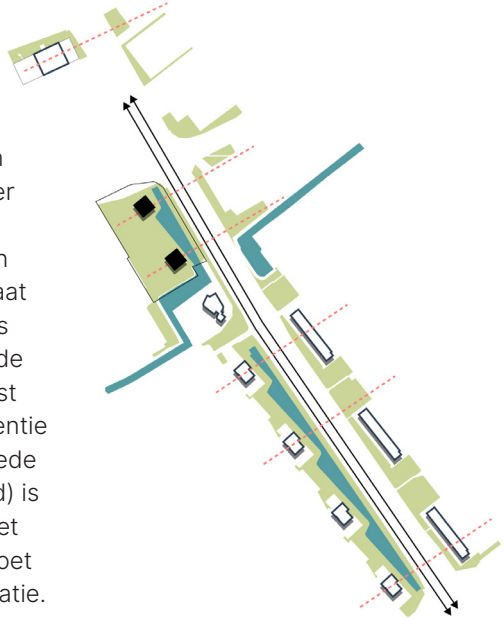


Huidige plattegrond Presikhaaf 3 met de vijf ontwikkellocaties die in dit hoofdstuk worden besproken

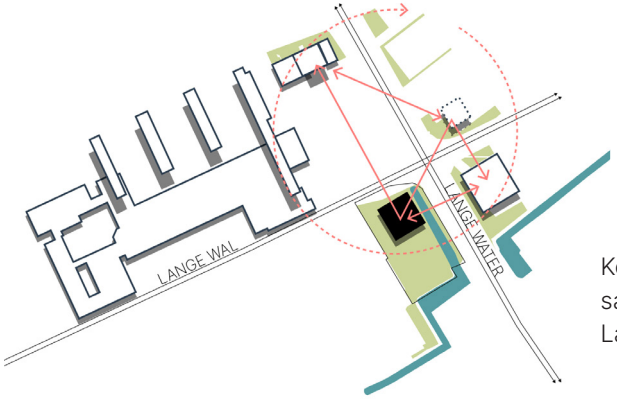
Houtmanlocatie

Stedenbouwkundige context

De Houtmanlocatie ligt op de hoek van de Lange Wal en het Lange Water en neemt hiermee een bijzondere positie in binnen de wijk als schakel naar een meer stedelijk gebied. Dit biedt de kans om wat grootstedelijker te bouwen, met een hoogteaccent dat een samenspel aangaat met de gebouwen in de omgeving, zoals de Helix toren, de ontwikkellocatie aan de Middachtensingel en het ROC. Daarnaast kan er worden aangesloten op de sequentie van torens aan de Lange Water. Een goede inbedding in de groene as (Blauwe Rand) is bij deze ontwikkeling van belang voor het grotere geheel van de wijk. Daarvoor moet ruimte worden ingecalculeerd op de locatie. Daarnaast moet de bebouwing zo worden gepositioneerd dat de huidige bewoners goede doorzichten behouden over de locatie.

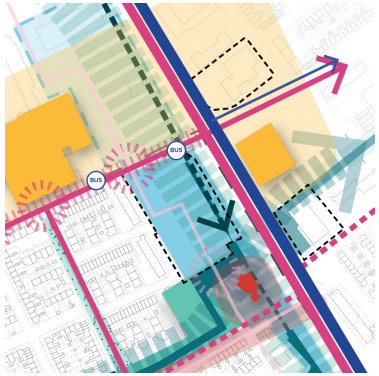


Sequentie van blokken langs Lange Water doorzetten en groene as (Blauwe Rand) voortzetten in bajonetstructuur.



Kenmerkend volume in samenspel aan assenkruis Lange Wal/Lange Water.

Positie binnen het ruimtelijk raamwerk



- Aan de noordzijde grenst de Houtmanlocatie aan de voorzieningenzone Lange Wal met bovenwijkse functies.
- De ontwikkellocatie is onderdeel van de ontbrekende schakel in de groenstructuur. Bij ontwikkelingen moet voldoende robuust groen worden gewaarborgd.
- Aan de zuidzijde kijkt de locatie uit op een van de twee kerken in Presikhaaf 3. Deze is iconisch voor de jaren ‘60 architectuur en bevat maatschappelijke functies.

Context in beeld

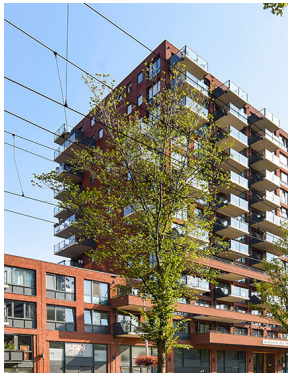








Referentiebeelden



Aandacht voor buitenruimtes



Expressieve architectuur



Parkeerdek met waterberging en biodiverse beplanting



Groene gevels



Levendige plint

Landschappelijke inbedding

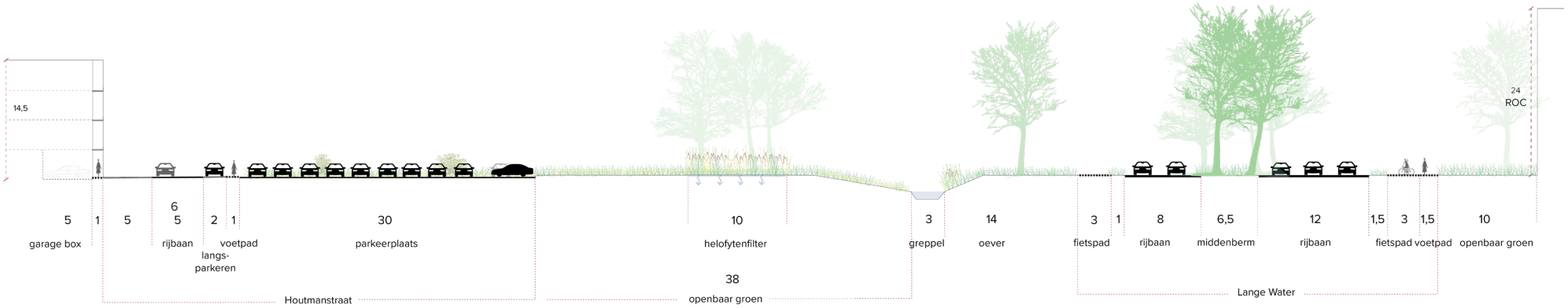


Kanteling van de bouwvlakken langs de weg om zicht naar de wijken te behouden

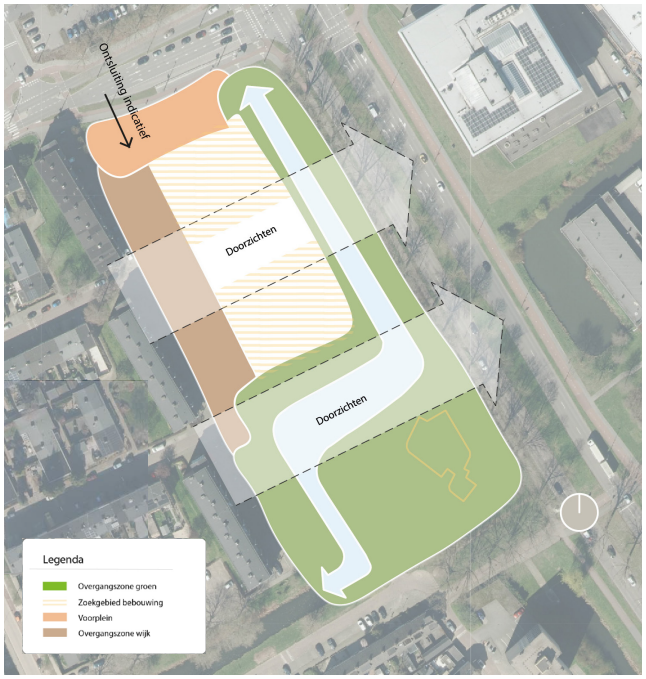
Terugleggen van de bouwvlakken in het groen

Gebouwen met entrees georiënteerd op de wijk.

Profiel bestaande situatie



Het ruimtelijk kader



Beeld: Gemeente Arnhem

Op de kaart is de eerste aanzet voor het ruimtelijk kader weergegeven. Belangrijk is dat er een groen omlijsting komt, dat de bestaande groenblauwe lijn wordt versterkt en dat er doorzichten blijven bestaan vanaf de Houtman naar het Lange Water. De nieuwe bebouwing mag qua hoogte van elkaar verschillen en sluit qua ritme en aan bij de bestaande appartementengebouwen langs het Lange Water. Belangrijk is dat er levendige plinten worden gerealiseerd, zeker aan de zijde van Lange Wal.

Mobiliteit

Het gebied wordt bij voorkeur en indien mogelijk ontsloten vanuit de Lange Wal. Onderzoek moet uitwijzen of dit, na de herinrichting van de Lange Wal, mogelijk is. Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost.

Programma

Op deze locatie zijn woningen voorzien met ruimte voor maatschappelijk programma in de plint. De doelgroep voor het woonprogramma sluit aan bij het gemeentelijk beleid voor Presikhaaf zoals opgenomen in de woonvisie. Het is ook de bedoeling dat met de nieuwe woningen doorgroei in de wijk mogelijk wordt gemaakt voor de huidige bewoners van Presikhaaf.

Startnotitie

Het voorgaande krijgt een verdieping in de startnotitie. De startnotitie beschrijft de aanleiding van het initiatief, de ruimtelijke kaders, een analyse van de situatie, de programmatische en ruimtelijke uitgangspunten en het beoogde participatieproces. De startnotitie wordt ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Bestemmingsplan



Momenteel ligt er over het gehele gebied een maatschappelijke bestemming. Het bestemmingsplan (straks omgevingsplan) moet worden gewijzigd.

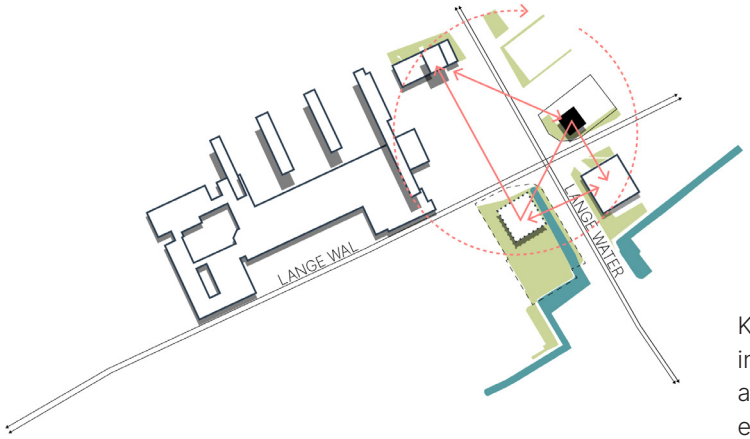
Middachtensingel

Stedenbouwkundige context

De ontwikkellocatie Middachtensingel ligt aan de stedelijke hoofdroutes op de hoek van de Lange Wal en het Lange Water en tegenover het Winkelcentrum Presikhaaf. Officieel valt de locatie buiten de wijk Presikhaaf 3. Omdat de locatie stedenbouwkundig gezien meedoet in de ruimtelijke ervaring is hij meegenomen in deze gebiedsvisie.De Middachtensingel functioneert enerzijds als entree van de wijk, anderzijds als eindpunt van de wijkoverstijgende voorzieningenzone aan de Lange Wal. Er is een vigerend bestemmingsplan waarbij een wooncomplex gerealiseerd kan worden die past bij de ambities van de gebiedsvisie. Belangrijk is de groene omlijsting waarbij het volume aan het Lange Water de horizontaliteit krijgt die past bij deze kant van de weg. Het parkeren moet binnen het bouwblok opgelost worden.

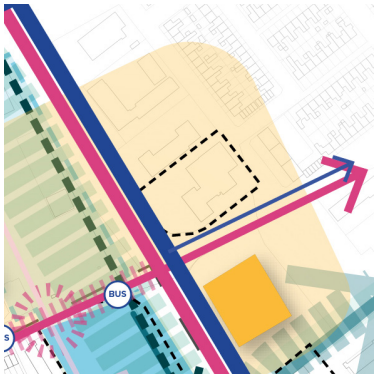


Horizontaliteit van volumes langs Lange Water doorzetten en afstand houden tot Lange Water door overnemen groene maat.



Kenmerkend volume in samenspel aan assenkruis Lange Wal en Lange Water.

Positie binnen het ruimtelijk raamwerk



- Middachtensingel is de afsluiting van de voorzieningenzone aan de Lange Wal met bovenwijkse functies.
- De locatie ligt aan groot infrastructureel kruispunt.

Context in beeld









Referentiebeelden



Collectieve binnenruimte



Compacte, gemengde en expressieve volumes

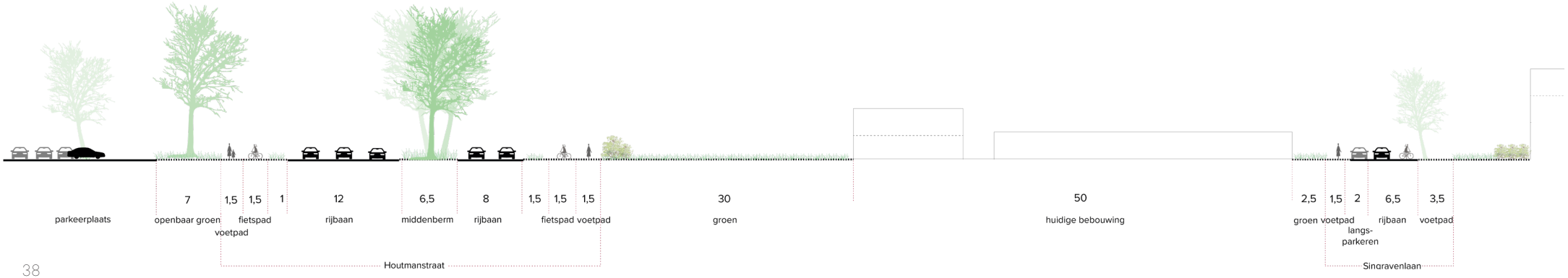


Collectieve binnenruimte met parkeerdek

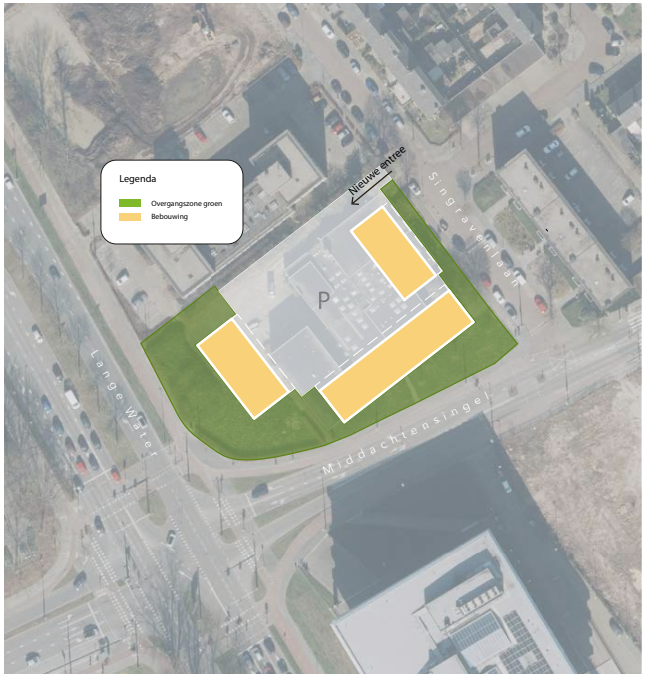


Groen parkeerdek

Profiel bestaande situatie



Het ruimtelijk kader



Beeld: Gemeente Arnhem

Op de kaart is het ruimtelijk kader weergegeven. Belangrijk is dat de groene omranding behouden blijft. Er zal aandacht moeten zijn voor de massaopbouw en daarmee de schaduwwerking en bezonning.

Mobiliteit

Het gebied zal worden ontsloten vanuit de Singravenlaan. Het parkeren vindt plaats aan de binnenzijde van het wooncomplex, met uitzondering van parkeren voor bezoekers en deelmobiliteit.

Programma

Er is ruimte voor ca. 60 woningen. Het beoogd programma is 100 % koop (waarvan 50/50 betaalbaar en vrij). De woningen zijn onder andere bedoeld voor starters en ouderen (1-2 persoonshuishoudens). Op deze manier wordt doorgroei in de wijk mogelijk gemaakt voor de bestaande bewoners waardoor zij in een volgende levensfase een plek behouden in de wijk. Het is de bedoeling dat er een entree met een gemeenschappelijke lobby/ontmoetingsruimte komt.

Omgevingskwaliteit

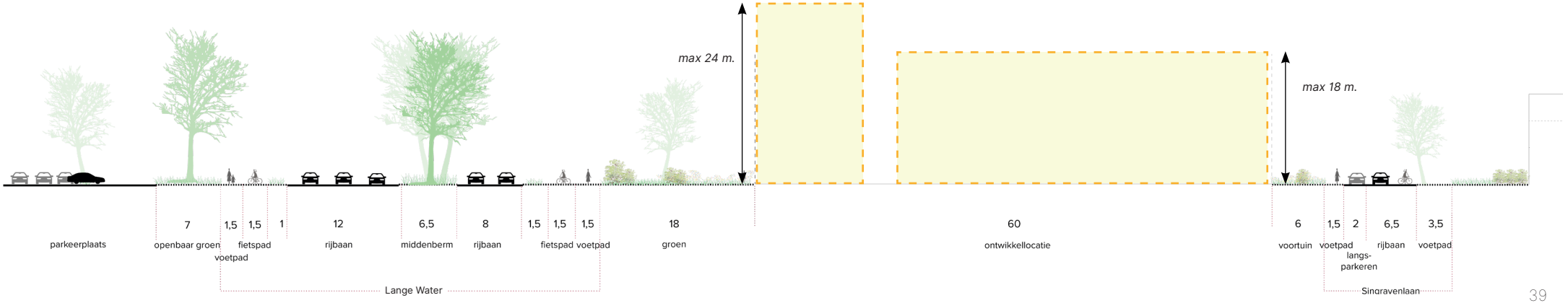
Omdat er al een bestemmingsplan is hoeft voor deze locatie geen startnotitie te worden opgesteld. Om de beeldkwaliteit op deze prominente locatie te borgen, wordt een aanvullend beeldkwaliteitsplan opgesteld. Dit wordt een bijlage van de huidige welstandsnota. Ambities op het gebied van natuurinclusief en klimaatadaptief bouwen, duurzaamheid en warmtetransitie worden in het verdere planproces meegenomen

Bestemmingsplan



De planvorming kan plaatsvinden binnen het vigerende bestemmingsplan.

Profiel nieuwe situatie, indicatief



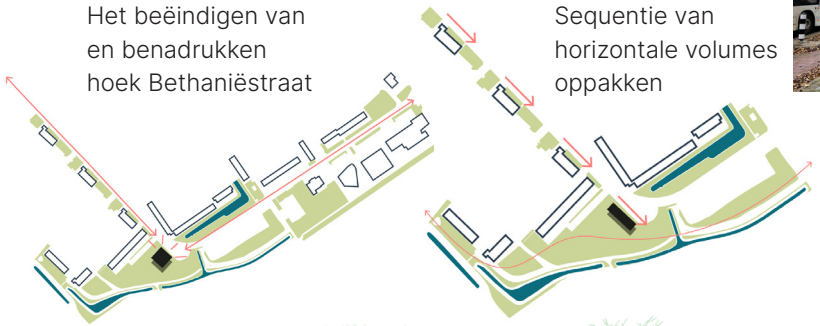
Werklocatie

Stedenbouwkundige context

De Werklocatie is gelegen in het zuiden van Presikhaaf 3, in de bocht van de Bethaniënstraat. Deze straat is belangrijk voor de ruimtelijke hoofdstructuur en de oriëntatie in de wijk. Momenteel heeft de locatie een groene setting met bomen. Er is een autogarage en een woonruimte. De plek valt nauwelijks op terwijl het een schakel is aan de Bethaniënstraat. Deze locatie heeft de potentie om onderdeel te worden van de zuidelijke voorzieningenzone en daarmee wordt deze zone dan ook beëindigd. Tegelijkertijd is de locatie ook onderdeel van de stedenbouwkundige structuur waarbinnen 9 laagse appartementengebouwen aan de westzijde van de Bethaniënstraat zijn gesitueerd. De locatie is daarmee een schakel tussen drie structuren; stedenbouw, voorzieningen en groene zone (Groene Mantel). In de volgende fase wordt onderzocht welke invulling (programmatisch en ruimtelijk) wenselijk en financieel haalbaar is.

Het beëindigen van en benadrukken hoek Bethaniëstraat

Sequentie van horizontale volumes oppakken

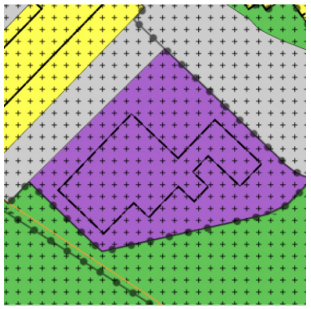


Positie binnen het ruimtelijk raamwerk



- Op de hoek van hoofdinfrastructuur van de wijk.
- Locatie ligt aan de Groene Mantel, deze meenemen in de inrichting van de omliggende openbare ruimte.

Bestemmingsplan



De planvorming kan plaatsvinden binnen het vigerende bestemmingsplan.

Context in beeld

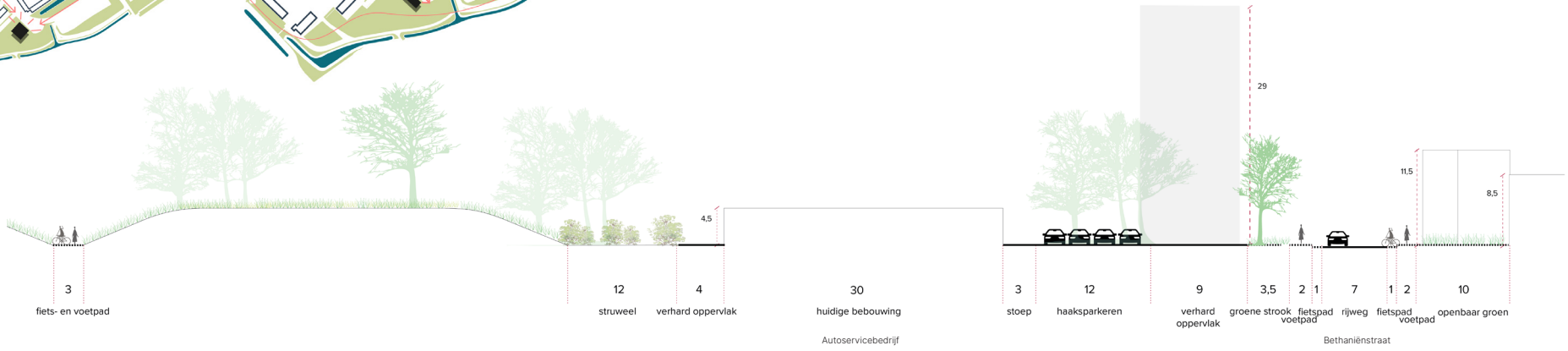








Profiel bestaande situatie

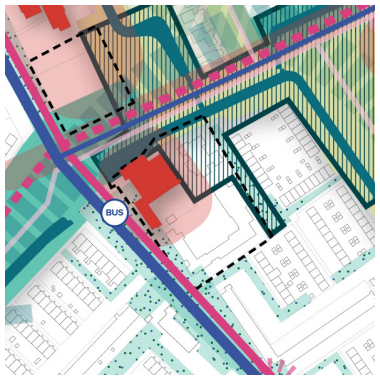


Kerklocatie

Stedenbouwkundige context

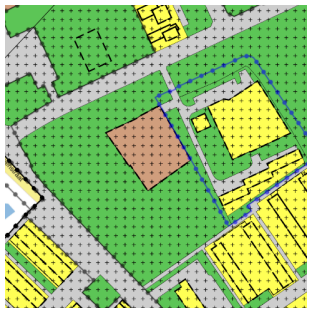
De Kerklocatie ligt op de hoek van de Honigkamp en de Bethaniënstraat. De huidige kerk is een van de twee kenmerkende wederopbouw kerken die de wijk rijk is. Daarnaast staat er een (oud) schoolgebouw en een verenigingsgebouw. Deze plek is vanwege de maatschappelijke functie in de originele opzet een uitzondering op de strakke stempelstructuur van de buurtjes. Dit is aanleiding om de locatie te behandelen als een bijzondere plek binnen de stedenbouwkundige structuur van de wijk. Momenteel is de kerk in zijn groene setting een goed functionerend ankerpunt in de wijk. Bij toekomstige ontwikkelingen moet de bijzondere plek binnen de stedenbouwkundige structuur worden versterkt. In de volgende fase wordt onderzocht welke invulling (programmatisch en ruimtelijk) wenselijk en financieel haalbaar is.

Positie binnen het ruimtelijk raamwerk



- Minder ruimte voor autoverkeer en ontwikkeling hoogwaardig fietspad aan noordzijde van de Kerklocatie, de Honigkamp.
- Locatie ligt op het knooppunt van de groene assen en is ook bestemd als groen.
- De kerklocatie is onderdeel van de functionele zone Honigkamp waar ruimte is voor (maatschappelijke) voorzieningen op buurtniveau. Op dit moment huizen er drie kerken, drie muziekverenigingen en een school voor bijzonder onderwijs.

Bestemmingsplan



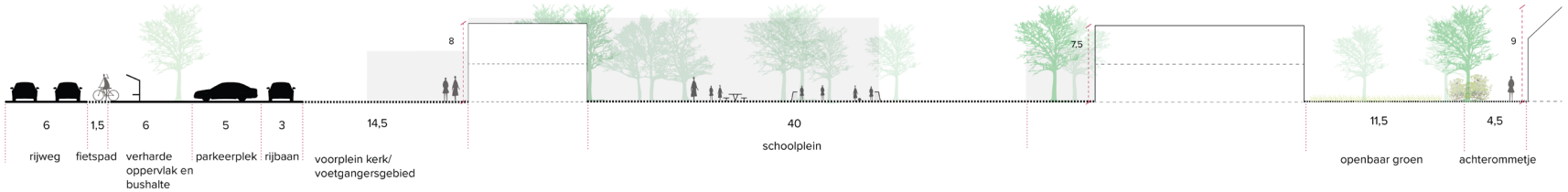
Momenteel heeft het gebied een groenbestemming en een maatschappelijke bestemming.

Context in beeld






Profiel bestaande situatie

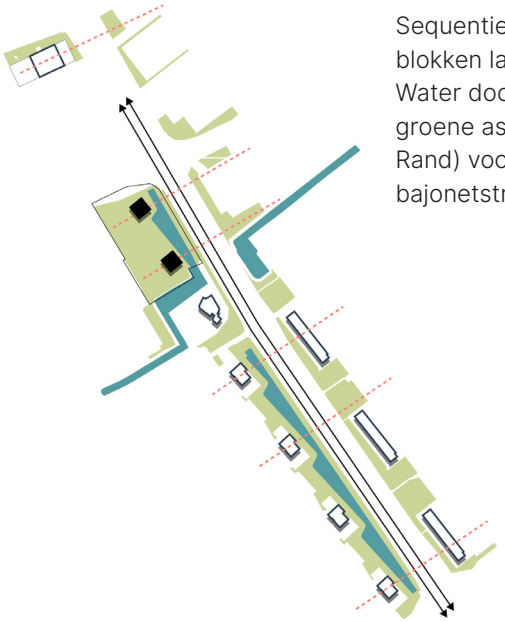


Kermisland

Stedenbouwkundige context

De locatie Kermisland 110 is nu aan de gebiedsvisie toegevoegd omdat in een eerder stadium van de gebiedsvisie de gedachten over de toekomstige invulling op deze locatie nog niet zo ver was. Nu de ideeën voor deze locatie vorm krijgen is het een logisch moment om Kermisland wel toe te voegen aan de gebiedsvisie. Zeker ook omdat de locatie ruimtelijk invloed heeft op de directe omgeving.

Locatie Kermisland is gelegen in de wijk over Het Lange Water, gesitueerd aan de westzijde van het Lange Water ten zuiden van de ROC en aan dezelfde zijde als de locatie Middachtensingel. De ligging aan de ruimtelijke hoofdstructuur en schuin tegenover de Houtmanlocatie, zorgt ervoor dat de locaties ruimtelijk invloed op elkaar hebben. De uitgangspunten zo opgesteld dat er een totale ruimtelijk, functioneel en programmatisch meerwaarde ontstaat aan het Lange Water. Belangrijk is dat de toekomstige bebouwing horizontaliteit kent en daarmee in lijn is met de bebouwing aan deze zijde van het Lange Water. Ook is het nieuwe gebouw de schakel qua massa en uitstraling tussen de bestaande appartementen en het ROC.



Sequentie van blokken langs Lange Water doorzetten en groene as (Blauwe Rand) voortzetten in bajonetstructuur.

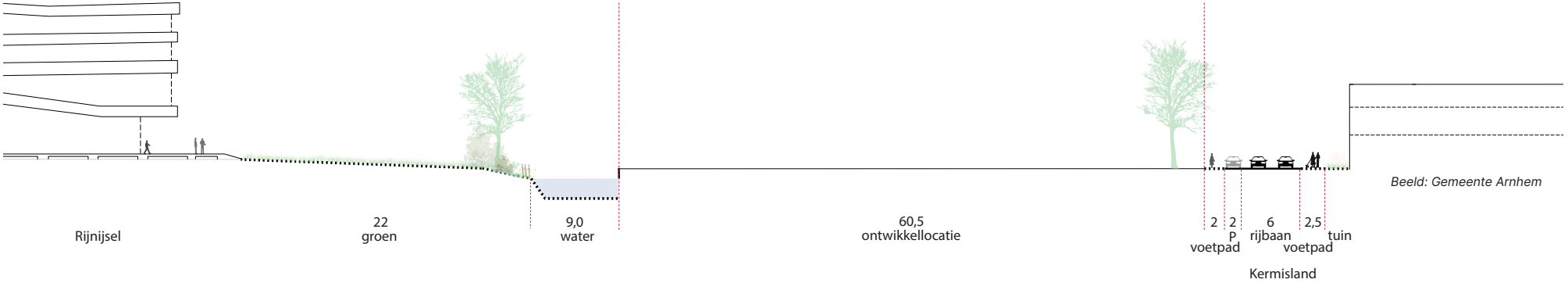
Context in beeld





Beelden: Gemeente Arnhem

Profiel huidige situatie



Beeld: Gemeente Arnhem

Het ruimtelijk kader



Beeld: Gemeente Arnhem

Op de kaart is de eerste aanzet voor het ruimtelijk kader weergegeven. Belangrijk is dat er een groene/blauwe omlijsting blijft langs het Lange Water. De gebouwen krijgen een stedenbouwkundige opzet die de lange lijn van het Lange Water benadrukt (horizontaliteit). De kant van de locatie die grenst aan de straat Kermisland, wordt begeleid door bebouwing.

Mobiliteit

De locatie wordt vanuit de wijk ontsloten, onderzoek moet uitwijzen of de bestaande ontsluiting benut kan en moet worden. Het parkeren wordt op eigen terrein opgelost.

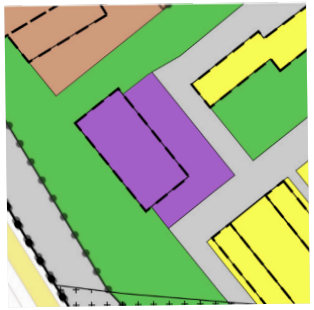
Programma

Er is ruimte voor (zorg)wonen en voorzieningen in de plint van het gebouw. Binnen Arnhemse woningbouwprojecten moeten de sociale huurwoningen worden verhuurd door een woningcorporatie (een toegelaten instelling). In de Woonvisie is opgenomen dat minimaal 66% van de woningen in het betaalbare segment moet liggen en dat daarvan minimaal 30% sociale huur is.
Gelet op de leeftijdsopbouw in dit deel van Arnhem en de wens om doorstroming op gang te brengen, liggen er kansen om levensloopgeschikte woningen voor senioren te realiseren. De Nota Wonen-en-Zorg geeft (beleidsmatige) invulling aan deze opgave.

Startnotitie

Het voorgaande krijgt een verdieping in de startnotitie. De startnotitie beschrijft de aanleiding van het initiatief, de ruimtelijke kaders, een analyse van de situatie, de programmatische en ruimtelijke uitgangspunten en het beoogde participatieproces. De startnotitie wordt ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Bestemmingsplan



Momenteel ligt er over het gebied een bedrijfsbestemming. Het bestemmingsplan (straks omgevingsplan) moet worden gewijzigd.

Nieuw silhouet, indicatief



Beeld: Gemeente Arnhem

4. Vervolg

Aan de slag met de wijk

Na de gebiedsvisie

We gaan de komende jaren intensief aan de slag met Presikhaaf III. Met de bestaande wijk én met nieuwe ontwikkelingen. We maken een toekomstbestendige wijk, voor inwoners en voor het klimaat. Deze gebiedsvisie geeft richting aan de fysieke maatregelen die nodig zijn om dit voor elkaar te krijgen. De verdere uitwerking van de deelprojecten kunnen we niet alleen, daar hebben we elkaar voor nodig. Bewoners en andere belanghebbenden worden daarom nauw betrokken bij deze uitwerkingen. Ook met het team van Het Nationaal Programma Arnhem-Oost en het Team LeefOmgeving wordt nauw samengewerkt. Per deelproject wordt gekeken op welke manier bewoners en andere stakeholders het beste kunnen worden betrokken. Daarbij wordt het stappenplan burgerparticipatie gevolgd en is het uitgangspunt steeds om de wijk zo actief mogelijk te betrekken.

Na het vaststellen van de gebiedsvisie wordt gestart met het uitwerken van de verschillende deelprojecten. Deze kennen ieder hun eigen dynamiek en tijdspad. Sommige projecten gaan direct van start, anderen wat later. In dit hoofdstuk worden de deelprojecten toegelicht en aangegeven op de kaart. Grofweg zijn de deelprojecten verdeeld over vier thema's/opgaven:

- Ontwikkellocaties voor woningbouw en maatschappelijke voorzieningen.
- Veiliger en aantrekkelijker maken van de infrastructuur.
- Toevoegen en verbeteren van speel- en ontmoetingsplekken in de openbare ruimte.
- Klimaatadaptiever maken van de wijk.

Financiële middelen

Financiering is van belang om ontwikkelingen mogelijk te maken. Voorliggende visie geeft de prioritering aan voor investeringen in de openbare ruimte, woningbouw en de ontwikkeling van maatschappelijke functies. Ook biedt het kaders voor ontwikkellocaties en voor initiatieven van marktpartijen. De gemeente probeert haar eigen investeringen te bundelen zodat de middelen zo efficiënt mogelijk kunnen worden ingezet en er meer mogelijk is. Daarnaast is deze gebiedsvisie een onderlegger voor het verkrijgen van cofinanciering en subsidies bij andere overheden. Voor een aantal deelprojecten is al dekking beschikbaar aldanniet middels subsidie van provincie of Rijk. Voor andere projecten moet dat nog gebeuren. Er bestaat een kans dat er geen of onvoldoende dekking is. In dat geval wordt onderzocht op welke manier de projecten toch doorgang kunnen vinden. Een project start niet eerder dan wanneer de dekking rond is.

Fasering

In de kaart op de volgende pagina zijn de verschillende deelprojecten weergegeven die voortkomen uit de gebiedsvisie. De kaart geeft aan welke deelprojecten al lopen en wanneer de verwachting is dat de overige deelprojecten worden uitgevoerd.

Ontwikkellocaties

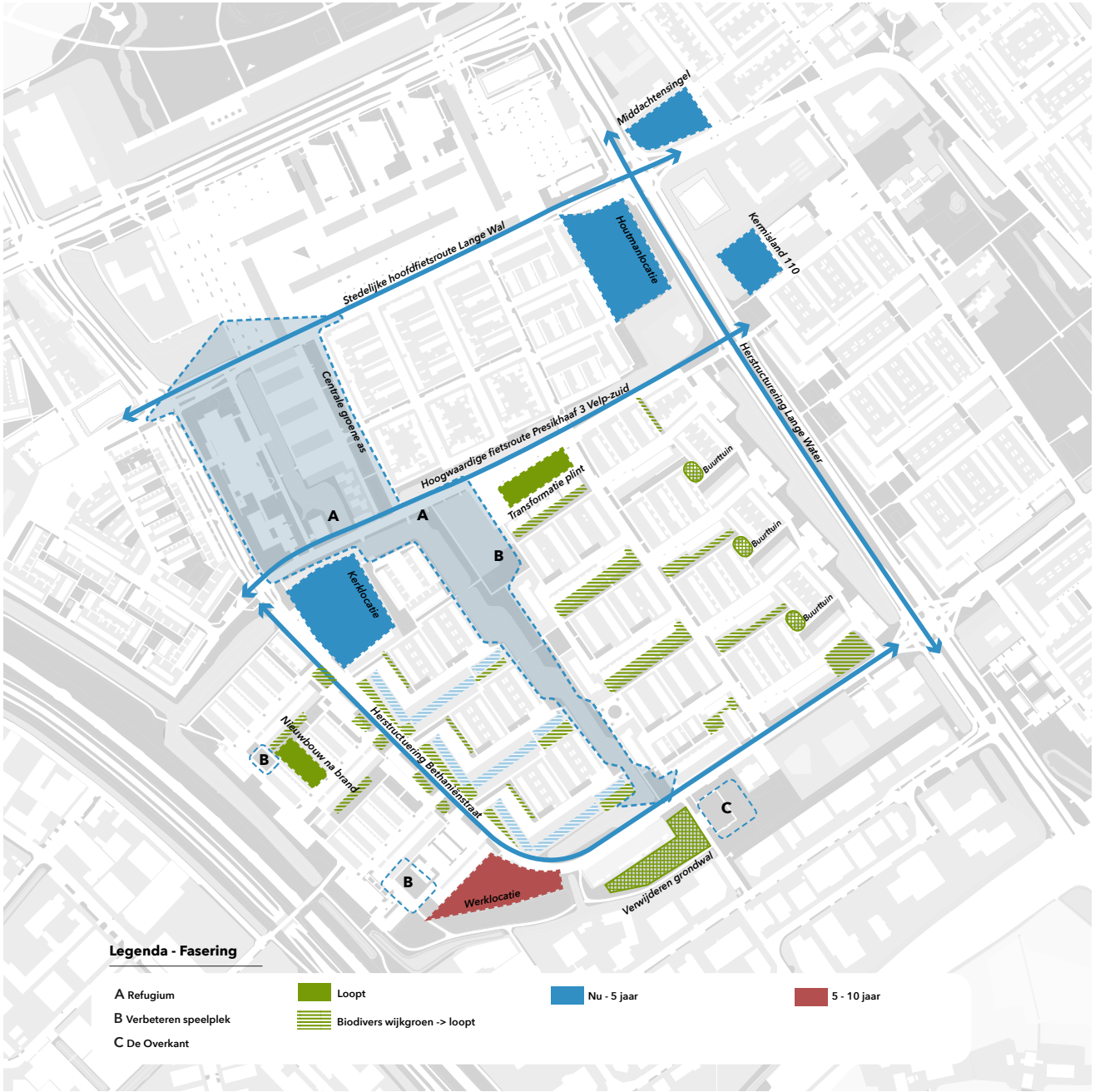
- Houtmanlocatie
- Middachtensingel
- Werklocatie
- Kerklocatie
- Kermisland 110
- De Overkant

Voor de ontwikkellocaties Houtmanstraat en Kermisland worden startnotities opgesteld. De startnotities bevatten de ruimtelijke ambities en de beoogde participatievorm die het vertrekpunt zijn voor de verdere uitwerking van deze locaties. Startnotitie worden ter vaststelling aangeboden aan de gemeenteraad.

Voor de Middachtensingel is het vertrekpunt de het vigerende bestemmingsplan Elsweide-Over het Lange Water. Naast dit bestemmingplan wordt nog een beeldkwaliteitsplan gemaakt die de ambities vastlegt ten aanzien van de gebouwde en onbebouwde ruimte.

De Werklocatie en de Kerklocatie zijn in de gebiedsvisie aangemerkt als mogelijke potentiële ontwikkellocaties. Voor beide locaties wordt op een later moment een startnotitie opgesteld indien dat voor dan de beoogde ontwikkeling aan de orde is.

Supermarkt Güven is verhuisd naar het winkelcentrum. Het pand aan de Honigkamp is eigendom van Güven. De gemeente wil voorkomen dat er in de toekomst weer een overlast gevende situatie ontstaat. Daarom wordt er bij de toekomstige actualisatie van het Omgevingsplan voor gezorgd dat zich hier geen grote supermarkt meer kan vestigen. Het is wel mogelijk dat de functie detailhandel blijft. Indien de gemeente tot aankoop van supermarkt Güven overgaat, worden op de huidige supermarktlocatie woningen ontwikkeld. De planuitwerking wordt opgepakt zodra er zekerheid is omtrent de eventuele aankoop van het pand door de gemeente. Tevens wordt dan gezorgd voor een tijdelijke invulling om verloedering te voorkomen. De tijdelijke invulling



Deelprojectenkaart Presikhaaf 3, gemaakt door Gemeente Arnhem.

mag niet leiden tot (verkeers)overlast voor de buurt en heeft idealiter een maatschappelijke meerwaarde voor de omgeving. Een financiële bijdrage vanuit het Volkshuisvestingsfonds en Nationaal Programma Arnhem Oost maakt deze ontwikkeling mogelijk.

Voor buurtcentrum de Overkant zijn door VHF 2e tranche en Nationaal Programma Arnhem Oost middelen beschikbaar gesteld om het buurtcentrum te vernieuwen. We zetten in op sloop nieuwbouw, sanering en opnieuw inrichten van het omliggende terrein. We zijn inmiddels gestart met het proces om te komen tot een programma van eisen. Om vervolgens de planvorming met de buurt en partners de aankomende tijd verder uit te werken.

Veilige en aantrekkelijke infrastructuur

De toegekende subsidie vanuit het BO-MIRT is een belangrijke bijdrage voor de investeringen in de infrastructuur van Presikhaaf III. De financiering is nog niet helemaal rond. Als de extra benodigde financiering er is, worden deze deelprojecten voor 2030 uitgevoerd.

Klimaatadaptatie, ontmoetingsplekken en openbare ruimte

De voorgestelde investeringen in de openbare ruimte vinden plaats zodra er financiële middelen voor zijn gevonden. Potentiële dekkingsbronnen komen uit Nationaal Programma Arnhem Oost aanpak, het programma Radicaal Vergroenen, sport en spelen en kunst in de openbare ruimte. Voor de realisatie van het Refugium is subsidie toegekend vanuit het Volkshuisvestingsfonds en het gemeentelijk Klimaatfonds. Na vaststelling van de gebiedsvisie wordt het plan hiervoor verder uitgewerkt. Voor het deelproject ‘herinrichting buurttuinen’ zijn ook financiële middelen beschikbaar; dit project loopt al.

Bijlage A

- Ruimtelijke en programmatische analyse van Presikhaaf 3

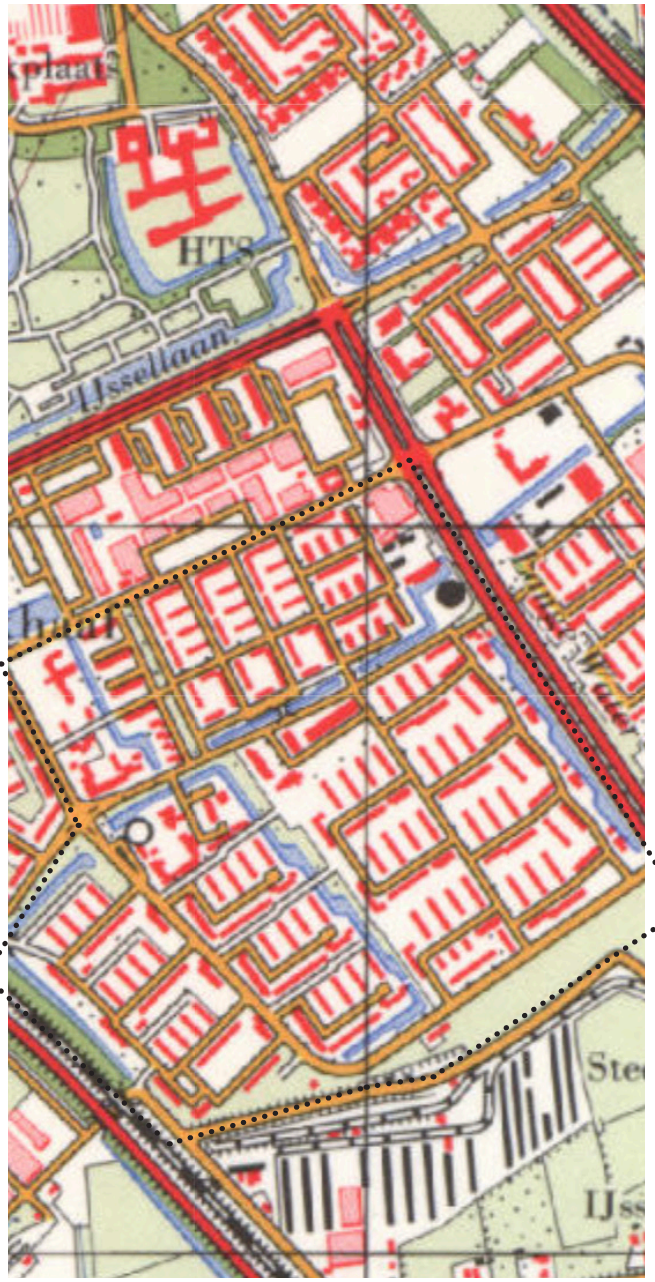
Ruimtelijke analyse

De wijk Presikhaaf is een typische wederopbouwijk, gebouwd volgens het idee van de functionele stad. Dit idee voor moderne stedenbouw, gepropageerd door het internationaal platform CIAM (Congres Internationeaux d'Architecture Moderne, 1928-1956), hield een strenge scheiding van woon-, werk- en recreatieve functies in met verkeer als het verbindende element. De opkomst van de auto speelde hierbij een grote rol. De structuur van het originele ontwerp is in de afgelopen zestig jaar nauwelijks veranderd en combineert het CIAM-gedachtegoed met het Amerikaanse Radburn-principe, waarbij de entrees van de woningen zijn gelegen aan een langzaamverkeersnetwerk. Dit geeft de wijk op papier een sterke identiteit. Maar in de loop der tijd is zowel de gebouwde omgeving als de openbare ruimte enigszins sleets geraakt, wat de identiteit en herkenbaarheid van de wijk vertroebelt. Desalniettemin ligt de fysieke kracht van de wijk wel degelijk in deze structuren. Daarom wordt de analyse dan ook volgens deze hoofdprincipes toegelicht.

Radburn-principe
Geïnspireerd op het Engelse concept van de tuinstad werd eind jaren twintig in New Jersey (USA) de wijk Radburn gebouwd als 'Town for the Motor Age'. De wijk 'The Village Green' in Los Angeles staat echter bekend als meest succesvolle voorbeeld van het Radburn-principe. Het belangrijkste kenmerk dat dit principe onderscheidt van andere tuinsteden, is de positionering en ook de indeling van de woningen. De entrees en woongedeeltes zijn gelegen aan een parkstructuur of een wandelpad dat daar naartoe leidt, en de achterkanten liggen aan de hoofdinfrastrctuur voor gemotoriseerd verkeer. Hoewel de auto dus centraal stond in deze 'new town', is de aparte aandacht voor het voetgangersnetwerk hetgeen wat opvalt.

Buurtjes
In het stedenbouwkundig plan zijn duidelijke buurtjes te onderscheiden door het gebruik van verschillende 'stempels'. Het oorsponkelijke plan schreef voor dat deze zogenaamde 'wooneenheden' maximaal vier keer mochten worden herhaald. Elke wooneenheid bevat wel eenzelfde minimale variatie aan typologieën, zodat de wijk toch overkomt als een geheel. De originele opzet is voor het overgrote deel nog steeds intact, met een grote variatie aan woningsoorten en bouwhoogtes. Eenzelfde variatie is terug te vinden in de overgangen tussen publieke en private ruimte, wat het straatbeeld vaak enigszins rommelig maakt. Meer dan de helft van de woningvoorraad is in bezit van drie woningcorporaties (Portaal, Vivare, Volkshuisvesting). Presikhaaf 3 kent dan ook een relatief groot aandeel sociale huurwoningen. Een deel hiervan is al opgeknapt of wordt momenteel verduurzaamd.

Groen-blauwe structuur
Gezond wonen was een belangrijk motief in de oorspronkelijke planvorming voor Presikhaaf 3. Daarbij vormde 'wonen in het groen' een centraal thema. In het midden van de wijk ligt een autovrije hoofd-groenstrook. De algehele groenstructuur is gecombineerd met watergangen, die essentieel zijn in dit lager gelegen gebied tussen Veluwe en IJssel. Nu spelen er op sommige plekken al problemen met water in kelders als er sprake is van hevige regenval. Om de wijk ook in de toekomst waterveilig te maken, is het noodzakelijk om bestaande duikers aan te passen en meerdere nieuwe verbindingen te leggen in het watersysteem, waarbij de oost-westelijke richting essentieel is. Daarnaast dient er ruimte te worden gereserveerd voor een refugium - een groene plek die indien nodig onder water kan komen te staan - om extra waterberging te borgen.



Historische kaart van Presikhaaf III, de wijk stamt uit 1953 (Bron: Topotijdreis)

Ruimtelijke structuur

Licht, lucht en ruimte

Presikhaaf 3 is ingericht volgens de idealen van licht, lucht en ruimte. De focus op gezond wonen leverde gebouwen op met afwisselende bouwhoogtes gelegen in het groen, waarbij er extra ruimte werd gereserveerd rondom de hogere appartementenblokken. Het ruimtelijke gevoel is versterkt door karakteristieke zichtlijnen tussen de hogere bebouwing en het groen. Hierbij valt specifiek op dat er op een aantal plekken niet een geheel rechte lijn is aangehouden, maar juist is gespeeld met de positionering van de blokken door ze net iets te verschuiven ten opzichte van elkaar. Die bajonetstructuur, die ook aanwezig is in het water, maakt de wijk karakteristieker dan de gemiddelde tuinstad die in de jaren 50 en 60 werd neergezet. Helaas is de ervaring van deze zichtlijnen op ooghoogte ook zeer karakteristiek; gesloten gevels (dode plinten) doen er afbraak aan.



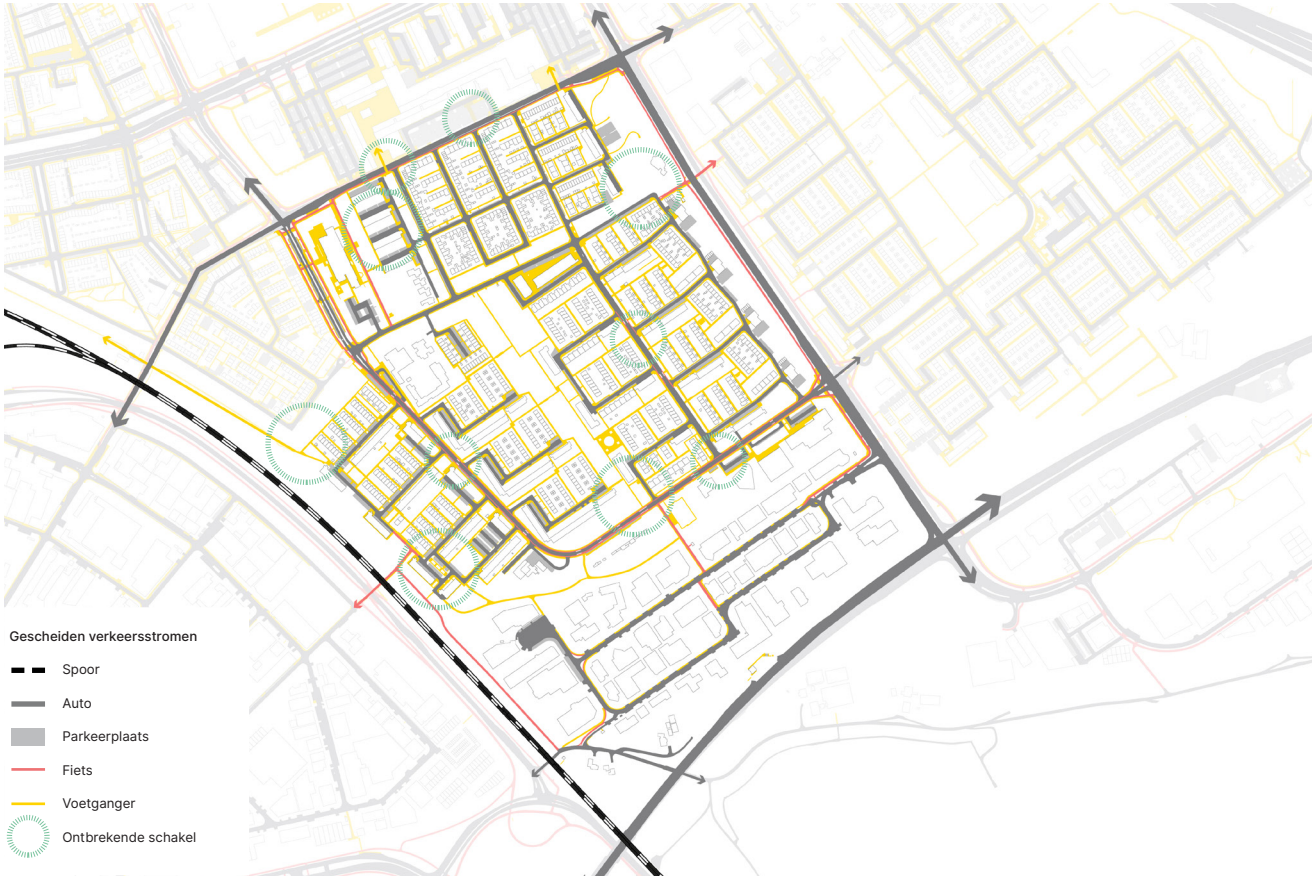






Scheiding van verkeersstromen

De opzet van de infrastructuur kent een duidelijke scheiding van verkeersstromen. De wijk is ontworpen met oog voor de voetganger en zodoende is in het hart van de wijk de infrastructuur voor de auto geminimaliseerd. Door het gehele plan is namelijk een fijnmazige structuur aan voetpaden aanwezig, met de groenstrook in het midden als hoofdattractie. Echter levert dit tegenwoordig een hoge parkeerdruk op, omdat het autobezit een stuk hoger ligt dan vijftig jaar geleden, en wordt er naast de beschikbare parkeerplaatsen ook volop langs de weg geparkeerd. Daarnaast zijn er veel ontbrekende schakels in het langzaamverkeersnetwerk, zowel in doorgaande routes in het groen als veilige oversteekplekken. Ook voor de fiets zijn alleen aparte routes onder het spoor door waarbij de verbinding met de buurt zelf niet altijd even helder is.









Overgangen publiek-privé

Net als bij de wijkgedachte van het CIAM speelt de scheiding van verkeerswegen bij het Radburn-princpe een grote rol. Een belangrijk verschil is de positionering van voor-en achterkanten van de woningen. De voorkant komt uit op het gebied dat bestemd is voor langzaamverkeer, terwijl de achterkanten aan de straatkant liggen. In Presikhaaf is duidelijk een mix van deze verschllende technieken toegepast. Zo is op een aantal plekken binnen de voetgangersgebieden te zien dat achtertuinen en voortuinen aan elkaar grenzen. Desalniettemin resulteert deze aanpak niet altijd in prettige overgangen van publiek naar privé. Dit komt vooral door de wildgroei aan verschillende soorten afscheidingen van tuinen en dichte garages in de plinten van de appartementgebouwen.









Voorzieningen

Oorspronkelijk kende Presikhaaf 3 een duidelijke scheiding in functies. Afhankelijk van hun reikwijdte (wijk, buurt of woonomgeving) kregen voorzieningen een plek in de wijk. Zo kent de wijk een winkelstrip met kleinschalige maatschappelijke voorzieningen in het midden van de wijk, terwijl het centraal gelegen Winkelcentrum Presikhaaf zich op de wijk(overstijgende schaal) richtte. Met recente opknappingen, zoals de strook langs de Bethaniënstraat en de MFC aan de Laan van Presikhaaf, kent de wijk voldoende maatschappelijke voorzieningen maar deze worden nog onvoldoende gevonden door bewoners en veel wordt gedragen door instanties. Ook voor het buurtwinkelcentrum aan de Honigkamp ligt nog een opgave: het is verouderd en oefent (parkeer)druk uit op de omgeving door een succesvolle supermarkt die het grootste deel beslaat.





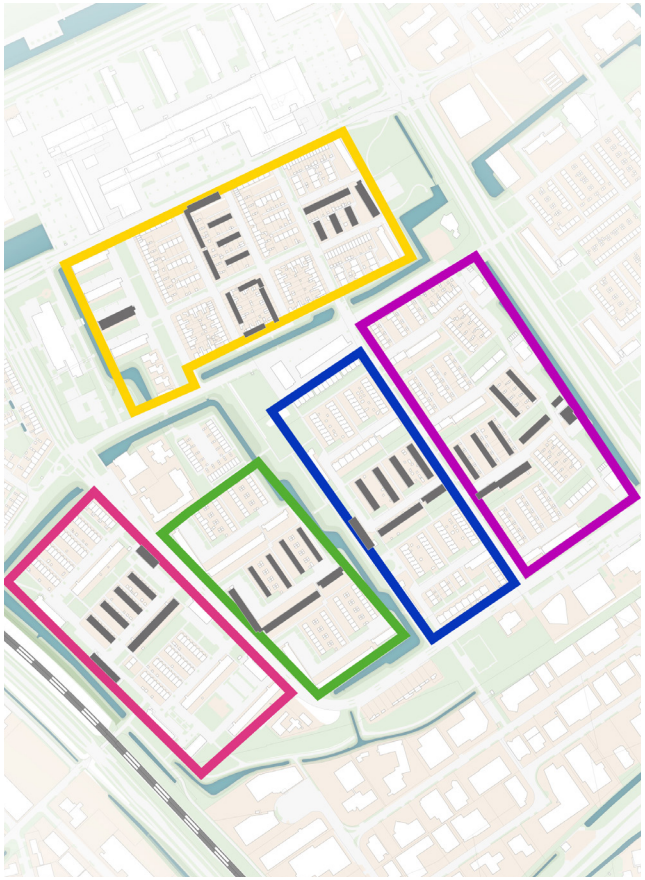




Buurtjes

Wooneenheid

Uniek voor de opzet van Presikhaaf 3 is de introductie van de wooneenheid. In plaats van de herhalende strokenbouw uit de CIAM-gedachte, die grootschalig werd ingezet bij de plannen voor het nieuwe bouwen, werden stempels gemaakt die niet vaker dan vier keer mochten worden herhaald. Daarnaast bevat elke stempel een combinatie van appartementen *(ingekleurd)*, varierend van 3 - 9 lagen, en grondgebonden woningen *(omlijnd)* in steeds net een andere stedenbouwkundige opzet. Slechts twee stempels kennen een monotone typologie en bevinden zich allebei in de geel gemarkeerde buurt. Zo is de wijk een totaal van verschillende woonervaringen die elk een klein buurtje op zich vormen.







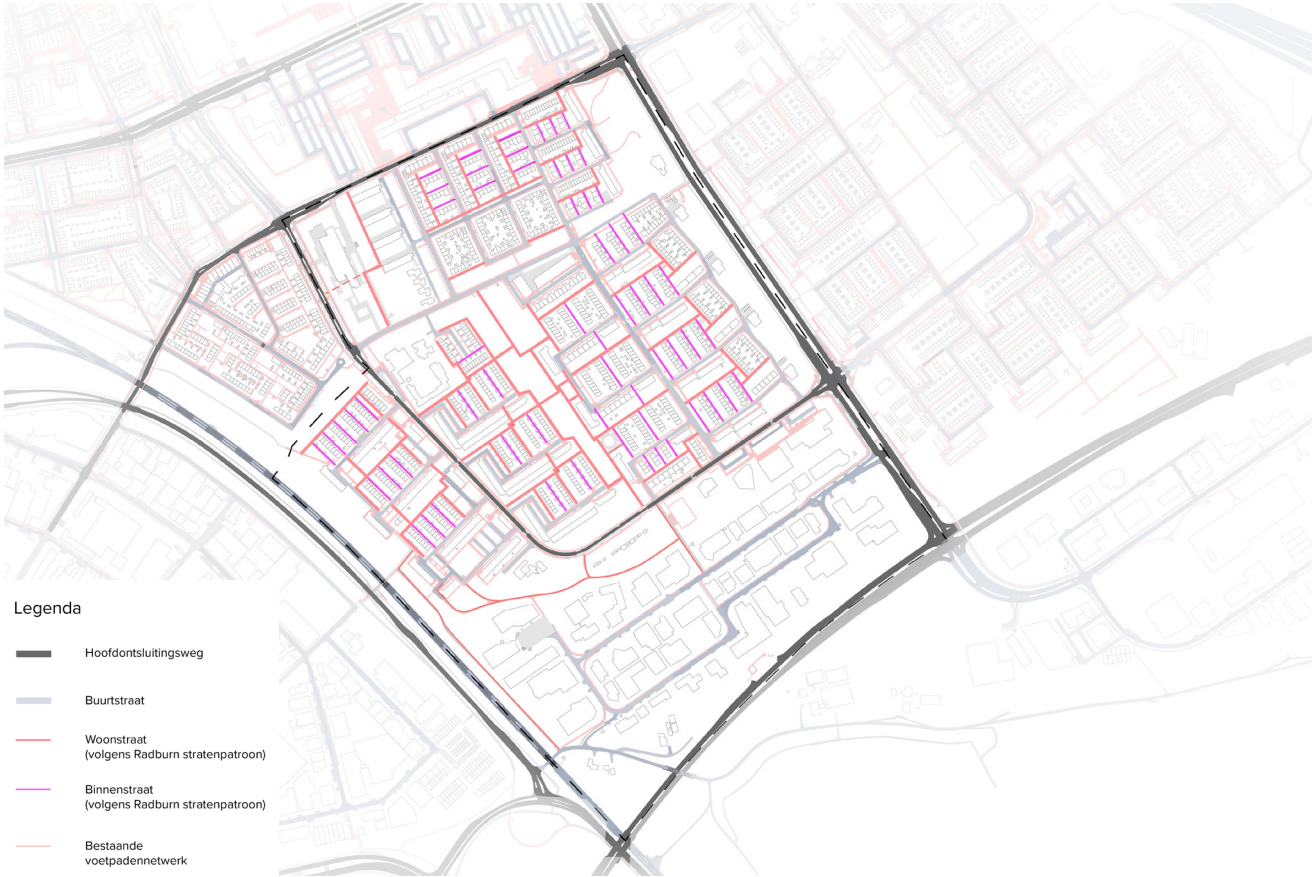






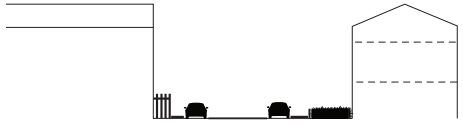
Profielen binnen een hiërarchische ontsluiting

Het Radburn-principe kent een duidelijke hiërarchie in hoofdwegen, buurtstraten, woonstraten en achter-/binnenstraatjes (afhankelijk van of deze aan achtertuinen of voortuinen zijn gelegen), die ook in Presikhaaf 3 is terug te vinden. *Ter illustratie is een kleine vergelijking gemaakt tussen de wijk Radburn, New Jersey en P3 die terug te vinden is in bijlage B.* Zoals hiervoor is besproken, komen per buurtje dus dezelfde typologieën voor maar telkens in een andere stempel. Hierbinnen wordt steeds net even anders omgegegaan met de overgangen publiek-privé. Dit is geïllustreerd in profielen (p.21-22). Per buurtje zijn doorsnedes getekend per buurtstraat, woonstraat, achter-/binnenstraat en de hoofdgroenstructuur. Het plandeel ten noorden van de Honigkamp is hierbij buiten beschouwing gelaten omdat daar het Radburn-principe minder of niet aanwezig is.

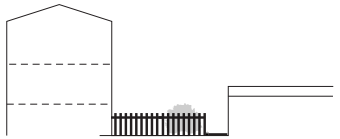




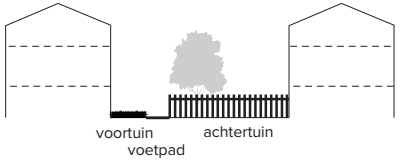
Profiel buurtstraat



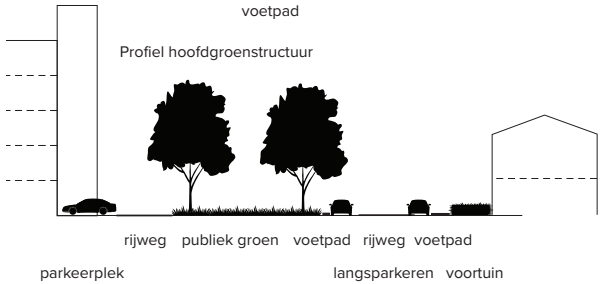
Profiel woonstraatje



Profiel binnenstraatje

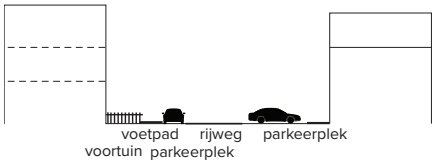


Profiel hoofdgroenstructuur





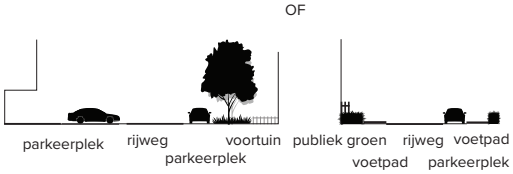
Profiel buurtstraat





Profiel buurtstraat

OF



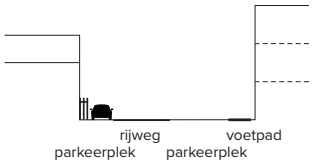


Profiel buurtstraat

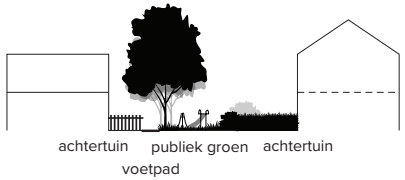




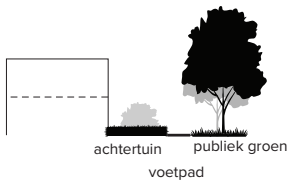
Profiel buurtstraat



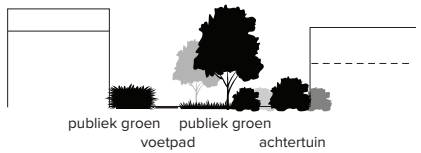
Profiel woonstraatje



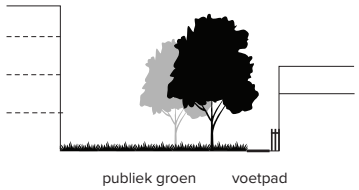
Profiel woonstraatje



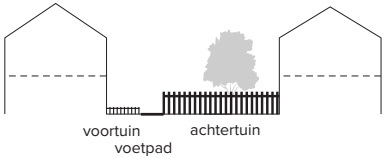
Profiel woonstraatje



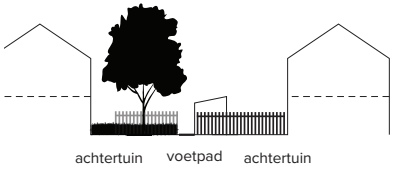
Profiel woonstraatje



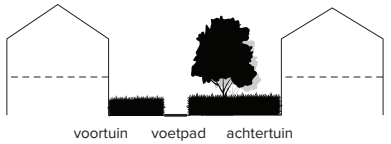
Profiel binnenstraatje



Profiel achterstraatje

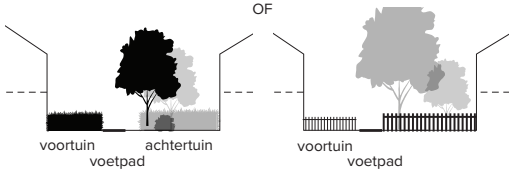


Profiel binnenstraatje

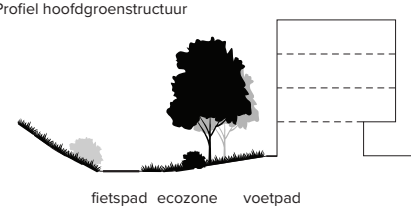


Profiel binnenstraatje

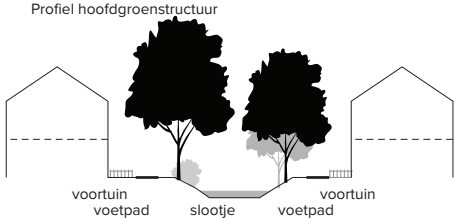
OF



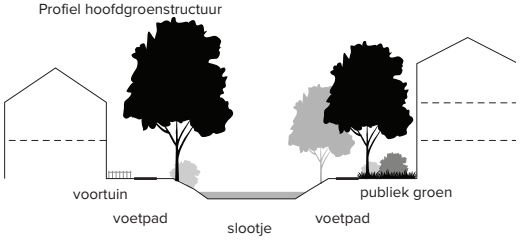
Profiel hoofdgroenstructuur



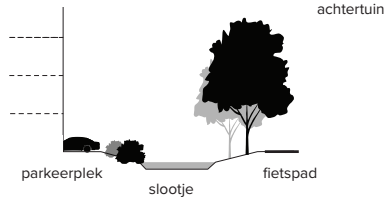
Profiel hoofdgroenstructuur



Profiel hoofdgroenstructuur



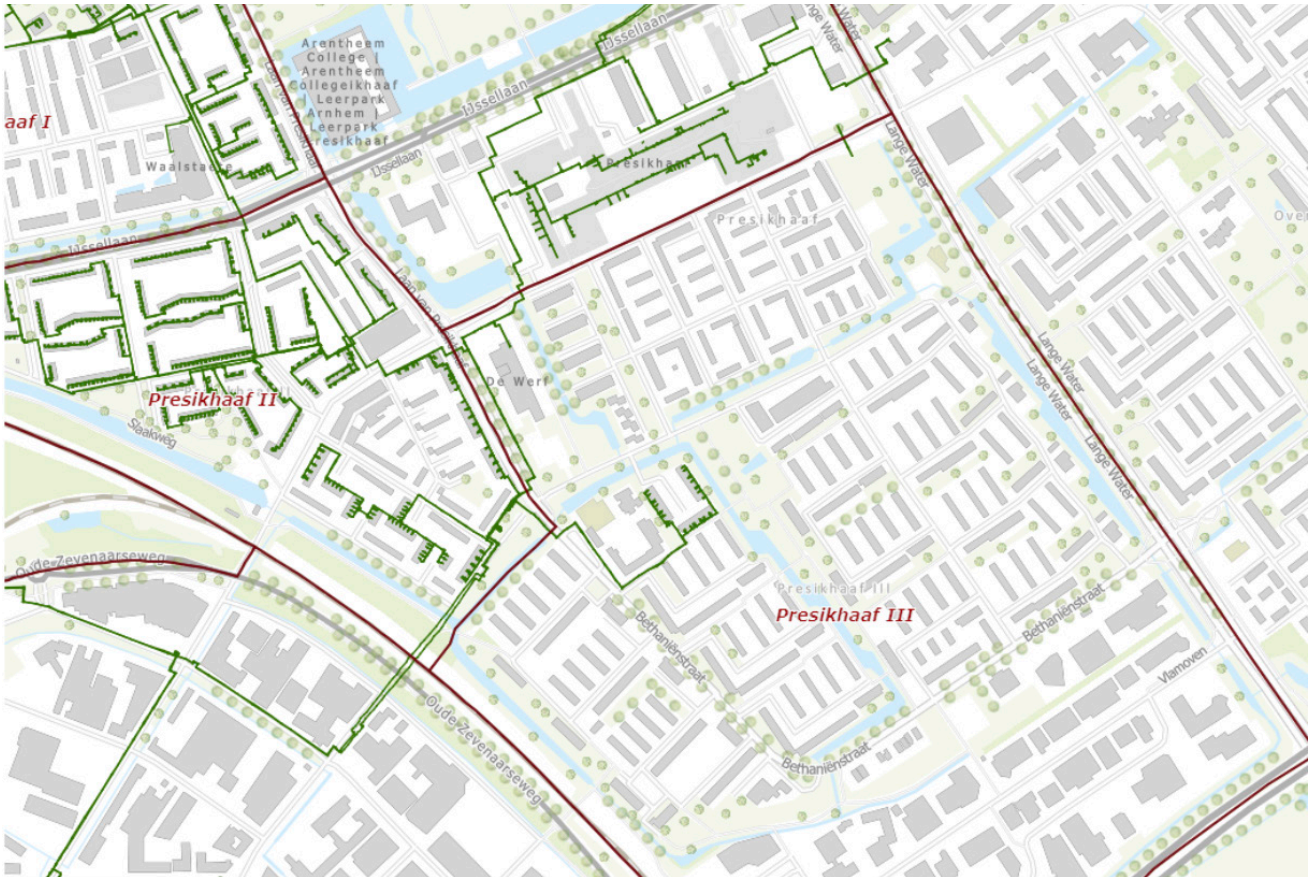
Profiel hoofdgroenstructuur



Energie

In heel Nederland dienen de woningen in 2050 van het aardgas af zijn en te worden verwarmd via een duurzame en alternatieve warmtebron. In de Arnhemse Transitievisie Warmte (2021) is Presikhaaf 3 aanwezen als onderzoeksgebied. In Presikhaaf 3 zijn naar verhouding veel woningen in een klein gebied. Dit zorgt voor een hoge geconcentreerde warmtevraag. In Presikhaaf 3 is geen decentrale bron met restwarmte aanwezig en ook vanuit bewoners of corporaties is er geen initiatief op dit gebied. Wel kan een duurzame warmtebuffer gerealiseerd worden. Bij nieuwbouw wordt alleen LT-verwarming (lage temperatuur verwarming) toegestaan. Collectief dan wel individueel. Hieronder verstaan we: 35 tot 50 graden Celsius. Deze vereiste is in de Transitievisie Warmte opgenomen die op 17 februari 2022 is vastgesteld door de gemeenteraad. Daarom willen wij graag andere manieren mogelijk maken dan het hoge temperatuur warmtenet van Vattenfall, dat in naastgelegen wijken en een klein deel van Presikhaaf 3 loopt.

In 2024 doet gemeente Arnhem nader onderzoek naar de mogelijkheden voor een (lokaal) warmtenet voor Presikhaaf 3. De energietransitie speelt zich niet alleen af in de woningen en gebouwen met isoleren en een ander apparaat in plaats van de gasketel. Het vraagt ook ruimte in de ondergrond en de openbare ruimte. Denk aan buizen voor een warmtenet, extra (dikke) elektraleidingen, laadpunten voor elektrische (deel) auto's, transformatorruimte en verdeelkasten maar ook ruimte voor energie opwek, energie delen en energie opslag (bijvoorbeeld batterijen).



Reeds aanwezige warmtenet van Vattenfall in naastgelegen wijken en Presikhaaf 3 (bron: GIS-kaart Arnhem - data voor energietransitie)

Presikhaaf 3 maakt onderdeel uit van het Nationaal Programma Arnhem-Oost. In dit kader is een aanvraag voor verduurzaming van particuliere woningen en de aangrenzende openbare ruimte ingediend en verkregen in het kader van het Volkshuisvestingsfonds. De corporaties hebben inmiddels de meeste woningen gerenoveerd. Alleen Vivare heeft nog woningen op de renovatielijst staan. Voor de zogenaamde elleboogflats wordt daarom specifiek bekeken of er meerdere opties zijn als zij gerenoveerd worden. Hierbij wordt gestudeerd op mogelijkheden om te verdichten binnen de bestaande bebouwing.

Ook in Presikhaaf 3 aandacht voor energiearmoede. De energietransitie mag niet leiden tot (verdere) energiearmoede en schuldenproblematiek. We spreken van energiearmoede als een huishouden meer dan 10% van haar lage besteedbaar inkomen aan energiekosten betaalt of niet genoeg geld heeft voor het minimale levensonderhoud na het betalen van de woon- en energiekosten. Voor de aanpak energiearmoede richten we ons op gedragsverandering en energiebesparende maatregelen die direct leiden tot lagere energiekosten.

Groen-blauwe structuur

Drager

In de opzet van de wijk is een grote rol weggelegd voor openbaar groen. Royale groen-blauwe zones aan de randen en door het midden van Presikhaaf 3 vormen de dragers van de wijk. Ook hier wordt, net als in het wegenpatroon, gespeeld met bajonet-structuren en zichtlijnen. Wonen in het groen is het uitgangspunt. Naast de hoofd-groenstructuur kent de wijk een veelheid aan kleinere groenstroken tussen de bebouwing in. Daarnaast heeft bijna elke grondgebonden woning een privétuin. Al het openbaar groen bestaat voor het overgrote deel uit gras en bomen. Zoals op onderstaande kaart te zien zijn er slechts enkelen daarvan te bestempelen als waardevol. Hierdoor ontbreekt het in de huidige groen-blauw structuur aan biodiversiteit, belevings- en gebruikswaarde.



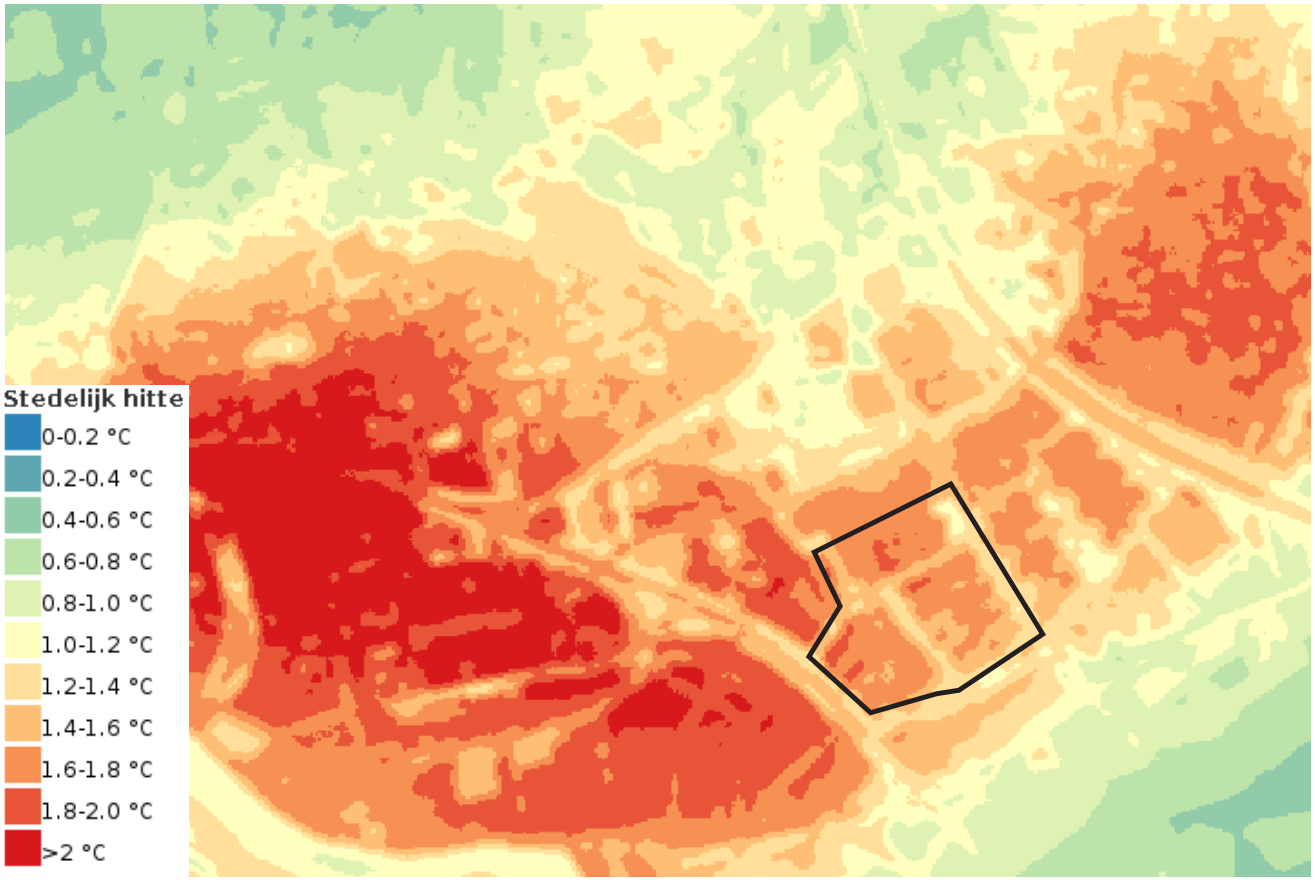






Kwaliteit groen

Arnhem kent een opgave qua inrichting van groene stedelijke plekken. Onderstaande hitte-eilandkaart laat zien dat de binnenstad, de bedrijventerreinen en de moderne wijken (inclusief Presikhaaf) een stijging in temperatuur kennen van bijna 2°C. Dit terwijl Presikhaaf toch al 40-50% groen kent. Het gaat dus niet alleen om de hoeveelheid groen maar ook om de kwaliteit van dat groen. De huidige beplanting in de wijk is van onvoldoende kwaliteit om genoeg bescherming te bieden tegen de hitte. Op de foto's van Presikhaaf is dan ook goed zichtbaar dat er weinig robuuste groene plekken zijn.









Ecologie en biodiversiteit

De groenstructuur van Presikhaaf 3 valt in te delen in twee groepen; gazon/kruidenrijk gras en vaste planten/ heesters. In eerste instantie lijkt de buurt heel groen; de kwantiteit is op orde, maar het overgrote gedeelte bestaat uit gazon en gras. Veel groen heeft een lage kwaliteit en weinig gebruik- en belevingswaarde. Ook de biodiversiteit is op dit moment vrij schraal. Tegelijkertijd biedt de aanwezigheid van grote oppervlakken aan groen in Presikhaaf 3 enorme kansen om een kwaliteitsslag te maken. Zo biedt de omvang van het groen kansen om de ecologische structuur te versterken. Maar denk ook aan het versterken van de gebruiksmogelijkheden van het groen, zoals het aanleggen van spel-, sport- en ontmoetingsplekken gekoppeld aan de groenstructuur. Kortom: goed groen is goud waard. Dat zorgt voor een meer gezonde leefomgeving.









Water

De waterstructuur is opgebouwd aan de hand van een aantal watergangen die door de wijk lopen en het overtollige water afvoeren naar de zuidoosthoek van de wijk. Vervolgens gaat het water met een duiker onder de A12 naar Velp waar het vervolgens op de IJssel wordt afgevoerd. In extreme gevallen kan ook het oude poldergemaal aan de Broekstraat helpen om het water uit te malen.

De watergangen zijn onderling verbonden met duikers. In de meeste gevallen liggen de duikers geheel onder water waardoor ze bij hevige neerslag (en dus grote afvoeren) veel weerstand veroorzaken. Ook vanuit ecologisch en belevingsperspectief is deze manier van aanleggen minder gewenst.

Het oorspronkelijke plan van Presikhaaf 3 kende een tweede waterloop in oost-westrichting, deze is echter nooit uitgevoerd. In plaats daarvan is het bedrijventerrein IJsseloord I ontwikkeld. Een tweede waterloop in oost-westrichting zou een belangrijke bijdrage kunnen leveren aan het oplossen van deze waterproblematiek, net zoals een refugium, bijvoorbeeld in de vorm van een natte zone.

Naast het oppervlaktewater speelt ook het grondwater een grote rol in Presikhaaf. De wijk kent in bepaalde omstandigheden een hoge grondwaterstand. Dat wordt vaak ervaren als grondwateroverlast (zie pagina's 28-29).





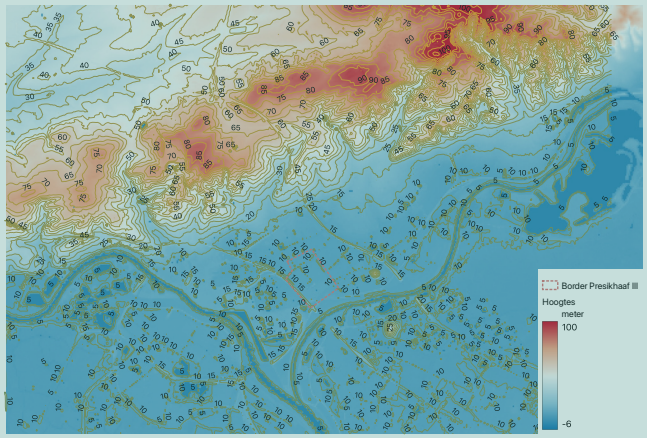
Waterproblematiek

Kwel- en grondwater

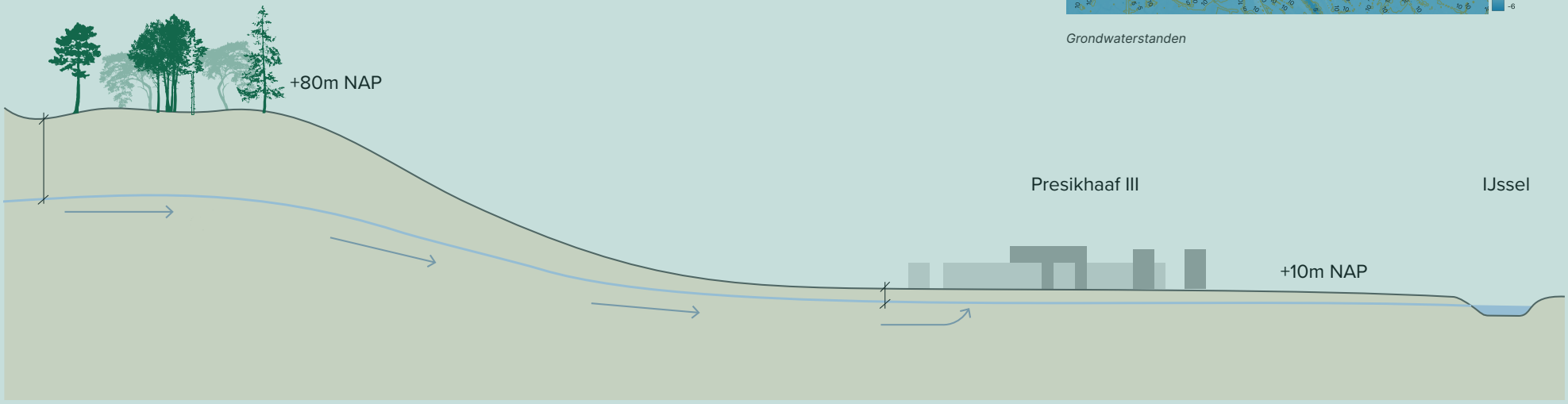
Volgens de algemene gegevens heeft Presikhaaf 3 geen hoge grondwaterstand; het verschil tussen het grondwaterniveau en het maaiveld is het grootste deel van het jaar meer dan 1 meter. Toch voelt de praktijk in deze wijk anders. Dat heeft verschillende oorzaken. Een belangrijk gegeven is de ligging van de wijk Presikhaaf in Arnhem, bijna helemaal in de voormalige uiterwaarden van de IJssel. De rivier komt hier niet meer, maar de waterstroom vanuit de rivier (rivierkwel) heeft nog steeds effect op het grondwater in Presikhaaf. Bij hoge waterstanden op de rivier wil deze rivierkwel 'het land in'. Daar botst de rivierkwel op het grondwater dat vanaf de Veluwe naar de IJssel stroomt (Veluwekwel). Omdat de Veluwekwel door de rivierkwel niet verder kan stromen richting de IJssel, kan het water maar 1 kant op: omhoog. De grondwaterstand in Presikhaaf komt zo nog hoger te staan.

De geschiedenis als uiterwaarde heeft ook als gevolg dat de bovenste laag van de bodemopbouw bestaat uit klei, die soms wordt afgewisseld met veenlagen. Deze bodems zijn slecht doorlatend en houden veel water vast. Bij langdurige regenval kan de bodem dan verzadigd raken en kan het regenwater op het maaiveld blijven staan. Voor het bouwen van de woningen is indertijd boven op deze kleilagen een laag zand aangebracht.

Voor het grondwater is de klimaatverandering ook een aandachtspunt. Door de stijging van de jaarlijkse hoeveelheid neerslag, zal meer grondwater vanuit het midden van de Veluwe afstromen naar de randen zoals Presikhaaf. Dat kan leiden tot structurele hogere grondwaterstanden.



Grondwaterstanden



Normale situatie: grondwater van de Veluwe stroomt naar de rivier

Wateroverlast

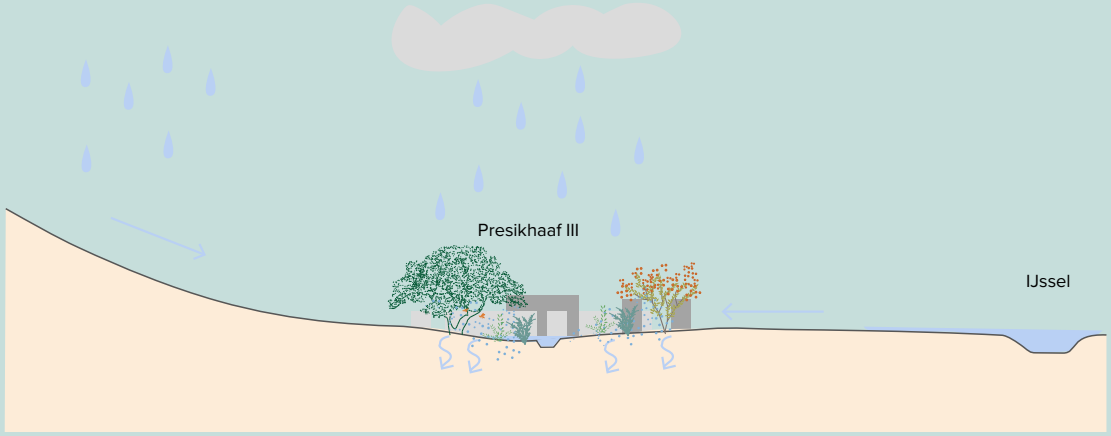
Door de klimaatverandering krijgen we vaker te maken met hevige piekbuien. Dit kunnen zeer lokale buien zijn waarbij zelfs op stadsniveau de verschillen heel groot kunnen zijn. Bij deze zware tot extreme buien zal het watersysteem niet voldoende capaciteit hebben om al het water te kunnen opvangen, laat staan dat het regenwaterriool in de straten de neerslag zo snel naar de watergang kan afvoeren. In veel gevallen zal het water dan ook op straat blijven staan. Op zich is dat bij deze uitzonderlijke situaties niet zo erg, mits het water niet de woningen binnenstroomt en als het water daarna alsnog (relatief) snel kan worden afgevoerd naar de watergang.

Deze piekbuien komen (nu) eigenlijk alleen maar voor in de zomermaanden en dat was van oudsher ook de periode dat de waterstanden op de rivier wat lager stonden. Tegenwoordig komen ook in de zomermaanden wel hoog rivierwaterstanden voor. Valt deze hogere rivierwaterstand samen met een piekbui, dan wordt de situatie mogelijk vervelend.

Om dit te overkomen moet het watersysteem uitgebreid worden, bij voorkeur in een oost-westelijke richting en moet de aanwezige open ruimte blijven en is aanvullend ruimte nodig waar water tijdelijk geborgen kan worden. In normale situaties kan deze ruimte voor andere doeleinden gebruikt worden.



Situatie bij hoge waterstand rivier: kwel vanuit de rivier 'botst' met grondwater en komt in Presikhaaf omhoog



Wateroverlast vermijden door middel van toevoegen groen+blauwe netwerken



Programmatische analyse

Gevarieerd wonen

Van origine bevat het plan voor Presikhaaf een variatie aan woningtypologieen, waarvan het overgrote deel nog steeds intact is. Alleen een aantal bijzondere objecten zijn in de loop der tijd aan sloop-nieuwbouw onderhevig geweest. Hierdoor is er zowel in vorm als woningtype behoorlijk wat variatie te vinden in de wijk. Daarnaast zorgt het stedenbouwkundig ontwerp ervoor dat die variatie niet alleen op wijkniveau, maar ook buurtniveau aanwezig is. De stempels bevatten altijd een combinatie van minimaal drie verschillende typlogieën om zo een goede verspreiding van gezinswoningen en appartementen te realiseren.









Aanwezige typologieen in het originele plan - Cultuurhistorische randvoorwaarden Presikhaaf Arnhem, 2014

Eigendom

Van de circa 2000 woningen in Presikhaaf 3 is 62% sociale huur en in het bezit van drie verschillende corporaties; Portaal, Vivare en Volkshuisvesting. Een deel daarvan is, of wordt nog, opgeknapt, waarbij een grote verduurzamingsslag plaatsvindt. De noordwest-hoek van de wijk is reeds grootschalig vernieuwd. Voor de rest van de wijk geniet transformatie de voorkeur boven sloop-nieuwbouw. Uitzondering hierop vormen de gebouwen die op vervuilde grond staan, zeker als deze niet meer toekomstbestendig te maken zijn. Als deze vervuiling in de toekomst wordt aangepakt ligt er een grote kans om dit verbinden aan een integrale verbeteringsslag (woningen, openbare ruimte), waarbij de unieke stedenbouwkundige opzet het vertrekpunt vormt.





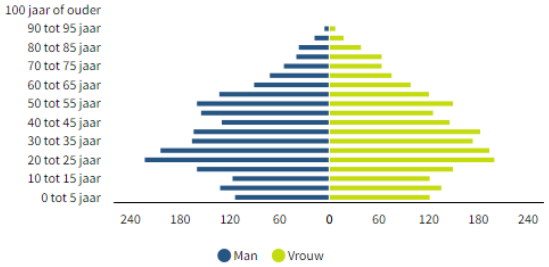




Doelgroepen en woningtypologieën

Bevolkingssamenstelling Presikhaaf 3
Anno 2022 telt de wijk circa 4.400 inwoners. Ten opzichte van andere wijken in Arnhem kent Presikhaaf 3 een jonge bevolking: er wonen er relatief veel mensen tot 25 jaar. Daarnaast valt op dat er veel eenoudergezinnen wonen. Ook kent de wijk relatief veel inwoners met een niet-westerse migratieachtergrond - meer dan twee keer zoveel als het stedelijk gemiddelde in Arnhem. Tenslotte valt op dat relatief veel inwoners van Presikhaaf 3 te kampen hebben met sociale en financiële problemen: dat geldt voor de hele wijk maar voor een aantal wooncomplexen in het bijzonder.

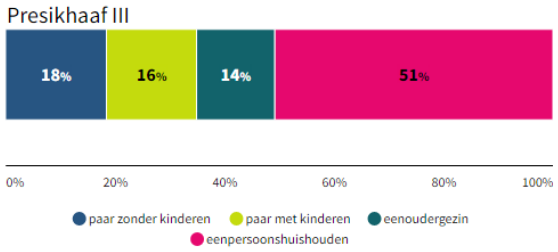
Bevolking naar leeftijd en geslacht
Presikhaaf III, aantal personen



Basisregistratie personen (BRP); gemeente Arnhem | **2022**

Leefbaarheid
Opvallend voor Presikhaaf 3 is dat de binding met elkaar en de leefomgeving over het algemeen laag is. Bewoners geven aan regelmatig overlast te ervaren (geluidsoverlast, drugsoverlast) evenals een gevoel van onveiligheid. Daarnaast ontbreekt het aan ontmoetingsplekken voor jongeren in de wijk, wat overlast veroorzaakt.

Huishoudens naar samenstelling



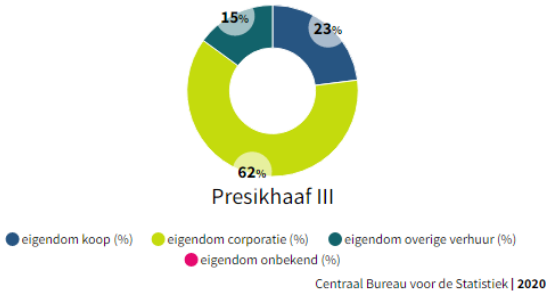
BRP; bewerking O&S | **2021**

Fysieke aanpak als aanjager leefbaarheid
Bij het opstellen van de gebiedsvisie en kaders voor de ontwikkellocaties in de wijk is het streven om in te zetten op een diverse en evenwichtige wijk, met een mix aan culturen, inkomens, leeftijden en huishoudenssamenstelling. Kortom, Presikhaaf 3 heeft baat bij meer diversiteit in doelgroepen in de wijk die zich duurzaam verbonden voelen. Door te sturen op een goede differentiatie aan woningtypen is de inzet om het gevoel van eigenaarschap en betrokkenheid bij de wijk te vergroten.

Woningvoorraad anno 2022
Presikhaaf 3 kent circa 2.000 woningen waarvoor geldt:
- Relatief veel sociale huur (62% vs. 36% Arnhems gemiddelde);
- Relatief weinig koop (24% vs. 44% Arnhems gemiddelde);
- Relatief veel appartementen (55% v.s. 35% Arnhems gemiddelde);
- Weinig tot geen 2-onder-1 kap of vrijstaande woningen;
- Woningwaarde is relatief laag: 97% van de woningen heeft een WOZ van < €200.000.

Toekomst(bestend)ige woningvoorraad
Inwoners van Presikhaaf 3 zijn via een enquête (onder andere) bevraagd naar hoe zij in de toekomst in de wijk willen wonen en wat daarvoor nodig is. Dit leidt tot de volgende bevindingen:
- Behoefte aan degelijke woningen voor starters;
- Behoefte aan aantrekkelijke en unieke woonmilieus om andere doelgroepen naar de wijk te trekken;
- Jongeren willen graag een wooncarrière kunnen maken in de wijk;
- Voldoende levensloopbestendige woningen en woningen voor ouderen/senioren;
- Voldoende goedkope woningen (koop en huur).

Woningeigendom

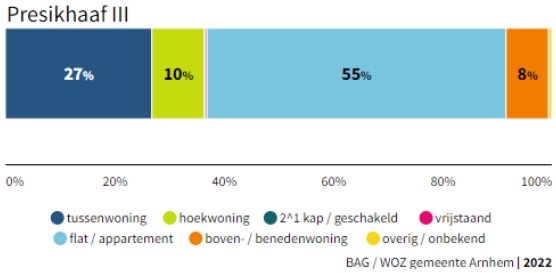


Centraal Bureau voor de Statistiek | **2020**

Vanuit de gemeente Arnhem wordt binnen het domein wonen (Arnhem-breed) ingezet op:
- Groei: kleinere huishoudens, betaalbare huur- of koopwoning (< NHG grens);
- Vergroten sociale woningaanbod (30% eis) bij nieuwbouw;
- Minimaal 66% betaalbaar aanbod bij nieuwbouw;
- Kwaliteitsslag in het bestaande woningaanbod t.b.v doorstroming;
- Grotere diversiteit in de wijken. Verbeteren van

verhouding tussen de verschillende wooncategorieën op wijkniveau;
- Een gevarieerd aanbod van woningtypen en woonmilieus voor verschillende doelgroepen.

Woningen naar woningtype



Het sleutelen aan de woningvoorraad als kans
Het toevoegen van woningen in Presikhaaf 3 kan bijdragen aan het verwezenlijken van verschillende doelen en kansen, zowel voor de inwoners, de wijk als stad.

Voor mensen die nu in de wijk wonen en een wooncarrière willen maken, zijn er in Presikhaaf 3 momenteel beperkte mogelijkheden. Zo is er weinig betaalbaar aanbod voor mensen die de stap van een sociale huurwoning naar een koopwoning willen maken. Ook particulieren die een stap willen maken naar een grotere woning, verhuizen nu vaak de wijk uit. Daarnaast zijn er jongeren die, zodra ze afgestudeerd zijn, in de wijk willen blijven wonen en een zelfstandige woonruimte zoeken. Er ligt een kans om deze betrokken doelgroep voor de wijk te behouden. Kleine appartementen, in de sociale huur of middenhuur, sluiten hier goed op aan.

Ten slotte zijn er ouderen in een particuliere woning die willen doorstromen naar een levenbestendige woning. Ook daarvoor ontbreekt passend en betaalbaar aanbod.

De specifieke opgave van Presikhaaf 3, om (nieuwe) inwoners duurzaam aan de wijk te verbinden en diversere doelgroepen aan te trekken, vertaalt zich in de volgende doelgroepen en woningtypen:
- Doelgroepen: werkenden, midden / hogere inkomensgroepen, pioniers;
- Woningtype: (grotere) appartementen, grondgebonden woningen, unieke woonconcepten zoals bijvoorbeeld kluswoningen, CPO, collectieve woonvormen. Koopwoningen in midden en hogere segmenten.

Aanvullend liggen kansen in het aantrekken van (initiatieven van) collectieven die een hoge mate van betrokkenheid bij de leefomgeving tentoonspreiden en daarmee zowel een krachtige bijdrage kunnen leveren aan de fysieke ruimte als de sociale verbondenheid in de wijk. Deze groep kan een pioniersrol vervullen waarmee qua aantrekkingskracht een olievlekwerking kan ontstaan.

Daarnaast is het van belang dat nieuwe woningen in Presikhaaf 3 een bijdrage leveren aan de Arnhemse behoefte om te voorzien in betaalbare woningen (30% sociaal, 66% betaalbaar). Dit vertaalt zich in de volgende doelgroepen en woningtypes:
- Doelgroep: een- en tweepersoonshuishoudens: starters, ouderen, studenten, young urban professionals;
- Woningtype: (kleine) appartementen, collectieve woonvormen.







Conclusies en kansen na analyse

Presikhaaf 3 is een wijk met een karakteristieke en robuuste ruimtelijke structuur. De wijk kent een aantal kernkwaliteiten die naar de toekomst toe ingezet kunnen worden om kansen te verzilveren of opgaven het hoofd te bieden.

Robuust groen-blauw netwerk
Royale groenblauwe zones dooraderen en structureren de wijk. Hierbij is een duidelijk onderscheid tussen de hoofdgroenstructuur - aan de randen en in het midden van de wijk - en fijnmazigere groenstroken in de rest van de wijk. De toepassing van het Radburnprincipe waarbij de voorkanten van woningen grenzen aan de groenstructuur met wandelpaden is zeer kenmerkend voor Presikhaaf 3.

Hoewel de wijk een grote kwantiteit aan groen kent, is de gebruiks-, belevings- en ecologische waarde van het groen op veel plekken in de wijk niet hoog. Er liggen kansen om de kwaliteit van het groen een impuls te geven, bijvoorbeeld door de biodiversiteit te verbeteren of meer speel-, sport- en ontmoetingsplekken te koppelen aan de groenstructuur. Dit heeft als positief neveneffect dat het bijdraagt aan de gezonde leefomgeving van inwoners en kansen biedt om mensen met elkaar en hun leefomgeving te verbinden.



Een ander karakteristiek element in Presikhaaf 3 vormen de verspringingen (bajonetten) in de groenblauwe structuur. Dit levert niet alleen interessante doorkijkjes op, maar het biedt ook aanleiding voor het sterker koppelen van wisselende gebruiksfuncties aan het groen.

Door de lage ligging van Presikhaaf 3 en de kwelgevoelige ondergrond kent de wijk regelmatig wateroverlast. Het toevoegen van een extra waterlopen, het aanpakken van de duikers en het aanleggen van een refugium om extra water te bergen bieden kansen voor het waterrobuust maken van de wijk. Gezien de klimaatverandering, waarbij steeds vaker extreem weer optreedt met piekbuien, is dit van groot belang.

Sterke rangorde infrastructuur
In lijn met het Radburnprincipe kent Presikhaaf 3 een sterke infrastructurele rangorde: de wijk kent hoofdwegen, buurtstraten, woonstraten en achter-/binnenstraatjes. Aanvullend is er een duidelijke scheiding in infrastructuur voor autoverkeer en langzaamverkeer. In het langzaamverkeersnetwerk zijn relatief veel ontbrekende schakels te vinden, waardoor verbindingen en routes niet altijd helder of verkeersveilig zijn. Op een aantal plekken is de oversteekbaarheid een probleem.



Daarnaast kent Presikhaaf 3 veel karakteristieke overgangen tussen openbaar-privé. Deze overgangen ogen niet overal prettig en veilig. Dit komt vooral door de wildgroei aan verschillende soorten afscheidingen van tuinen en dode linten van de appartementgebouwen. Het aanpakken van deze overgangen is een grote kans voor de wijk.

Heldere ordening programma
Van oorsprong kent Presikhaaf 3 relatief veel voorzieningen die een duidelijke ordening kennen de wijk. Aan de randen is ruimte voor voorzieningen met een wijkoverstijgende aantrekkingskracht, terwijl in het hart van de wijk ruimte is voor kleinschalige en maatschappelijke voorzieningen en functies in het kader van de wijkeconomie. Deze heldere ordening biedt houvast voor de programmatische invulling van nieuwe ontwikkelingen of transformaties in de toekomst.

Wat hierbij opvalt is dat het de wijk momenteel ontbreekt aan programma met aantrekkingskracht op de doelgroepen die je in de wijk wilt behouden, zoals senioren die kunnen doorstromen, of aantrekken, zoals succesvolle jongeren. Dit gaat enerzijds over programma met een ontmoetingsfunctie, zoals een plek waar (verschillende) gemeenschappen elkaar tegenkomen, zoals aantrekkelijke horeca, een buurtmoestuin of een plek voor culturele activiteiten. Maar ook programma dat de trots van de wijk aanjaagt en versterkt, kan hierbij een belangrijke rol spelen. Denk aan creatieve of culturele functies.



Krachtige stempelstructuur

Waar voor andere naoorlogse wijken met een stedenbouwkundige stempelstructuur vaak geldt dat ze enigszins monotoon ogen en weinig variatie kennen, geldt het tegendeel voor Presikhaaf 3. De gevarieerde toepassing van de stedenbouwkundige stempels -



waarbij stempels nooit meer dan vier keer herhaald mochten worden - zorgt voor een divers palet aan woontypologieën, woonbelevingen en een eigenheid aan buurtjes. Het voortbouwen op deze diversiteit en het versterken van de identiteit van Presikhaaf 3 als een 'buurt van buurtjes' is een uitganspunt voor transformatie van bouwblokken en nieuwbouw op ontwikkellocaties. Waarbij de groen-blauw structuur, de Bethaniënstraat en Keulseslag belangrijke schakels zijn tussen deze verschillende buurtjes.

Aanknopingspunten ontwikkellocaties

Bij de doorkijk naar het invullen van de ontwikkellocaties komt een aantal duidelijke aanknopingspunten naar boven op het gebied van doelgroepen en woningtypen. Het is in de eerste plaats van belang dat de invulling van de ontwikkellocaties eraan bijdraagt dat mensen bewust voor Presikhaaf 3 kiezen. Dat gaat zowel om mensen die al in de wijk wonen en een wooncarrière willen maken, als mensen die willen doorstromen, zoals ouderen. Maar het gaat ook over nieuwe vestigers van buiten de wijk. Daarvoor is het nodig dat de (ruimtelijke) kwaliteit van de wijk wordt versterkt, dat de wijk een duidelijk herkenbare identiteit kent en een positief beeld uitdraagt. Daarin ligt een rol voor woningbouw, het sleutelen aan het groen en de openbare ruimte. Maar om mensen te verleiden en te overtuigen zich (van buiten Presikhaaf 3) in de wijk te vestigen, is het bovenal van belang dat mensen trots kunnen zijn op de wijk. Daarin ligt ook een rol in het toevoegen van specifiek programma met aantrekkingskracht op de beoogde doelgroepen en passende ontmoetingsplekken. Zo kunnen nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het duurzaam verbinden van inwoners aan de wijk en het behouden en aantrekken van andere doelgroepen. Specifiek voor woningbouw vertaalt zich dat in de doelgroepen werkenden, midden/hogere inkomens en pioniers.

Daarnaast dienen de nieuwe woningen een bijdrage te leveren aan stadsbrede behoefte om te voorzien in betaalbare woningen (66% betaalbaar waarvan 30% sociaal). Dat vertaalt zich in de doelgroep van een- en tweepersoonshuishoudens, zoals starters, ouderen, studenten en young urban professionals.



Bijlage B

- Vergelijking Radburn: New Jersey/Presikhaaf 3

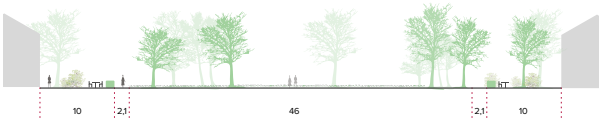
Radburn, New Jersey

De structuur van de verkaveling in Radburn, NJ bestaat uit een hierarchie van vervoerstromen waarin alle autowegen zijn gepositioneerd aan de buitenkant van de buurt. De voordeuren van de bouwblokken zijn naar binnen gedraaid, weg van de autowegen en middels voetpaden verbonden aan een robuuste parkstructuur die tussen de wijk door loopt. Private tuinen grenzen aan deze grote collectieve achtertuin of aan de voetpaden, waardoor de nadruk van het wonen veel meer ligt op de langzaamverkeersstructuur. Met alleen maar vrijstaande woningen en twee-onder-een-kappers heeft deze wijk duidelijk een andere doelgroep dan in Presikhaaf 3, waardoor de druk op de openbare ruimte minder groot en auto's een parkeerplek op de eigen kavel hebben.



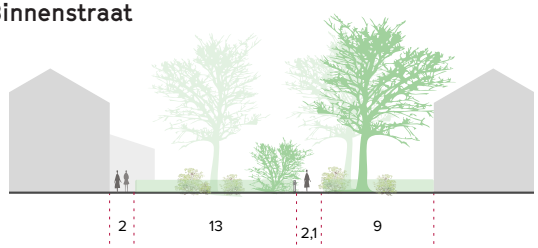


Hoofdgroenstructuur





Binnenstraat





Woonstraat



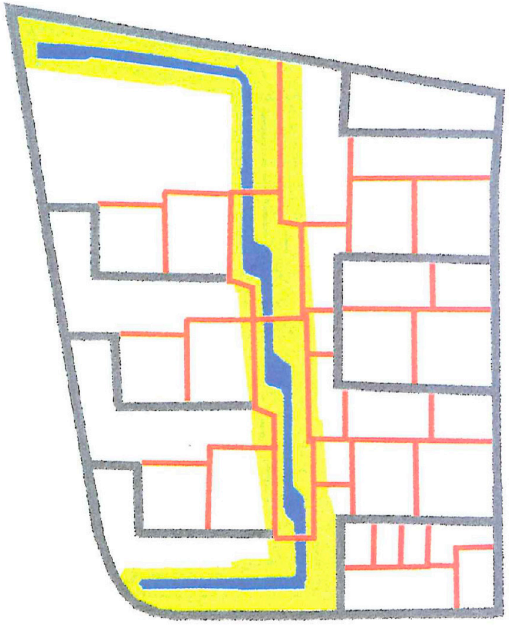


Achterstraat



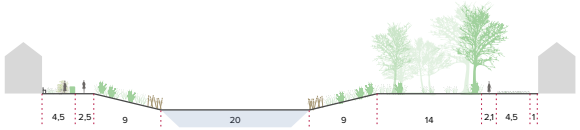
Presikhaaf 3

Zoals in Radburn zijn de vervoerstromen gescheiden in Presikhaaf. De groenstructuur die achter de kavels zit is qua ruimtelijkheid heel goed vergelijkbaar met zijn Amerikaanse voorbeeld. De gescheiden autowegen zijn echter veel minder groen en lijken meer op een achterzijde dan een voortuin voor de bewoners. De druk op de openbare ruimte is in Presikhaaf groter vanwege de kleinere woningen en het forse aandeel aan appartementen. Dit zijn meer mensen op hetzelfde oppervlak die allemaal hun auto kwijt moeten. In beide gevallen is de grens van privé naar openbaar gemarkeerd met hagen, maar in P3 is de groenstructuur langs de voordeuren smaller opgezet. Tuinen zijn veelal omkaderd met schuttingen in plaats van hagen of laag hekwerk.



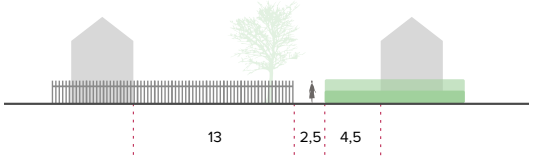


Hoofdgroenstructuur



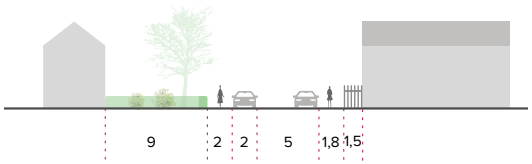


Binnenstraat



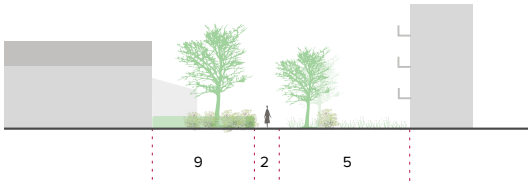


Woonstraat





Achterstraat



Bijlage C

- Gebiedsvisie voor en door de wijk: Klankbordgroepsessies

Gebiedsvisie voor en door de wijk

Participatieve sessies
Gedurende het proces van deze gebiedsvisie zijn de omwonenden en betrokken partijen op meerdere manieren actief meegenomen. De volgende sessies hebben in deze tijd plaatsgevonden:

- **27 september 2021 (online)**
  Gesprek #1 Woningcorporaties
- **13 januari 2022 (online)**
  Klankbordgroep #1
- **19 januari 2022 (online)**
  Gesprek #2 Woningcorporaties
- **10 maart 2022**
  Gesprek met jongeren
- **10 maart 2022**
  Klankbordgroep #2
- **25 april 2022 (online)**
  Gesprek #3 Woningcorporaties
- **19 mei 2022**
  Klankbordgroep #3
- **16 juni 2022**
  Klankbordgroep #4
- **29 november 2022**
  Klankbordgroep #5 - Inloopbijeenkomst
- **14 november 2023**
  Klankbordgroep #6
- **8 februari 2024**
  Wijk brede bewonersavond
- **4 maart 2024**
  Klankbordgroep #7

De verslaglegging van de klankbordgroepen en de wijk brede bewonersavond is te lezen vanaf pagina 74.

Daarnaast is er door de gemeente Arnhem aan het begin van het proces een enquête afgenomen onder de inwoners van de wijk. De uitkomsten hiervan zijn te vinden op de volgende pagina.













Uitkomsten enquête Presikhaaf 3

Gemeente Arnhem Onderzoek & Statistiek

Wilco Liebrand

17-12-2021

Methode, opzet & respons

Achtergrond

De gemeente heeft het initiatief genomen om een toekomstplan voor Presikhaaf 3 te maken. Met Presikhaaf 3 wordt het gebied tussen het Winkelcentrum Presikhaaf, bedrijventerrein IJsseloord I, het spoor en de weg het Lange Water bedoeld. Presikhaaf 3 bestaat zo'n 60 jaar. De wereld zag er toen anders uit dan nu. Tegenwoordig zijn er andere wensen en ideeën over bouwen, wonen, klimaat, verkeer en samenleven in de wijk. Daarom wordt een toekomstplan gemaakt, ook wel Ontwikkelperspectief genoemd. De inwoners konden helpen door een digitale vragenlijst in te vullen. Het advies wordt meegenomen in de volgende stappen voor Presikhaaf 3.

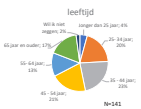
Onderzoeksopzet

Ieder huishouden in Presikhaaf III kreeg een brief met uitnodiging om aan een enquête deel te nemen. Er zijn in totaal 2700 brieven bezorgd in het gebied. Eén persoon van elk huishouden kon deze enquête online invullen. In totaal hebben 141 mensen de enquête ingevuld; een respons van 5,2%.

Achtergrond respondenten

Van de 141 respondenten is de leeftijdscategorie redelijk verdeeld. Bijna de helft is jonger dan 45 jaar (47%). Ongeveer een derde is tussen de 45 – 65 jaar oud (34%) en 17% is 65 jaar of ouder.

Iets minder dan de helft is alleenstaand (41%). Daarnaast is 45% samenwonend, waarvan ongeveer de helft met kinderen en de andere helft zonder kinderen.

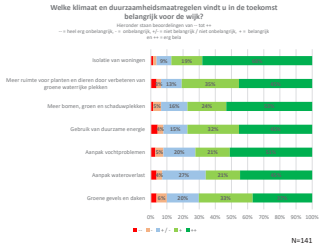




Thema – Klimaat en Duurzaamheid

Elke maatregel wordt hier wel belangrijk gevonden door de respondenten. Met name isolatie van woningen springt er uit als erg belangrijk.

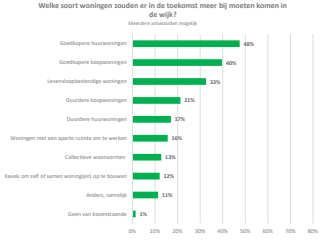
- Isolatie van woningen wordt door ruim twee derde (68%) als erg belangrijk beoordeeld. Een vijfde (19%) vindt het belangrijk
- Alle andere maatregelen worden ook (erg) belangrijk gevonden. De scores variëren van 66% (aanpak wateroverlast) tot 80% (meer ruimte voor planten en dieren door verbeteren van groene waterrijke plekken).
- De respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 38 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Enkele antwoorden die vaker terugkomen hebben betrekking op:
  - Meer zonne-energie / zonnepanelen
  - Niet sneller willen dan de rest van de wereld
  - Nog een keer benadrukken dat isolatie echt belangrijk is



Thema - Wonen

Woningen in het goedkope segment (zowel koop als huur) moeten er volgens de respondenten meer bij komen in Presikhaaf 3. Men kon hier meerdere antwoorden geven op deze vraag.

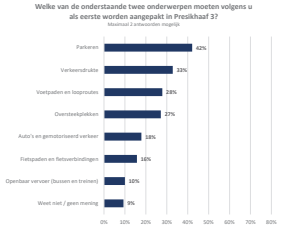
- Bijna de helft (48%) geeft aan dat er goedkopere huurwoningen bij moeten komen en 40% geeft goedkope koopwoningen aan.
- Een derde van de respondenten (33%) geeft aan dat er in de toekomst meer levensloopbestendige woningen bij moeten komen in de wijk.
- Duurdere koopwoningen (21%) en Duurdere huurwoningen (17%) worden als 4e en 5e genoemd.
- Andere soorten woningen worden minder vaak genoemd (<16%).
- De respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 31 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Enkele antwoorden die vaker terugkomen hebben betrekking op:
  - Nadruk op goedkoper
  - Tegengaan verkamering
  - Woningen voor ouderen / seniorenwoningen



Thema – Verkeer en vervoer

Parkeren is het meest genoemde onderwerp om aan te pakken in Presikhaaf, gevolgd door verkeersdrukte, voetpaden en looproutes en oversteekplaatsen. Overige onderwerpen worden minder vaak genoemd. Respondenten konden maximaal 2 onderwerpen kiezen.

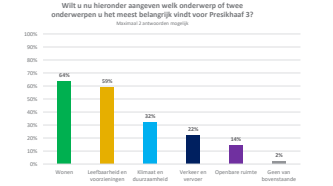
- Ruim 4 op de 10 respondenten (42%) geeft aan dat parkeren het belangrijkste onderwerp is dat als eerst moet worden aangepakt.
- Verkeersdrukte (33%), Voetpaden en looproutes (28%) en oversteekplaatsen (27%) worden daarna als belangrijkste onderwerp genoemd.
- De andere onderwerpen worden minder vaak genoemd (onder de 20%).
- Bijna 10% weet hier geen antwoord op te geven.
- De respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 55 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Enkele antwoorden die vaker terugkomen hebben betrekking op:
  - Te weinig parkeerplaatsen / teveel geparkeerde auto's
  - Auto's rijden te hard: Flitspalen en snelheidscontroles
  - Meer buslijnen per uur
  - Meer ruimte voor voetgangers (voetpaden)



Thema – Welke is het meest belangrijk voor Presikhaaf 3

Wonen en **Leefbaarheid en Voorzieningen** zijn de belangrijkste thema's voor Presikhaaf 3 volgens de respondenten. Zij mochten hier één of twee thema's kiezen

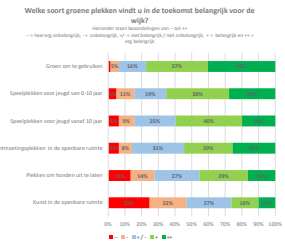
- Bijna twee derde (64%) vind Wonen het belangrijkste thema voor Presikhaaf 3, gevolgd door Leefbaarheid en Voorzieningen (59%).
- Een derde van de respondenten (32%) geeft aan dat Klimaat en Duurzaamheid het meest belangrijk is voor de wijk.
- Verkeer en Vervoer (22%) en Openbare Ruimte (14%) worden minder vaak genoemd
- Een enkeling (2%) vindt geen van de thema's belangrijk voor de wijk.
- respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 44 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Deze antwoorden hebben toch vaker betrekking op de toelichtingen die al gegeven zijn bij de voorgaande antwoorden en zijn ook zeer divers.



Thema – Openbare Ruimte

Groen om te gebruiken, bijvoorbeeld picknick of voor sport, spel, bewegen, vinden respondenten het meest belangrijk. Overige plekken worden in meer of mindere mate ook belangrijk gevonden. Kunst in de openbare ruimte vindt men minder belangrijk.

- Bijna 80% vindt groen om te gebruiken (erg) belangrijk .
- Daarna worden speelplekken (voor zowel 0-10 jarigen als jeugd vanaf 10 jaar) belangrijk gevonden (66% en 60%).
- Iets meer dan de helft (54%) vindt ontmoetingsplekken in de openbare ruimte belangrijk. Bijna een derde vindt het niet belangrijk/niet onbelangrijk.
- Plekken om de hond uit te laten, wordt door minder dan helft van de respondenten als (erg) belangrijk beoordeeld (45%). Ruim een kwart (27%) vindt het (erg) onbelangrijk
- Kunst in de openbare ruimte wordt door bijna de helft (47%) onbelangrijk gevonden. Ruim Een kwart (27%) staat er neutraal in en een kwart (26%) vindt het wel (erg) belangrijk.
- De respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 59 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Enkele antwoorden die vaker terugkomen hebben betrekking op:
  - Meer prullenbakken / schoon houden/ afval opruimen
  - Beter onderhoud groen
  - Parkeerplaatsen plaatsen
  - Overlast (jeugd)



Thema – Leefbaarheid en Voorzieningen

De respondenten zijn verdeeld over de belangrijkste voorzieningen voor de wijk. De respondenten konden maximaal 2 voorzieningen kiezen.

- Er zijn 3 onderwerpen die (bijna) even vaak als belangrijkste voorziening voor de wijk genoemd worden door de respondenten. Dit zijn: Plekken voor vragen over hulp en zorg (43%), Winkels specialaizaken (41%) en plekken waar bewoners terecht kunnen om gezonder te gaan leven (39%).
- Horeca wordt door ruim een kwart (27%) van de respondenten genoemd als belangrijkste voorziening voor de wijk.
- Culturele instellingen / ateliers voor kunstenaars (16%) en werkplekken voor startende ondernemers en zzp-ers (13%) worden minder vaak genoemd.
- De respondenten konden ook een toelichting geven op het antwoord. 20 van de 141 respondenten hebben dit gedaan. Enkele antwoorden die vaker terugkomen hebben betrekking op:
  - Het is al best goed zoals het nu is.
  - Meer afwisselende winkels / aanbod in het winkelcentrum gewenst.



Hoe zou Presikhaaf 3 er volgens u in de toekomst uit moeten zien?

In de slotvraag hebben we aan respondenten voorgelegd hoe Presikhaaf 3 er in de toekomst uit moet zien. De volgende vraag is gesteld: In de toekomst is Presikhaaf 3....

104 van de 141 respondenten hebben hier antwoord op gegeven. Veel antwoorden hebben te maken met:

- **Groene, Veilige, Gezellige, Fijne en Schone wijk**
- **Een wijk met diversiteit. Zowel in bijvoorbeeld winkels, voorzieningen en bevolking (meer door elkaar wonen – jong/oud en multicultureel)**
- **Een wijk met minder verkeersoverlast (te hard rijden, parkeren, onveilige situaties e.d.)**

Er zijn nog meer antwoorden gegeven. Bovenstaande lees je het vaakst terug. Hieronder enkele quotes die naar voren komen:



Klankbordgroepsessies

Klankbordgroep #1 - 13 januari 2022 (online)
25 deelnemers, bestaande uit bewoners, vertegenwoordigers van wijkplatform Presikhaaf, bewonersoverleg Over het Lange Water, HAN/Sparkcentre, Presikhaaf University, C3 Rivers, Wereldhave, Supermarkt Guven, de woningcorporaties Volkshuisvesting en Vivare en Team Leefomgeving van de Gemeente Arnhem.

Drie verschillende toekomstbeelden voor de wijk om over te dromen:
- Wat vind je goed aan dit toekomstbeeld en waarom?
- Wat vind je minder passend en waarom?
- Wat mis je nog en waarom?



GEMEENTE Arnhem

Concept verslag

Notulen van	:	Klankbordgroep Presikhaaf 3 januari 2022
Verslagnummer	:	01
Gehouden op	:	13 januari 2022, 19:00 – 21:00
Locatie	:	Google-Meet (digitaal)

Aanwezige

Gemeente Arnhem
Arthur Borst
Ronald Gubbens
Mitchel Zimmermann
Hans van Loon
Janna Brouwer
Bart Lichtenberg
Maren Wassenaar

Ruimtevolk & BOOM Landscape
Sjors de Vries
Anne Seghers
Maaike Postma
Philomene van der Vliet

Bewoners
Ans Bosma
Pieter Sanders
Ivanka Handele
Saskia Goosens
Funda Yilmaz
Thea van Heesewijk
Mehmet Karadogu
Allard Branderhorst
Arthur van der Laaken
Emina Zejnilovic
Karel Scheps
Bram Derix
Maaike & Boris van Bodegom
Jannie Christen

Overige
Wijkplatform Presikhaaf (Arzu Kayhan)
Bewonersoverleg Over het Lange Water (Gerie Wolkenfelt)
Rijnstad/ Push en moskee (Adem)
HAN/ Sparkcentre (Nabila Zinad)
Presikhaaf University (Nabil Elmalki)
C3 Rivers (Jeroen Peters)
Wereldhave (Marc van Dongen)
Supermarkt Guven
Portaal
Volkshuisvesting
Vivare

Opening en toelichting ontwikkelperspectief

Arthur opent, ook namens zijn collega Ronald, de online bijeenkomst voor de klankbordgroep. Met behulp van een presentatie (bijlage 1) neemt hij de groep mee in de agenda van vanavond.

De gemeente wil graag met input van de klankbordgroep en de wijk de volgende stappen zetten. De deelnemers worden uitgenodigd hun meningen vrij te delen; vanavond en via de email na vanavond.

Er is een enquête geweest. De uitkomsten hiervan zullen in de volgende klankbordgroep worden gedeeld.

Presentatie Ruimtevolk

De rest van de avond bestaat uit twee delen:

1. In het eerste deel zullen er specifieke vragen worden gesteld met behulp van menti.com. Bij elke vraag zullen een aantal deelnemers om een toelichting gevraagd worden.
2. Het tweede deel is een oefening in de vorm van toekomstbeelden. Deze toekomstbeelden werken ter inspiratie van de oefening en zijn geen doelen van het project Presikhaaf 3. De toekomstbeelden zullen worden toegelicht en daarna in 'break-out-rooms' worden besproken.

Deel 1

1

Ruimtevolk is heel benieuwd hoe de klankbordgroep naar de wijk kijkt. Ze heeft zin om met iedereen in gesprek te gaan. De groep is groot dus ze gaat haar best doen om iedereen tijd te geven. Iedereen wordt verzocht naar menti.com te gaan en mee te doen aan de quiz.

Mentivraag: Op welke manier ben je betrokken bij Presikhaaf3?
- Antwoorden: zie bijlage 2.

Mentivraag: Waar in de wijk woon of werk je?
- Antwoorden: zie bijlage 2.
- "Ik ga mijn woning in de verkoop te gaan zetten omdat de wijk steeds onveiliger wordt."
- "Ik zie veel moeilijkheden in de wijk. Wereldhave is natuurlijk gebaat bij een betere wijk. Een connectie tussen de wijk en het winkelcentrum is in ieders belang."

Mentivraag: Wat is jouw favoriete plek in Presikhaaf 3? (steekwoorden)
- Antwoorden: zie bijlage 2.
- "Ik woon al 40 jaar in Presikhaaf. Ik kies tijdens het wandelen altijd het park. Het is er rustig en mooi. Ik zou graag willen dat het park belangrijk blijft in de toekomst."
- "Op sommige tijdstippen voel ik mij niet veilig in het park."
- "Ik sport veel in het park en voel er veel ruimte. Ik voel me er zeker niet onveilig. Wel zie ik de kwaliteit van de wijk teruglopen. Ik heb liever niet dat er grote blokken worden neergezet, dat zou de ruimte belemmeren."

Mentivraag: Wat is de lelijkste plek in Presikhaaf 3? (steekwoorden)
- Antwoorden: zie bijlage 2.
- "Wij zijn nieuw in de wijk en proberen te helpen met het afvalprobleem. Helaas is het dweilen met de kraan open. Heb het gevoel dat we op een vuilnisbult wonen."
- "Ik woon aan een plein wat ideaal is voor kinderen maar ik zie dit al jaren achteruit gaan. Ik loop trouw door de wijk met een knijper en vuilniszak maar vindt het schandalig te zien hoeveel vuil overal ligt. Ook vind ik het vervelend dat alles maar wordt opgekocht."
- "Ik zie ook het probleem in verhuren van panden. De verbinding met de wijk gaat hierdoor achteruit en daardoor verloedert de wijk. De slechte staat van woningen maakt het probleem in Presikhaaf 3 erger dan in andere wijken."
- "Ik denk dat de verloedering in de wijk komt doordat investeerders alle ruimte krijgen in de wijk en de bewoners nauwelijks."

Ruimtevolk dankt iedereen voor hun inbreng.

Deel 2

Ruimtevolk heeft drie mogelijke toekomstverhalen opgesteld. Dit zijn absoluut geen doelen maar werken als inspiraties om het gesprek aan te gaan over wat de bewoners graag in de toekomst zien. Na de presentatie zal er een korte pauze zijn.
De toekomstbeelden worden toegelicht aan de hand van een presentatie (bijlage 3).

2

Pauze

Deel 2 (na pauze)

Ruimtevolk verdeeld de deelnemers in 'break-out-rooms' in vult de 'whiteboard met de gesprekken. (bijlage 4).

Afsluiting

Ruimtevolk geeft aan dat het 'whiteboard' met de verslaglegging gedeeld zal worden. Als er achteraf nog toevoegingen zijn dan kunnen deze per email ingezonden worden.

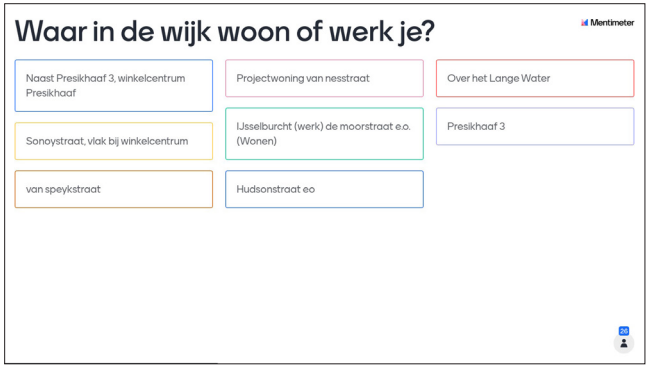
Arthur denkt dat er over een maand, anderhalve maand, een volgende klankbordgroep georganiseerd wordt. Iedereen zal hier tijdig informatie over ontvangen.

Een deelnemer van de klankbordgroep spreekt zijn complimenten uit. Hij had verwacht dat het 3 uur kennismaking was geweest zonder resultaat. Het was een goede setting.

Met die noot wordt de vergadering gesloten.

Antwoorden mentimeter













WONEN IN DE WIJK VAN DE VOORUITGANG



Presikhaaf 3 was in de jaren '60 heel vernieuwend, men vond licht, lucht en ruimte heel belangrijk in de woonwijken van toen. Nu, in 2030, is Presikhaaf 3 opnieuw **vernieuwend** en een voorbeeld voor andere wijken in Nederland. Op innovatieve wijze zijn veel woningen bijgebouwd en zijn de straten en pleinen helemaal vernieuwd. Het is nu nog fijner wonen in Presikhaaf 3! Als je nu op de Keulse Slag om je heen kijkt zie je de **idealen van de jaren '60** nog altijd terug, de mooie doorkijkjes, de herkenbare bouwblokken die elk buurtje uniek maken en de typische wandelstructuren. Je ziet ook veel nieuwe ontwikkelingen, de wijk is rijker geworden door woningen die gebouwd zijn bovenop garages, bouwblokken die op de hoeken zijn uitgebreid en hele **nieuwe bouwvolumes** die gebouwd zijn. Je wordt in Presikhaaf 3 verrast door architectuurparels die op en aan de stempels kleven. In 2028 heeft een duurzaam appartementengebouw een prestigieuze architectuurprijs gewonnen. Sinds die tijd komen architectuurstudenten uit Delft en Eindhoven jaarlijks naar Presikhaaf 3 voor een gastles over de wisselwerking tussen goede architectuur en **prettig wonen**. De vernieuwende en experimentele architectuur trekt bezoekers vanuit het hele land.

In de wijk zijn de laatste jaren volop ruime **gezinswoningen**, 2-onder-1-kappers en vrijstaande woningen gebouwd. Ook zijn er nieuwe woonconcepten toegevoegd aan de wijk, zo vind je een cluster van **meergeneratiewoningen** en kangoeroewoningen. De nieuwe ontwikkelingen werken als een spons voor middeninkomens, stadse gezinnen, jonge tweeverdieners en starters die zijn komen wonen in de wijk. Hier vind je namelijk nog een ruime en **betaalbare** gezinswoning. In deze wijk maak je stappen in je wooncarrière, heb je volop de mogelijkheid om door te groeien als jij daar klaar voor bent. Alle woningen zijn volledig **duurzaam** en nul op de meter en tegelijkertijd goed betaalbaar. De nieuwe woningen hebben gezorgd voor meer ogen op straat, waardoor de sociale veiligheid en het contact tussen de bewoners onderling sterk is verbeterd.

Niet alleen de architectuur is vernieuwend in Presikhaaf 3, ook de openbare ruimte - zoals straten en pleinen - heeft een facelift gekregen. De typische doorkijkjes zijn nu nog beter zichtbaar door de hoogwaardige openbare ruimte. De **bankjes** en prachtige **speelplekken** voor kinderen worden volop gebruikt. Kinderen leven zich uit op het nieuwste klimrek en de ouders ontmoeten elkaar. Op de Ommetjes App van Erik Scherder is goed te zien dat er nieuwe wandelpaden zijn aangelegd die volop worden gebruikt.

In de jaren '60 was er vooral veel ruimte voor de auto, nu staat de **fiets** met stip op nummer 1. Er zijn twee nieuwe **snelfietsroutes** aangelegd. Daarnaast hebben de bewoners van Presikhaaf 3 nieuwe manieren gevonden om zich te verplaatsen van A naar B. Ze hebben het gemak van **deelauto's**, elektrische **scooters** en collectieve fietsen helemaal ontdekt. Al deze nieuwe vormen van vervoer vind je nu in het mobiliteitsknooppunt waar je makkelijk overstapt van je fiets op de deelauto, of van de bus naar de elektrische scooter. Daarnaast zijn er in de hele wijk voldoende **laadpalen** aanwezig om elektrische auto's op te kunnen laden. De wijk is goed verbonden met de omliggende wijken en voorzieningen. Zo zijn alle winkels die in 2022 nog in Presikhaaf 3 aanwezig waren nu verhuisd naar het **winkelcentrum** waar alle winkels onder één dak te vinden zijn. Op de vrijgekomen plekken in de wijk zijn mooie woningen gebouwd voor individuele kopers.

Wonen in Presikhaaf 3 betekent wonen in de wijk van de vooruitgang!

Gemeente Arnhem RUIMTE VOLK

Om te bespreken.

Wat vind je goed aan dit toekomstbeeld en waarom?

Nieuwe woonconcepten spreken aan. Voldoende aandacht voor levensloop- bestendige woningen, gezien de vergrijzing. Denk hierbij ook aan doorstroming.	Deelauto's en mobiliteitsknooppunt sterke punten: alleen auto wanneer nodig.	Goed om betaalbare woningen en stappen in wooncarriere mogelijk te maken.	Ruimte voor de fiets is interessant, wel 'auto te gast'-idee. Er moet wel ruimte blijven voor de auto van bewoners. Zou prettig zijn als dat behouden kan blijven.	Auto te gast: fietsers voorrang geven en stoplichten daarop aanpassen.
Een groene toren kan meer aan de wijk toevoegen dan een betonnen gebouw	Vernieuwend, prettig, en duurzaam wonen is goed aan dit toekomstverhaal.	Behoud de stempelstructuur. Bij verstedelijking en verdichting hier passend mee omgaan.	Iconische gebouwen zijn mooi als toevoeging.	

Wat vind je minder passend en waarom?

Het zou goed zijn als we kleine stappen nemen en een voor een de wijk aanpakken.	Goede woningbouw is belangrijk, zodat ook 'onze' kinderen in P3 kunnen (blijven) wonen.	Woontorens zijn minder aantrekkelijk maar wel noodzakelijk vanuit de woningbehoefte.	We hoeven niet perse architectuurprijzen te winnen.	Als je volledig duurzaam wil zijn dan moet je eigenlijk nieuwe woningen bouwen. Zoek naar goede oplossingen in de bestaande bouw.
Er is weinig ruimte voor nieuwe bebouwing in huidige structuur.	Is nieuwe architectuur haalbaar, gezien de huidige opzet?	Is er wel ruimte in de wijk om zo veel bij te bouwen?		

Wat mis je nog en waarom?

Denk in kleine stappen. Bijv. bij renovatieprojecten zijn schuttingen en schuurtjes in samenhang opgepakt. Tuingereedschap kosteloos uitlenen.	Aandacht voor schuttingen, bijv. groene schuttingen.	In ander voorbeeldprojecten zijn grote (minder goed onderhouden) tuinen verkleind en er is meer openbare ruimte gekomen. Deze openbare ruimte en de hagen en schuttingen worden onderhouden door corporatie.	Bewoners laten meedenken over de invulling van groen.	Verbeter verkeersveiligheid voor kinderen.	Ruimte voor sporten > kinderen > bv tennis/ sporthal (investeren in sportvoorzieningen)
Aandacht voor starters op de woningmarkt! Zowel koop als huur. Woonruimte voor jongeren die willen blijven wonen in P3.	Seniorenwoningen, combi met vitale woningen of groepswoningen voor ouderen met gemeenschappelijke ruimtes.	Aandacht voor kamerverhuur. Dat probleem echt aanpakken, zodat mensen die willen blijven wonen ook veilig en fijn kunnen wonen. Meer sturing vanuit overheid hierop. Niet alle ruimte geven aan 'huisjesmelkers'.	Hoogbouw niet te hoog en aandacht voor de begane grond, bijvoorbeeld daar seniorenwoningen met een tuintje.	Zoek de goede type mensen uit die ander gedrag vertonen	Differentiatie in huurprijzen mist nog in verhaal. Als er geen differentatie is, ook geen differentatie aan doelgroepen. Juist mix aan sterkere en zwakkere schouders maakt wijk sterker.

ONDERNEMEN IN DE WIJK VAN KANSEN



Wie anno 2030 een bedrijf wil starten weet dat je in Presikhaaf 3 aan het juiste adres bent. Het is een **bruisende stadswijk** geworden, een melting pot van **culturen**, leefstijlen, dagritmes en voorzieningen. Hier krijg je als startende ondernemer de kans. Het is dan ook niet gek dat dit dé voorbeeldwijk is geworden voor Arnhem, dat bekend staat als bruisende, ondernemende energiestad. Overal in de wijk zijn **kleine bedrijfsruimten** ontstaan, bijvoorbeeld op de begane grond van de flats en garageboxen. De grote gebouwen met een publieke functie zoals de kerken en scholen en winkels zijn de architectonische parels van Presikhaaf 3. Ze zijn gerenoveerd en het is er levendig en vol van **voorzieningen**. Je vindt hier een multiculturele foodhal en een volledig nieuw buurtsteunpunt waar sociale voorzieningen een plek krijgen, een buurt- en kunstcafé, en hier zijn enkele bedrijfsruimtes voor mensen met een creatief beroep. Op een gemiddelde woensdagmiddag is het plein voor de kerk een bruisende plek waar bewoners en ondernemers elkaar **ontmoeten** en goede ideeën uitwisselen. Functies die in 2021 ook al van betekenis waren zijn dat natuurlijk nog steeds, de Overkant is nog altijd een plek waar jongeren én ouderen samenkomen voor onderwijs en **buurtactiviteiten**.

Bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties hebben samen het **wijkbedrijf Presikhaaf** opgericht. Dit unieke bedrijfsconcept koppelt vragen en opdrachten van bedrijven en maatschappelijke organisaties aan het **talent** en ondernemersgeest van de bewoners. In dit wijkbedrijf is volop ruimte voor initiatief en het verbindt op een slimme manier geldstromen aan elkaar. Door heel Arnhem zijn verschillende scholen en bedrijven aan elkaar gekoppeld, ze noemen dat de '**Kennisas**'. Met de komst van het wijkbedrijf loopt de kennisas nu ook door Presikhaaf 3. Er is een netwerk ontstaan van leer- en werkplekken door de hele buurt heen.

Naast de economische activiteit is het ook nog altijd een prettige wijk om in te wonen. Er zijn grotere gezinswoningen en **woon-werk** units toegevoegd. Daarnaast is het een plek waar jonge mensen starten op de woningmarkt en **studenten** een kamer vinden in de directe omgeving van de kennisas aan de noordzijde van Presikhaaf 3. Ook in het weekend is er in de wijk voldoende te doen, de parken en grasvelden worden volop gebruikt voor familie **barbeques** en **buurtfeestjes**, geen groene plek blijft onbenut.

De komst van **station Arnhem Oost** heeft heel Presikhaaf een enorme boost gegeven. Rondom het station is een HUB ontwikkeld waar verschillende functies samen komen. Door het station weten inwoners van Arnhem en omgeving Presikhaaf 3 beter te vinden.

Kortom, wonen en ondernemen in Presikhaaf 3 betekent ondernemen in de wijk van kansen!

Gemeente Arnhem RUIMTE VOLK

Om te bespreken.

Wat vind je goed aan dit toekomstbeeld en waarom?

Station Presikhaaf verbeteren is goed.	Ondernemersschap is herkenbaar voor P3.	Woon-werkwoningen toevoegen is een goed idee voor P3.	Het is heel belangrijk om verbinding te leggen tussen verschillende groepen. Maar dat blijkt in de praktijk wel moeilijk.	Er is wel een behoefte aan werkplekken, met name onder jongeren, bv. in de vorm van stageplekken	
Een nieuw station is goed voor aantrekkelijkheid wijk.	Studentenwoningen toevoegen (Helix) is een goed idee.	Ruimte voor creatieve bedrijvigheid spreekt aan.	Leuk voor jonge bewoners, die zoeken bruisende wijk op. Voelt heel stads en uitnodigend naar andere bewoners: richt zich op breder palet aan bewoners dan die nu in de wijk wonen.	Voorzieningen en ruimte voor ondernemers in garages bieden de mogelijkheid voor voor verschillende groepen om elkaar te ontmoeten. Dit kan een verbindende factor zijn in de wijk.	Als mensen elkaar beter kennen, kan dat de leefbaarheid bevorderen. Je kunt elkaar makkelijker aanspreken (bijv. op gedrag rondom afval).

Wat vind je minder passend en waarom?

Er is al veel ruimte voor ondernemers in IJsseloord I of II, hoe past dat dan bij Presikhaaf 3?	Dit geschetste plaatje past niet zo goed bij de huidige situatie van Presikhaaf 3 en misschien ook wel niet bij de toekomst.	Maak het niet te druk, houdt het groen!	Cluster voorzieningen (foodhal) in het winkelcentrum.	Overlast Honigkamp komt door grootte ene omvang. Vroeger waren het meerdere kleine winkeltjes, dat zou wel passen. Zo groot, dat levert problemen op bijvoorbeeld parkeren en het heeft een aanzuigende werking.	Eengezinswoningen minder passend. Over Lange Water zijn al veel van deze woningen. Focus op kleinere woningen.
In dit toekomstverhaal een te eenzijdige focus op 'economie'.	Presikhaaf moet geen centrum worden met een bruisende karakter. Rustig wonen moet voorop staan.	Zoek een juiste balans tussen 'bruisend' zijn en geen overlast geven voor huidige bewoners.	Foodhal of winkelunits passen beter aan rand van de wijk, sluit beter aan op hoofdwegen. Zodat wijk zelf wat rustiger kan blijven en bewoners en kinderen. Hierdoor hoeft vracht- en autoverkeer ook minder de wijk in.	De supermarkt brengt ook verbinding en dat is ook belangrijk. Overlast zit vooral in toelevering (vrachtwagen), verkeer, parkeren etc.	

Wat mis je nog en waarom?

Dit klinkt mooi, maar mensen zijn aan het overleven. Er is vaak weinig geld en veel schulden.	Er is nu sprake van verloedering en een negatieve spiraal, hoe gaan we dat doorbreken?	Focus op het ontwikkelen van talenten.	Help mensen en biedt mogelijkheden ook vooral met de sociale aspecten.	Dingen die georganiseerd worden in de wijk richten zich nu vooral op ouderen en niet-werkenden (en vinden overdag plaats). Zou mooi zijn als dat zich richt op breder publiek, in tijden en programmering.	
Als Guven weggaat bij de Honigkamp, levert dat veel ruimte op voor non-profit en zorg, dit past wel in de wijk.	Terres des Hommes was een succes, maar ze konden de huur niet betalen, dat is jammer, want dat past juist goed bij de wijk.				

GEZOND LEVEN IN DE WIJK VAN TUINEN



Wie houdt van een gezonde, actieve en verbonden leefstijl voelt zich helemaal thuis in Presikhaaf 3. De wijk is vandaag de dag - 2030 - groen als nooit tevoren. In het spoorpark halen **natuurliefhebbers** hun hart op, nog nooit zijn er zo veel verschillende **planten** en **diersoorten** in dit gebied aangetroffen. Elke vierkante centimeter groen wordt volop benut en de ecologische- en biodiversiteitswaarde is flink gegroeid. Inwoners werken samen in de **buurtmoestuin** en wat daar wordt geoogst, staat op de menukaart van het buurtrestaurant.

Er ontstaan interessante nieuwe samenwerkingen rondom het groen, de buurtmoestuin en het **buurtrestaurant**. Zo worden deze nieuwe plekken ondersteund door clubs die een groot bereik (onder jongeren) hebben zoals Presikhaaf University. Daarnaast krijgen studenten uit Velp van de opleiding landschapsarchitectuur hier **praktijklessen** over 'groen in de stedelijke omgeving'.

Presikhaaf 3 is ook dé plek voor 'top of the bill' urban outdoor activiteiten zoals basketbal en skaten. Vanuit heel Arnhem komen jongeren naar het **basketbalveld** in Presikhaaf 3. Voor **sportievelingen** en gezinnen met kinderen zijn er volop ommetjes en hardlooproutes aanwezig, ook is er een blotevoetenpad en een **natuurspeeltuin** aangelegd. Bootcamp apparatuur stimuleert de bewoners om meer te bewegen. Daarnaast is er aandacht voor de **waterproblematiek**, op veel plekken zijn wadi's aangelegd, als er veel water valt wordt dit hier opgeslagen. Ook zijn er nieuwe (wandel) verbindingen naar de uiterwaarden van de IJssel aangelegd.

In het Presikhaaf 3 van 2030 is er veel aandacht voor '**samen**'. Wijk- en buurtcentra zijn getransformeerd naar aantrekkelijke en multifunctionele **ontmoetingsplekken**. Tijdens de jaarlijkse wijkmaaltijd in het park zijn alle culturen vertegenwoordigd in de maaltijden, want koken en eten brengt mensen samen. Ook de kerken zijn een brandpunt van ontmoeting, er is veel ruimte voor geloof, zingeving en naastenliefde. Dit zie je ook terug in het type woningen dat in de wijk is bijgebouwd. **Bewonerscollectieven** (groepen bewoners) hebben zelf het heft in handen genomen en zijn in collectief particulier opdrachtgeverschap aan de slag gegaan met het ontwerp en aanleg van **levensloopbestendige woningen**. ook zie je **zelfbouwwoningen**, ruime gezinswoningen en nieuwe collectieve woonvormen in de wijk. Particuliere woningeigenaren hebben samengewerkt aan de **verduurzaming** van hun eigen woningen, op die manier hadden ze meer slagkracht en sleepten ze de ene na de andere subsidie binnen.

Auto's vind je in het Presikhaaf 3 van nu bijna niet meer terug in het straatbeeld. **Fietsen** is gezond en de buurt is dan ook volledig autoluw geworden. Aan de rand van de wijk is een grote parkeergarage aangelegd en hier wordt volop gebruik van gemaakt.

In deze groene wijk ga je een gezond leven tegemoet!

Gemeente Arnhem RUIMTE VOLK

Om te bespreken.

Wat vind je goed aan dit toekomstbeeld en waarom?

Groen in de wijk is een goed idee.	Wooncollectieven (bv Knarrenhof) is goed idee, dit creëert ook doorstroming onder ouderen.	Focus op ontmoeten en samenwerken dat is een positieve verbetering.	Spelen in het groen verbindt mensen. De regenboog is een goed voorbeeld, het hek om de speeltuin heeft het gevoel van veiligheid vergroot ook de picknick banken zijn een succes.	Verdichting en vergroening kunnen goed samengaan (zie ook Kronenburg).	Het 'samen' en 'groen' spreekt heel erg aan. Inzetten op deze omstandigheden leidt vanzelf tot meer 'samen'.	Goed dat er ook ingezet wordt op groen en activiteiten voor jong én oud.
Om klimaat-verandering op te pakken is meer groen belangrijk, daarom is dit scenario goed.	Bij nieuwbouw voldoende aandacht voor (veel) groen	Goed om groen in te zetten als sociale plek waar ontmoetingen worden gestimuleerd.	Doorstroming op de woningmarkt is belangrijk, focus hierbij ook op ouderenhuisvesting.	Het is goed dat verschillende generaties elkaar ontmoeten in de openbare ruimte.	Collectieve woonvormen zijn heel passend voor deze wijk.	Zit veel laagbouw in, dat spreekt aan, meer dan (middel)hoogbouw in andere verhalen. Letterlijk gevoel van veel ruimte.

Wat vind je minder passend en waarom?

Mooi plan, maar is het wel realistisch gezien ligging van P3?	Dit is een prachtig beeld, maar het staat ver van de werkelijkheid	Parkeerplaatsen moeten dichtbij de woningen liggen	Meer bouwen lost het gedrag van mensen niet op, kijk hierbij ook naar het sociale aspect.	Succes van dit scenario hangt samen met het gedrag van mensen.	Verkamering en woningsplitsing zorgt voor toename parkeervraag. Daar moet je wel op letten bijvoorbeeld in het uitgeven van vergunningen.
Dit scenario past meer bij jonge doelgroep maar die woont niet in P3.	Lijkt wat op een hippie-wijk die niet aansluit bij huidige situatie van P3.	De tuinen bij de sociale woningbouw moeten aangepakt worden. Slim tuinbeheer.	Uit de buurtmoestuin in Over het Lange Water wordt ook veel gestolen, hier moeten we aandacht voor hebben.	Moestuinen zijn leuk, maar kunnen ook rommelig ogen. Zou wel mooi zijn als er een (afsluitbare) afzetting omheen komt, zorg ook dat het niet teveel woekert	Ouderen hebben wel een auto nodig, de auto niet helemaal weghalen.

Wat mis je nog en waarom?

Verloederde tuinen van bewoners is zeker herkenbaar. Bewoners zijn vaak wel enthousiast over de grote hoeveelheid openbaar groen.	Verkeerde doelgroepen worden aangesproken.	Pak infrastructuur aan. Meer ruimte voor fiets en step. Autoluwere wijk maken.	Heb ook aandacht voor de infrastructuur, de straten verzakken.	Bodemvervuiling houdt eetbaar groen tegen, dames plukken wel rozenbottels, dit is een heel sociaal gebeuren.	Woningstichting heeft beperkte kennis van beplanting, en spreekt mensen mensen te snel aan
Het zou fijn zijn wanneer er bij de Honigkamp een ontmoetingsplek zou kunnen komen, dit ligt centraal en is goed toegankelijk	Dingen voor jongeren niet van bovenaf bepalen: niet aanbodgericht. Biedt ruimte voor meer doelgroepen dan jongeren alleen. Anders veel hangen.	De toegankelijkheid voor ouderen moet gewaarborgd zijn.	Meer woningen voor ouderen.	We moeten juist meer mensen huisvesten, in dit verhaal zijn daar niet voldoende woningen voor.	

Klankbordgroep #2 - 10 maart 2022

Met de klankbordgroep is een gesprek gevoerd over het concept-raamwerk met ontwikkelprincipes op wijkniveau. Deze ontwikkelprincipes waren onderverdeeld in 4 ruimtelijke thema's:
- het groenblauwe netwerk
- de programmatische zones
- de structuur van stempels
- het infrastructureel netwerk).

Centrale vragen:
- Welke ontwikkelprincipes vind je goed of minder passend en waarom?
- Zijn er specifieke locaties waar bepaalde ontwikkelprincipes passend zijn?
- Wat zijn faal- en succesfactoren?

Concept verslag

GEMEENTE Arnhem

Notulen van	:	Klankbordgroep Presikhaaf 10 maart 2022
Verslagnummer	:	02
Gehouden op	:	10 maart 2022, 19:00 – 21:00
Locatie	:	MFC Presikhaven Arnhem

Opening

Ronald Gubbens opent de tweede bijeenkomst voor de klankbordgroep. Het doel van vanavond is om de eerste resultaten van de analyse te delen met de klankbordgroep. Daarnaast wordt het raamwerk en de ontwikkelprincipes op wijkniveau getoetst met de klankbordgroep leden.

Deel 1

Ronald neemt de groep mee aan de hand van een presentatie (bijlage 1). De gedetailleerde resultaten zullen worden bijgevoegd in de verslaglegging (bijlage 2).
Hij eindigt zijn presentatie met belangrijke aandachtspunten voor vanavond:

- Meer nieuwe woningen: doelgroepen en hoe in te passen
- Voorzieningen, welke en waar
- Meer groen voor ontmoeting
- Verduurzaming van woningen
- Ruimte voor parkeren

Ruimtevolk neemt het woord. In de eerste klankbordgroep avond zijn we samen gaan dromen over de toekomst. Vandaag gaan we proberen de dromen verder concreet te maken.
De ruimtelijk analyse van Ruimtevolk en Boom landscape wordt gepresenteerd aan de hand van vier raamwerken + ontwikkelprincipes op wijk niveau:"

1. Het groenblauwe netwerk
2. De programmatische zones
3. De structuur van stempels
4. Het infrastructurele netwerk

Deel 2

De vier raamwerk kaarten + ontwikkelprincipes zijn op posters afgedrukt. De klankbordgroep deelt zich op in twee groepen en buigen zich over de tafel. De afbeeldingen en opmerkingen op de posters worden door iedereen besproken en over gediscussieerd. De gespreksleider noteert de opmerkingen op de posters. Op de volgende pagina's staat een impressie van de geplaatste opmerkingen.

1. Het groenblauwe netwerk
   - Deelnemers geven aan dat het mooi zou zijn als er door diverse beplanting meer kleur in de wijk komt. Onderhoud van het groen is een belangrijk aandachtspunt zodat het niet verloederd.
   - Over het algemeen vinden de deelnemers vergroening een goed idee. Groene daken, groene gevels en geveltuintjes maken wel dat er meer insecten hun weg weten te vinden naar de wijk. Dit is goed voor de biodiversiteit, maar niet iedereen vindt dit prettig. Het is goed om daar rekening mee te houden.
   - Er worden enkele suggesties gedaan voor activiteiten en objecten in de openbare ruimte die ontmoeting en beweging stimuleren. Voorbeelden hiervan zijn: picknickbanken, fitnessapparaten en een pingpongtafel. Ook een 'rondje Presikhaaf' wordt gezien als een goed idee. 1
   - Het zou mooi zijn als bestaande platte daken worden vergroend.
   - Er worden suggesties aangedragen voor andere parkeeroplossingen rondom het winkelcentrum Presikhaaf. Bijvoorbeeld in de vorm van een parkeergebouw. Op die manier maak je ruimte voor een groene verbinding tussen Presikhaaf 3 en het wijkpark.
   - De groenstrook langs het spoor wordt als onveilig ervaren. Hier zijn veel anonieme plekken en weinig 'ogen op straat'.

2. De programmatische zones
   - Deelnemers geven aan dat zij niet altijd trots zijn om in Presikhaaf 3 te wonen, deze trots moeten we weer terug zien te brengen zo kunnen we ook nieuwe doelgroepen aantrekken.
   - Het zou fijn zijn als werkende starters en doorstromers een mooie woning in de wijk kunnen kopen of huren. Voorwaarde is dat er hoogwaardige woningen worden toegevoegd in een kwalitatief goed woonmilieu dat past bij die doelgroep. Als voorbeeld worden atelierwoningen genoemd.
   - Voor de programmatische zones zou het goed zijn om ook te kijken naar de voorzieningen die zich bevinden in de wijk 'Over het Lange Water'.
   - Het zou heel mooi zijn als er in de wijk een Knarrenhof komt, deelnemers van de klankbordgroep zien potentie in de locatie aan de Honigkamp. Een Knarrenhof bestaat voor 30% uit sociale huur en voor 70% uit koopwoningen.
   - Supermarkt Guven aan de Honigkamp heeft een ontmoetingsfunctie in de wijk. Men komt elkaar daar tegen en maakt een praatje, dit is een belangrijke – aanvullende - functie. Er worden meerdere suggesties aangedragen voor de supermarkt. Mensen denken hierbij aan de Houtmanlocatie, de locatie van de kerk aan de Honigkamp en de (directe omgeving) van het winkelcentrum.
   - Hoogbouw blijft een controversieel onderwerp. Deelnemers zien dat het goed is om woningen bij te bouwen, maar de manier waarop is cruciaal. De voorbeelden met 'luchtige' gevels en ruime balkons worden gewaardeerd, maar voorbeelden van hoogbouw met relatief dichte gevel vinden deelnemers minder passend.
   - Hoogbouw blijft een controversieel onderwerp. Deelnemers zien dat het goed is om woningen bij te bouwen, maar de manier waarop is cruciaal. De voorbeelden met 'luchtige' gevels en ruime balkons worden gewaardeerd, maar voorbeelden van hoogbouw met relatief dichte gevel vinden deelnemers minder passend.
   - Verschillende suggesties zijn genoemd voor de winkelstrip aan de Honigkamp. Bijvoorbeeld: omvormen naar een Knarrenhof, kleinere winkels (bakker, slager) en horeca in de plint ook ziet men potentie in woningen voor ouderen op de begane grond.
   - Het is goed om te weten dat veel ouderen in Presikhaaf relatief lage woonlasten hebben (huurprijzen zijn laag). Dit maakt het moeilijk en ongunstig om door te stromen en daarmee woningen voor andere doelgroepen vrij te spelen.

3. De structuur van stempels
   - Deelnemers geven aan dat niet alleen het woningaanbod moet worden gedifferentieerd in typologie, maar dat met name de differentiatie prijs (huur en koop) van belang is.
   - Woningbouwcorporatie Vivare heeft bij wijze van experiment en in overleg met de bewoners een aantal voortuinen verkleind, nieuwe hagen aangelegd en een deel openbaar groen gemaakt. Hierdoor hebben de bewoners minder onderhoud en is er groen toegevoegd aan de openbare ruimte.
   - De groep benadrukt dat het opwaarderen van de openbare ruimte echt nodig is. Daarnaast is onderhoud van cruciaal belang. De rol van bewoners is hierin ook belangrijk, maar ze moeten hier soms wel bij geholpen worden, bijvoorbeeld door opruimcoaches aan te stellen.
   - Op een aantal plekken in de wijk zitten bergingen in de plint, dit geeft een anoniem karakter. Ideeën om dit aan te pakken: verbindingen leggen met de galerij erboven door trappen; de bergingen open breken en er woningen in maken.

4. Het infrastructurele netwerk
   - Het tracé van de snelle fietsroute langs het spoor ziet men nu niet als geschikt. De route wordt als 'lelijke route' bestempeld.
   - Het is een goed idee om de parkeerplekken in de openbare ruimte te vergroenen, dit is een relatief gemakkelijke en snelle manier om te vergroenen.
   - De Houtmanstraat ervaart men als onveilig.
   - De oversteek van de Lange Wal blokkeert een goede toegang naar het wijkpark Presikhaaf. Het zou mooi zijn als deze weg afgewaardeerd wordt zodat de oversteekbaarheid wordt vergroot, bijvoorbeeld door er een 30 km/h weg van te maken.

De volledige afbeeldingen waarop vanavond is geschetst zijn te downloaden via: https://we.tl/t-X1Ur4Qw6U4 (deze link is per 15 april 2022, 7 dagen geldig).

Afsluiting

De avond is erg succesvol geweest. Naast de vele kanttekeningen zijn er ook verhalen gedeeld. Het is duidelijk dat er naast het ontwikkelperspectief nog meer opgaven liggen in de wijk. Deze zal de gemeente intern bespreken.

Ronald geeft aan dat de opkomst lager was dan verwacht. Het team actie zal ondernemen om bij klankbordgroep nummer 3 meer mensen te laten aansluiten.

Ronald dankt de deelnemers voor hun bijdrage en sluit de vergadering.

Actielijst klankbordgroep Presikhaaf 3

- Gemeente: Inplannen klankbordgroep #3 met een grotere groep
- Gemeente: Intern bespreken van de overige opgaven in de wijk

Klankbordgroep #2

10 maart 2022

1. Het groenblauwe netwerk

Input klankbordgroep #1:
- → Meer kwalitatief groen in de wijk is een goed idee.
- → Ruimte voor sport en bewegen.
- → Meer en betere mogelijkheden voor ontmoeting.
- → Meer eigenaarsschap van bewoners is belangrijk voor Preskhaaf 3.
- → Spelen in het groen verbindt mensen (speeltuin de Regenboog is een goed voorbeeld).

Algemeen
- A. Ontbrekende schakels aanleggen voor verbinding Ussel - park Presikhaaf.
- B. Het groene netwerk verbindt de zones met voorzieningen.

Groene as
- C. Diversiteit in beplanting draagt bij aan biodiversiteit.
- D. Recreatie en biodiversiteit gaan hand in hand.
- E. Sport- en spelelementen stimuleren beweging. (verbetering / meenemen speeltuin de regenboog)
- F. Waterrijke plek voor waterberging.
- G. Geleidelijke overgang groene as naar bebouwing.
- H. De inrichting stimuleert ontmoeting.
- I. Water krijgt meer betekenis door mogelijkheden tot gebruik.
- J. De beplanting benadrukt kwaliteiten zoals verspringingen en zichtlijnen.

Groene mantel
- K. Droge natuur: biodiversiteit en ecologie hebben primaat.
- L. Natte natuur: biodiversiteit en ecologie hebben primaat.
- M. Ruimte voor extensieve recreatie zoals wandelpad.
- N. Voldoende zichtlijnen naar de wijk 'Over het Lange Water'.
- O. Groenblauwe verbinding langs de Bethaniënstraat.



Klankbordgroep #2

10 maart 2022

2. De programmatische zones

Input klankbordgroep #1:
- → Let op de Honigkamp en inpassing Guven
- → Behoefte aan verschillende soorten woningen: senioren, jongeren en woongemeenschappen
- → Voldoende ontmoetingsplekken en steurpunten zijn belangrijk om elkaar te leren kennen.
- → Waar is de ruimte voor de ondernemers? Er is behoefte aan kleine detailhandel.
- → Maak de wijk niet te druk, is en blijft een wijk waar je rustig kunt wonen.

Zone Lange Wal
- A. Ruimte voor wijkoverstijgende functies.
- B. Nieuwe stedelijke bouwvolumes mogelijk.
- C. Bouwhoogte passend bij de omgeving, op zichtlocaties een hoogteaccent.
- D. Levendige mix van wonen, winkelen, werken en studeren.
- E. Uitstekende bereikbaarheid per auto, OV en fiets.
- F. Voorzieningenstrook goed aansluiten op de wijk. Veilige oversteekplekken.

Zone Honigkamp:
- H. Voorzieningen gericht op de wijk.
- I. Ruimte voor maatschappelijke en religieuze functies en ontmoeting.
- J. Publieke voorzieningen zijn goed zichtbaar en vindbaar vanaf Honigkamp.
- K. Openbare ruimte is aantrekkelijk en goed toegankelijk.
- L. Mogelijkheid kleine en betaalbare werk- / kantoorunits.
- M. Mogelijkheid om 'De Overkant' hier te vestigen onderzoeken.
- N. Geen ruimte voor extra wijkoverstijgende retailfuncties met veel aanloop van buiten de wijk.
- O. Waardevolle architectuur koesteren.

Zone Bethaniënstraat Zuid:
- P. Wijkoverstijgende onderwijs en sportfaciliteiten.
- Q. Interdisciplinaire educatie staat centraal.
- R. Ruimte voor grotere gebouwen met uitnodigende entreepartij.
- S. Verbeterde aansluiting op wandel- en fietsnetwerk.



Klankbordgroep #2

10 maart 2022

3. De structuur van stempels

Input klankbordgroep #1:
- → Ruimte voor parkeren bij de woning en veel groen in de straten.
- → Dromen zijn een stap te ver, zoek de maat van Preskhaaf.
- → Eigenaarsschap van de bewoners voor de straten.
- → Achterkanten van woningen naar de weg mooier maken (bijvoorbeeld door mooie schuttingen of hagen).

Algemeen
- A. Differentiatie aanbrengen in woningaanbod.
- B. Zorgvuldig verdichten op blokniveau.
- C. De openbare ruimte in de buurtjes opwaarderen.
- D. De openbare ruimte is een belevenis voor alle leeftijden.
- E. Aanpak eenduidige en verzorgde overgang publiek - privé (bijvoorbeeld door eenduidige schuttingen of hagen).
- F. Collectief beheer van tuinen.
- G. Dichte plinten betekenis geven.
- H. Bij nieuwbouw aandacht voor groene, klimaatadaptieve en duurzame ontwikkelingen.
- I. Bij nieuwbouw architectuur die past bij bestaande blokkenstructuur en brengt vernieuwing.
- J. Onderzoek naar oplossingen voor de sanering van de grond.
- K. Voldoende aandacht voor onderhoud (schoon, heel en veilig).



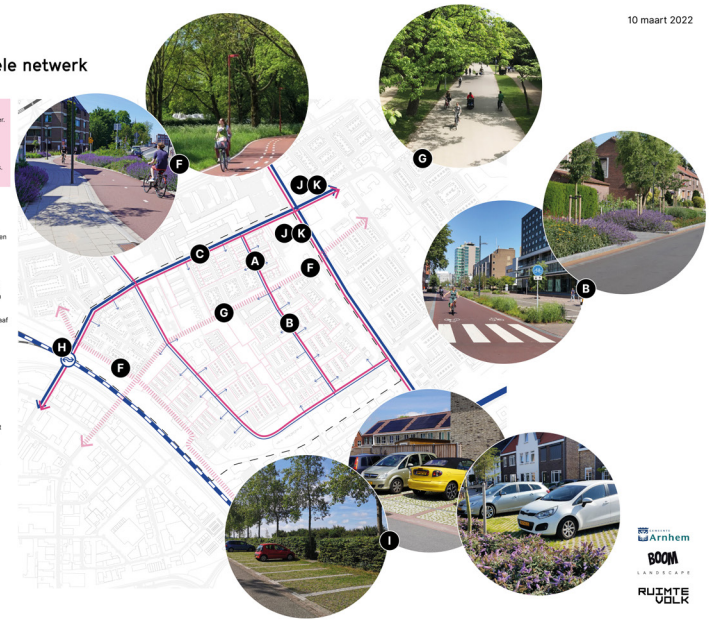
Klankbordgroep #2

10 maart 2022

4. Het infrastructurele netwerk

Input klankbordgroep #1:
- → Goede (trein)stations maken de wijk aantrekkelijker.
- → Auto te gast, fietster en voetganger zijn het belangrijkste.
- → Aandacht voor veilige oversteekplekken.
- → (Her)inrichting van de belangrijkste verkeersaders.

Algemeen
- A. Keulse Slag opwaarderen.
- B. Op de Keulse slag en de Bethaniënstraat meer ruimte voor de fietser en vertragende maatregelen voor de automobilist.
- C. Lange Wal veiliger inrichten met snelheidsbeperkende maatregelen.
- D. Behoud van het fijnmazige voetgangersnetwerk.
- E. Ommetje P3 leidt langs bezienswaardigheden en activiteiten.
- F. Twee doorgaande fietsroutes verbinden Presikhaaf 3 met omliggende wijken.
- G. Onderzoek naar de mogelijkheden om de Honigkamp als doorgaande autoroute af te waarderen.
- H. Een HUB maakt overstappen op verschillende (deel)modaliteiten laagdrempelig.
- I. Parkeerstrips kwalitatief en klimaatbestendig inrichten.
- J. Bij nieuwbouw parkeren op eigen kavel en uit het zicht.
- K. Bij nieuwbouw deelmobiliteit actief meenemen.
- L. Verschillende type straten herkenbaar inrichten.
- M. Uitbreiden warmtenet.



Klankbordgroep #3 - 19 mei 2022

Extra gesprek over het concept-raamwerk op wijkniveau

Uitwerking bewonersavond 19 mei 2022

Het groenblauwe netwerk

Algemeen:

- Ruimte in de wijk is heel belangrijk. Bij Presikhaaf 1 is het bijvoorbeeld te dicht op elkaar gebouwd met te weinig groen
- Tijdens Corona is gebleken dat het wijkpark Presikhaaf belangrijk is voor bewoners. Daar konden zij toch even naar buiten voor een picknick of bbq. Wel moeten er meer prullenbakken bijgeplaatst worden en de overlast van ganzen (ontlasting) is te groot.
- Naast de groene ruimtes moeten de wijkentrees (Bethaniënstraat, Lange Wal, Keulse Slag) een groenere uitstraling krijgen. Dit kan door het planten van bomen en bijvoorbeeld ophangen van bloembakken aan de lantaarnpalen.
- Kan er niet meer plek komen voor middelbare scholieren. Liefst met activiteiten en toezicht. Bijvoorbeeld het wijkpark is niet interessant genoeg voor jongeren.
- Het groenontwerp mag inderdaad veel kleurrijker en gericht op meer biodiversiteit. Graag niet te veel verstopplekken creëren want dat lokt meer rottigheid uit.
- Er lijkt sprake te zijn van verdroging in de wijk waardoor er woningen beginnen te verzakken. Het watersysteem in de wijk fluctueert te veel.
- Trek het groen vanuit het park door naar de woonbuurt. Het temperatuurverschil tussen park en woonwijk P3 is 4 graden.
- Zorg voor een betere doorstroming van het water dat vanaf de Velperweg - park -naar de IJssel gaat. Daardoor ontstaat een gezonder(groen) klimaat.

Beheer:

- Het groenbeheer is onder maat. De gemeente komt tegenwoordig minder vaak maaien en daardoor gaat de uitstraling achteruit.
- Ook ligt er steeds meer straatvuil in het groen.
- Het is verstandig om beheer ook beter uit te leggen aan bewoners (waarde en het waarom van maaien en van niet maaien). Maaien is bijvoorbeeld niet altijd goed voor het groen.
- Gemeente gebruikt dit jaar grotere maaimachines voor beheer. Deze rijden rondom de Honigkamp de straatbanden kapot en dit wordt niet gerepareerd.

Veiligheid en Handhaving

- Als er meer ontmoetingsplekken worden gemaakt is er een groot risico dat de tafels en bbq plekken weer snel worden gesloopt door hangjongeren. Bijvoorbeeld het MFC wordt steeds gesloopt door het ingooien van ruiten en brandstichting. Hangjongeren zijn een groot probleem in de wijk.
- In het algemeen durven mensen de hangjongeren niet meer aan te spreken op hun gedrag. Dit zijn middelbare scholieren. Vaak de oudste thuis in grote gezinnen waardoor zij thuis niet goed hun draai meer kunnen vinden en zo meer op straat gaan hangen.
- Verschillende vrouwen geven aan dat zij 's avonds niet meer alleen over straat durven. Zeker niet rondom het MFC.
- Politie mag meer zichtbaar zijn op straat.

De programmatische zones

Algemeen

- Woningen erbij is een goed idee. Er is veel animo voor seniorenwoningen. Dat levert ook meer doorstroming in de wijk. Wel moet er specifiek worden gekeken dat in individuele gevallen de woonlasten niet te veel stijgen.
- De ontsluiting van de ontwikkellocatie aan de Houtmanstraat is een probleem. Er kan geen ontsluiting meer worden gemaakt aan de Lange Wal en het lange Water. Daarom moet alles door de smalle bestaande straten. Dat moet goed onderzocht worden.
- De ontsluiting van de ontwikkellocatie aan de Houtmanstraat is een probleem. In het verleden is afgesproken dat een nieuwe ontwikkeling niet op de Houtmanstraat zal worden aangesloten. De ontsluiting zou komen op de plek tegenover de nieuwe toegang naar het winkelcentrum.
- Bewoners van De Houtmanstraat e.o. zouden graag een Knarrenhof willen. Nieuwe bewoners dienen een actieve rol te krijgen om dit wijkje weer levendiger te maken.
- Aan de Houtmanstraat is ook behoefte aan een ontmoetingsplek; kijk naar de "oude plannen" van Vivare dat kon qua functies rekenen op instemming van de buurt.
- Er moeten voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Er lijkt nu al meer dan 1 auto per woning aanwezig te zijn in de wijk. De gemeente moet dit verder onderzoeken om zo de goede parkeernorm te bepalen. De paarkeeroverlast mag niet vergroot worden.
- Als de verschillende afbeeldingen worden bekeken van de gebouwen, wordt de galerij flat niet worden gebouwd. Dit blokkeert te veel het uitzicht. Hoogbouw mag niet te hoog en dan in een vierkante toren bijvoorbeeld met een groene frisse uitstraling.
- Als Güven weggaat zouden bewoners hier kleinschalige detailhandel en zorg willen zien. Of er zouden woningen gerealiseerd kunnen worden. De ontmoetingsfunctie zien bewoners niet heel erg.
- Presikhaaf 3 is vooral een woonwijk. Het toevoegen van grootschalige bedrijvigheid levert te veel overlast op in de vorm van bijvoorbeeld parkeren. Dit past dus niet bij de wijk.
- Kan de grote weekmarkt bij het winkelcentrum Presikhaaf niet terugkeren?
- Het winkelaanbod bij de Volkerakstraat lijkt te verslechteren.
- Nieuwbouw Honigkamp ten behoeve van diversiteit in leeftijd en aanbod van zowel koop / als (sociale) huur.
- Nieuwbouw; met (ter wille van de doorstroming) een voorrang wat betreft toekenning voor huidige bewoners van Presikhaaf die een woning achterlaten.
- Vergroot de "Speeltuin de Regenboog" en creëer er een plek vergelijkbaar met "de Leuke Linde (Klarendal) als wijk ontmoetingsplek. Inclusief beheerder en misschien een plek waar je wat te drinken kunt bestellen.

Beheer

Handhaving en Veiligheid

- Op een aantal plekken in de wijk (rondom Güven) wordt een hoge parkeerdruk ervaren. Kan de gemeen niet beter handhaven?
- Er is een groot probleem met verkamering in de wijk. Er is nog niet het vertrouwen dat de nieuwe wet hieraan iets gaat veranderen. Kan gemeente niet beter optreden tegen het overlast dat sommige buren veroorzaken? Er zou een coach worden aangesteld die hiermee aan de slag zou gaan. Helaas is hier niks meer over vernomen.
- Rondom Güven wordt veel overlast ervaren op het gebied van geluid, parkeren en vuil. Kan Güven niet beter worden aangesproken op hun gedrag? Bewoners zien ook niet goed waar zij naar toe moeten. Hoogstens het winkelcentrum Presikhaaf zou een goede plek zijn.

De buurt van buurtjes

Algemeen

- Er wordt waarde gehecht aan de huidige opzet van de wijk. Een grootschalige herstructurering zien de bewoners niet zitten. Eventuele bouw van nieuwe woningen moet zorgvuldig gebeuren en passen bij de omliggende bebouwing.
- Er wordt over de st Nicolaaskerk gesproken. Aan het gebouw wordt geen grote waarde gehecht. Men kan zich voorstellen dat dit wordt gesloopt en hiervoor seniorenwoningen worden gerealiseerd.
- Kunnen er niet meer woningen rondom het winkelcentrum worden gerealiseerd?

Beheer

- Er ligt veel rommel op straat. Zeker rondom Güven, het winkelcentrum Presikaaf en het wijkpark Presikhaaf.
- Het valt op dat het afvalsysteem door bewoners slecht wordt begrepen en dat de loopafstanden die door Prezero worden gehanteerd te groot zijn. Sommige bewoners moeten 500 meter lopen om bijvoorbeeld plastic weg te gooien. Dit wordt dus niet gedaan.

Handhaving en Veiligheid

- Veel bestaande particuliere woningen worden verhoogd wat 'verkamering' in de hand lijkt te werken. Kan de gemeente hier niks aan doen?

Het infrastructurele netwerk

- Algemeen:
  - De verlichting kan langs alle wegen veel beter. In het bijzonder moeten de oversteekplaatsen veel beter worden aangelicht. Zeker in het donder levert dit veel bijna ongelukken op. Graag ook meet verlichting bij bushaltes.
  - De bus-regeling in de spits lijkt niet optimaal. Vaak rijden er drie buslijnen achterelkaar aan over de Lange Wal
  - Fietsen wordt als gevaarlijk ervaren. Zeker het oversteken, zelfs bij een stoplicht is gevaarlijk omdat auto's gewoon doorrijden.
  - Het lijkt dat bewoners in een busje van de baas veel te hard rijden en veel parkeerplaatsen innemen. Kunnen deze niet verplaatst worden naar het winkelcentrum?
  - Overal in de woonwijk 30 km ook in de Bethaniënstraat.
  - In het gehele P 3 de breedte, ligging en logica van op- en afritten van de trottoirs nalopen en zo nodig verbeteren door verbreden en verleggen en/of toevoegen van afrit. Dit i.v.m. veiligheid van bewoners met kinderwagen, rolstoelen etc.
- Bethaniënstraat:
  - Door de Bethaniënstraat rijdt buslijn 12 met kleine bussen. Daardoor kunnen niet drempels worden aangelegd voor snelheidsbeperking. Wel kan er met belijning en versmalling zaken worden aangepast.
- Lange Wal:
  - De oversteekplaatsen werken niet allemaal even goed. Er wordt ervaren dat er veel te hard wordt gereden en dat er fietser en voetgangers hun leven niet altijd zeker zijn. Het liefst ziet men de zebrapaden in twee delen worden gesplitst. Zodoende kan ja halverwege even wachten.
  - Er is ooit sprake geweest van een knip voor auto's in de Lange Wal. Daar was toen geen draagvlak voor. Misschien is dat nu veranderd.
  - Lange Wal wordt ervaren als veel te gevaarlijk; moet goed naar gekeken worden.
  - Extra oversteek richting winkelcentrum ter hoogte van de Sonoystraat
- Keulse Slag
  - Het kruispunt met de Lange Wal is onoverzichtelijk.
  - Kruispunt met de Honigkamp graag voorzien met een drempel (plateau) om het verkeer af te remmen.
  - Kop Keulse Slag ter hoogte van Lange Wal wordt geparkeerd wat gevaarlijke situaties oplevert; hanteren van een consequent Parkeerverbod en verlengen tot aan de Moorstraat.
  - Keulse Slag "afwaarderen"; herinrichten omdat er te hard gereden wordt.

Beheer

- Rondom de Keulse slag zijn er veel verzakking in de weg. Kunnen deze niet worden aangepakt?
- Ook de houtmanstraat is inmiddels al 50cm gezakt.

Handhaving en Veiligheid

- Graag veel meer handhaven op snelheid op de Lange Wal en de Keulse Slag
- Kan er ook een keer een decibelmeter worden opgehangen langs de wegen. Er komen steeds meer auto's met een dubbele uitlaat die veel lawaai maken.
- Ook moet er meer handhaving komen op foutparkeren rondom Güven
- Güven parkeert haar vrachtauto's nu ergens in de wijk en laat die door werknemers ophalen in de ochtend

Klankbordgroep #4 - 16 juni 2022

Met de klankbordgroep is een gesprek gevoerd over de ontwikkelprinicipes per ontwikkellocatie.

Centrale vragen:
- Welke spelregels vind je goed en waarom?
- Welke spelregels vind je minder passend en waarom?
- Welke kansen zie je voor de locatie waar je nog een spelregel voor zou willen toevoegen?
- Welke zorgen heb je voor deze locatie waar je nog een spelregel voor zou willen toevoegen?

GEMEENTE Arnhem

Concept verslag

Notulen van	:	Klankbordgroep Presikhaaf 16 juni 2022
Verslagnummer	:	03
Gehouden op	:	16 juni 2022, 19:00 – 21:00
Locatie	:	MFC Presikhaven Arnhem

Opening

Ronald Gubbens opent de derde bijeenkomst voor de klankbordgroep. Het doel van vanavond is om samen met de klankbordgroep de doelen en ambities uit het raamwerk op wijkniveau door te vertalen naar **spelregels** voor vijf ontwikkellocaties Dit doen we door in twee rondes in deelgroepen in gesprek te gaan over de volgende onderwerpen:
- Houtmanlocatie en Middachtensingel;
- Kerklocatie;
- Bethaniënstraat: verdichtingslocatie en werklocatie.

Daarnaast zijn er vanavond ook 5 raadsleden aanwezig als toehoorder.

Deel 1

De avond begint met een korte presentatie door Ronald (Gemeente Arnhem) en Anne (Ruimtevolk). Hierin wordt de groep meegenomen wat er tot nu toe gebeurd is om tot deze vijf ontwikkellocaties te komen. Aan het einde van de presentatie wordt gevraagd om uiteen te gaan in kleine groepen per ontwikkellocatie. Daarin worden onder andere de volgende vragen behandeld:
- Hoe kijkt u aan tegen de beoogde ontwikkeling?
- Wat vindt u van de spelregels?
- Welke kansen ziet u? Welke zorgen heeft u?

Deel 2

De vijf ontwikkellocaties zijn op posters afgedrukt. De klankbordgroep deelt zich op in drie groepen en buigen zich over de tafel. De afbeeldingen en opmerkingen op de posters worden door iedereen besproken en over gediscussieerd. De gespreksleider noteert de opmerkingen op de posters. Op de volgende pagina's staat een impressie van de geplaatste opmerkingen.

Houtmanlocatie

- Rondje Groot Presikhaaf → gezondheid
- Groen dat bebouwd wordt op de locatie compenseren door groene gevels, groene daken op de gebouwen. Ook bijvoorbeeld het parkeren onder een groen dak.
- Behoud een doorkijk tussen de gebouwen vanuit de woonstraten en de appartementen
- Let op schaduwwerking en privacy. Balkons van de aangrenzende appartementen liggen aan de zijde van de Houtmanlocatie.
- Zorg voor differentiatie in de gebouwen
- Maak een besloten ruimte op het perceel aan de kant van het water
- Zorg dat de bestaande parkeerplaatsen qua aantallen behouden blijven.
- Het gebied niet ontsluiten vanuit de woonstraten
- Knarrenhof vertegenwoordiger vindt dit de uitgelezen plek voor een Knarrenhof, dicht bij voorzieningen maar ook omdat de bebouwing laag is en aansluit bij de lage bebouwing in P3
- Zou het water ook aan de zijde van P3 kunnen worden gelegd als overgang tussen de bestaande appartementen en de nieuwbouw?
- Bebouwing qua hoogte verschillend maken

Middachtensingel

- Op dit paneel is geen commentaar gekomen.

Kerklocatie

- Kerkgebouw wordt door merendeel gewaardeerd. Inzet op behoud, wel sloop bijgebouwtje. Wel op voorwaarde dat de uitstraling van de kerk verbeterd wordt. 'Kerk mag shinen'.
- Indien behoud kerk financieel niet mogelijk is, dan deel kerk behouden, als reminder/landmark. Bijvoorbeeld toren.
- Bij herbestemming kerk wilde merendeel graag een maatschappelijke functie met ontmoetingswaarde. Genoemd werden bibliotheek en buurthuis, maar ook multifunctionele ruimtes die door initiatieven gehuurd/gebruikt kunnen worden, zoals de muziekschool of een circusschool (Fabriek Fysiek). Daarnaast was er een aantal mensen die horeca met een terrasje aan het water voor zich zagen. Idee was dat dit soort horeca (met ontmoetingsfunctie) momenteel niet in P3 te vinden is.
- Schoolgebouw wordt niet als waardevol gezien; herbestemming/transformatie heeft niet per se waarde voor deelnemers.
- Bouwhoogte: aan zijde Bethaniënstraat aansluiten op bestaande bebouwing (4-5 lagen), andere blokken laten aansluiten op bestaande bebouwing (3 lagen).
- Ontsluiting: aan beide kanten entrees (binnenkant en buitenkant bouwblokken) met oog op sociale veiligheid.
- Doelgroepen: starters maar vooral ook senioren.
- Nieuwbouw: graag mix aan koop en huur.
- Locatie wordt ook als kansrijk gezien voor CPO/zelfbouw. 'Dit soort trajecten draagt vaak enorm bij aan het gevoel van verantwoordelijkheid en betrokkenheid bij de wijk.' Knarrenhof wordt genoemd, maar ook 'centraal wonen projecten' worden als voorbeeld aangehaald.

Verdichtingslocatie

- Op zich worden de strategieën voor het vergroenen van de openbare ruimte, het optoppen en het ombouwen van de plint zeker gewaardeerd maar het parkeren is hier echt een heikel punt
- Er is nu al een tekort aan parkeerplaatsen. Er wordt o.a. op stoep geparkeerd. Bewoners schatten in dat dit een groter probleem wordt als er meer huishoudens bijkomen
- Grootste deel van de garageboxen worden ook gebruikt om auto neer te zetten. Daar kun je niet zomaar woningen voor in de plaats zetten.
- Daarnaast veel zzp'ers met eigen bedrijfsbusjes die ze graag in het zicht willen kunnen parkeren vanwege vandalisme
- Kortom een achteruitgang in het aantal parkeerplaatsen plus meer huishoudens ziet men als onhaalbaar.

Werklocatie

- Prima plek om de hoogte in te gaan
- Extra ontwikkelprincipe toevoegen dat de lange zijde van het nieuwe bouwblok langs de lijn van de 9-laagse flats moet worden gebouwd om zo min mogelijk het uitzicht van de dwarsgelegen flat te belemmeren.
- Oriëntatie van de toren is belangrijk → bij voorkeur langs de Bethaniënstraat.
- Hier is ook vraag naar een 'Mixed-use' gebouw

Afsluiting

Ronald sluit de bijeenkomst af, hierna volgen nog wat vragen van de aanwezigen.
Allereest wordt besproken dat in september een nieuwe klankbordgroep bijeenkomst plaats zal vinden, waarbij de raadsleden ook weer uitgenodigd worden als toehoorder. Daarnaast wordt er door aanwezigen uitgesproken dat het lijkt alsof sommige ontwerpprincipes al 'vastliggen'. De gemeente spreekt uit dat dit niet het geval is en zal in het vervolg nog explicieter uitleggen dat er geluisterd wordt naar bewoners en dat hun ideeën wel degelijk worden meegenomen in het ontwikkelperspectief.
In aanloop naar de volgende bijeenkomst zal de gemeente ook onderzoek doen naar de haalbaarheid om de woningen beschikbaar te maken voor eigen Arnhemmers (zoals bij Knarrenhof). Hier is geen zekerheid voor, maar in de volgende bijeenkomst wordt hier op teruggekomen.

Het was een succesvolle avond, waarbij er een goede opkomst van betrokkene was. De ene locatie kreeg wat meer belangstelling van de betrokkene dan de andere. Maar de gemeente heeft goede inzichten gekregen in mogelijke 'spelregels' per ontwikkellocaties.
Ronald dankt de deelnemers voor hun bijdrage en sluit de vergadering.

Actielijst klankbordgroep Presikhaaf 3

- Gemeente: Inplannen klankbordgroep #4 met een uitnodiging naar raadsleden als toehoorders
- Gemeente: Intern bespreken van de overige opgaven in de wijk




Klankbordgroep #4
16 juni 2022
1. Houtmanlocatie
Raamwerk
Stedenbouwkundige context
Ontwikkelprincipes
Huidig beeld
Voorbeelduitwerking
Referentiebeelden


Klankbordgroep #4
16 juni 2022
2. Middachtensingel
Raamwerk
Stedenbouwkundige context
Ontwikkelprincipes
Huidig beeld
Voorbeelduitwerking
Referentiebeelden


Klankbordgroep #4
16 juni 2022
3. Kerklocatie
Raamwerk
Stedenbouwkundige context
Ontwikkelprincipes
Huidig beeld
Voorbeelduitwerking
Referentiebeelden


Klankbordgroep #4
16 juni 2022
4. Verdichtingslocatie
Raamwerk
Stedenbouwkundige context
Ontwikkelprincipes
Huidig beeld
Voorbeelduitwerking
Referentiebeelden


Klankbordgroep #4
16 juni 2022
5. Werklocatie
Stedenbouwkundige context
Ontwikkelprincipes
Huidig beeld
Voorbeelduitwerking
Referentiebeelden

Klankbordgroep #6 - 14 november 2023

De klankbordgroep is op deze avond geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen in het proces voor de gebiedsvisie Presikhaaf 3.

Verslag

GEMEENTE Arnhem

Verslag : Klankbordgroep Informatieavond
Gehouden op : 14 november 2023 19:00-20:30
Locatie : Het Briant College Arnhem
Verslaglegging : Emma van Hemert (projectsecretaris, gemeente Arnhem)

Aanwezigen namens de gemeente Arnhem
Samantha Volgers, projectmanager Presikhaaf 3; Emma van Hemert, projectsecretaris; Hans van Loon, stedenbouwkundige; Hans van Vliet, beleidsadviseur mobiliteit; Annefré Lip, communicatieadviseur; Bart Lichtenberg en Maren Wassenaar, Team Leefomgeving

Introductie
Met deze bijeenkomst zijn zowel leden van de klankbordgroep Presikhaaf 3, raadsleden en andere betrokkenen/geïnteresseerden geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen en het vervolgproces voor de gebiedsvisie Presikhaaf 3 (voorheen heette dit Ontwikkelperspectief). Vanwege een capaciteitstekort en wisselingen van de wacht bij de gemeente Arnhem heeft er enige tijd gezeten tussen deze en vorige bijeenkomst.

Samantha Volgers, opvolgster van Ronald Gubbens, gaf een presentatie waarbij de volgende onderwerpen aan de orde zijn gekomen:

- Naamswijziging van 'ontwikkelperspectief' naar 'gebiedsvisie'. Presikhaaf valt onder het totaalproject Spoorzone Oost.
- Het aanscherpen van de plankaarten en actualiseren van de teksten in het plan.
- Kermisland 110 toegevoegd als ontwikkellocatie.
- De wensen met de betrekking tot de toekomstige communicatie en participatie.

De aanwezigen hebben vragen gesteld en met name over:

- Woningbouw
- Mobiliteit
- Biodiversiteit
- Communicatie en participatie tussen de gemeente Arnhem en de klankbordgroep

Een overzicht van deze vragen en antwoorden zijn als bijlage onderaan het verslag te vinden.

Tussenevaluatie
De klankbordgroep is door de aanwezigen altijd als prettig ervaren. Helaas was dit in 2023 niet meer het geval; door capaciteitsgebrek bij de gemeente is de communicatie met de klankbordgroep niet goed gegaan en is er onduidelijkheid ontstaan. Ook geven de aanwezigen aan dat het fijn zou zijn als er een meer representatieve groep wijkbewoners geworven kan worden voor de klankbordgroep. De gemeente wil dit ook graag, echter is de ervaring dat dit erg lastig is om voor elkaar te krijgen. De gemeente blijft zich hiervoor wel inzetten, de teams leefomgeving hebben hier ook een belangrijke rol in. Er is enthousiast gereageerd op een samenwerking door middel van het voortzetten van de klankbordgroep. Vooral voor ontwikkelingen die de hele wijk aangaan zoals ingrepen in de infrastructuur. Ook de uitnodiging om bijvoorbeeld samen de verkeersveiligheid aan te pakken, omdat de aanwezige de zere plekken kennen, werd positief ontvangen.
Er is afgesproken om de klankbordgroep op de hoogte te houden van de ontwikkelingen.

Bijlage vraag & antwoord

1. Vraag: Bij voorgaande informatieavonden werd aangegeven dat het projectgebied harde grenzen heeft, nu lijken deze toch wat zachter als er een deelproject (Kermisland) bij komt.
   Antwoord: Het is een afweging geweest omdat het initiatief voor Kermisland nu ver genoeg gevorderd was om mee te nemen in de visie. Vanwege de ruimtelijke en programmatische raakvlakken met de andere ontwikkellocaties is hij meegenomen in de visie.

2. Vraag: Wordt er rekening gehouden met toegankelijkheid voor minder valide? En worden er deskundigen ingezet?
   Antwoord: Ja, de gemeente doet dat in samenwerking met het APCG (Arnhems Platform Chronisch zieken en Gehandicapten, deze organisatie behartigt de belangen van mensen met een beperking bijvoorbeeld bij de inrichting van de openbare ruimte).

3. Vraag: Wat is de deadline voor het gebruik van de subsidies van het rijk en hoe worden ze geïmplementeerd?
   Antwoord: Deadlines voor subsidies verschillen per subsidie. Ook subsidievoorwaarden kunnen per project verschillen, dat is afhankelijk van de betreffende subsidie. Naast subsidies van het Rijk zijn er vaak aanvullende financiële middelen nodig om projecten te kunnen uitvoeren. Die halen we bijvoorbeeld bij de Provincie of gemeentelijke middelen.

4. Vraag: Wat gaat er gebeuren met het huidige pand van supermarkt Güven? In de krant stond dat ze gaan verhuizen naar het winkelcentrum.
   Antwoord: De gemeente is met Güven in gesprek. Een transformatie naar woningen wordt hier passend gevonden.

5. Vraag: Is het idee er nog om een groene strook naar en door het winkelcentrum te laten lopen? Wellicht zijn mos-daken nog een idee?
   Antwoord: De Groene As loopt door tot het park; op de kaart heeft deze een oranje kleur. Hoe deze er precies uit komt te zien moet nog worden uitgewerkt, waar mogelijk doen we dat samen met bewoners. Het door laten lopen van de Groene As tot het park is een ambitie die is opgehaald uit de wijk / klankbordgroep sessies; aanpassingen in en rond het winkelcentrum vallen echter buiten de gebiedsvisie voor Presikhaaf III en worden meegenomen bij de planvorming van het winkelcentrum.

6. Vraag: Wat is het verschil op de kaart tussen 'Biodivers Wijkgroen' en 'Loopt'?
   Antwoord: 'Biodivers Wijkgroen' zijn stukken waar nog meer vergroening toe te passen is en 'Loopt' zijn deelprojecten waar al gewerkt wordt. Deze kaart wordt nog verduidelijkt.

7. Vraag: Wellicht is parkeergarage bij de school ook een oplossing. Deze parkeerplekken worden tot 16:00 gebruikt, daarna staan ze leeg.
   Antwoord: Dit is wellicht een optie, al moet er dan wel het e.e.a. contractueel vastgelegd worden.

8. Vraag: Wat is de parkeernorm?
   Antwoord: De parkeernorm is afhankelijk van welke doelgroep ergens komt wonen. Voor sociale huurwoningen is de parkeernorm bijvoorbeeld lager dan voor midden dure of dure koopwoningen. De parkeernorm wordt per locatie vastgesteld. Voor het beoogde programma op de Houtmanlocatie is de norm op dit moment 1 op 1. Daarnaast worden 30 parkeerplaatsen gecompenseerd.

9. Vraag: Is er een fietsparkeernorm?
   Antwoord: De fietsparkeernorm moet nog vastgesteld worden. Naar verwachting gebeurt dit in de eerste helft van 2024.

10. Vraag: Kunnen we de visie nog een keer zien voordat hij naar de raad gaat?
    Antwoord: *(NB dit antwoord is anders dan het antwoord dat 14 november is gegeven; toen gingen we er vanuit dat we na de toelichting op deze avond door konden naar de raad).* De 95% versie van de gebiedsvisie wordt nog gedeeld voordat die naar de raad gaat. De verwachting is dat dit document voor de kerstvakantie kan worden gedeeld. Vervolgens organiseren we nog een bijeenkomst om de visie met geïnteresseerden uit de wijk te bespreken.

11. Vraag: Worden de randvoorwaarden van de tender met ons gedeeld en krijgen bewoners een stem bij de selectie?
    Antwoord: De tendervoorwaarden worden gepubliceerd en zijn dus openbaar. Selectie gebeurt op basis van de tendercriteria, die worden opgesteld op basis van uitgangspunten zoals opgenomen in de gebiedsvisie en startnotities (indien aan de orde). Inbreng van bewoners is meegenomen bij het opstellen van de uitgangspunten en heeft op die manier dus een plek in het selectieproces. Daarnaast nemen we bij de uitwerking van de tender de vraag mee of en zo ja op welke manier bewoners een stem kunnen krijgen bij de selectie.

Wijk brede bewonersavond - 8 februari 2024

Informatieavond voor alle bewoners uit de wijk.

Sfeerverslag

GEMEENTE Arnhem

Verslag : Informatiebijeenkomst Gebiedsvisie Presikhaaf III
Gehouden op : 8 februari 2024 (19:00 – 21:00)
Locatie : HAN Arnhem
Verslaglegging : Emma van Hemert (projectsecretaris, gemeente Arnhem)

Aanwezigen - Gemeente Arnhem
Cathelijne Bouwkamp, wethouder; Nanja Oliemans, ontwikkelmanager; Bregje Vermeulen, deelprojectleider; Emma van Hemert, projectsecretaris; Hans van Loon, stedenbouwkundige; Hans van Vliet, beleidsadviseur mobiliteit; Annefré Lip, communicatieadviseur; Bart Lichtenberg, team leefomgeving; Naffi Allali, team leefomgeving; Myrthe Ronner, jr. stedenbouwkundige; Marielle Hasselaar, jr. projectmanager; Loes de Jong, landschap.

Aanwezig - overig
Raymond Reesink, voorzitter/presentator.
Anne Seghers, stedenbouwkundige (Ruimtevolk)

Afwezig
Samantha Volgers, projectmanager

Introductie
Voor deze informatieavond over de gebiedsvisie van Presikhaaf 3 zijn alle bewoners uit de wijk uitgenodigd. Tijdens deze avond zijn bewoners, inclusief leden van de klankbordgroep Presikhaaf 3, raadsleden en andere betrokkenen/geïnteresseerden geïnformeerd over de 95%-versie van de gebiedsvisie van Presikhaaf III. Ook konden zij nog opmerkingen op deze versie meegeven.
De 'gebiedsvisie' is een document waarin de visie op de lange termijn voor Presikhaaf 3 wordt geschetst. Na akkoord door de raad op deze gebiedsvisie worden de concrete plannen gemaakt en uitgevoerd.
De avond werd geleid door Raymond Reesink. Anne Seghers, Nanja Oliemans en Cathelijne Bouwkamp hebben een toelichting op de visie/presentatie gegeven. Er is een goede opkomst, meer dan 100 personen hebben de avond bijgewoond.

Interview wethouder Cathelijne Bouwkamp door Raymond Reesink
Cathelijne Bouwkamp vertelt dat je als bewoner eigenlijk (nog) niet zoveel merkt van een gebiedsvisie, pas als er concrete plannen komen, zullen de bewoners dit gaan merken. De grote lijnen van deze plannen worden nu uitgezet. Bij het maken van deze gebiedsvisie is wel er invloed van bewoners geweest; er is een klankbordgroep met bewoners opgericht en er zijn bijvoorbeeld gesprekken met wijkbewoners geweest. Ook nu is er nog een mogelijkheid om input te geven. Zodra de gebiedsvisie is vastgesteld door de raad, worden er concrete uitvoeringsplannen gemaakt. Deze plannen worden ook gedeeld met de bewoners en waar mogelijk kunnen bewoners ook hier weer meepraten en als het kan ook meebeslissen.
Bij het maken en uitvoeren van plannen moet het een en ander goed worden afgewogen. Er zijn altijd veel keuzes die gemaakt moeten worden. Soms kan iets niet omdat het veel geld kost, soms is het duur maar doen we het toch. Belangrijk is, dat alles wat we doen, zoveel mogelijk in het belang van de bewoners is.
De bewoners moeten trots zijn en blijven op hun wijk.

Toelichting 95%-versie van de gebiedsvisie door Anne Seghers van Ruimtevolk
Anne Seghers vertelt dat de gebiedsvisie er onder andere op gericht is om het totale gebied in kaart te brengen, zodat het grote geheel niet uit het oog wordt verloren.
De gebiedsvisie heeft als grootste doel: het vergroten van de leefbaarheid in Presikhaaf 3.
Dat doen we door het toevoegen van nieuwe woningen en het 'sleutelen' aan de openbare ruimte zodat iedereen fijn kan wonen en leven in Presikhaaf 3. Samen met de klankbordgroep is er al veel besproken.

Presikhaaf 3 is een unieke wijk, een buurt van buurtjes met veel groen. Ook de opzet van de wijk is uniek. De wijk is destijds bedacht en ingericht op het gescheiden houden van verkeersstromen. De tijden zijn echter veranderd, en daarom is ook nodig om de wijk aan te pakken.

Groen en water
Presikhaaf 3 is van zichzelf al een groene wijk. De kwaliteit en diversiteit van het groen heeft wel verbetering nodig. Er zal bijvoorbeeld andere beplanting nodig zijn. Ook willen we het groen goed gebruiken; voor sport, ontmoeten, spelen. Aan de randen van de wijk moet er meer oog zijn voor natuur/ ecologie. Zo houden we de wijk goed in balans. Ook kijken we naar plekken waar het water goed kan worden opgevangen.

Wonen en voorzieningen
Naast het toevoegen van woningen en opknappen van bestaande bouw, is er ook ruimte voor maatschappelijke voorzieningen. Hier kijken we goed naar wat de buurt nodig heeft. Maar ook de creativiteit die er in de wijk is kan zichtbaar worden gemaakt.

Verkeer
Wat ooit is bedacht voor het verkeer, werkt nu niet meer zo. Verkeer is daarom een belangrijk onderdeel van de gebiedsvisie. We willen maatregelen treffen waardoor het autoverkeer zich minder snel kan bewegen door de straten. De oversteekbaarheid moet verbeterd worden. Fietspaden gescheiden van de autowegen. De automobilist is min of meer te gast in de wijk en moet zich aanpassen aan de situatie.

Uit het publiek komt een vraag over de Keulse Slag; daar wordt nu veel te hard gereden. En of er flitspalen kunnen komen. Hans van Vliet (gemeente Arnhem) geeft aan dat de Keulse Slag in de gebiedsvisie toegevoegd kan worden. Flitspalen zijn niet zo makkelijk te realiseren omdat het Openbaar Ministerie hierover gaat. Hans van Vliet geeft aan dat je je kunt aanmelden voor een aparte themagroep voor mobiliteit/verkeer, zo kunnen we met elkaar nadenken over de juiste en uitvoerbare maatregelen.

Klankbordgroep
De klankbordgroep is begonnen in 2020 en er zijn 6 bijeenkomsten geweest tot en met 2022. In 2023 heeft het project deels stilgelegen vanwege o.a. capaciteitstekort bij de gemeente. Eind 2023 is de klankbordgroep weer bij elkaar gekomen voor een presentatie. De opkomst was laag, ondanks dat iedereen was uitgenodigd.
Er wordt vanavond aangegeven dat de kerk als ontwikkellocatie voor vragen zorgt. Er zit sinds een tijdje een nieuwe geloofsgemeenschap in de kerk en die weten van niks. Vanuit de gemeente wordt hierop gereageerd en aangegeven dat de gemeente contact heeft met de nieuwe eigenaar van de kerk, C3 Rivers. De locatie is onderdeel van het 'kralensnoer Honigkamp'.
Vanavond is afgesproken dat de klankbordgroep nog éénmaal wordt uitgenodigd om een en ander goed af te ronden, voordat de gebiedsvisie wordt aangeboden aan de raad.

Toelichting huidige plannen/activiteiten door Nanja Oliemans – gemeente Arnhem
Nanja Oliemans licht toe welke werkzaamheden er bijvoorbeeld binnen nu en 5 jaar worden gedaan, en wat later gaat gebeuren, tussen 5 en 10 jaar.
Ze vertelt dat we ook nu al in de wijk bezig zijn. Zo wordt er bijvoorbeeld hard gewerkt aan de buurttuinen. Ook wordt er gewerkt aan de woningen die vorig jaar door de brand zijn verwoest. De zogenaamde groene as wordt opnieuw ingericht zodat je hier kunt sporten, recreëren, elkaar kunt ontmoeten.

Voor de bouw van nieuwe woningen zijn de Middachtensingel, Houtmanstraat en Kermisland in beeld. Wanneer daadwerkelijk wordt gestart is op dit moment moeilijk aan te geven, maar de verwachting is wel dat dit binnen nu en 5 jaar gaat gebeuren.
Er zijn echter zaken waar rekening mee moet worden gehouden voordat je met bouwen kunt starten. Zo is bijvoorbeeld de capaciteit van het stroomnetwerk een uitdaging. Maar ook het verkeer moet goed worden doordacht.

Kortom, er moet goed naar het hele gebied worden gekeken, de plannen moeten op elkaar aansluiten omdat alles met elkaar samenhangt. Het belangrijkste is echter dat we goed in de gaten houden wat Presikhaaf 3 nodig heeft zodat het fijn blijft om er te wonen en te leven.

Aandachtspunten vanuit het publiek (flipp-overs)
- Voetgangersoversteek bij de Driepoortenweg. *>>> Mobiliteitsonderwerpen kunnen worden besproken in de themagroep mobiliteit (hoe u zich hiervoor aanmeldt leest u onderaan het verslag). Meldingen over de openbare ruimte kunnen worden gedaan in Fixi, het systeem dat de gemeente gebruikt voor meldingen. Link: Melding of klacht openbare ruimte - Gemeente Arnhem. Een andere mogelijkheid is contact op te nemen met de heer Evert Schiphorst van Verkeer -beheer om de situatie door te spreken: 0800-1809.*
- Schimmelwoningen/eengezinswoningen in de Karel Doormanstraat. Deze doen graag mee aan de renovatie en ontwikkeling.
- De wens voor kleinschalig detailhandel in Honigkamp op de plek waar voorheen de supermarkt was gevestigd.

Momenten van invloed
Na vanavond worden de puntjes op de ï gezet en wordt deze 95%-versie van de gebiedsvisie een 100% versie. Met de klankbordgroep wordt op korte termijn nog een afrondende sessie georganiseerd.
De 100% versie gaat naar het college en bij akkoord naar de raad. Dat is een moment waarop bewoners kunnen inspreken. Zodra de datum waarop de gebiedsvisie bij de raad op de agenda staat, bekend is, wordt dit via e-mail en op de website gedeeld met de bewoners.

Zodra de raad de gebiedsvisie heeft vastgesteld gaan we een volgende fase in, namelijk het maken en uitvoeren van concrete plannen. Participatie maakt hiervan onderdeel uit.
Voor de Houtmanlocatie en Kermisland 110 worden startnotities gemaakt die door de raad moeten worden vastgesteld. Inspreken is mogelijk bij de raadsbehandeling. Participatie maakt onderdeel uit van het vervolgproces voor deze locaties.

Doet u mee?
Nanja Oliemans en Cathelijne Bouwkamp sluiten af met een oproep voor de bewoners om zich aan te melden bij de klankbordgroep of themagroepen. Dit kan vanavond na de presentatie of via de mail, presikhaaf3@arnhem.nl.



Klankbordgroep #7 - 4 maart 2024

Terugkoppeling van de wijk brede bewonersavond naar de klankbordgroep en bespreking van de 95% versie.

Verslag

GEMEENTE Arnhem

Verslag : Klankbordgroep #7
Gehouden op : 4 maart 2024 2024 (19:00 – 21:00)
Locatie : HAN (Ruitenberglaan 26, 6826 CC, Arnhem)
Verslaglegging : Emma van Hemert (projectsecretaris, gemeente Arnhem)

Aanwezigen - Gemeente Arnhem
Samantha Volgers, projectmanager; Nanja Oliemans, ontwikkelmanager; Emma van Hemert, projectsecretaris; Hans van Loon, stedenbouwkundige; Hans van Vliet, beleidsadviseur mobiliteit;

Aanwezig - overig
Anne Seghers, stedenbouwkundige (Ruimtevolk)

Introductie
Voor deze zevende klankbordgroep zijn alle leden uitgenodigd per mail. 15 klankbordgroep leden en twee raadsleden (Guus van der Laak, Arnhem Centraal; Hasan Kumas, VVD) zijn naar de bijeenkomst gekomen.
Samantha Volgers zit de bijeenkomst voor en begint met een terugkoppeling naar de wijk brede bewonersavond van afgelopen 8 februari jl. Er wordt gemeld, vanuit de klankbordgroep, dat niet alle deelnemers de uitnodiging ontvangen hebben. Dat is vervelend en de gemeente wil deze mensen graag betrokken houden. Er is aan aanwezigen gevraagd of zij aan de deelnemers die de uitnodiging niet ontvangen hebben, willen vragen zich opnieuw aan te melden via presikhaaf3@arnhem.nl. Zodat er voor volgende klankbordgroepen geen leden gemist kunnen worden bij het versturen van de uitnodiging.

Vaststellen agenda
Vanwege een grotere opkomst dan verwacht aan de hand van de aanmeldingen, is de agenda niet precies gevolgd. Wel zijn de punten van de agenda aan bod gekomen. Er is een open kringgesprek gevoerd en vragen zijn beantwoord over onderwerpen uit de 95%-versie van de gebiedsvisie en het vervolg.

Visiekaart
De visiekaart schetst een beeld, tegelijkertijd geeft de klankbordgroep aan dat er visueel een duidelijker sfeerbeeld wenselijk zou zijn om te zien wat de buurt kan verwachten van de visie. Daarnaast leeft er de wens om de markeringen duidelijker te maken. **De straatnamen zullen toegevoegd worden aan de visiekaart en de oranje pijl zal groen gemaakt worden**. Samantha Volgers zal nog contact opnemen met degene die specifieke op- en aanmerkingen op de visie en op het verslag van 8 februari heeft gemaakt, om die samen door te nemen.

Gebiedsvisie
De gebiedsvisie stelt de uitgangspunten vast. De 95%-versie betekent dat als er opmerkingen zijn dat deze nog meegenomen kunnen worden. Omdat de gebiedsvisie een document op hoofdlijnen is, worden er nog geen gedetailleerde tekeningen in opgenomen. Er komen een aantal op- en aanmerkingen vanuit de klankbordgroep:

- Er wordt zorg geuit dat met het **ruimtelijk kader voor de Houtmanlocatie** de hoofdlijnen al zeer gedetailleerd geformuleerd worden. Is er dan nog flexibiliteit voor de uitwerking?. Het is belangrijk om de balans te bewaren tussen enerzijds flexibiliteit en ruimte voor uitwerking en anderzijds houvast in kaderstelling. Houvast in kaderstelling is belangrijk omdat dit ook duidelijkheid geeft aan belanghebbenden.
- Er wordt gevraagd in hoeverre de **woningcorporatie Vivare** betrokken is. Een aanwezige heeft klachten over de bestaande woningen en afval in de omgeving van de **Kareldoormanstraat.** De gemeente geeft aan dat beheer van de omgeving een taak van de gemeente is. Vivare gaat over de woningen. De gemeente geeft de vraag van mevrouw over de woningen door aan Vivare (dit is inmiddels gebeurd en Vivare neemt contact op).
- De participatie komt weinig naar voren in de visie. Deze graag meer op de voorgrond zetten en niet als bijlage toevoegen. **De suggestie om in het begin van de visie het participatietraject te benoemen**, wordt overgenomen. Bij de aanwezigen van de klankbordgroep is niet iemand die deze tekst wil schrijven. Afgesproken wordt dat **de gemeente een tekstvoorstel doet. Dit wordt gedeeld met de klankbordgroep die hierop kunnen reageren.**
- De nog ontbrekende verslagen worden aan de visie toegevoegd.

Houtmanlocatie
Een aanwezige vraagt wat er met de Houtmanlocatie gaat gebeuren. Zij vraagt of er een 'knarrenhof' kan komen en wanneer er gebouwd gaat worden. Zij geeft ook aan dat dit onderwerp in het begin uitvoerig is besproken en daarna minder.
De gemeente licht toe dat in de visie is opgenomen dat er o.a. voor senioren en doorstromers uit de wijk moet worden gebouwd. En dat het nog wel een jaar of twee kan duren voordat er gestart wordt met bouwen op de Houtmanlocatie.

Vervolgens is er van iemand anders een vraag over het ruimtelijk kader dat in de gebiedsvisie voor de Houtmanlocatie is opgenomen. Tijdens de bewonersavond van 6 oktober 2022 is er specifiek met omwonenden van de Houtmanlocatie over deze ontwikkeling en de wensen van bewoners gesproken. De hoofdpunten hiervan zijn meegenomen in de gebiedsvisie. Bijvoorbeeld de groene omlijsting en de twee gebouwen zodat er een doorkijk blijft bestaan. Het ruimtelijk kader biedt een richting voor de verdere uitwerking. De startnotitie voor de Houtmanlocatie heeft een iets verdere uitwerking dan het ruimtelijk kader in de gebiedsvisie. Met de startnotitie wordt door de raad besloten over de kaders voor de verdere planuitwerking en participatie.

Verduurzamen
De klankbordgroep is geïnteresseerd in de verduurzamingsmogelijkheden voor particuliere huiseigenaren en de aansluiting van laadpalen voor elektrische auto's. Meer informatie hierover wordt aan de betreffende vragensteller teruggekoppeld. Mochten andere bewoners geïnteresseerd zijn in deze onderwerpen, kunnen zij dit aangeven door een mail te sturen aan **Presikhaaf3@arnhem.nl.** De gemeente geeft nog twee aandachtspunten mee over de laadpalen:

1. We hebben te maken met netcongestie waardoor mogelijk niet overal laadpalen op korte termijn mogelijk zijn.
2. De laadpalen zijn niet opgenomen in de gebiedsvisie. Hier worden aparte plannen voor gemaakt.

Güven
Er zijn vragen over het pand van supermarkt Güven die is verhuisd naar het winkelcentrum. De gemeente is in gesprek met Güven, maar wat er gaat gebeuren met het pand is nog niet bekend. Güven is eigenaar van het pand en wil, zover bekend, het gaan verhuren voor detailhandel. Om te voorkomen dat er overlast komt is er de hoop dat daar zo snel mogelijk een invulling komt. Enkele deelnemers zien hier graag woningen. Zowel detailhandel als woningen passen in het huidige bestemmingsplan.

Mobiliteit
De gemeente gaat met de **themagroep mobiliteit kijken naar de problemen, oorzaken, doelen en de oplossingsrichtingen**. Daarnaast wordt er op het moment aan een **nieuw beleidsplan duurzame mobiliteit** gewerkt. Bij vaststelling wordt dat nieuwe beleid het uitgangspunt. Er komen een aantal op- en aanmerkingen vanuit de klankbordgroep:

- De weg bij **De Keulse Slag** is breed genoeg voor een goede doorsteek en een aantrekkelijke route via het parkeerterrein naar het winkelcentrum, en vervolgens naar het park.
  Het belang en de positie van de Keulse Slag zal worden verbeterd op de visiekaart. **Ook de suggestie voor een mogelijke toekomstige verbinding met park Presikhaaf wordt toegevoegd.** Daarbij moet gemeld worden dat de groene omzoming behouden wordt en dat de Keulse Slag van een andere orde is dan de centrale groene as of de groene omlijsting. Dit verschil moet zichtbaar zijn.
- In de visie staat dat de Lange Wal een fietsverbinding gaat worden; de optie van een knip is volgens een aanwezige eind 2023 pas voor het eerst aan bod gekomen.
  Om de oversteekbaarheid naar het winkelcentrum te verbeteren en de Houtmanlocatie te ontsluiten op de Lange Wal, wordt een knip als mogelijke oplossing gezien. Dit moet nader onderzocht worden en zal behandeld worden in de toekomstige themagroep voor mobiliteit.

Groen
Er wordt al gewerkt aan de biodiversiteit in de wijk. Wanneer de bewoners dit gaan zien in de wijk is nog niet te zeggen. Later dit jaar wordt in Presikhaaf gestart met de **'klimaatgroenagenda'**. Daar kunnen ook ideeën ingeleverd worden door bewoners. **Vooruitlopend daarop wordt de vragensteller alvast in contact gebracht met degene binnen de gemeente die hierover gaan.** Er komen een aantal op- en aanmerkingen vanuit de klankbordgroep:

- De betrokkenheid van de gemeente bij initiatieven van bewoners is belangrijk in het onderhoud. Er vindt vernieling en overwoekering plaats wat de betrokken bewoners niet motiveert.
- Bij de speeltuin van De Regenboog en het groen er omheen vindt veel vervuiling plaats. Er wordt aandacht gevraagd om dit te verbeteren.

Participatie
De klankbordgroep wordt doorgezet en er komen themagroepen bij voor mobiliteit en groen. Wijkbewoners die willen meedoen, kunnen zich hiervoor aanmelden door een mail te sturen naar presikhaaf3@arnhem.nl.
Daarnaast worden de omwonenden van de ontwikkellocaties uitgenodigd om mee te doen in de betreffende participatietrajecten.
De gemeente blijft alle bewoners informeren over de ontwikkelingen via diverse communicatiekanalen.

De gemeente hoort van de klankbordgroepleden graag hoe het is ervaren en wat er voor het vervolg anders/beter kan. Op dit moment is er geen voorzitter van de klankbordgroep, voorheen werd de klankbordgroep ondersteund door Opbouwwerk Rijnstad. Momenteel is daar helaas niemand beschikbaar.

De verslagen die tot nu toe gemaakt zijn tijdens de klankbordgroepen en informatieavonden zullen voor de volledigheid nog als 'verslagenbundel' gedeeld worden met de klankbordgroep.

Inspraak raad (ronde tafel)
Zodra de gebiedsvisie bij de raad ligt is het mogelijk om een of meerdere personen in te laten spreken. In dien meerdere personen willen inspreken, bestaat de mogelijkheid van een rondetafelgesprek. Dit zal georganiseerd worden door de griffie. De raad doet minimaal een maand over het vaststellen van de visie, maar dit kan ook langer duren. De klankbordgroep wordt tijdig op de hoogte gesteld wanneer de visie bij de raad ligt. Daarnaast is het goed om naast de zorgen ook de positieve punten te melden tijdens het inspreken. Dit zal helpen bij de voortgang van processen die sneller kunnen, zoals vergroening.

Afronding en vervolg
We gaan een verslag maken van de bijeenkomst. Het verslag wordt gedeeld. Mochten hier op- of aanmerkingen op zijn dan ontvangt de gemeente deze graag via presikhaaf3@arnhem.nl. Daarna zullen de besproken punten aangepast worden in de visie, en de stukken afgerond worden voor besluitvorming.



GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

1. Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’

2. Raadsvoorstel ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’

3. Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

15 mei 2024

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Groot (PvdD), Kumas (VVD), Heemskerk (D66), Zijlstra (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Gerretschen (GroenLinks), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA), Koorn (CDA) en Visser (PvdA).

De fracties van de PVV, FvD, DENK en SP waren niet aanwezig.

Bespreking

Gestart is met de meningsvormende bespreking. Hierin is in twee termijnen met de wethouder gedebatteerd.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Moties en amendementen

Geen motie of amendement is aangekondigd

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de meningsvormende behandeling van het raadsvoorstel is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende vergadering.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

C. Prinsen

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4087303

Onderwerp: Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie

Kernboodschap

De startnotitie voor de Houtmanlocatie maakt de bouw van ca. 100 appartementen mogelijk in de categorie sociale huur en betaalbare koop. We kiezen voor woningtypen die aansluiten op de behoefte voor starters en ouderen zodat zij in Presikhaaf kunnen blijven wonen.
De verdere planvorming gebeurt het komende jaar samen met de buurt. Het streven is dat er in 2026 kan worden gestart met bouwen.

Voorstel

1. De startnotitie voor het project “Houtmanlocatie” vast te stellen.

Inleiding

De ontwikkeling van de Houtmanlocatie is meegenomen in het proces totstandkoming van de gebiedsvisie Presikhaaf 3, die momenteel ook ter besluitvorming voorligt. De locatie biedt ruimte voor de bouw van ca. 100 woningen waarvan 50% sociaal en 50% betaalbaar. De beoogde doelgroep zijn ouderen en starters. De woningen komen in een aantrekkelijke groene openbare ruimte te staan. Het parkeren wordt gedeeltelijk onder een 2e maaiveld ingepast.

Destijds is de voormalig ROC locatie door de gemeente aangekocht en zijn de opstallen gesloopt, met het doel er woningen te bouwen. Vanwege de bankencrisis is dit destijds niet van de grond gekomen. Om te voorkomen dat het er braakliggend en onbenut bij komt te liggen is met samenwerking van de buurt hier een Reizende tuin gerealiseerd. Daarnaast is een gedeelte van het terrein een parkeerplaats voor de omwonenden.

De Houtmanlocatie ligt op de hoek van de Lange Wal en het Lange Water naast het winkelcentrum Presikhaaf. Het neemt een bijzondere positie in binnen de wijk, als schakel naar een meer stedelijk gebied. Dit biedt aanleiding om grootstedelijker te bouwen met een hoogteaccent dat een samenspel aangaat met de gebouwen in de omgeving zoals de Helix-toren, het nieuwe ROC-gebouw en de ontwikkellocaties aan de overzijde (Middachtensingel 1 en Kermisland 110).

Met voorliggende startnotitie willen we de raad de ruimtelijke en programmatische kaders vast laten stellen zodat we met het project kunnen starten binnen het voorgestelde participatie level 3.

GEMEENTE Arnhem

Beoogd effect

Met dit voorstel willen we bereiken dat de Houtmanlocatie verder kan met de planvorming en vervolgens tot ontwikkeling kan worden gebracht. Met woningen van hoge kwaliteit voor de beoogde doelgroepen. Daarnaast is het doel van deze startnotitie dat vooraf duidelijkheid wordt gegeven aan bewoners en initiatiefnemers over de ambities en de beoogde vorm van participatie level 3 voor deze locatie.

Argumenten

1.1 *Hiermee kan het plan verder worden uitgewerkt zodat er woningen kunnen worden gerealiseerd.*

De startnotitie geeft de ruimtelijke, functionele en programmatische kaders voor verdere uitwerking voor de Houtmanlocatie. Deze kaders zijn nodig voor het omgevingsplantraject en de tender (grondverkoop) en geeft marktpartijen en omwonenden zekerheid en houvast. De gemeente stuurt hiermee op de doelen voor woningbouw.

1.2 *Arnhem heeft hier eigen grondpositie en daardoor invloed op het programma en op de snelheid.*

Arnhem heeft een grote woningbouwopgave; door eigen grondposities tot ontwikkeling te brengen kan snelheid worden gemaakt en kan de gemeente sturen op het gewenste programma. Het voorstel voor de Houtmanlocatie is 50% sociale huur en 50% betaalbare koop. Dit is dus meer sociale huur en betaalbare koop dan afgesproken in het kader van Woondeal 2.0. De beoogde doelgroep is ouderen en starters uit de directe omgeving. Hierdoor zal er ook een doorstroming op gang komen en komen er eengezinswoningen vrij.
Door op deze locatie het aandeel sociale huur te verhogen kan op de nabij gelegen locatie Middachtensingel 1 een programma van 100% koop worden gerealiseerd. Hiervoor is gekozen nadat de corporaties hebben aangegeven dat 30% sociale huur op de Middachtensingel 1 financieel moeilijk haalbaar is. Dat komt omdat het aantal sociale huurappartementen op die locatie relatief laag is om kostendekkend te kunnen bouwen.

1.3 *Er is draagvlak vanuit de omgeving voor woningbouw op deze plek.*

Tijdens de bewonersavond voor deze locatie is aangegeven dat woningen op deze plek gewenst zijn. Er zijn ook aandachtspunten meegegeven voor de uitwerking. Die gaan bijvoorbeeld over de ontsluiting, het behouden van doorkijken tussen de gebouwen, parkeren, de openbare ruimte en groen. In de startnotitie zijn een aantal punten al expliciet opgenomen (zoals de gewenste ontsluiting en de doorkijk), andere punten worden meegenomen bij de verdere planuitwerking.

1.4 *Er is zicht op cofinanciering vanuit de provinciale regeling sociale huurwoningen.*

Hiervoor hebben we een subsidieaanvraag bij de provincie ingediend van €281.000. Bij deze regeling financiert de provincie maximaal €12.500 per sociale huurwoning, mits de gemeente tenminste 50% meefinanciert. De gemeentelijke dekking hiervoor komt uit eigen middelen. Daarnaast is er ook een opslag mogelijk van maximaal €1.000 per woning als de publieke maatregelen voldoen aan extra criteria voor klimaatadaptatie en biodiversiteit. Het Arnhemse Puntensysteem Klimaatadaptief Bouwen

is van toepassing (www.arnhem.nl/klimaatadaptatie). De provincie beoordeelt met de subsidieaanvraag of dit voldoet.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *De subsidie 'regeling sociale huurwoningen' van de provincie is nog niet toegekend.*

Indien de subsidieaanvraag bij de provincie niet wordt toegekend wordt het tekort gedekt door bij de ontwikkeling Middachtensingel 1 af te zien van de mogelijkheid voor CPO waardoor de verwachte plankosten lager zullen uitvallen. Zie ook de financiële paragraaf bij het raadsvoorstel gebiedsvisie Presikhaaf 3.

1.2 *Er kan onderbouwd afgeweken worden van de huidige beleidsregels parkeren.*

Op basis van een goede onderbouwing, zoals met een onderzoek naar het huidige autobezit, kan er afgeweken worden van de parkeernormen zoals opgenomen in de beleidsregels. Daarnaast kan er een reductie van 10% toegepast worden op het aantal parkeerplaatsen als er een deelautosysteem wordt toegepast. Later in het ontwikkelproces kan beoordeeld worden of een verdere verlaging van de parkeernorm mogelijk is als het nieuwe parkeerbeleid met parkeernormen is vastgesteld.

1.3 *De netbeheerders TenneT en Liander verwachten in ieder geval vanaf 2026 tot 2030 netcongestie op het elektriciteitsnet. Hierdoor moet ook deze ontwikkeling op een andere manier gerealiseerd worden, of er kan vertraging optreden.*

Bij de netbeheerder van het hoogspanningsnet is de verwachting dat er netcongestie is van 2026 tot 2030. Er is nu en in de nabije toekomst sprake van schaarste. Het is daarom belangrijk om de netbelasting van deze ontwikkeling zo laag mogelijk te houden, omdat daarmee innovatieve oplossingen voor een aansluiting makkelijker zijn. Daarnaast blijft er meer ruimte over voor andere ontwikkelingen in de stad, als alle ontwikkelingen zich inspannen om de netbelasting zo laag mogelijk te houden.

We houden goed in de gaten wat er qua netcongestie mogelijk is voor deze ontwikkeling. Dat doen we op drie vlakken:

- manieren om de netbelasting zo laag mogelijk te houden.
- manieren om op een innovatieve aansluiting te realiseren.
- de mogelijkheden voor een 'gewone', maar wel kleinere, aansluiting. Kleiner dan in de tijd voordat we netcongestie hadden.

1.4 *De omgeving maakt zich zorgen over de ontsluiting van het autoverkeer door de wijk vanwege de nieuwe woningen.*

Met de door het Rijk toegekende middelen voor de Lange Wal is het de bedoeling om de ontsluiting, zoals door de buurt gewenst, niet door de wijk maar naar de Lange Wal te realiseren. Om dit definitief te maken is nader mobiliteitsonderzoek en nadere uitwerking van het plan nodig.

1.5 *Tijdens de participatie is de wens geuit om de huidige water- en groenstrook te verleggen naar een plek tussen de Houtmanstraat en de nieuwe woningen.*

Op die manier komt er meer ruimte tussen de bestaande bebouwing en de nieuwe woningen. De watergang die hier loopt is echter onderdeel van de blauwe rand langs het Lange Water, en daarmee als ‘lange lijn’ onderdeel van het groenblauwe netwerk van Presikhaaf. In de gebiedsvisie Presikhaaf 3 is de ambitie opgenomen om dit netwerk te versterken. Het verleggen betekent dat deze lange lijn wordt losgelaten. Daarnaast betekent het verleggen dat er minder ruimte voor de nieuwe woningen overblijft omdat er dan tussen de huidige en nieuwe bebouwing meer ruimte nodig is (voor de te verleggen watergang) én omdat er ruimte nodig blijft tussen de nieuwe woningen en het Lange Water. De ruimte tussen het Lange Water en de nieuwe woningen heeft nu juist een nuttige en efficiënte functie door deze watergang. Tot slot leidt het verleggen tot extra kosten waarmee geen rekening is gehouden.

Participatie

De Houtmanlocatie is als onderdeel van de gebiedsvisie Presikhaaf 3 uitgebreid aan de orde geweest in het participatietraject voor de totstandkoming van de gebiedsvisie. Daarnaast is er ook een aparte informatieavond georganiseerd speciaal voor de Houtmanlocatie waarvoor direct omwonenden zijn uitgenodigd. Tijdens deze avond zijn de belangen van de omwonenden opgehaald. Het verslag met daarin de inbreng van de bewoners, is opgenomen als bijlage bij de startnotitie.

Bij de verdere planvorming wordt geparticipeerd op basis van participatie level 3; er zal een toename van verkeer zijn en de ontsluiting verandert mogelijk, het huidige beeld van een ‘reizende tuin’ verandert behoorlijk. Kortom de verandering voor de omwonenden is groot. Daarom kiezen we hier voor de hoogste vorm van participatie level 3. Hieronder wordt verstaan betrokkenen laten meedenken, ideeën van betrokkenen laten meenemen in het ontwerp.

Financiën

De gemeente is eigenaar van de gronden. Voor de herontwikkeling van deze locaties dient de gemeente een grondexploitatie te voeren. Hierin zijn opgenomen de kosten voor het bouw- en woonrijp maken van de grond, de gemeentelijke plankosten en overige kosten. Deze kosten worden gedekt door de opbrengst van de gronduitgifte en een subsidiebijdrage van de provincie. Deze grondexploitatie is financieel niet sluitend en hiervoor is reeds een voorziening getroffen in de bestaande grondexploitatie.

De grondexploitatie van de Houtmanlocatie maakt onderdeel uit van de gebiedsvisie Presikhaaf 3 en daarmee van de gebiedsexploitatie Spoorzone (bestaand uit Rijnpark, Schaapsdrift en Presikhaaf 3). Vanwege de verwevenheid van de verschillende onderdelen van de gebiedsexploitatie zal de verwerking van de gebiedsexploitatie in de begroting middels een separaat raadsvoorstel in zijn geheel plaatsvinden nadat de afzonderlijke gebiedsvisies voor Schaapsdrift en omgeving, Rijnpark en Presikhaaf 3 door u zijn vastgesteld.

Uitvoering

De startnotitie wordt ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Na vaststelling worden de uitgangpunten uit de startnotitie in een participatietraject met omwonenden uitgewerkt naar een stedenbouwkundig plan, omgevingskwaliteitsplan en omgevingsplan.
Woningbouwcorporatie Vivare is de beoogde afnemer van de sociale huurwoningen. Komende periode bepalen we in welke fase we de grond middels een tender (o.a. bekendmaking Tendernet) willen verkopen en in welke samenwerkingsvorm met de woningbouwcorporatie.

Na vaststelling van de startnotitie ligt de uitvoering bij het college. Bij een afwijking ten opzichte van de startnotitie om te komen tot woningbouw zal de raad worden betrokken. Via een raadsbrief wordt de raad geïnformeerd over het stedenbouwkundig plan. De raad is aan zet bij het vaststellen van het omgevingsplan inclusief het omgevingskwaliteitsplan.

Communicatie

Informatie over het project en de vastgestelde gebiedsvisie wordt vermeld op Toekomst Presikhaaf 3 - Gemeente Arnhem. Bewoners en ondernemers van Presikhaaf 3 worden betrokken bij de verdere uitwerking.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Bijlage 1 Startnotitie Houtmanlocatie

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4087303

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 23 april 2024, zaaknummer 4087303;

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet;

besluit:

De startnotitie voor het project “Houtmanlocatie” vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Gemeente Arnhem

Startnotitie
Gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie



April 2024

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en opgave 3

Aanleiding 3

Locatie 3

2. Staande ruimtelijke kaders 5

Omgevingsvisie 5

Gebiedsvisie Presikhaaf 3, Spoorzone Arnhem-Oost en Nationaal Programma Arnhem-Oost 5

Omgevingsplan 6

3. Analyse huidige situatie 7

Plangebied en ligging 7

Landschappelijke inbedding 8

Infrastructuur 9

4. Programmatische en ruimtelijke uitgangspunten 10

Programmatische uitgangspunten 10

Ruimtelijke uitgangspunten 12

5. Vervolgproces 15

Participatieparagraaf 15

Geldigheid (verjaringstermijn) startnotitie 16

6. Bijlagen 17

Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen 17

Circulariteit 17

Verslag informatieavond Houtmanlocatie – 6 oktober 2022 19

1. Aanleiding en opgave

Aanleiding

De Gebiedsvisie Presikhaaf 3 geeft de richting voor de lange termijn voor de wijk. In de Gebiedsvisie Presikhaaf 3 is de Houtmanlocatie als ontwikkellocatie voor woningbouw aangewezen. Met deze startnotitie geven we de raad de ruimte om kaders voorafgaand aan de eigenlijke gebiedsontwikkeling vast te stellen.

Locatie

De Houtmanlocatie ligt op de hoek van de Lange Wal en het Lange Water en neemt hiermee een bijzondere positie in binnen de wijk als schakel naar een meer stedelijk gebied, zoals op de kaart te zien is. Het Lange Water is een van de hoofd entrees van de stad en een belangrijke ontsluitingsweg naar het Velperbroek/circuitverbinding A12 en Arnhem oost en winkelcentrum Presikhaaf de andere kant op.

Gezien de ligging van de locatie biedt het de kans om wat grootstedelijker te bouwen. Dit met een hoogteaccent dat een samenspel aangaat met de gebouwen in de omgeving zoals de Helix-toren, de ontwikkellocaties aan de overzijde (Middachtensingel 1 en Kermisland 110) en het ROC.



Kaartbeeld: laat de ligging van de locatie zien binnen Presikhaaf 3 e.o.

In de volgende hoofdstukken worden de bestaande ruimtelijke kaders beschreven. In hoofdstuk 3 wordt er een beknopte analyse gegeven van de huidige situatie. Hoofdstuk 4 gaat in op de

programmatische en ruimtelijke uitgangspunten die van toepassing zijn voor de nieuwe ontwikkeling en tot slot wordt het vervolgproces beschreven.

2. Staande ruimtelijke kaders

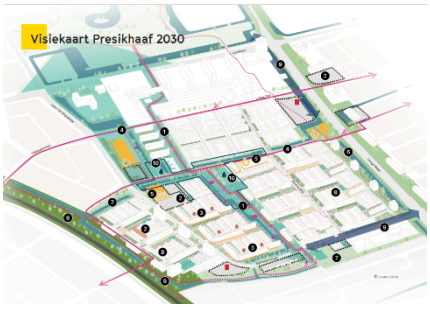
Omgevingsvisie

De Arnhemse Omgevingsvisie schetst een toekomstbeeld voor de stad tot 2040.
In de Omgevingsvisie zijn een aantal passages opgenomen over Arnhem Oost (incl. Presikhaaf). Arnhem Oost is een aantrekkelijk stadsdeel met een ruim aanbod aan woon- werk- en onderwijsfuncties.
Op dit moment zijn de verschillende functies nog te veel van elkaar gescheiden, waardoor de ruimte niet altijd slim, duurzaam en effectief wordt gebruikt en de samenwerking beperkt is. Ontwikkelingen in dit gebied moeten gepaard gaan met het meer divers maken van de wijken door woningtypes en functies beter te mengen. Dit zodat er een mix aan voorzieningen, inkomensgroepen en leefstijlen ontstaan in dit gebied. Vergroening is daarbij een randvoorwaarde.

Gebiedsvisie Presikhaaf 3, Spoorzone Arnhem-Oost en Nationaal Programma Arnhem-Oost

De ontwikkeling Houtman maakt onderdeel uit van de gebiedsvisie Presikhaaf 3. Deze gebiedsvisie is weer onderdeel van de Spoorzone Arnhem Oost en valt onder de paraplu van het Nationaal Programma Arnhem Oost. Voor deze locatie houdt dit in dat de ontwikkeling inhoudelijk bijdraagt aan de doelen en ambities van Spoorzone Arnhem Oost en Nationaal Programma Arnhem Oost.

Belangrijk in de gebiedsvisie Presikhaaf 3 en omgeving zijn de ruimtelijke ingrepen die invloed hebben op de leefbaarheid, sociale cohesie, gezondheid etc. binnen de wijk. Denk aan beweegroutes, het meer biodivers maken van de groenstructuren, wegen afwaarderen, het realiseren van voorzieningen, maar juist ook woningbouwontwikkeling om doorstroming binnen de wijk op gang te brengen zodat er ruimte ontstaat om o.a. woningzoekenden uit de wijk te kunnen huisvesten. Het initiatief op de locatie Houtman dient een bijdrage te leveren aan deze doelstelling.



Visiekaart Presikhaaf 3 2030



Uitsnede ‘’Totaaloverzicht raamwerkkaarten Presikhaaf 2030’’

Omgevingsplan

De locatie Houtman is gelegen in het bestemmingsplan “Presikhaaf 3” en heeft daarin de bestemming “maatschappelijk” met een maximale bouwhoogte van 12 meter (ca. 4 bouwlagen) en een maximaal bebouwingspercentage van 60%. Dit betekent dat de voorgestelde herontwikkeling naar wonen niet past binnen deze bestemming. Voor deze ontwikkeling zal het bestemmingsplan (omgevingsplan) aangepast moeten worden.

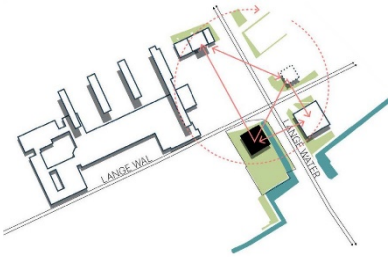


Uitsnede vigerend bestemmingsplan Presikhaaf

3. Analyse huidige situatie

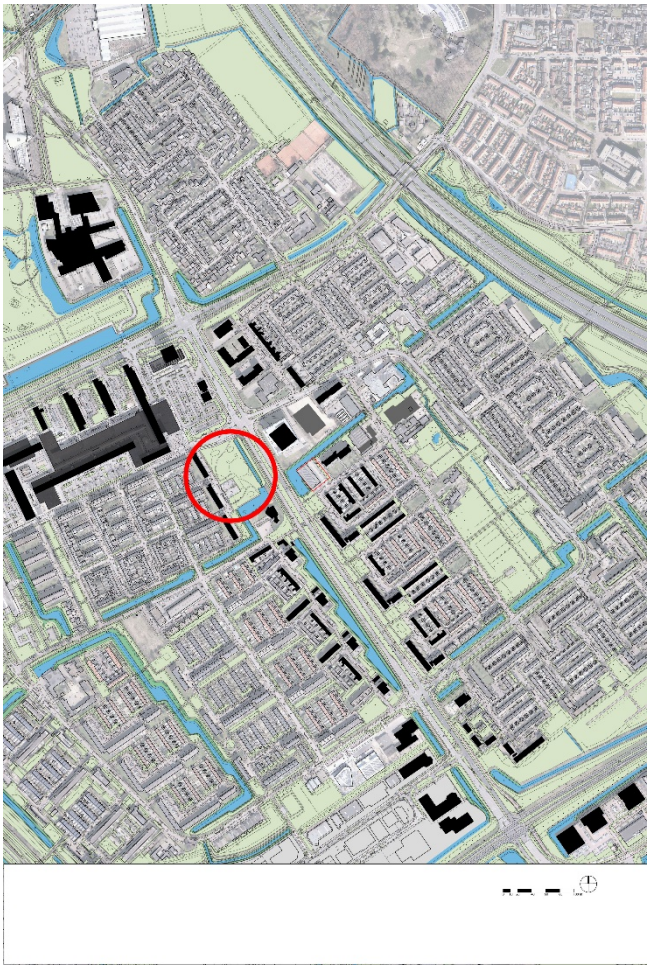
Plangebied en ligging

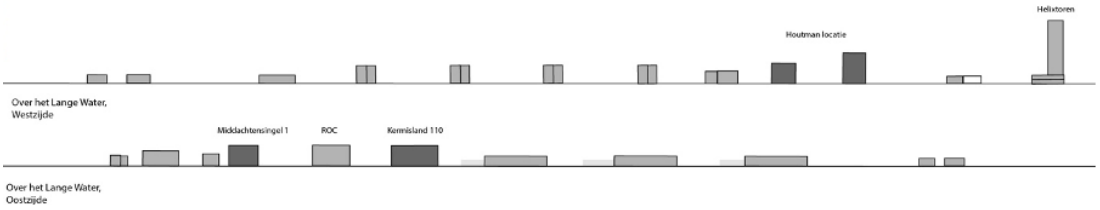
De Houtmanlocatie is gesitueerd op de hoek van de Lange Wal en Lange Water en neemt hiermee een bijzondere positie in binnen de wijk als overgang naar een meer stedelijk gebied met het winkelcentrum. Momenteel is het een begroeid open terrein met er doorheen een wandelpad en is er ruimte om auto's te kunnen parkeren.



Positie van de Houtmanlocatie in het stedelijk gebied

Door de positie van de locatie ontstaat hier de mogelijkheid om grootstedelijker te bouwen. In de directe omgeving van de locatie zijn diverse grootschalige programma's gesitueerd zoals de Helix toren, het ROC en winkelcentrum Presikhaaf.





Landschappelijke inbedding

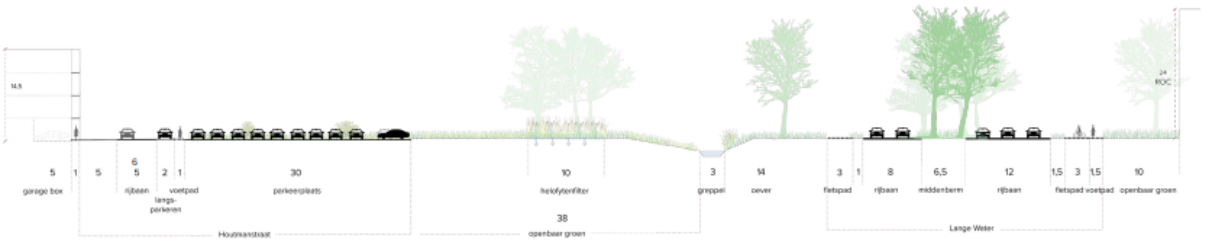
De aaneenschakeling van de aanwezige gebouwen van zeven bouwlagen langs het Lange Water, is kenmerkend voor de westzijde. Ruimtelijk gezien is het passend om qua bebouwingstypologie hier verder op door te bouwen (zie profiel westzijde hierboven). Daarbij versterkt dit het verschil met de stedenbouwkundige opzet tussen de west- en oostzijde van het Lange Water. De oostzijde kenmerkt zich door langgerekte appartementengebouwen in vier bouwlagen; de westzijde kenmerkt zich door compacte verticale bouwvolumes.



Aan de andere zijde van de ontwikkellocatie staat een appartementencomplex in vier bouwlagen waarbij de begane grond (plint) uit garages bestaat. Aan de zuidzijde staat een kerkgebouw (Bethlehemkerk) dat onderdeel uitmaakt van het ‘kralensnoer’ Honigkamp (wordt in de gebiedsvisie





Bestaande doorsnede Houtmanstraat – Lange Water

Presikhaaf 3 omschreven als een zone met maatschappelijke functies, het zogenaamde kralensnoer).

Infrastructuur

Het winkelcentrum ligt op een zeer korte loopafstand. Toch zal de fiets een belangrijke vervoerwijze zijn, zoals richting de binnenstad, voorzieningen, bedrijventerreinen en scholen. Stallingsruimte, bijvoorbeeld in de vorm van een collectieve fietsenstalling naast de toegangsdeur en vanuit de centrale hal te betreden, is essentieel om zwervende fietsen voor de ingang te voorkomen en actieve mobiliteit te faciliteren. Uitgangspunt is dat de meest recente parkeernorm wordt toegepast. De parkeerplaats die nu op het terrein ligt, wordt gebruikt, maar staat niet vol. Het terugbrengen van een deel van de plaatsen is gewenst.

De ontwikkelprincipes mobiliteit:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid naar het winkelcentrum en de buurt Over het Lange Water.
- Het bieden van meer ruimte voor de voetganger en fiets.
- Het verminderen van het gevoel van ‘blik op straat’.
- Directe looproute naar de bushalte Lange Wal.
- Het voorkomen dat de parkeerdruk op de openbare ruimte toeneemt bij nieuwe ontwikkelingen.

Specifiek voor deze locatie wordt de Lange Wal genoemd om om te vormen naar een doorgaande route voor fiets en bus en voor wat betreft de auto alleen bestemmingsverkeer toe te laten. De huidige hoeveelheid (en soms snelheid van) autoverkeer op de Lange Wal zorgt voor onveilige situaties en een slechte oversteekbaarheid voor wandelaars en fietsers van en naar het winkelcentrum. Als de hoeveelheid autoverkeer op de Lange Wal afneemt is het mogelijk om de ontwikkellocatie, middels een doodlopende weg, aan te sluiten op de Lange Wal. Alternatief is een ontsluiting via de bestaande wegenstructuur.

4. Programmatische en ruimtelijke uitgangspunten

Programmatische uitgangspunten

Wonen

Woonvisie
Voor Presikhaaf 3 (valt onder Presikhaaf West) is in de Woonvisie opgenomen dat het wenselijk is dat het aandeel sociale huurwoningen in de wijk wat naar beneden gaat. Zo realiseren we een ongedeelde stad met veerkrachtige wijken. Daarbij is vastgelegd dat we in deze wijk bij nieuwbouwprojecten streven naar minimaal 30% sociale huur. Dat 'minimum' is voor deze locatie het uitgangspunt. Het totale aandeel sociale huur in Presikhaaf 3 (nu 62 %) gaat hiermee naar beneden. Ook is vastgelegd dat we in wijken met veel sociale huurwoningen bij nieuwbouwprogramma's opnemen dat minimaal de helft een koopwoning moet zijn, waarvan het overgrote deel een betaalbare koopwoning moet zijn.

Nota Wonen-en-Zorg
In Arnhem staan we voor een inclusieve samenleving. Een ongedeelde stad, waarin iedereen fijn kan leven. Iedereen heeft recht op een thuis en de begeleiding of zorg die nodig is om prettig te kunnen wonen. Vanuit regie op het eigen leven of als iemand door een toenemende of afnemende zorgvraag een ander (t)huis wenst, is dit binnen een acceptabele termijn te vinden. In de nota Wonen-en-Zorg is vastgesteld om de komende jaren vol in te zetten op levensloopgeschikte bouw. De ambitie is om in elke wijk een geclusterd wooncomplex voor senioren te realiseren, met aandacht voor ontmoeten.

Locatie specifiek programma
Er is ruimte voor ca. 100 woningen. Het beoogd programma is 50% sociale huur en 50% betaalbare koop in twee prijscategorieën. Dit programma moet in samenhang worden bezien met het programma voor de Middachtensingel[1]. Op deze manier kunnen beide ontwikkelingen haalbaar gemaakt worden. Het sociale programma van beide locaties komt volledig (en in één gebouw) op de Houtmanlocatie en wordt door Vivare gerealiseerd. De corporatie kan hier bijvoorbeeld een geclusterd wooncomplex voor ouderen met ontmoetingsruimte realiseren. Beide locaties samen voldoen aan het beleid (66% betaalbaar waarvan 30% sociaal).

De woningen zijn naast senioren, onder andere voor 1-2 persoonshuishoudens, hiermee wordt doorgroei in de wijk mogelijk gemaakt voor de bestaande bewoners, zowel jong als oud. Woningen in het betaalbare koopsegment zijn bijvoorbeeld geschikt voor de koopstarters uit de wijk. Zij kunnen op deze manier in de wijk blijven wonen. De woningen moeten conform de nota Wonen-en-Zorg levensloopgeschikt zijn.

[1] Het bestemmingsplan voor de Middachtensingel 1 laat drie appartementenblokken toe van in totaal ca. 60 woningen. Als we hier 30% sociale huur willen realiseren betekent dat een appartementenblok met minder dan 20 woningen. Dit is voor de corporatie financieel onhaalbaar. Door het sociale huurprogramma van de Middachtensingel te verplaatsen naar de Houtmanlocatie ontstaat er op de Houtmanlocatie een gebouw van ca. 50 sociale huurwoningen.

Naast het woonprogramma moet in de begane grond van het woongebouw aan de Lange Wal niet-woonprogramma worden gerealiseerd.

Werken en maatschappelijke voorzieningen
In het kader van wijkeconomie is het belangrijk dat er op deze locatie voldoende ruimte blijft voor werken, om ervoor te zorgen dat Arnhem een groeiende stad in balans is. Het niet-wonen programma moet bestaan uit mengbare functies die zich goed verhouden tot een woonomgeving. Daarbij mag het programma niet concurreren met het nabijgelegen full service winkelcentrum Presikhaaf.

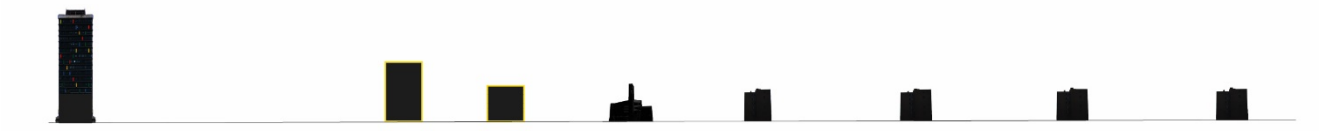
Het niet-wonen programma kan in het noordelijke woongebouw direct aan de Lange Wal. De ruimtes zijn bij voorkeur schakelbaar, zodat er flexibiliteit is voor de gebruikers en ook een grotere ruimtevrager (zoals een medisch centrum) zich kan vestigen op deze locatie. Het ligt voor de hand dat deze ruimtes in de begane grond worden gerealiseerd, zodat hiermee een levendig voorplein ontstaat. Het niet-wonen programma kan bestaan uit (betaalbare) ruimtes voor bedrijven in de lagere milieucategorieën, maatschappelijke functies en creatieve bedrijven.

In het omgevingsplan wordt hiervoor een gemengde functie opgenomen. Zo wordt geborgd dat de ruimtes flexibel ingezet kunnen worden en dat de locatie een bijdrage blijft leveren aan de wijkeconomie.

Ruimtelijke uitgangspunten



Het toe te voegen volume voor de locatie Houtman speelt in op de woningbouwopgave die we in Arnhem hebben. Daarbij is het belangrijk dat de ontwikkeling met zijn volume zich voegt in zijn omgeving. Dit is een samenspel van factoren zoals: inspelen op de ruimtelijke opzet aan de westzijde van het de Lange Water, losse gebouwen in zeven bouwlagen in het groen met de Helix-gebouw van 19 lagen als een beëindiging. De bebouwing in de directe omgeving en de oriëntatie van de leefruimten in deze bestaande bebouwing. Maar ook de nabijheid van een winkelcentrum, de HAN en het ROC speelt hier in een rol. Denk aan de jongeren die het belangrijk vinden om in hun eigen wijk hun wooncarrière te kunnen starten of ouderen die een eengezinswoning willen verruilen voor een appartement.



Indicatief Nieuw silhouet

Alle getoonde afbeeldingen betreffen impressies die gedurende de planvorming nader uitgewerkt worden; de vorm en positie van de bebouwing kunnen derhalve afwijken van het hier getoonde. Aan de afbeelding kunnen geen rechten worden ontleed.

Het hierboven getoonde ruimtelijk schema moet gelezen worden in relatie tot de hierna geformuleerde uitgangspunten. Het vormt de basis voor de verdere planvorming. Zoals het opstellen van het stedenbouwkundig-, architectonisch, inrichtings- en omgevingskwaliteitsplan.

Stedenbouw & Openbare Ruimte

- Bouwhoogtes van 12 bouwlagen aan de zijde van Lange Wal en aan de zijde van de kerk 8 bouwlagen. De hoogtes en het aantal woningen zijn gekoppeld aan de benodigde parkeervoorziening.
- Een van de twee gebouwen is bedoeld voor de sociale huurwoningen.
- De begane grond laag van de bebouwing is minimaal 3,5 meter hoog en moet worden ingevuld door (naast eventuele bergingen en entreepartijen) een niet-woonprogramma toe te voegen. In beide woongebouwen zijn geheel dichte gevels niet toegestaan.
- Er zal in het noordelijke gebouw aan de Lange Wal voor minimaal 50% een niet woonprogramma op de begane grond moeten worden gerealiseerd die van toegevoegde waarde is voor de buurt/wijk.
- Een bezonningstudie moet worden gemaakt om aan te tonen dat de ontwikkeling geen onevenredige impact (schaduw, privacy) heeft op de bestaande bebouwing.
- Indien er door een te hoge geluidsbelasting op de gevel aan de kant van het Lange Water geen geluidsluwe individuele buitenruimte kan worden gerealiseerd, zal dit op een ander wijze binnen het bouwblok opgelost moeten worden. Dit kan bijvoorbeeld ook door een gezamenlijke binnentuin.
- De openbare ruimte rondom de bebouwing moet zo ingericht worden dat deze prettig, aantrekkelijk en goed toegankelijk is.

Mobiliteit

- Ontsluiting van de locatie is onderdeel van nader onderzoek; de wens is om de locatie direct op de Lange Wal te ontsluiten. Dit is mede afhankelijk van de toekomstige verkeersfunctie van de Lange Wal.
- Parkeren moet op eigen terrein halfverdiept opgelost worden en is hiermee medebepalend voor het mogelijk te realiseren programma. Het parkeren zal (grotendeels) gecombineerd moeten worden met een groene en functionele (ontmoetings) ruimte zoals bijvoorbeeld een groen terrasdek.
- Voor de parkeernorm wordt aangesloten bij het huidig autobezit voor het betreffende woningtype. Daarnaast kan een reductie plaatsvinden van 10% op het moment dat er deelauto's beschikbaar gesteld worden. Een mogelijke toekomstige verlaging van de parkeernormen, kan tot een ander (lager) aantal parkeerplaatsen leiden dan waar nu van wordt uitgegaan.
- Een groot deel van de bestaande parkeerplaats wordt gecompenseerd in het gebied.
- Voldoende goede en goed bereikbare inpandige fietsenstalling(en).
- Directe looproutes naar bushalte en winkelcentrum Presikhaaf.

Duurzaamheid en klimaatadaptatie

- De groene zone met watergang aan de zijde van het Lange Water in combinatie met de zuidelijk gelegen groenzone met watergang vormt een belangrijke drager in het landschappelijk raamwerk van Presikhaaf 3. De nieuwe ontwikkeling moet inspelen op de bestaande kwaliteiten en deze versterken door een landschappelijk- en natuurinclusieve overgang te maken. In het nog op te stellen Omgevingskwaliteitsplan worden hiervoor nadere uitgangspunten zoals afstanden etc. opgenomen.
- Het gebied in combinatie met de aangrenzende groenstructuren voldoet aan de 3-30-300 groennorm voor een leefbare, klimaat adaptieve en groene stad.

- Boom-inclusief ontwikkelen is uitgangspunt, waarbij wordt uitgegaan van de volwassen kroonomvang van de aanwezige bomen, zowel bovengronds als ondergronds.
- Het puntensysteem van natuurinclusief/klimaatadaptief bouwen is van toepassing, dit is in de bijlage (hfst. 6 van dit document) opgenomen. Het advies is om dit vroegtijdig mee te nemen in de verdere planvorming.
- Biodiversiteit heeft aandacht bij het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte.
- Ontwikkelingen die worden gerealiseerd voor 2030 dienen voor 25% circulair te zijn. Na 2030 wordt dit 50%. Wat we hieronder verstaan is in de bijlage opgenomen.
- Alle voorzieningen t.b.v. energie/verwarming/verkoeling van de gebouwen moeten inpandig worden opgelost.
- Hemelwater moet conform wetgeving op eigen terrein worden vastgehouden. Arnhem hanteert hiervoor een bui van 40 mm. in 45 minuten.

Energie

- Het gemeentelijke beleid op het gebied van duurzaamheid is vastgelegd in het Programmaplan New Energy Made in Arnhem 2020-2030 en daarna uitgewerkt op het onderwerp warmte, in de Transitievisie Warmte (TVW) van oktober 2021. In de TVW zijn ook de hernieuwde uitgangspunten van de Arnhemse aanpak van de Wijkgerichte Energietransitie opgenomen.
- Voor de ontwikkeling aan de Houtmanlocatie moet door de initiatiefnemer een energievisie opgesteld worden, waarbij energieneutraliteit het streven is. Met behulp van een energievisie kan een geschikte combinatie van energieconcepten gekozen worden. Het energieconcept dat wordt toegepast dient passend te zijn bij nieuwbouw en hierdoor warmte te leveren op lage temperatuur. Er wordt vanzelfsprekend gasloos gebouwd. Ook netneutraliteit (het zo min mogelijk belasten van het elektriciteitsnet) is in huidige tijden van netcongestie belangrijk om in de energievisie op te nemen. De keuze voor het energieconcept heeft ruimtelijke consequenties. Er komen meer of minder inpandige installatieruimtes per woning en collectief, wat medebepalend is voor het bouwvolume. Het is dus van groot belang om al vroeg in het proces een start te maken met de energievisie.
- Voorzieningen en installaties die noodzakelijk zijn voor de energievoorziening van de ontwikkeling én het gebied er omheen (trafo’s, warmtepompen, etc.) moeten in de bebouwing worden geïntegreerd. Door over de plangrens heen te kijken naar de ruimtevraag van de noodzakelijke verzwaring van het elektriciteitsnet, draagt de ontwikkeling bij aan het toekomstbestendig maken van het elektriciteitsnet in de directe omgeving.

5. Vervolgproces

Participatieparagraaf

Bij de totstandkoming van de gebiedsvisie Presikhaaf 3 heeft een uitgebreid participatie traject plaatsgevonden. Met een klankbordgroep (samengesteld uit bewoners en ondernemers uit de wijk) zijn verschillende thema's zoals wonen, groen, leefbaarheid en mobiliteit besproken. Ook de ontwikkellocaties, waaronder deze, zijn daar meermaals aan de orde gekomen. Daarnaast is voor de Houtmanlocatie een specifieke bijeenkomst gehouden voor omwonenden, eigenaren en belangstellenden waarin hierin genoemde uitgangspunten zijn besproken.

In overeenstemming met de motie 'startnotitie bij ruimtelijke ontwikkelingen' is deze startnotitie herontwikkeling Houtman het startpunt van het ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie kan de raad vooraf kaders stellen en gaat het participatietraject van start met heldere voorwaarden.

Wijze van participatie
Het participatie-level is bepaald conform de handreiking 'Betrek de buurt bij uw bouwplan'. Er worden meer dan 50 woningen gerealiseerd. Het bouwplan zorgt naar verwachting voor meer drukte.
De huidige locatie was een voormalige schoollocatie die echter al jaren gebruikt wordt als 'reizende tuin'. Deze groene locatie is een plek die niet intensief gebruikt wordt. Met de toekomstige ontwikkeling ontstaat meer levendigheid en druk op het gebied, ook verandert naar verwachting de ontsluiting. Voor de Houtman is daarom gekozen voor participatielevel 3. Onder level 3, intensieve participatie wordt verstaan "betrokkenen laten meedenken, ideeën van betrokkenen meenemen in het ontwerp, bijvoorbeeld brainstorm, webinar, werksessie, digipanel".

Wie erbij betrekken?
Alle omwonenden en ondernemers in de nabije omgeving van de locatie, worden uitgenodigd om mee te doen met de participatie.
Bij de totstandkoming van de gebiedsvisie P3 is in klankbordsessie 4 (16 juni 2022) met bewoners gesproken over de ontwikkelprincipes van deze ontwikkellocatie. De inbreng van de bewoners is in voorliggende startnotitie reeds meegenomen. Zo is het behouden van de doorkijk tussen de gebouwen vanuit de woonstraten geborgd en de wens om het gebied te ontsluiten op de Lange Wal wordt gesteund en nader onderzocht. Het verslag van deze sessie is als bijlage bij deze startnotitie opgenomen.

Vervolgproces participatie
Nadat deze startnotitie door de Raad is vastgesteld, wordt de inhoud hiervan besproken met de buurtbewoners aan de hand van een buurtinformatieavond. Samen met de aanwezigen worden dan ook afspraken gemaakt over het vervolgproces van de participatie. De inbreng van buurtbewoners wordt op die manier geborgd in de verdere planvorming.

Bij elk participatiemoment wordt een terugkoppeling gegeven wat er met de opmerkingen vanuit de buurt wordt gedaan. De uitkomsten van het participatietraject worden (per fase) verwerkt in een participatiedocument. Op die manier wordt de participatie betrokken bij de besluitvorming door de Raad/College.

Geldigheid (verjaringstermijn) startnotitie

Deze startnotitie is tot stand gekomen op basis van huidige wet- en regelgeving en vastgesteld gemeentelijk beleid. Het kan zijn dat bij een eventuele uitwerking van een aangepast plan nadere onderwerpen naar voren komen die een nieuwe afweging noodzakelijk maken.

Deze startnotitie is (in principe) maximaal 3 jaar geldig.

6. Bijlagen

Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen

Door het veranderende klimaat krijgt Arnhem steeds vaker te maken met langdurige periodes van hitte en/of droogte. Ook vallen er vaker hevige regenbuien, die kunnen resulteren in wateroverlast als we de stad daar niet op hebben ingericht. Daarnaast is Arnhem omgeven door prachtige natuur, die we graag steeds meer de stad in willen trekken. Door de natuur een volwaardige plek te geven in bouwprojecten en daarbij ook aanvullende 'grijze' maatregelen te nemen die de gevolgen van hitte, droogte en wateroverlast beperken, ontstaat een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier.

Eind 2023 zijn daarom de beleidsregels Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen door het college vastgesteld. Dit houdt in dat voor nieuwbouwplannen moet worden gewerkt met een puntensysteem voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Er zijn allerlei maatregelen waarmee punten gescoord kunnen worden, zoals het plaatsen van buitenzonwering of slim geplaatste bomen zodat gebouwen minder opwarmen. Of door het toevoegen van infiltratiekratten in het dak of onder de grond om water in op te slaan tijdens natte periodes, dat weer kan worden hergebruikt in droge periodes. Om de nieuwbouw ook aantrekkelijk te maken voor zoveel mogelijk diersoorten, zijn in de Arnhemse Groenvisie (2018) gebieden benoemd met kenmerkende soorten waar een leefgebied voor gewenst is. In de Arnhemse woonwijken zijn dat de gewone dwergvleermuis, huismus, gierzwaluw, egel, en wilde bijen. Dit leefgebied kan ontstaan als er natuurinclusief gebouwd wordt. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van gevelgroen, groene daken en verblijven voor vogels en vleermuizen aan en op de nieuw te bouwen gebouwen. Dit kan worden versterkt door de aanwezigheid van natuurvriendelijke en klimaatadaptieve openbare ruimte.

Daarnaast hanteren we de 3 – 30 – 300 groennorm voor nieuwe ontwikkelingen en streven deze na. Deze groennorm houdt in dat elke inwoner vanuit zijn raam minimaal 3 bomen ziet, dat er 30 procent bladerdak in de wijk is en dat er voor iedereen binnen 300 meter van zijn, haar of hun huis een park of stuk groen van minimaal één hectare aanwezig is. Voor het behouden en planten van bomen en inrichten van koele groene plekken zijn in het puntensysteem ook punten te behalen.
De Natuurkalender Arnhem uit de Groenvisie wordt gebruikt als leidraad bij ontwikkelingen voor wat betreft de meest geschikte periode van het jaar waarin werkzaamheden mogen plaatsvinden.

Circulariteit

Eind 2020 is de visie 'Circulaire Economie Arnhem' door de raad vastgesteld. Daarnaast is door het college het plan van aanpak 2020-2023 'Op weg naar een circulair Arnhem' vastgesteld. In algemene zin hanteren we bij circulair bouwen de volgende uitgangspunten, gebaseerd op de 'R-ladder':

- Het verminderen van materiaal & grondstoffengebruik, bijvoorbeeld door verdichting en renovatie i.p.v. nieuwbouw (R1 & R2)
- Het vergroten van het aandeel hergebruikte en gerecyclede materialen, in plaats van nieuwe materialen (R3, R4, R5).
- Wanneer er tóch nieuwe materialen nodig zijn, het inzetten op biobased materialen met weinig milieu-impact zoals hout.
- Ontwerp toekomstbestendig: zorg ervoor dat componenten in de toekomst kunnen worden gedemonteerd zodat ze opnieuw te gebruiken zijn en zorg dat er

materiaalpaspoorten en/of een gebouwpaspoort is waardoor informatie hierover te ontsluiten is.

Dit zijn allemaal middelen tot het verminderen van de primaire grondstoffenvraag van de bouw en het verlagen van de milieuprestatie gebouw (MPG), inclusief CO2-uitstoot. Het bereiken van deze doelen staat centraal. Tot 2025 is het streven om 10% circulair te bouwen, na 2025 wordt het 25% en na 2030 wordt het 50% (in lijn met Woondeal 2.0). Om in 2025 minimaal 25% en in 2030 minimaal 50% minder primaire grondstoffen in projecten te gebruiken. Deze verschuiving leidt onder meer tot een betere betaalbaarheid, kortere bouwtijd, minder stikstofuitstoot op de bouwplaats en een betere milieuprestatie. Het percentage circulaire bouwmaterialen toetsen we in de eenheid kilogram (kg). We hebben de circulaire impactladder beschikbaar voor het toetsen van het percentage circulariteit in projecten. Deze impactladder maakt het mogelijk de mate van circulariteit in een woningbouwplan te meten op 4 onderdelen:

1. Materiaalgebruik (percentage hernieuwbaar (biobased), hergebruikt, gerecycled)
2. Hergebruikpotentie
3. Losmaakbaarheid (kan een gebouw bij uiteindelijke sloop weer uit elkaar?)
4. Toxiciteit van materialen

Op dit moment wordt landelijk en in GMR-verband gewerkt aan een breder monitoringsinstrumentarium voor circulariteit waarbij aanvullend op deze 4 onder- delen ook gestuurd kan worden op bijvoorbeeld CO2 impact van bouwmaterialen, adaptief vermogen van gebouwen of de omgang van restmateriaal bij de bouw of sloop. Hierbij volgen we de nationale ontwikkelingen van het Nieuwe Normaal (HNN) van Cirkelstad en het ministerie van BZK. HNN is hierbij nadrukkelijk geen nieuwe tool/berekeningsmethode voor circulariteit of duurzaamheid (er zijn er immers al genoeg) maar een samenvoeging van meerdere methodes tot één gemeenschappelijke ‘taal.’

Verslag informatieavond Houtmanlocatie – 6 oktober 2022

Verslag

GEMEENTE Arnhem

Notulen van	:	Informatieavond Houtmanlocatie – project Presikhaaf 3
Verslagnummer	:	01
Gehouden op	:	6 oktober 2022
Locatie	:	MFC Presikhaven Arnhem

Het doel van vanavond is om de bewoners een idee te geven van de mogelijke ontwikkelingen op de Houtmanlocatie. Aan de hand van een maquette willen wij verschillende modellen met elkaar bespreken. Uiteindelijk heeft dit als doel dat we willen bespreken welke ontwerpregels we mee willen geven aan een ontwikkelaar en dus opnemen in het ontwikkelperspectief.

Deel 1

Aan de hand van de maquette bespreken we met de groep een aantal mogelijke ideeën.

1. **Plan OD 205 – 3 hoge appartementengebouwen**

We beginnen de interactieve presentatie met het oude plan van OD 205 van ca 10 jaar geleden. Dit plan is toen niet doorgegaan en de bewoners gaven aan dat deze 3 torens te hoog zijn.

- Afstand houden van bestaande bebouwing.
- Ging hier eerst om 160 woningen, later veranderd naar 140 woningen.
- Deze torens waren hoger dan de bestaande flats.
- Bewoners geven aan dat ze liever niet tegen een muur opkijken.
- Trapsgewijs opbouwen
- Liever een speelsere vorm



2. **Plan Knarrenhof zoals gepresenteerd aan de gemeenteraad**





- Op de afbeelding links zie je 2 lagen, op de afbeelding rechts zit je op 4 lagen.
- 4 lagen betekent ongeveer 100 woningen.
- Bewoners hebben voorkeur voor de open kant aan de straatkant. Dit zorgt voor meer openheid en hierdoor betrek je het bij de Houtmanstraat.
- Parkeren wordt een lastige opgave. Ondergronds parkeren wordt eigenlijk te duur. 50k per plek.
- Liever een gezamenlijke tuin dan iets wat onderhouden wordt door bijv. de gemeente.
- Mooie groene straat creëren waar prettig aan gewoond wordt.
- Gemeente geeft aan dat het twee lagen plan een te lage grondopbrengst heeft dus er zal meer woningen gemaakt moeten worden.

3. Plan met 3 smallere torens





- Dit idee gaat over 3 smallere torens van verschillende hoogtes (bijv. 50, 30, 20 meter).
- Smaller dan de torens van idee 1. Hierdoor geeft het een ruimtelijker gevoel en meer doorkijk-mogelijkheden naar de overkant.
- Levert zo'n 120-140 woningen op.
- Deze optie zorgt relatief voor de minste oppervlakte op het perceel per flat.
- Bewoners geven aan dat 3 van deze torens naast elkaar te veel is. Een model van twee torens past beter.

4. Combinatie van programma





- Combinatie van appartementen, en grondgebonden woningen.
- Zorgt voor veel tussenruimte. Schuif dus de hogere bebouwing zoveel mogelijk naar het Lange Water.
- Deze optie moet je doen met veel groen.
- De hoge toren moet in dit geval niet hoger zijn dan de Helix toren.

Deel 2

Tijdens dit gedeelte kijkt de groep naar impressie beelden over de plint, het groen en de maatschappelijke functies. Daarbij worden enkele randvoorwaarden besproken.



Ontsluiting nieuwe bewoners

- De gemeente zet in op de ontsluiting via de bestaande wegen. Dit betekent dat er meer verkeersbewegingen zullen ontstaan.
- Eigenlijk willen bewoners dit niet. In het verleden heeft dit al tot discussies geleid met de gemeente.
- De huidige wegen kunnen deze hoeveelheid auto's aan, maar het wordt zeker drukker dan nu.
- Er wordt gevraagd of er de bestaande wegen aangepast en opgeknapt kunnen worden als handreiking. De gemeente neemt dit mee,

Gevolgen bouw:

- In het verleden zijn er verzakkingen geweest na veel verkeer.
- Bij zwaar bouwverkeer opletten bij het bouwen.
- Actiepunt: Klein onderzoekje doen m.b.t. verzakkingen. Hoe verhoudt de bodem zich? Aanvulling: inmiddels zijn oude bodemonderzoeken bekeken en blijkt de grond veelal uit veen te bestaan. Dit heeft inderdaad gevolgen voor zakkingen. In de volgende fase zal dit verder onderzocht moeten worden.

Gevels:

- Transparante gevel
- Groen op de gevel zichtbaar
- Liever metselwerk dan grijs beton
- Warme uitstraling
- Inspringende gevels/balkon
- Geen open balkons, maar dichte muurtjes

Levendige plint:

- Niet alleen woningen in de plint
- Overkant houtmanstraat: geen horeca
- Ontmoetingsruimte, serviceruimte, gezamenlijke ruimtes, voor workshops etc.
- Kleine hub voor fiets/auto
- Zorgen dat de ruimtes niet voor 1 grote partij zijn
- Winkels kunnen hier niet echt vanwege gebrek aan ruimte voor bevoorrading.

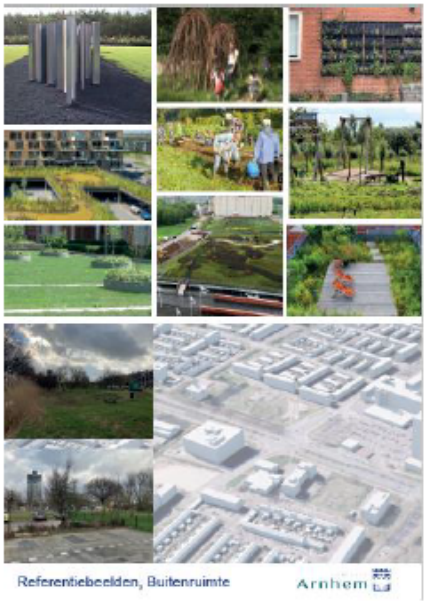


Groen:

- Rustig houden
- Moestuintje
- Onderhouden door bewoners zelf
- Speelruimte voor kinderen. Voornamelijk voetbal en algemene speelruimte dus geen speeltoestellen
- Functionele kunst
- Mozaïek banken
- Functionele kunst zoals in Duitse steden vaak staat.

Parkeren:

- Bij sociale woningen is het huidige autobezit 0,5. Bij andere type is dat hoger. Dus op basis van het uiteindelijke programma en het nieuwe parkeerbeleid zal het aantal parkeerplaatsen bepaald moeten worden. De ontwikkeling moet immers voorzien in voldoende parkeerplaatsen.
- Gemiddeld 30 auto's op het parkeerplaatsje bij oude schooltje. Deze moeten gecompenseerd worden



Referentiebeelden, Buitenruimte Arnhem

Doelgroep:

- Plan maken hoe de doelgroep aansluit bij de wijk
- 50% mag eventueel naar mensen uit eigen wijk gaan

Hoe nu verder:

- De opmerkingen worden verwerkt in het ontwikkelperspectief en dat wordt voorgelegd aan de klankbordgroep. Daarna gaat het stuk door naar de gemeenteraad.
- Bestemmingsplan in samenwerking met bewoners
- Bewoners meenemen in vervolgfase.
- Communicatie via de VVE, de stoere Houtman en direct naar de aanwezigen van deze avond.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

1. Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’

2. Raadsvoorstel ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’

3. Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

15 mei 2024

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Groot (PvdD), Kumas (VVD), Heemskerk (D66), Zijlstra (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Gerretschen (GroenLinks), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA), Koorn (CDA) en Visser (PvdA).

De fracties van de PVV, FvD, DENK en SP waren niet aanwezig.

Bespreking

Gestart is met de meningsvormende bespreking. Hierin is in twee termijnen met de wethouder gedebatteerd.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Moties en amendementen

Geen motie of amendement is aangekondigd

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de meningsvormende behandeling van het raadsvoorstel is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende vergadering.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

C. Prinsen

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4087312

Onderwerp: Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110

Kernboodschap

De startnotitie voor Kermisland 110 maakt de bouw van ca.140 appartementen mogelijk. Woonzorg Nederland wil hier graag een complex realiseren die niet alleen voor nieuwe bewoners aantrekkelijk is, maar ook voor de buurt en voor de wijk. Woningen waar mensen met of zonder zorgvraag en met een laag of hoger inkomen kunnen wonen. Ook komt er een ontmoetingsruimte die voor de buurt toegankelijk is. De initiatiefnemer wil de woningen zo snel mogelijk realiseren.

Voorstel

1. De startnotitie voor het project “Kermisland 110” vast te stellen.

Inleiding

Aanleiding voor deze startnotitie is een initiatief van eigenaar Olymulder Vastgoedontwikkeling om samen met Woonzorg Nederland (WZN) ca. 140 duurzame appartementen te realiseren volgens de vijf woonconcepten voor 50-plussers van Woonzorg Nederland. Het bestaande kantoorgebouw aan Kermisland 110 moet hiervoor worden gesloopt. Deze locatie ligt niet in Presikhaaf 3, maar grenst er wel aan en heeft zowel ruimtelijk als programmatisch invloed op de ontwikkeling van Presikhaaf 3. Daarom is deze ontwikkeling als ontwikkellocatie opgenomen in de gebiedsvisie Presikhaaf 3.

In de Arnhemse Omgevingsvisie wordt een toekomstbeeld geschetst voor de stad. In de Kantorennota 2022-2030 is aangegeven dat de meeste solitaire kantoorgebouwen een andere invulling kunnen krijgen. Dit geldt ook voor deze locatie.

Het pand wordt nu tijdelijk door de GGD gebruikt als vaccinatie locatie. De locatie met waterpartij is gelegen aan een belangrijke oostelijke invalsweg het Lange Water en vormt mede het beeld aan deze weg. Ook is de locatie gesitueerd in de directe nabijheid van het Winkelcentrum Presikhaaf en aan de zuidzijde van de ROC/onderwijslocatie. Deze stedelijke context biedt aanleiding om hier grootstedelijk te bouwen passend binnen de opzet van de gebouwen aan deze zijde van het Lange Water.

Met voorliggende startnotitie willen we de raad de ruimtelijke en programmatische kaders vast laten stellen zodat de initiatiefnemer met het project kan starten binnen het voorgestelde participatie niveau.

GEMEENTE Arnhem

Beoogd effect

Vooraf duidelijkheid geven aan bewoners en initiatiefnemers over de ruimtelijke en programmatische kaders en de beoogde vorm van participatie voor deze locatie. Met als uiteindelijk doel het realiseren van ca. 140 woningen van hoge kwaliteit voor de beoogde doelgroepen.

Argumenten

1.1 De startnotitie Kermisland geeft de omgeving en de initiatiefnemers duidelijkheid over de kaders van de planvorming.

De startnotitie geeft op hoofdlijnen de ruimtelijke, functionele en programmatische uitgangspunten voor de herontwikkeling van deze locatie. Hierdoor weten de omgeving en de initiatiefnemers aan welke randvoorwaarden het plan moet voldoen en binnen welke kaders het plan uitgewerkt mag worden. Op basis van de startnotitie wordt de planontwikkeling door de initiatiefnemers verder opgepakt. Conform de handreiking “Betrek de buurt bij uw bouwplan” is participatielevel 2 van toepassing.

1.2 De ontwikkeling van zorg- en seniorenwoningen draagt bij aan de Arnhemse woningbouwopgave.

De ontwikkelaar heeft met Woonzorg Nederland (WZN) afspraken gemaakt over het te realiseren programma. Met ca. 140 zelfstandige woon-zorg appartementen van diverse formaten voor ouderen kan een wezenlijke bijdrage worden geleverd aan de behoefte in Presikhaaf. De woningen zijn ook bereikbaar voor bewoners uit Presikhaaf waardoor er doorstroming op gang kan komen. Minimaal 66% van de woningen komt in het betaalbare segment, waarvan minimaal 30% sociaal. Met de ontwikkelaar wordt een anterieure overeenkomst gesloten waarin de woningbouwcategoriën worden vastgelegd.
Het concept dat WZN hier voor ogen heeft valt onder de woonvorm Buurt G’oud: “Een complex dat niet alleen voor bewoners aantrekkelijk is, maar ook voor de buurt en wijk. Een complex waarbij mensen met of zonder zorgvraag en met een laag of een hoger inkomen kunnen wonen.”

1.3 Er is draagvlak voor de ontwikkeling.

Tijdens de consultatieronde (2 november 2023) bleek vanuit de omgeving draagvlak voor de ontwikkeling van woningen voor de betreffende doelgroep. Een ontmoetingsruimte op de begane grond voor de bewoners en voor mensen uit de omgeving werd als positief punt genoemd. Ook het oplossen van parkeren op de eigen locatie werd belangrijk gevonden en gewaardeerd.

Kanttekeningen en risico's

1.1 De netbeheerders TenneT en Liander verwachten in ieder geval vanaf 2026 tot 2030 netcongestie op het elektriciteitsnet. Hierdoor moet ook deze ontwikkeling op een andere manier gerealiseerd worden, of er kan vertraging optreden.

Bij de netbeheerder van het hoogspanningsnet is de verwachting dat er netcongestie is van 2026 tot 2030. Er is nu en in de nabije toekomst sprake van schaarste. Het is daarom belangrijk om de netbelasting van deze ontwikkeling zo laag mogelijk te houden, omdat daarmee innovatieve oplossingen voor een aansluiting makkelijker zijn. Daarnaast blijft er meer ruimte over voor andere ontwikkelingen in de stad, als alle ontwikkelingen zich inspannen om de netbelasting zo laag mogelijk te houden.

We vragen de initiatiefnemer goed in de gaten te houden wat er qua netcongestie mogelijk is voor deze ontwikkeling. Dat doen we op drie vlakken:

- manieren om de netbelasting zo laag mogelijk te houden.
- manieren om op een innovatieve aansluiting te realiseren.
- de mogelijkheden voor een ‘gewone’, maar wel kleinere, aansluiting. Kleiner dan in de tijd voordat we netcongestie hadden.

1.2 De omgeving maakt zich zorgen over verkeersdrukte.

Bewoners gaven tijdens de consultatieronde aan dat zij zorgen hebben over de huidige parkeeroverlast. Dit blijkt te komen doordat de nieuwe parkeerplaatsen van de school verderop nog niet gereed zijn. De verwachting is dat de beoogde doelgroep minder op piekmomenten (spits) deelneemt in het verkeer.

1.3 De omgeving maakt zich zorgen over het verminderen van zonlicht op hun woningen.

Er is een zon-schaduw studie gedaan waaruit blijkt dat door de ligging en de verdeling massa ruimte zodanig is dat het nauwelijks tot geen schaduw oplevert op het naastgelegen gebouw van de Driegasthuizengroep. Een van de uitgangspunten in de startnotitie Kermisland is dat er een bezonningsstudie moet worden gemaakt om aan te tonen dat de ontwikkeling geen onevenredige impact heeft op de bestaande bebouwing en op de toekomstige woningen.

Participatie

Op 2 november 2023 is door de initiatiefnemer een bewonersavond georganiseerd. Deze avond was erop gericht om kennis te maken, de buurt te informeren over het voornemen voor woningbouw en om informatie over het gebied op te halen bij omwonenden. Het verslag met daarin de inbreng van de bewoners, is teruggekoppeld aan de buurt en als bijlage opgenomen bij de startnotitie.

Bij de verdere planvorming wordt geparticipeerd op basis van participatie level 2. Dit participatie niveau is bepaald conform de handreiking ‘betrek de buurt bij uw bouwplan’; er worden meer dan 50 woningen gerealiseerd, het bouwplan zorg naar verwachting voor meer drukte en het bouwplan verandert het karakter van de buurt behoorlijk, dit zal wijzigen van een bestaand laag kantoorgebouw naar een grootstedelijk appartementencomplex. Onder participatie level 2 wordt verstaan het laten meepraten van betrokkenen en belangen van betrokkenen meewegen.

Financiën

De gemeente maakt kosten om de ontwikkeling mogelijk te maken. Deze kosten worden door de gemeente verhaald op de initiatiefnemer.

Uitvoering

De startnotitie wordt ter vaststelling voorgelegd aan de raad. Na vaststelling zal de ontwikkelaar de uitgangpunten uit de startnotitie in een participatietraject met omwonenden uitwerken naar een stedenbouwkundig plan.

Na vaststelling van de startnotitie ligt de uitvoering bij het college. Via een raadsbrief wordt de raad geïnformeerd over het stedenbouwkundig plan. De raad is weer aan zet bij de ruimtelijke procedure.

Communicatie

Informatie over het project wordt vermeld op Toekomst Presikhaaf 3 - Gemeente Arnhem.

Bijlagen

– Bijlage 1 - Startnotitie Kermisland 110

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4087312

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 23 april 2024, zaaknummer 4087312;

gelet op artikel 108 van de Gemeentewet;

besluit:

De startnotitie voor het project “Kermisland 110” vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Startnotitie
Gebiedsontwikkeling Kermisland 110



April 2024

Inhoudsopgave

1. Aanleiding en opgave 3
Aanleiding 3
Locatie 3
2. Staande ruimtelijke kaders 4
Omgevingsvisie 4
Nationaal Programma Arnhem Oost en de Spoorzone Arnhem-Oost 4
Gebiedsvisie Presikhaaf 3 4
Omgevingsplan 5
3. Analyse huidige situatie 6
Plangebied en ligging 6
Infrastructuur 8
4. Programmatische en ruimtelijke uitgangspunten 9
Programmatische uitgangspunten 9
Ruimtelijke uitgangspunten 10
5. Vervolgproces 14
Participatieparagraaf 14
Ontwikkel- en/of financieringsparagraaf 15
Ruimtelijke procedure 15
Geldigheid (verjaringstermijn) startnotitie 16
6. Bijlagen 17
Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen 17
Circulariteit 17
Verslag participatiebijeenkomst 18

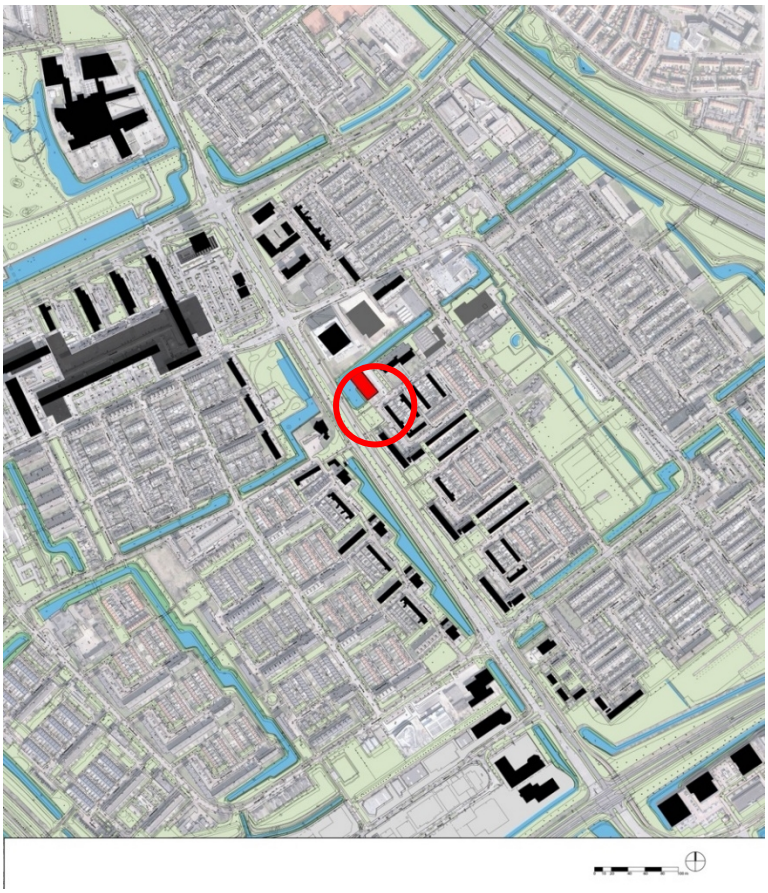
1. Aanleiding en opgave

Aanleiding

Kermisland 110 is een voormalige kantoorlocatie. Het pand wordt tijdelijk door de GGD gebruikt als vaccinatie locatie. De locatie met waterpartij is gelegen aan een belangrijke oostelijke invalsweg het Lange Water en vormt mede het beeld aan deze weg. Ook ligt de locatie dichtbij het Winkelcentrum Presikhaaf en aan de zuidzijde van de ROC/onderwijslocatie.
Aanleiding voor deze startnotitie is een initiatief van de nieuwe eigenaar Olymulder Vastgoedontwikkeling om het bestaande kantoorgebouw aan de Kermisland 110 te slopen en daar woningbouw te realiseren.
In de Kantorennota 2022-2030 is aangegeven dat de meeste solitaire kantoorgebouwen een andere invulling kunnen krijgen, omdat deze meestal niet op de toekomstbestendige locaties zijn gelegen. Dit geldt ook voor de locatie Kermisland 110, deze is niet meer geschikt voor grootschalige kantoorachtige bedrijvigheid en kan een andere functie krijgen.

Locatie

De locatie (rood op onderstaande afbeelding) is met de ingang gelegen aan de Kermisland 110, maar is ook goed te zien vanaf het Lange Water. Het Lange Water is een belangrijke ontsluitingsweg naar het Velperbroek/circuit verbinding A12 en Winkelcentrum Presikhaaf de andere kant op.
De locatie is onderdeel van de oostzijde van het Lange Water en vormt, samen met de andere gebouwen, het beeld aan deze zijde van de weg.



2. Staande ruimtelijke kaders

Omgevingsvisie

In de Arnhemse Omgevingsvisie wordt een toekomstbeeld geschetst voor de stad. In de Kantorennota 2022-2030 is aangegeven dat de meeste solitaire kantoorgebouwen een andere invulling kunnen krijgen.

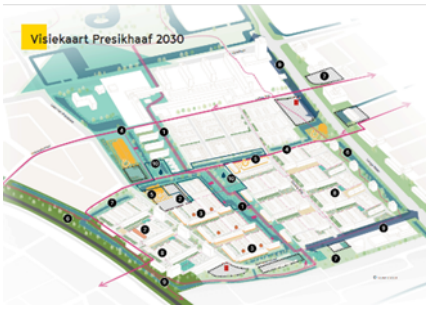
In de Omgevingsvisie zijn een aantal passages opgenomen over Arnhem Oost (incl. Presikhaaf). Arnhem Oost is een aantrekkelijk stadsdeel met een rijk palet aan woon- werk- en onderwijsfuncties. Op dit moment zijn de verschillende functies nog te veel van elkaar gescheiden, waardoor de ruimte niet altijd slim, duurzaam en effectief wordt gebruikt en de samenwerking beperkt is. Ontwikkelingen in dit gebied moeten gepaard gaan met het meer divers maken van de wijken door woningtypes en functies beter te mengen, zodat een mix aan voorzieningen, inkomensgroepen en leefstijlen ontstaat in dit gebied. Vergroening is daarbij een randvoorwaarde.

Nationaal Programma Arnhem Oost en de Spoorzone Arnhem-Oost

De ontwikkeling Kermisland 110 maakt onderdeel uit van de gebiedsvisie Presikhaaf 3. Deze gebiedsvisie is weer onderdeel van de Spoorzone Arnhem Oost en valt onder de paraplu van het Nationaal Programma Arnhem Oost. Voor deze locatie houdt dit in dat de ontwikkeling inhoudelijk bijdraagt aan de doelen en ambities van Spoorzone Arnhem Oost en Nationaal Programma Arnhem Oost.

Gebiedsvisie Presikhaaf 3

Belangrijk in de gebiedsvisie Presikhaaf 3 en omgeving zijn de ruimtelijke ingrepen die invloed hebben op de leefbaarheid, sociale cohesie, gezondheid etc. binnen de wijk. Denk aan beweegroutes, het biodiverser maken van de groenstructuren, wegen afwaarderen, het realiseren van voorzieningen, maar juist ook woningbouwontwikkeling om doorstroming binnen de wijk op gang te brengen zodat er ruimte ontstaat om o.a. woningzoekenden uit de wijk te kunnen huisvesten.
Het initiatief op de locatie Kermisland 110 dient een bijdrage te leveren aan deze doelstelling.



Visiekaart Presikhaaf 3 2030



Uitsnede ''Totaaloverzicht raamwerkkaarten Presikhaaf 2030''

Omgevingsplan

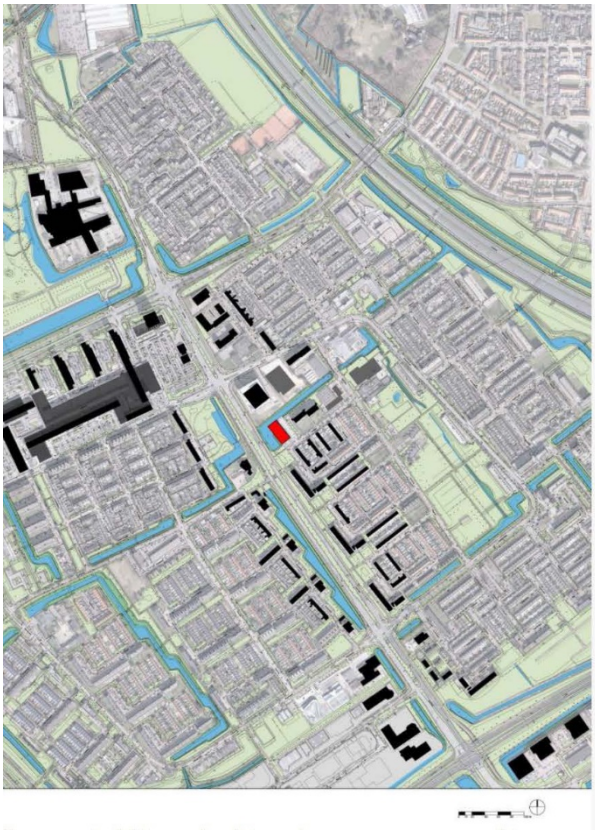
De locatie Kermisland 110 is gelegen in het bestemmingsplan “Elsweide - over het Lange Water” en heeft daarin de bestemming ‘bedrijf’ met een maximale bouwhoogte van 6 meter. Dit betekent dat de voorgestelde herontwikkeling naar wonen (woonzorg) niet past binnen deze bestemming.

3. Analyse huidige situatie

Plangebied en ligging

Kermisland 110 ligt in de wijk “Over het Lange Water” (Presikhaaf-Oost) en grenst aan de westzijde aan de wijk Presikhaaf 3.

De locatie, rood op de afbeelding, maakt deel uit van de oostelijke stadsentree Lange Water. Deze stadsentree kenmerkt zich door een breed wegprofiel waarbij de groene randen met de bebouwing het beeld bepalen. Er is een duidelijk een onderscheidt tussen de oost- en westzijde van het Lange Water. Aan de westzijde is de stedenbouwkundige opzet een aaneenschakeling van gebouwen van 7 bouwlagen (verticaal) in het groen aan een watergang. Aan de zijde van Kermisland bestaat de bebouwing uit langgerekte appartementengebouwen in 4 bouwlagen (horizontaal). Deze verschillen in stedenbouwkundige opzet bepalen het beeld van de oostelijke entree. Nieuwe ontwikkelingen zullen hierbij moeten aansluiten.









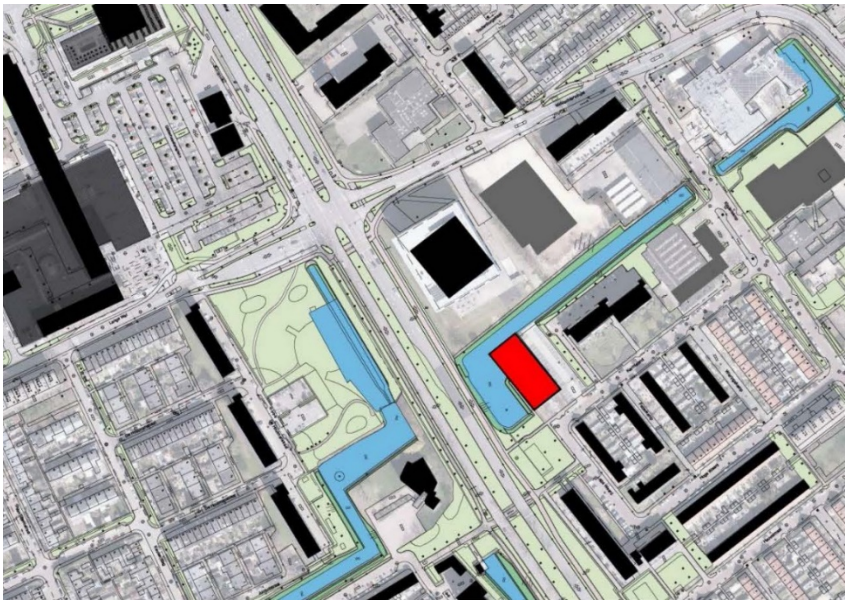
Zicht vanaf Over het Lange Water



Zicht vanaf Kermisland

Afbeelding: locatie (rood) gelegen aan het Lange water

De locatie is gelegen aan de rand van een woonwijk en het is een voormalige bedrijfslocatie. Aan de noordzijde wordt de locatie begrensd door een grootschalig ROC schoolgebouw, aan de oostzijde vormt een verzorgingshuis met een grote groene voorruimte de grens. De zuidzijde kenmerkt zich door een woonbuurt met grondgebonden woningen en een appartementengebouw. En aan de westzijde vormt een watergang met taluds de overgang naar de weg Lange Water. In de directe omgeving van de locatie komen de diverse bebouwingsvormen bij elkaar.
Belangrijk is dat de locatie gezien de ligging onderdeel is van de oostelijke stadsentree en tegelijkertijd zal moeten inspelen op de aanwezige gebouwen in de omgeving.



Afbeelding: locatie in zijn directe context



Foto's van de omgeving van Kermisland



Infrastructuur

Het winkelcentrum ligt op korte loopafstand. Voor de beoogde doelgroep (zie hst. 4 Programmatische en ruimtelijke uitgangspunten) zal de fiets en scootmobiel ook een belangrijke vervoerwijze zijn. Stallingsruimte, bijvoorbeeld in de vorm van een collectieve fietsenstalling naast de toegangsdeur en vanuit de centrale hal te betreden, is essentieel om zwervende fietsen voor de ingang te voorkomen en actieve mobiliteit te faciliteren. Uitgangspunt is dat de meest recente parkeernorm wordt toegepast.

De ontwikkelprincipes mobiliteit:

- Het verbeteren van de verkeersveiligheid en de oversteekbaarheid naar het winkelcentrum en de naastgelegen buurt Presikhaaf 3.
- Het bieden van meer ruimte voor de voetganger en fiets.
- Het verminderen van het gevoel van 'blik op straat'.
- Het voorkomen dat de parkeerdruk op de openbare ruimte toeneemt bij nieuwe ontwikkelingen.

4. Programmatische en ruimtelijke uitgangspunten

Programmatische uitgangspunten

Wonen

Plan van Aanpak Woningbouwontwikkeling en Woondeal 2.0.

Uitgangspunt van het Arnhemse woonbeleid is dat we de komende jaren vooral woningen wensen te ontwikkelen in het sociale en betaalbare segment. Uit het Plan van Aanpak Woningbouwontwikkeling volgt dat we inzetten op minimaal 30% sociale huur. Binnen Arnhemse woningbouwprojecten moeten de sociale huurwoningen worden verhuurd door een woningcorporatie, door een toegelaten instelling. In de Woondeal 2.0. is opgenomen dat minimaal 66% van de woningen in het betaalbare segment dient te liggen. Deze eisen zijn van toepassing op de locatie Kermisland.
Gelet op de leeftijdsopbouw in dit deel van Arnhem en de kansen om doorstroming op gang te brengen, liggen er kansen om interessante (levensloopgeschikte) woningen voor senioren te realiseren. De Nota Wonen-en-Zorg geeft (beleidsmatige) invulling aan deze opgave.

Visie gemeente Arnhem wonen en zorg

In Maart 2023 is de visie wonen en zorg van de Gemeente Arnhem vastgesteld. Deze visie heeft als doel dat elke Arnhemmer een stabiel en fijn thuis heeft. Dat iedereen woont in een geschikte en betaalbare woning in een buurt met voldoende voorzieningen passend bij diens levensfase en zorgvraag. Voor iedereen is onderdak en de begeleiding of zorg die nodig is om prettig te kunnen wonen.
We streven naar mogelijkheden voor senioren om binnen de wijk door te stromen naar betaalbare passende woningen. Veel senioren wonen in grote eengezinswoningen. Hier zien we als Arnhem kansen om - door het stimuleren van doorstroming van ouderen naar een geschikt wooncomplex - woningen vrij te spelen. Voorwaarde is wel dat deze woningen aantrekkelijk zijn om naar toe te verhuizen. Ouderen zijn namelijk weinig verhuisbereid. Daarom is het van belang om iets extra’s te bieden in de vorm van community-vorming en ontmoeten, aanwezigheid van voorzieningen in de buurt en een niet al te hoge woonlastenstijging. De ambitie is dat minstens elke wijk in Arnhem een dergelijk wooncomplex voor senioren met ontmoeten heeft. In wijken waar dit nog niet het geval is willen we dit met diverse partijen de komende jaren stimuleren.
Ouderen worden steeds ouder en blijven langer in hun zelfstandige woning wonen. Pas in de allerlaatste fase van hun leven worden zij eventueel in een verpleeghuis opgenomen. Steeds vaker zal zware zorg in de woning geleverd gaan worden in de vorm van een VPT (volledig pakket thuis). Het is daarom van belang dat de woning, het wooncomplex en directe omgeving levensloopgeschikt zijn.

Stedelijke opgave

De opgave voor Arnhem voor het toevoegen van seniorenwoningen in bestaande bouw en nieuwbouw is op basis van cijfers van de Groene Metropoolregio en cijfers van de nationale prestatieafspraken tot en met 2030 als volgt:
Geclusterd zelfstandig wonen voor senioren tussen de 750 en 1150 woningen, waarvan tussen de 370 en 460 sociale huurwoningen voor senioren.
Geclusterde zorggeschikte woningen tussen de 185 en 300 woningen, deels in de sociale huursector. Het beoogde programma op deze locatie kan hier een bijdrage aan leveren.

Locatie specifiek programma

De initiatiefnemer Olymulder Vastgoedontwikkeling is in verregaande gesprekken met Woonzorg Nederland (WZN) over het sluiten van een “letter of intent”. Woonzorg Nederland is een landelijk toegestane woningcorporatie die diverse woonvormen voor senioren realiseert tussen eengezinswoning en verpleeghuis in. Hiervoor hebben zij 5 woonconcepten ontwikkeld met een verschillende leefstijl en verschillende zorgzwaarte. Het concept dat WZN hier voor ogen heeft valt onder de woonvorm Buurt G’oud. Een complex dat niet alleen voor bewoners aantrekkelijk is, maar ook voor de buurt en wijk. Een complex waarbij mensen met of zonder zorgvraag en met een laag of een hoger inkomen kunnen wonen. Ook komt er in het complex een ontmoetingsruimte voor de bewoners en eventueel ook voor de buurt. De woningen moeten conform de nota Wonen-en-Zorg levensloopgeschikt zijn.
Er wordt nu gedacht aan ongeveer 70% van het complex in het sociale domein te verhuren en 30% in met middeldure huur tot maximaal € 1.200 per eenheid per maand.

Zij ontwikkelen een programma dat past binnen de gewenste stedelijke opgave voor seniorenwoningen in Arnhem, met dit programma kan een wezenlijke bijdrage worden geleverd aan de bovengenoemde doelstellingen.

Werken en maatschappelijke voorzieningen

In het kader van wijkeconomie is het belangrijk dat er op deze locatie voldoende ruimte blijft voor werken, om ervoor te zorgen dat Arnhem een groeiende stad in balans is. Het niet-wonen programma moet bestaan uit mengbare functies die zich goed verhouden tot een woonomgeving. Daarbij mag het programma niet concurreren met het nabijgelegen stadsdeelwinkelcentrum Presikhaaf.

Het niet-wonen programma bestaat uit minimaal 500 en maximaal 950 m2. De ruimtes zijn bij voorkeur schakelbaar, zodat er flexibiliteit is voor de gebruikers en ook een grotere ruimtevrager (zoals een medisch centrum) zich kan vestigen op deze locatie. Het ligt voor de hand dat deze ruimtes in de begane grond worden gerealiseerd, zodat hiermee een levendige begane grond en aangrenzende buitenruimte ontstaat. Het niet-wonen programma kan bestaan uit (betaalbare) ruimtes voor bedrijven in de lagere milieucategorieën, maatschappelijke functies en creatieve bedrijven.

Ruimtelijke uitgangspunten

Stedenbouw & Openbare Ruimte

Het programma voor de locatie Kermisland 110 speelt in op de positie die de locatie inneemt in de stad en de woningbouwopgave waar de stad voor staat. Daarbij is het belangrijk dat de ontwikkeling aansluit bij het beeld van de Lange Water en tegelijkertijd inspeelt op de overige directe omgeving. De uitgangspunten zijn:

- De stedenbouwkundige en architectonische kenmerken van de nieuwe bebouwing sluiten aan op de bestaande bebouwing en de positie aan het Lange Water. Deze kenmerken van bestaande bebouwing aan het Lange Water en de architectuur worden vertaald naar een hedendaags beeldentaal. Bijvoorbeeld in hoe de overgangen naar de omgeving worden gemaakt, materialisatie en kleurgebruik.

- In de basis bestaat de zijde van het Lange water uit 8 bouwlagen. Deze hoogte is inclusief de ondergeschikte bouwdelen zoals installaties, ontluchtingskanalen, liftschachten etc. Aan de kant van het ROC-gebouw bestaat dit uit 7 bouwlagen en 6 bouwlagen aan de kant van de Driegasthuizengroep. De 8e bouwlaag bestaat uit een setback (terug liggend t.o.v. de ondergelegen verdiepingen) zodat de hoogte en massaliteit wordt genuanceerd. Ook is het aan de kant van ‘het Lange Water’ denkbaar dat er een verbijzondering in hoogte komt, mits dit in relatie tot de omgeving passend is en daarmee het bouwblok beter aansluit op zijn omgeving, door een andere hoogte/massa opbouw. De overgang naar de bestaande woningbouw is hierbij een belangrijk aandachtspunt. Inbreng van de omwonenden en architect zijn hier richtinggevend in. Oftewel afwijken van de ‘basis’ moet verdiend worden.
- Het laadvermogen van de locatie wordt nu ingeschat op circa 140 woningen. Dit aantal is een indicatie. Het daadwerkelijke aantal woningen is afhankelijk van de woninggrootte, parkeeroplossingen en stedenbouwkundige uitwerking en kan dus zowel meer als minder worden.
- De begane grond van de bebouwing zal voor een belangrijk deel moeten worden ingevuld met programma wonen en niet wonen. Gehele dichte gevels zijn niet toegestaan.
- Een bezonningstudie moet worden gemaakt om aan te tonen dat de ontwikkeling geen onevenredige impact (schaduw, privacy) heeft op de bestaande bebouwing.
- De maat van eventuele omsloten tuinen dient zodanig te zijn dat er voldoende daglicht/zonlicht gedurende dag op maaiveld binnenvalt. Dit i.v.m. met de leefbaarheid in dit gebied. Hiervoor geldt de 'strenge' TNO-norm: ten minste 3 mogelijke bezonningsuren per dag in de periode 21 januari – 22 november (gedurende 10 maanden) in midden vensterbank binnenkant raam.
- Er zal voor een deel een maatschappelijke functie in de begane grond moeten worden gerealiseerd die van toegevoegde waarde is voor de buurt/wijk.
- De buitenruimte rondom en tussen de bebouwing zal zo ingericht moeten worden dat er een goed en aantrekkelijk woon- en leefklimaat ontstaat met ruimte voor ontmoeten.
- Er zullen goede geluidsluwe buitenruimte moeten worden gerealiseerd. Dit voor de woningen die mogelijk hinder onder vinden van de geluidbelasting op de gevel en de mogelijke aanwezige balkons veroorzaakt door het verkeer op het Lange Water. Geluidonderzoek zal dit uit moeten wijzen en mogelijke maatregelen of oplossingen bieden. Denk aan een gezamenlijke binnentuin.
- In de anterieure overeenkomst worden nadere afspraken gemaakt over het verdere ontwerpproces om te komen tot een bouwplan. In dit ontwerpproces worden afspraken gemaakt over de manier waarop de kwaliteiten worden vastgelegd. Bijvoorbeeld over de ontsluiting van het gebied, positie van de entrees van het bouwblok, de overgang tussen privé en openbaar gebied, de massaopbouw, verschijningsvorm en materialisatie. Input voor deze afspraken komt ook voort uit het participatietraject met de omgeving.

Mobiliteit

- De ontsluiting per voet, fiets en scootmobiel zal plaatsvinden vanaf de Kermisland. De naastgelegen openbare weg, naar de parkeerplaatsen achter het zorgcomplex, kan worden gebruikt als nieuwe toegangsweg voor de ondergrondse stallinggarage;
- Parkeren moet op eigen terrein en ondergronds opgelost worden en is hiermee medebepalend voor de bouwvolumes en het programma dat gerealiseerd kan worden.
- Voor de parkeernorm wordt aangesloten bij het huidig autobezit voor het betreffende woningtype. Daarnaast kan een reductie plaatsvinden van 10% op het moment dat er deelauto's beschikbaar gesteld worden. Een mogelijke toekomstige verlaging van de parkeernormen, kan tot een ander (lager) aantal parkeerplaatsen leiden dan waar nu van wordt uitgegaan.
- Voldoende goede en goed bereikbare inpandige fietsenstalling.

Duurzaamheid en klimaatadaptatie

- Het Arnhemse Puntensysteem Klimaatadaptief Bouwen is van toepassing (www.arnhem.nl/klimaatadaptatie), zie ook hfst. 6 bijlage bij deze startnotitie. Het advies is om dit vroegtijdig mee te nemen in de verdere planvorming.
- Biodiversiteit heeft aandacht bij het ontwerp van het gebouw en de openbare ruimte.
- Het gebied in combinatie met de aangrenzende groenstructuren voldoet aan de 3-30-300 groennorm voor een leefbare, klimaat adaptieve en groene stad.
- Boom-inclusief ontwikkelen is uitgangspunt, waarbij wordt uitgegaan van de volwassen kroonomvang van de aanwezige bomen.
- Tot 2025 is het streven om 10% circulair te bouwen, na 2025 wordt het 25% en na 2025 wordt het 50% (in lijn met Woondeal 2.0), zie ook hfst. 6 bijlage bij deze startnotitie.
- Alle voorzieningen t.b.v. energie/verwarming/verkoeling van de gebouwen moeten inpandig worden opgelost.
- Hemelwater moet conform wetgeving op eigen terrein worden vastgehouden. Arnhem hanteert hiervoor een bui van 40 mm. in 45 minuten.

Energie

- Het gemeentelijke beleid op het gebied van duurzaamheid is vastgelegd in het Programmaplan New Energy Made in Arnhem 2020-2030 en daarna uitgewerkt op het onderwerp warmte, in de Transitievisie Warmte (TVW) van oktober 2021. In de TVW zijn ook de hernieuwde uitgangspunten van de Arnhemse aanpak van de Wijkgerichte Energietransitie opgenomen.
- Voor de ontwikkeling moet door de initiatiefnemer een energievisie opgesteld worden, waarbij energieneutraliteit het streven is. Met behulp van een energievisie kan een geschikte combinatie van energieconcepten gekozen worden. Het energieconcept dat wordt toegepast dient passend te zijn bij nieuwbouw en hierdoor warmte te leveren op lage temperatuur. Er wordt vanzelfsprekend gasloos gebouwd. Ook netneutraliteit (het zo min mogelijk belasten van het elektriciteitsnet) is in huidige tijden van netcongestie belangrijk om in de energievisie op te nemen. De keuze voor het energieconcept heeft ruimtelijke consequenties. Er komen meer of minder inpandige installatieruimtes per woning en collectief, wat medebepalend is voor het bouwvolume. Het is dus van groot belang om al vroeg in het proces een start te maken met de energievisie.
- Voorzieningen en installaties die noodzakelijk zijn voor de energievoorziening van de ontwikkeling én het gebied er omheen (trafo's, warmtepompen, etc.) moeten in de bebouwing worden geïntegreerd. Door over de plangrens heen te kijken naar de ruimtevraag van de noodzakelijke verzwaring van het elektriciteitsnet, draagt de ontwikkeling bij aan het toekomstbestendig maken van het elektriciteitsnet in de directe omgeving.

De hierboven genoemde uitgangspunten voor de herontwikkeling van Kermisland 110 zijn op onderstaande tekening verbeeld in een ruimtelijk concept. De in dit hoofdstuk opgenomen uitgangspunten worden door de initiatiefnemer Olymulder Vastgoedontwikkeling en woningcorporatie WoonzorgNederland in een volgende fase uitgewerkt.





Alle getoonde afbeeldingen betreffen impressies die gedurende de planvorming nader uitgewerkt worden; de vorm en positie van de bebouwing kunnen derhalve afwijken van het hier getoonde. Aan de afbeelding kunnen geen rechten worden ontleed.

5. Vervolgproces

Participatieparagraaf

In overeenstemming met de motie ‘startnotitie bij ruimtelijke ontwikkelingen’ is deze startnotitie herontwikkeling Kermisland 110 het startpunt van het ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie kan de raad vooraf kaders stellen en gaat het participatietraject van start met heldere voorwaarden.

Wijze van participatie

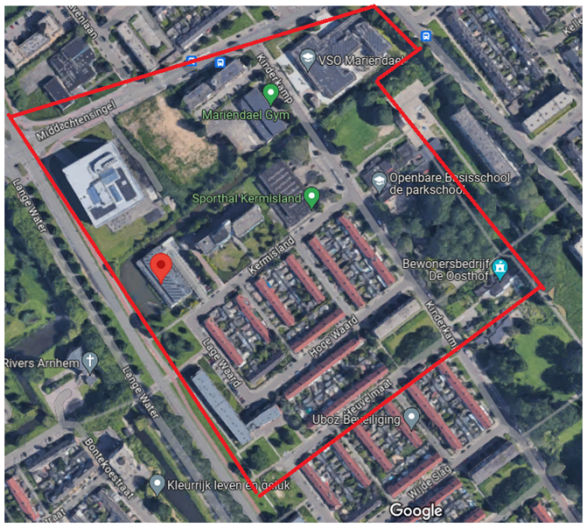
Het participatie-level is bepaald conform de handreiking ‘Betrek de buurt bij uw bouwplan’. Er worden meer dan 50 woningen gerealiseerd. Het bouwplan zorgt naar verwachting voor meer drukte.

In het huidige gebruik zijn er vooral verkeersbewegingen aan het begin en het eind van de werkdag. Dit zal wijzigen naar extra bewegingen in de weekends en avonden. Het bouwplan verandert het karakter van de straat of buurt behoorlijk, dit zal wijzigen van een kantoorgebouw naar een woongebouw van een veel grotere omvang. Voor de ontwikkeling aan de Kermisland 110 is daarom participatie-level 2 van toepassing. Onder level 2, gemiddelde participatie, wordt verstaan: het laten meepraten van betrokkenen en belangen van betrokkenen meewegen.

Wie erbij betrekken?

De initiatiefnemer is primair aan zet om de participatie conform deze startnotitie verder op te pakken en vorm te geven. De gemeente is op relevante momenten actief betrokken en wordt op de hoogte gehouden van het verloop van het participatieproces.

Onderstaande afbeelding (rood omkaderd) geeft aan welke buurtbewoners zijn uitgenodigd voor de buurt informatieavond op 2 november 2023:



De omwonenden (woningen aan de een deel van Middachtensingel, Kinderkamp, Heuvelmaat en Lange Water) worden betrokken bij de participatie evenals de eigenaren van de overige panden en instellingen in dit gebied. Overwogen kan worden om ook omwonenden / ondernemers aan de overzijde van het Lange Water uit te nodigen. Het wijkplatform Presikhaaf wordt ook betrokken. De bewoners van het naastgelegen wooncomplex Driegasthuizengroep zal daarnaast de verslaglegging

en verdere communicatie per brief in de brievenbus ontvangen aangezien niet iedereen een e-mailadres heeft.

Kennismaking met de buurt
Op 2 november 2023 is door de initiatiefnemer op de locatie zelf (Kermisland 110) een bewonersavond gehouden. Deze avond was erop gericht om kennis te maken en informatie over het gebied op te halen bij omwonenden en belangengroepen. Van de ca. 243 uitgenodigde omwonenden en belangengroepen waren er 19 van hen op deze avond aanwezig. Verder gaven 7 buurtbewoners niet aanwezig te kunnen zijn bij de buurtinformatieavond, maar graag per e-mail op de hoogte te willen worden gehouden. De sfeer op deze avond was goed en constructief.

Vragen en opmerkingen die uit de buurt naar voren kwamen hadden vooral betrekking op de bouwhoogte, de verkeerssituatie (parkeren en bereikbaarheid), schaduwwerking, de doelgroep (zijn woningen ook geschikt en betaalbaar voor buurtbewoners), de functie en het gebruik van begane grond. Ook waren er vragen over de planning. Het verslag is teruggekoppeld aan de buurt en is als bijlage aan deze startnotitie toegevoegd.

Vervolgproces participatie
Nadat deze startnotitie door de Raad is vastgesteld, wordt de inhoud hiervan besproken met de buurtbewoners aan de hand van een 2e buurtinformatieavond. Eventuele op- en aanmerkingen van de buurtbewoners kunnen dan worden meegenomen in de verdere planvorming. Nadat deze eventuele op- en aanmerkingen zijn verwerkt in het plan, wordt nog een buurtinformatie avond gehouden en zo nodig nog een of meerdere.

Bij elk participatiemoment wordt een terugkoppeling gegeven wat er met de opmerkingen vanuit de buurt wordt gedaan. De uitkomsten van het participatietraject worden (per fase) verwerkt in een participatiedocument. Op die manier wordt de participatie betrokken bij de besluitvorming door de Raad/College.

Ontwikkel- en/of financieringsparagraaf

Nadat de startnotitie door de raad is vastgesteld wordt een afspraak gemaakt met de initiatiefnemer over de anterieure overeenkomst. Daarin worden de afspraken opgenomen over de afwenteling van o.a. de plankosten.

Ruimtelijke procedure

De voorgestelde herontwikkeling naar wonen past niet binnen het huidige bestemmingsplan. Voor deze ontwikkeling moet een juridische procedure gevoerd worden. Dit is de verantwoordelijkheid van de initiatiefnemer. Hiervoor zijn twee mogelijkheden:

1. Een wijziging van het omgevingsplan.
2. Een buitenplanse omgevingsplanactiviteit (bopa). Dit is een vergunning om af te wijken van het omgevingsplan.

Het opstellen van alle benodigde onderzoeken worden in opdracht van de initiatiefnemer gedaan. De gemeente heeft hierbij een toetsende rol. De gemeente is geen opdrachtgever van externe onderzoeken.

Geldigheid (verjaringstermijn) startnotitie

Deze startnotitie is tot stand gekomen op basis van huidige wet- en regelgeving en vastgesteld gemeentelijk beleid. Het kan zijn dat bij een eventuele uitwerking van een aangepast plan nadere onderwerpen naar voren komen die een nieuwe afweging noodzakelijk maken.

Deze startnotitie is (in principe) maximaal 3 jaar geldig.

6. Bijlagen

Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen

Door het veranderende klimaat krijgt Arnhem steeds vaker te maken met langdurige periodes van hitte en/of droogte. Ook vallen er vaker hevige regenbuien, die kunnen resulteren in wateroverlast als we de stad daar niet op hebben ingericht. Daarnaast is Arnhem omgeven door prachtige natuur, die we graag steeds meer de stad in willen trekken. Door de natuur een volwaardige plek te geven in bouwprojecten en daarbij ook aanvullende 'grijze' maatregelen te nemen die de gevolgen van hitte, droogte en wateroverlast beperken, ontstaat een aantrekkelijke, gezonde en toekomstbestendige leefomgeving voor mens en dier.

Eind 2023 zijn daarom de beleidsregels Klimaatadaptief en Natuurinclusief Bouwen door het college vastgesteld. Dit houdt in dat voor nieuwbouwplannen moet worden gewerkt met een puntensysteem voor klimaatadaptief en natuurinclusief bouwen. Er zijn allerlei maatregelen waarmee punten gescoord kunnen worden, zoals het plaatsen van buitenzonwering of slim geplaatste bomen zodat gebouwen minder opwarmen. Of door het toevoegen van infiltratiekratten in het dak of onder de grond om water in op te slaan tijdens natte periodes, dat weer kan worden hergebruikt in droge periodes. Om de nieuwbouw ook aantrekkelijk te maken voor zoveel mogelijk diersoorten, zijn in de Arnhemse Groenvisie (2018) gebieden benoemd met kenmerkende soorten waar een leefgebied voor gewenst is. In de Arnhemse woonwijken zijn dat de gewone dwergvleermuis, huismus, gierzwaluw, egel, en wilde bijen. Dit leefgebied kan ontstaan als er natuurinclusief gebouwd wordt. Denk bijvoorbeeld aan het realiseren van gevelgroen, groene daken en verblijven voor vogels en vleermuizen aan en op de nieuw te bouwen gebouwen. Dit kan worden versterkt door de aanwezigheid van natuurvriendelijke en klimaatadaptieve openbare ruimte.

Daarnaast hanteren we de 3 – 30 – 300 groennorm voor nieuwe ontwikkelingen en streven deze na. Deze groennorm houdt in dat elke inwoner vanuit zijn raam minimaal 3 bomen ziet, dat er 30 procent bladerdak in de wijk is en dat er voor iedereen binnen 300 meter van zijn, haar of hun huis een park of stuk groen van minimaal één hectare aanwezig is. Voor het behouden en planten van bomen en inrichten van koele groene plekken zijn in het puntensysteem ook punten te behalen.
De Natuurkalender Arnhem uit de Groenvisie wordt gebruikt als leidraad bij ontwikkelingen voor wat betreft de meest geschikte periode van het jaar waarin werkzaamheden mogen plaatsvinden.

Circulariteit

Eind 2020 is de visie 'Circulaire Economie Arnhem' door de raad vastgesteld. Daarnaast is door het college het plan van aanpak 2020-2023 'Op weg naar een circulair Arnhem' vastgesteld. In algemene zin hanteren we bij circulair bouwen de volgende uitgangspunten, gebaseerd op de 'R-ladder':

- Het verminderen van materiaal & grondstoffengebruik, bijvoorbeeld door verdichting en renovatie i.p.v. nieuwbouw (R1 & R2).
- Het vergroten van het aandeel hergebruikte en gerecyclede materialen, in plaats van nieuwe materialen (R3, R4, R5).
- Wanneer er tóch nieuwe materialen nodig zijn, het inzetten op biobased materialen met weinig milieu-impact zoals hout.
- Ontwerp toekomstbestendig: zorg ervoor dat componenten in de toekomst kunnen worden gedemonteerd zodat ze opnieuw te gebruiken zijn en zorg dat er

materiaalpaspoorten en/of een gebouwpaspoort is waardoor informatie hierover te ontsluiten is.

Dit zijn allemaal middelen tot het verminderen van de primaire grondstoffenvraag van de bouw en het verlagen van de milieuprestatie gebouw (MPG), inclusief CO2-uitstoot. Het bereiken van deze doelen staat centraal. Tot 2025 is het streven om 10% circulair te bouwen, na 2025 wordt het 25% en na 2030 wordt het 50% (in lijn met Woondeal 2.0). Het percentage circulaire bouwmaterialen toetsen we in de eenheid kilogram (kg). We hebben de circulaire impactladder beschikbaar voor het toetsen van het percentage circulariteit in projecten. Deze impactladder maakt het mogelijk de mate van circulariteit in een woningbouwplan te meten op 4 onderdelen:

1. Materiaalgebruik (percentage hernieuwbaar (biobased), hergebruikt, gerecycled)
2. Hergebruikpotentie
3. Losmaakbaarheid (kan een gebouw bij uiteindelijke sloop weer uit elkaar?)
4. Toxiciteit van materialen

Op dit moment wordt landelijk en in GMR-verband gewerkt aan een breder monitoringsinstrumentarium voor circulariteit waarbij aanvullend op deze 4 onder- delen ook gestuurd kan worden op bijvoorbeeld CO2 impact van bouwmaterialen, adaptief vermogen van gebouwen of de omgang van restmateriaal bij de bouw of sloop. Hierbij volgen we de nationale ontwikkelingen van het Nieuwe Normaal (HNN) van Cirkelstad en het ministerie van BZK. HNN is hierbij nadrukkelijk geen nieuwe tool/berekeningsmethode voor circulariteit of duurzaamheid (er zijn er immers al genoeg) maar een samenvoeging van meerdere methodes tot één gemeenschappelijke ‘taal.’

Verslag participatiebijeenkomst

TKA

NOTULEN BUURTPARTICIPATIE

project	Werknummer: 22041
22041 Nieuwbouw zorgwoningen Hooghwater aan Kermisland 110 te Arnhem	Datum: 02-11-2023
opdrachtgever	Behandeld : Mart Hooiveld
Olymulder Real Estate	Betreft: Buurtparticipatie

1. Algemeen

Locatie: Kermisland 110, Arnhem
Tijd : 17:00-18:00

Genodigden buurt: 243 adressen
Aanwezigheid buurt: 19 personen

Verder gaven 7 buurtbewoners niet aanwezig te kunnen zijn bij de buurtinformatie avond, maar graag per email op de hoogte te willen worden gehouden.

Onderstaande afbeelding (rood omkaderd) geeft aan welke buurtbewoners zijn uitgenodigd voor de buurt informatie avond:



Aanwezigheid vanuit projectteam:
Mart Hooiveld (notulist Te Kiefte Architecten)
Rob, Robert en Frank Olymulder (initiatiefnemers)

Aanwezig namens de gemeente (toehoorder):
Bart Lichtenberg (Team Leef Omgeving gemeente Arnhem)
Samantha Volgers (projectmanager gemeente Arnhem Gebiedsvisie Presikhaaf 3)

2. Opening en Presentatie

Frank Olymulder heet iedereen welkom en opent de buurtinformatie avond met een kennismaking presentatie.
De buurt bijeenkomst vindt plaats in het gebouw op de projectlocatie, wat op het moment van de bijeenkomst nog gebruikt wordt als vaccinatie locatie van de GGD.
In de kennismaking presentatie werden de volgende punten door Frank Olymulder besproken:

- Kennismaking met Olymulder Real Estate
- Wat de aanwezigen kunnen verwachten van deze buurt bijeenkomst.
- Wat de algemene mening is op betrekking van de leefbaarheid binnen de wijk.
- De startnotitie, het proces van de herontwikkeling wordt doorsproken en welke rol de buurt hierin heeft.
- Plan specifieke wensen worden besproken waarin globaal de omkadering van het plan wordt doorgenomen.
- Wat het plan kan bijdragen in de wijk en waarin de leefbaarheid van de wijk kan worden vergoot.
- Afsluiting van de bijeenkomstafspraak waarin wordt aangegeven dat de opmerkingen en vragen worden gebundeld en worden teruggekoppeld aan de aanwezige bewoners.

3. Opmerkingen en vragen bewoners

Tijdens de presentatie van Frank Olymulder zijn meerdere opmerkingen en vragen naar voren gekomen van de aanwezige buurtbewoners. De vragen/opmerkingen hadden betrekkingen op de leefbaarheid in de wijk in het algemeen of hadden betrekking op het plan van de herontwikkeling. Hieronder zijn deze vragen/opmerkingen van elkaar gescheiden.

Bewoners geven aan in het algemeen:

- Aanwezige buurtbewoners geven aan al meer dan 50 jaar in de buurt te wonen.
- Meerdere nieuwbouw woonprojecten in de buurt waardoor er een slechte verkeersituatie ontstaat met te weinig parkeerplaatsen.
- Scholen in de buurt geven regelmatig overlast in de wijk.
- Verzorgend personeel voor de verzorgingspanden in de buurt moeten regelmatig parkeren in de wijk, hierdoor wordt de parkeersituatie verslechterd.
- Aanwezige buurthuizen worden al ervaren als genoeg in de wijk, ze nemen namelijk ook verkeersoverlast met zich mee.
- Delen van de wijk zijn in de afgelopen jaren gerenoveerd en de huidige bewoners zijn hier zeer tevreden over.
- Bewoners geven aan dat er vermoedelijk drugs wordt verhandeld in enkele onoverzichtelijke situatie's in de buurt met onbekende personen/auto's.
- Bewoner geeft aan dat er een te kort aan parkeerplaatsen 1 van de grote problemen in de wijk is. Kermisland wordt al gebruikt als extra parkeerplaats. Piekmomenten zijn te groot.

Bewoners vragen / opmerkingen plan specifiek met beantwoording voor zover mogelijk

- Vragen over de toekomstige verkeersituatie, wordt het niet veel te druk met auto's tijdens de piekuren, de huidige situatie is al zeer slecht. Olymulder gaf aan dat de doelgroep die wordt gehuisvest in het zorgcomplex niet zullen "meedraaien" in de piekmomenten van het verkeer. De doelgroep zullen namelijk ouderen zijn die ofwel gepensioneerd zijn of zodanige zorg nodig hebben dat zij niet de piekmomenten in het woon/werk-schoolverkeer verder zullen belasten. Verder werd er aangegeven vanuit het publiek dat de huidige verkeersproblematiek wordt veroorzaakt doordat de parkeerplaatsen van de nieuwe scholen nog niet gereed zijn. Hierdoor parkeren auto`s op de stoep of op de weg om de scholieren op te halen en weg te brengen.
- Vragen over de hoogte van het gebouw: Bewoners gaven aan dat er in de directe omgeving meerdere appartementsgebouwen in de toekomst zullen worden gebouwd bestaande uit 5 bouwlagen. Hoe hoog wordt het nieuwe zorggebouw aan de Kermisland 110? Olymulder gaf aan dat er zorgvuldig wordt gekeken naar de inpasbaarheid van het nieuwe gebouw. Daarbij wordt er gekeken naar de bestaande omliggende bebouwing. Daarnaast zal het nieuwe gebouw richting de straat Het Lange Water worden gebracht zodat het in 1 lijn met de bestaande omliggende bebouwing wordt gebracht.
- Vragen over de schaduw val van de gebouwcomplex. Enkele bewoners zijn bezorgt dat het pand schaduw over hun appartement geeft. Olymulder gaf aan dat de nieuwbouw geen schaduw tot nauwelijks schaduw zal opleren op het naastgelegen DrieGasthuizengroep. De schaduw van het nieuwe woonzorggebouw zal namelijk vallen op de aanliggende straat het Lange Water.
- Een buurtbewoner vroeg zich wanneer het gebouw meer richting de straat Het Lange Water wordt gebracht wat er gebeurt met het voorliggende water. Olymulder gaf aan dat het oppervlakte dat benodigd is voor de nieuwe bebouwing dat ten koste gaat van het voorliggende water, in de directe nabijheid wordt gecompenseerd. De gesprekken hierover lopen met desbetreffende bevoegd gezag, namelijk Waterschap Rijn IJssel.
- Welk termijnlengte hoort bij dit bouw / herontwikkeling proces? Olymulder gaf aan nog geen tijdsindicatie te kunnen afgeven. Zodra er iets bekend is worden bewoners op de hoogte gebracht.
- Zijn de woningen geschikt voor de aanwezige buurtbewoners en wat zullende kosten van de woningen zijn? Olymulder gaf aan dat er zeker buurtbewoners huisvestiging kunnen krijgen in het gebouw. Er wordt namelijk zowel sociaal als het middensegment aangeboden. Een aantal aanwezige buurtbewoners gaven aan geinteresseerd te zijn in een woning in het nieuwe woonzorggebouw.
- De ontmoetingsruimte, wat wordt hiermee bedoelt? Welke doelgroepen zijn hier welkom? Het moet geen onnodige overlast veroorzaken. De wens van de aanwezige buurtbewoners is dat een recreatieruimte voor de buurt hier gecentreerd wordt op de begane grond. Olymulder gaf aan dat de ontmoetingsruimte zowel voor de bewoners van het woonzorggebouw zijn als voor de buurt. De ontmoetingsruimte wordt gepland op de begane grond.
- Welke doelgroepen worden verwacht in het gebouwcomplex? Olymulder gaf aan in vergevorderde gesprekken te zijn met een landelijk opererende coöperatie die zowel ouderen met en zonder zorgvraag huisvesten.

Verder:

- Bewoners waren verder zeer tevreden met het idee om het parkeren ondergronds op te lossen.

4. Afsluiting :

Frank Olymulder geeft aan dat de vragen en opmerkingen worden gebundeld en de komende weken terug worden gekoppeld met de buurt. Ook bij volgende participatiemomenten wordt een terugkoppeling gegeven wat er met de opmerkingen vanuit de buurt wordt gedaan. De uitkomsten van het participatietraject worden per fase verwerkt in een participatiedocument volgens de handreiking "Betrek de buurt bij uw bouwplan". Op die manier wordt de participatie betrokken bij de besluitvorming door de Raad/College. Volgens de handreiking Betrek de buurt bij uw Bouwplan is het participatielevel "gemiddelde participatie". Dit houdt in dat betrokkenen, waaronder buurtbewoners, kunnen meepraten tijdens het proces. Belangen en wensen van betrokkenen worden gewogen en bekeken of dit een plek kan krijgen in het ontwikkelproces. Terugkoppeling met betrokken zal gebeuren per email. Voor meer informatie hierover, zie de gemeentelijke website: wwww.arnhem.nl en zoek naar "Participatie en de Omgevingswet". . De bewoners van het naastgelegen wooncomplex Driegasthuizengroep zal daarnaast de verslaglegging en verdere communicatie per brief in de brievenbus ontvangen aangezien niet iedereen een email adres heeft.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

1. Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Presikhaaf 3’

2. Raadsvoorstel ‘Startnotitie gebiedsontwikkeling Kermisland 110’

3. Raadsvoorstel 'Startnotitie gebiedsontwikkeling Houtmanlocatie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

15 mei 2024

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Groot (PvdD), Kumas (VVD), Heemskerk (D66), Zijlstra (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Gerretschen (GroenLinks), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA), Koorn (CDA) en Visser (PvdA).

De fracties van de PVV, FvD, DENK en SP waren niet aanwezig.

Bespreking

Gestart is met de meningsvormende bespreking. Hierin is in twee termijnen met de wethouder gedebatteerd.

Toezeggingen

Er zijn geen toezeggingen gedaan.

Moties en amendementen

Geen motie of amendement is aangekondigd

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de meningsvormende behandeling van het raadsvoorstel is afgerond en dat het voorstel kan worden doorgeleid naar de besluitvormende vergadering.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

C. Prinsen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Agenderingsverzoek ‘Taalrijk opgroeien’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15-05-2024

Type voorstel
Agenderingsverzoek van de fractie D66.

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding van de meningsvormende bespreking.

Informatieve bespreking:
Heeft plaatsgevonden op 3 april 2024 in de vorm van een rondetafelgesprek met zeven deelnemers.

Meningsvormende bespreking:
Er wordt in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Er ligt geen besluit voor bij de gemeenteraad.

Indieners van het agenderingsverzoek willen een rondetafelgesprek en debat met de portefeuillehouder agenderen over het onderwerp ‘Taalrijk opgroeien’ vanwege zorgen over de taalvaardigheid van Arnhemse jongeren.

Zie voor meer achtergrond het agenderingsverzoek.

Aandachtspunten

Meningsvormende bespreking – debat met de wethouder
Op 3 april 2024 is de informatieve bespreking, het rondetafelgesprek met zeven deelnemers, afgerond. Zie voor de deelnemers aan het rondetafelgesprek de bijlage op iBabs genaamd ‘Lijst met insprekers’. Er wordt nu gestart met de meningsvormende bespreking in twee termijnen. Zie voor meer informatie over de behandelwijze pagina 2.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Nermina Kundic

Ambtenaar

Raadsadviseur
Robin Oosthout
Robin.oosthout@arnhem.nl
06-25776491

Aandachtspunten

N.v.t.

Voorgestelde behandelwijze

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Indien de meningsvormende bespreking is afgerond, is het agenderingsverzoek afgerond.

Agenderingsverzoek ‘Taalrijk opgroeien’

28/01/2024

Goed kunnen lezen en schrijven is enorm belangrijk. Het is bepalend voor je kansen op het werk en in je ontwikkeling. Maar ook om voor jezelf te kunnen zorgen in een steeds ingewikkeldere digitale wereld. Oftewel, om de baas over je eigen leven te kunnen zijn. Dat was al nooit vanzelfsprekend, maar lijkt nóg minder vanzelfsprekend te worden. De taalvaardigheid van de Nederlandse jongeren staat ernstig onder druk. De afgelopen jaren stortte het taalniveau tot ver onder het Europese gemiddelde. Ondanks extra inzet zet deze trend door. D66 wil deze trend keren. Dit probleem is urgent, en het kán en mag niet ondersneeuwen in het geweld van de andere uitdagingen waar ons onderwijs voor staat.

Niet alle problemen kunnen we als Arnhem zelf oplossen, maar ook binnen onze invloed liggen kansen. In onze aanpak voor voorschoolse educatie en met het convenant cultuureducatie worden al belangrijke stappen gezet, maar de nieuwe cijfers laten de noodzaak zien om te versnellen en alle kansen te pakken. Over die kansen willen wij graag met onze collega raadsleden en het college in gesprek. Bijgaande actielijst omvat een eerste aanzet vanuit D66. De lijst acties is niet volledig uitgewerkt en niet uitputtend: er zijn zonder twijfel meer goede ideeën over hoe het lezen en schrijven in Arnhem verder te brengen. We nodigen collega’s dan ook graag uit om mee te denken.

Ook zouden wij graag een beperkte ronde tafel willen organiseren om kennis op te halen, scherp te krijgen waar het knelt en oplossingsrichtingen te verkennen. Hiervoor zouden wij de volgende partijen willen uitnodigingen: 1) Rozet, 2) Stichting Pas, 3) een vertegenwoordiger uit ons jongerenwerk, 4) iemand die zich vanuit de cultuursector bezighoudt met jongeren enthousiasmeren voor taal en 5) een vertegenwoordiger van het (voorbereidend) beroepsonderwijs.

Met vriendelijke groet,

Wimer Heemkerk, Raadslid D66

Mattijs Loor, Raadslid D66

Actielijst taalrijk opgroeien in Arnhem

Het doorbreken van de negatieve trend in de taalontwikkeling in Arnhem gaat niet van de ene op de andere dag. Het vraagt om een lange adem en een aanpak samen met alle betrokken partners in onze stad.

Zet in op plezier hebben met taal

I. **Zet de extra cultuurmiddelen zo in dat ze ook bijdragen aan leesplezier.** Meer Arnhemmers aan het lezen krijgen begint met het leuk maken van taal. In de afgelopen begrotingen is flink extra geld vrijgemaakt voor cultuur, waaronder literatuur en spoken word. Besteed deze zo dat ze bijdragen aan het vergroten van het leesplezier van (jonge) Arnhemmers.

Zet in op een taalrijke (thuis)omgeving

II. **Maak binnen het programma Arnhem-Oost budget vrij om de ontwikkeling te versnellen van de aanpak taal.** Met de Arnhem-Oost aanpak komen we daar waar de meeste inzet nodig is. Taal is al een belangrijke doelstelling binnen de bijbehorende Rijke Schooldag-aanpak, maar het aanbod moet nog worden ontwikkeld. Zet daarom in op het verweven van taal in het Rijke Schooldag-aanbod.

III. **Geef taal (weer) een belangrijke rol bij het consultatiebureaus.** Consultatiebureaus zijn dé plek waar (een risico op) taalachterstanden gesignaleerd moet worden, maar het is ook de plek waar een belangrijke stap gemaakt kan worden in het stimuleren van een taalrijke thuisomgeving. Concreet om te beginnen: breng de koffertje van boekstart terug van de gemeente naar de consultatiebureaus.

IV. **Maak meer boeken beschikbaar, in de buurt en passend bij de doelgroep/leeftijd.** De beschikbaarheid van leuke boeken/verhalen om te lezen is een voorwaarde voor leesplezier. Of het nu gaat om meer zwerfboekenstations of een volwaardige bieb, we kunnen meer doen om boeken dichtbij Arnhemmers te brengen.

Zorg voor een doorlopende aanpak door alle (onderwijs)instellingen heen

V. **Breng in kaart hoeveel kinderen die een taalachterstand opbouwen buiten VVE-indicatie vallen.** Het aandeel middelbare scholieren met een ondermaats taalniveau is vele malen groter dan het aandeel kinderen dat een VVE-indicatie krijgt. Dat roept de vraag op of we nog juist en breed genoeg kijken. Breng daarom in kaart welk type kinderen met een risico op taalachterstand nu gemist wordt.

VI. **Breid boekstart uit naar alle Arnhemse kinderopvangen en zet in op het openen van meer (baby)bibliotheken met voorleesboeken.**

VII. **Besteed meer aandacht aan het beroepsonderwijs.** Het probleem van de taalniveau is het grootst op het (voorbereidend) beroepsonderwijs. Focus daarom op het (V)MBO bij het uitbreiden van het convenant cultuureducatie in 2025 en zoek naar de nodige middelen om deze aanpak te steunen.

Dit alles vraagt om een betere organisatie

VIII. **Wijs één politieke verantwoordelijke aan voor goed lezen en schrijven.** Het onderwerp taal raakt aan veel onderwerpen binnen ons gemeentelijk beleid. Juist één samenhangende, doorlopende aanpak is belangrijk. Veel organisaties hebben op het moment veel op hun bordje. Dat geldt voor onderwijsorganisaties in het bijzonder. Daarom is om tot te deze samenhang te komen, heldere bestuurlijke regie nodig. Taalbevordering speelt in zeer veel portefeuilles een rol (onderwijs, cultuur, welzijnswerk, wijkaanpak, Nationaal Programma Arnhem Oost), maar het is onduidelijk wie bestuurlijk de samenhang bewaakt.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘Taalrijk opgroeien’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☐ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **3 april 2024: informatieve bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Malda (ChristenUnie), Noomen (GroenLinks), Heemskerk (D66), Groot (CDA), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Schrijvers (VVD), Wiggers (Burger Belang Arnhem), Neutkens (Volt), Usta (DENK), Hogenhout (PvdD), Luurssen (FvD), Van der Velden (SP).

De fracties van PVV en PvdA waren niet aanwezig.

Verder aanwezig: Doest (Rozet), Mullink (Stichting Pas), Keijsers (Taalhuis), Graumans (Rijn IJssel), Peppelman (Maarten van Rossem), De Vrije (Maarten van Rossem), El Malki (Presikhaaf University).

Bespreking

De bespreking is gestart met het rondetafelgesprek. Alle insprekers hebben hun bijdrage gedeeld. Vervolgens hebben de aanwezige fractievertegenwoordigers de gelegenheid gehad tot het stellen van vragen. Het rondetafelgesprek is afgerond.

Toezeggingen

N.v.t.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het rondetafelgesprek is afgerond. Het agenderingsverzoek wordt op een later moment vervolgd met het debat met de wethouder.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

G. Van der Laak

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek ‘Taalrijk opgroeien’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- 3 april 2024: informatieve bespreking
- **15 mei 2024: meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Noomen (GroenLinks), Schrijvers (VVD), Lu (PvdD), Heemskerk (D66), Usta (DENK), Malda (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Visser (PvdA), Kraaijenbrink (Arnhem Centraal), Van Plateringen (Burger Belang Arnhem).

De fracties SP, FvD, PVV en CDA waren niet aanwezig.

Verder aanwezig: Kundic (wethouder)

Bespreking

De vergadering is gestart met de meningsvormende bespreking. De aanwezige fractievertegenwoordigers hebben vragen gesteld aan de wethouder. De wethouder heeft deze vragen in haar termijn beantwoord. Beide termijnen zijn afgerond.

Toezeggingen

- Wethouder Kundic zegt toe de rol van inclusie te betrekken in het nieuwe plan van aanpak taalontwikkeling.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het agenderingsverzoek is afgerond.

De raadsadviseur,

R. Oosthout

De voorzitter,

W. De Boef

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel 'Toekomst herdenking Slag om Arnhem'

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15 mei 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Hervatting en afronding van de meningsvormende bespreking.

Meningsvormende fase:
Er wordt in maximaal twee termijnen vergaderd waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit

Het college stelt voor om een besluit te nemen over de toekomst van de herdenking van de Slag om Arnhem. Het voorstel is om naast de jaarlijkse herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil een groot event in de kroonjaren te organiseren en daarnaast een jaarlijks doorlopend programma. Daarnaast wordt gevraagd om het college de opdracht te geven om de invulling en de organisatie verder uit te werken.

Aandachtspunten

Meningsvormende bespreking
De meningsvormende bespreking wordt hervat. Het college start met de eerste termijn, waarna indien nodig een tweede termijn gehouden kan worden door de raadskamer en het college.

Aandachtspunten
Het raadsvoorstel is opgesteld naar aanleiding van een aangenomen motie, waarop BMC een onderzoek heeft verricht, zie hieronder voor een uitgebreidere toelichting.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Bob Roelofs

Ambtenaar
Emina Joosten
emina.joosten@arnhem.nl
06-50194029

Raadsadviseur
Steffan Vos
steffan.vos@arnhem.nl
06 - 31114958

Aandachtspunten

- De eerder aangenomen motie ‘Een brug naar de toekomst’ (22M132) is de basis voor dit voorstel. Het adviesbureau BMC heeft daarop een onderzoek uitgevoerd en daaruit komt de conclusie zoals in het voorstel is uitgewerkt.
- BMC heeft een aantal scenario’s uitgewerkt waarbij het voorstel is om te kiezen voor optie 2, zoals uitgewerkt in het besluit.
- Onder het kopje Financiën wordt uitgelegd hoe de herdenking gefinancierd kan worden met bestaande middelen en een verdere uitwerking binnen de huidige begroting.

Moties en Toezeggingen

De motie ‘Een brug naar de toekomst’ (22M132) is de basis voor het voorstel en wordt bij het aannemen van dit voorstel afgedaan.

Voorgestelde behandelwijze

Meningsvormende bespreking

Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Amendementen en/of Moties.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4097020

Onderwerp: Toekomst herdenking Slag om Arnhem

Kernboodschap

Bij de begrotingsbehandeling 2023 heeft de gemeenteraad de motie Een brug naar de toekomst (22M132) aangenomen met het verzoek om voor de begrotingsbehandeling 2024 met een voorstel te komen hoe we het herdenken van de Slag om Arnhem, in het bijzonder Bridge to Liberation, vorm gaan geven na het Kroonjaar 2024. Wij hebben adviesbureau BMC de opdracht gegeven om een advies op te stellen over de doelstellingen en ambities van het herdenken voor de jaren na 2024 en daarbij scenario's te schetsen met bijbehorende consequenties. In dit raadsvoorstel informeren wij u over de uitkomsten van het onderzoek 'Brug naar de Toekomst - De herdenking van de Slag om Arnhem' en stellen wij u voor in te stemmen met het voorstel om – naast de jaarlijkse herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil - in de kroonjaren een groot event te organiseren en daarnaast een jaarlijks doorlopend programma. De precieze invulling en organisatie zullen we de komende periode verder uitwerken. Hiermee is de motie Een brug naar de toekomst (22M132) afgedaan.

Voorstel

1. Kennis te nemen van de resultaten van het BMC-onderzoek "Brug naar de Toekomst - De herdenking van de Slag om Arnhem".
2. In te stemmen met het voorstel om - naast de jaarlijkse herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil - een groot event in de kroonjaren te organiseren en daarnaast een jaarlijks doorlopend programma.
3. Het college opdracht te geven de invulling en de organisatie verder uit te werken.

Inleiding

De achtergrond
Herdenken is onlosmakelijk verbonden met onze stad. Het is de Slag om Arnhem, het verhaal van de brug te ver, de enorme impact van dit kantelpunt in de geschiedenis, dat onze inwoners en de regio verbindt. Sinds 2014 is er veel veranderd als het gaat om het herinneren en herdenken van de Slag om Arnhem. In regionaal verband is de samenwerking tussen de vier Airborne-gemeenten geprofessionaliseerd en geïntensiveerd. Ook is er een forse investering gedaan om het herdenken en herinneren van de Slag om Arnhem zichtbaar maken in onze stad: Airborne at the Bridge, het

Gemeente Arnhem

Jacob Groenewoudplantsoen, de trappen aan de Rijnkade en het monument De Vlucht als herinnering aan de grootscheepse evacuatie.
In 2014 nam Arnhem in het kader van de 70ste herdenking van de Slag om Arnhem (kroonjaar) het initiatief voor een eenmalig speciaal programma met een vernieuwende publieksherdenking van de Slag om Arnhem. Dit resulteerde in de Bridge to Liberation Experience, een multimediaal event bij de John Frostbrug met een groot bereik en veel herkenning bij brede lagen in de samenleving. In 2015 volgde een tweede editie. Het succes van de events leidde tot de oprichting van de stichting Bridge to Liberation, die sinds 2016 verantwoordelijk is voor de Experience. De stichting heeft zich als doel gesteld om op een nieuwe manier, met een breed publiek, stil te staan bij de Slag om Arnhem en de impact van de oorlog. De experience is een totaalbeleving: een wereld van 360 graden met muziek, visuele effecten, film en dans. Deze formule is in de afgelopen negen edities grotendeels hetzelfde gebleven.

De motie
Het rondkrijgen van de middelen bleek de afgelopen jaren elke keer een enorme uitdaging. Met financiële pleisters als amendementen, de begroting 2023 en garantstelling zijn de middelen telkens aangevuld zodat Bridge to Liberation kan doorgaan. De financiële vraag vanuit de stichting aan de gemeente is in de afgelopen jaren structureel gegroeid, terwijl de ambitie en de formule van Bridge to Liberation hetzelfde zijn gebleven.
Wij verwachten dat deze financiële druk in de komende jaren zal toenemen. De bijdragen van de provincie en van het vfonds, twee andere grote financiële bronnen, zijn na 2024 niet zeker.
Ook de begrote middelen voor de afgelopen editie van 2023 bleken niet voldoende. Bij de begrotingsbehandeling 2023 heeft de gemeenteraad de motie Een brug naar de toekomst (22M132) aangenomen met het volgende verzoek:

- Zich in te zetten voor een 80ste herdenking, in 2024, met een Bridge to Liberation Experience die ook regionaal en nationaal maximale betekenis heeft en die een basis vormt voor in ieder geval eens in de vijf jaar een relevante herdenking met grotere zichtbaarheid;
- Voor de begroting van 2024 met een voorstel te komen hoe we na 2024 invulling blijven geven aan de Slag om Arnhem-herdenking in het algemeen en De Bridge to Liberation in het bijzonder, inclusief een financiële paragraaf;
- Daarbij in overweging te nemen dat het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren, en daarom eens in de vijf jaar grootschalig te herdenken, en in de overige jaren betekenisvol maar kleinschaliger;
- De betrokken stakeholders mee te nemen in het te maken voorstel.

BMC-onderzoek
Wij hebben aan adviesbureau BMC de opdracht gegeven om een advies te geven over de doelstellingen en ambities van het herdenken voor de jaren na 2024 en daarbij scenario's te schetsen met bijbehorende consequenties.
Op basis van onderzoek, interviews met veel betrokken partijen en reacties vanuit bewoners door een online enquête, is de conclusie dat er breed draagvlak en waardering is voor de herdenking in de Eusebiuskerk en de ceremonie in de Berenkuil.
Bridge to Liberation als grootschalige publieksherdenking wordt over het algemeen wel gewaardeerd, maar er zijn ook veel kritische geluiden: het concept is niet meer van deze tijd, ieder

jaar dezelfde opzet, jongeren worden maar beperkt bereikt, lokale en regionale partners geven aan dat ze samenwerking missen.
Naar aanleiding van deze gesprekken heeft BMC een viertal scenario's geformuleerd die vervolgens afgewogen zijn tegen een aantal uitgangspunten: continuering van de herdenking in de Eusebiuskerk en de ceremonie in de Berenkuil/ heldere ambities/ duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken/ lokale en regionale samenwerking/ realistische financiering.

De scenario's die BMC heeft geformuleerd zijn:
Scenario 1: Continueren van de huidige manier van herdenken: de herdenking in de Eusebiuskerk, de ceremonie in de Berenkuil en de Bridge to Liberation blijven ongewijzigd.
Scenario 2: Groot evenement in kroonjaren: de herdenking in de Eusebiuskerk en de ceremonie in de Berenkuil blijven ongewijzigd, daarnaast is er in de kroonjaren een groot event. In alle andere jaren is er ruimte voor een beperkt doorlopend programma gericht op specifieke doelgroepen, zoals bijvoorbeeld jongeren.
Scenario 3: Brede doorlopende programmering in de stad en regio: herdenking in de Eusebiuskerk en de ceremonie in de Berenkuil blijven ongewijzigd. Daarnaast is er een breed doorlopend programma in alle jaren. In de kroonjaren is er geen grootschalig publieksevent.
Scenario 4: Combinatie van kroonjaren en breed programma: de herdenking in de Eusebiuskerk en de ceremonie in de Berenkuil blijven ongewijzigd. In de kroonjaren is er een groot publieksevent en daarnaast een uitgebreide jaarrond programma in de stad en de regio.

Tabel op basis van BMC

Score uitgangspunten per scenario	Scenario's volgens BMC			
	1	2	3	4
Herdenken Berenkuil en Eusebiuskerk	+	+	+	+
Scherpere ambities	+/-	+	+	+
Duidelijke doelgroepen en prestatieafspraken	+/-	+	+	+
Intensivering lokale en regionale samenwerking	-	-	+	+
Realistische en duurzame financiering	-	+	-/+	-/+

Het voorstel:
Op basis van de conclusies uit het rapport en de uitgangspunten die in de motie zijn meegegeven, stellen we een scenario voor waarin de kracht van een groot event wordt gecombineerd met een beperkte doorlopende programmering. Dit komt overeen met scenario 2 van BMC.

Beoogd effect

Blijvend aandacht schenken aan de herdenking van de Slag om Arnhem op een manier die past binnen de financiële kaders en die ook voor de jongere generatie betrokkenheid bij deze geschiedenis creëert en die verbinding legt met de huidige tijd.

Argumenten

2.1	*We zien de kracht van een groot laagdrempelig event*
	Het publiek heeft grote waardering voor Bridge to Liberation als grootschalig, breed toegankelijk, laagdrempelig publieksevenement. Dit willen we graag behouden door in de kroonjaren een groot evenement te organiseren.
2.2	*We gaan uit van de beschikbare financiële middelen*
	Binnen de beschikbare middelen zien we de mogelijkheid om te sparen voor een kroonjaar en een beperkt programma in de tussenliggende jaren te organiseren. Wij hebben daarnaast structureel budget voor Slag om Arnhem waaruit we nu incidentele projecten en initiatieven financieren zoals Bridge to the Future, tentoonstellingen zoals Helmen vol Verhalen en Ik kom terug, etc. Dit zullen wij blijven doen. Hiermee zien we voldoende mogelijkheden om de geschiedenis levend te houden. Scenario 2 van BMC gaat uit van ruimere financiële kaders dan die beschikbaar zijn. We zien echter voldoende mogelijkheden om met minder middelen dit scenario uit te werken.
2.3	*We willen graag de doelgroep jongeren extra bereiken*
	Wij zien dat met de huidige initiatieven de jongeren uit de gemeente Arnhem onvoldoende worden bereikt. Daarom stellen we voor om in de tussenliggende jaren vooral in deze doelgroep te investeren. Op welke manier wij dit het meest effectief kunnen doen zal nader uitgewerkt worden.

Kanttekeningen en risico's

2.1	*Hoe kunnen we jongeren blijven betrekken.*
	Uit het onderzoek blijkt dat de doelgroep jongeren beperkt betrokken is bij de herdenkingen. De programmering in de tussenliggende jaren kan daar invulling aan geven. Ook voor het event in het kroonjaar kunnen we doelstellingen meegeven om meer jongeren te betrekken.
3.1	*Hierbij moet een organisator worden gezocht.*
	De organisatie van een grootschalig event in de kroonjaren zullen wij verder uitwerken. Wij gaan kijken wat daarvoor de meest passende vorm is en op welke manier we de organisatie hiervan willen organiseren. Het BMC-onderzoek geeft ook suggesties mee die we zullen betrekken bij de uitwerking.

Participatie

Voor het externe onderzoek is met een breed spectrum aan betrokkenen gesproken: interviews met lokale en regionale stakeholders en betrokken partijen, een bijeenkomst waarin de scenario's

in grote lijnen zijn getoetst en een online enquête, die via verschillende sociale mediakanalen onder de aandacht is gebracht.

Financiën

In dit voorstel wordt om de vijf jaar een grootschalige herdenking georganiseerd. Hier is een budget van ca € 1 miljoen voor nodig. Dit budget wordt gevormd door elk jaar € 200.000 te reserveren en toe te voegen aan de bestemmingsreserve Evenementen. De bekostiging van de (kleinschalige) jaarlijkse activiteiten voor de doorlopende programmering wordt geschat op € 55.000. Ook andere organisaties zoals het vfonds en de provincie Gelderland dragen bij aan de herdenkingen. Wij zullen ons blijven inzetten dat deze organisaties ook in de toekomst een bijdrage blijven leveren.

In principe past dit voorstel vrijwel geheel binnen het structurele budgettair kader. In de huidige begroting werd al rekening gehouden met een jaarlijkse toevoeging aan de reserve voor herdenkingen in kroonjaren. Door de verwerking van het amendement 22A66 is het budget in de jaren 2025 en 2026 niet toereikend. Ten behoeve van het evenement in kroonjaar 2024 zijn de budgetten 2025 en 2026 vervroegd ingezet en derhalve niet meer beschikbaar ten behoeve van de herdenking in het volgende kroonjaar 2029. Dit kan opgelost worden binnen de huidige begroting. De dekking komt uit bestemmingsreserve evenementen en betreft de jaren 2025 en 2026.
.

Uitvoering

In 2024 wordt groots stilgestaan bij het kroonjaar van de herdenking. Dat betekent dat in 2029 het volgende kroonjaar is. In de tussenliggende jaren zal een doorlopende programmering worden georganiseerd en wordt er voor het komende kroonjaar gespaard. De opzet, de uitvoering en de rol van de gemeente worden na het besluit verder uitgewerkt.

Communicatie

Na besluitvorming zullen de direct betrokkenen waaronder de Stichting Bridge to Liberation worden geïnformeerd. We zullen in de communicatie over het huidige kroonjaar ook aandacht schenken aan de toekomstige vorm.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- BMC-onderzoek "Brug naar de Toekomst - De herdenking van de Slag om Arnhem"

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4097020

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 februari 2024, nummer: 4097020;

gelet op artikel 147, lid 2 van de Gemeentewet;

besluit:

1. Naast de jaarlijkse herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil een groot event in de kroonjaren te organiseren en daarnaast een jaarlijks doorlopend programma.
2. Het college opdracht te geven de invulling en de organisatie verder uit te werken.

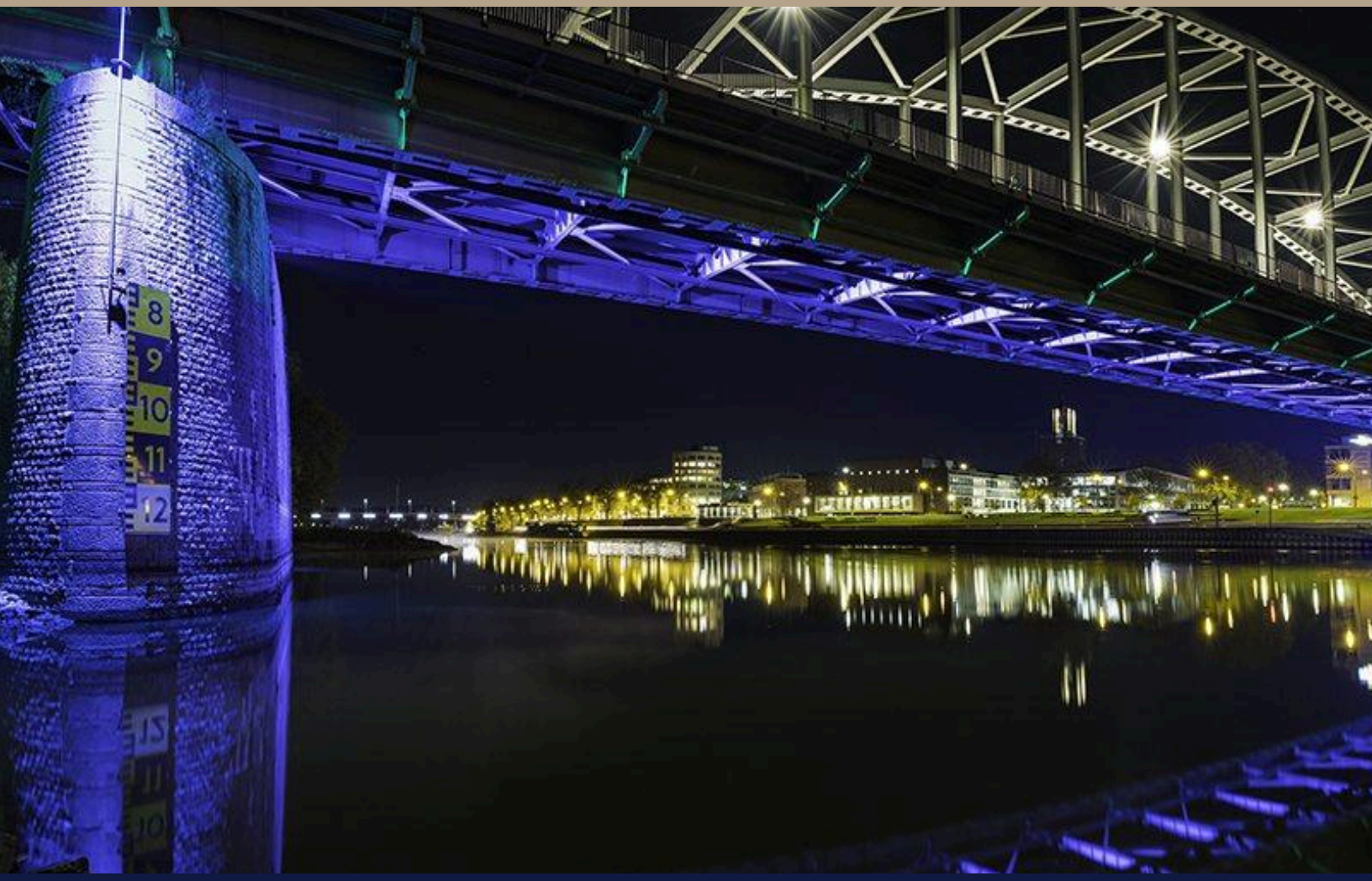
De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

BMC
YACHT GROUP

Brug naar de Toekomst

De herdenking van de Slag om Arnhem



Rapport | januari 2024

Partners in verbetering

Brug naar de Toekomst

De herdenking van de Slag om Arnhem

Rapport
Gemeente Arnhem

BMC
YACHT GROUP

Inhoudsopgave

H1 | De aanleiding voor dit onderzoek **1**
1.1 Motie ‘Een brug naar de toekomst’ 1
1.2 Opdracht en aanpak 2
1.3 Betrokken inwoners 3
H2 | De huidige situatie **5**
2.1 Herdenking in de Eusebiuskerk 5
2.2 Herdenking Berenkuil 5
2.3 Bridge to Liberation 5
2.4 Conclusies 12
a. Groot draagvlak voor herdenking, vorm kan beter 12
b. Prestaties blijven achter 12
c. De kosten voor het evenement blijven stijgen 13
d. Kansen voor het betrekken van inwoners en bezoekers 13
H3 | De toekomst: vier scenario’s **14**
3.1 Uitgangspunten: elementen om rekening mee te houden 14
3.2 Scenario 1: Continueren van de huidige manier van herdenken 15
3.3 Scenario 2: Groot evenement in kroonjaar (één keer in de vijf jaar) 16
3.4 Scenario 3: Brede, doorlopende programmering in de stad en regio 17
3.5 Scenario 4: Combinatie van kroonjaren en breed programma 19
3.6 Financiën 20
3.7 Organisatie: variatie in visie, vorm en inhoud 21
H4 | Conclusie en advies **22**
Bijlage 1 | Motie gemeenteraad van 9 november 2022 **25**
Bijlage 2 | Lijst van geïnterviewde organisaties **28**
Colofon **29**

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC

H1 | De aanleiding voor dit onderzoek

In 2024 is de Slag om Arnhem precies 80 jaar geleden. De gemeente Arnhem vindt het belangrijk om in dat jaar extra stil te staan bij deze bijzondere gebeurtenis tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het belang hiervan is in de huidige tijdsgeest alleen maar toegenomen. Niet alleen om de herinnering levend te houden en de gevallenen te eren, maar ook als tastbare waarschuwing voor de toekomst. Een groeiend aantal conflictgebieden in de wereld, een oorlog op Europees grondgebied, de inzet van Nederlandse militairen op missies in meerdere landen en miljoenen ontheemden zorgen ervoor dat ons besef van de kostbaarheid van vrede de afgelopen jaren is toegenomen. Daarbij herdenken we gebeurtenissen die belangrijk zijn in onze geschiedenis, cultuur en die dus deel uitmaken van onze identiteit.

Sinds 2014 is er in de stad veel veranderd rond het herinneren en herdenken van de Slag om Arnhem. Op regionaal vlak is de samenwerking tussen de vier Airborne-gemeenten (gemeenten Arnhem, Ede, Overbetuwe en Renkum) geprofessionaliseerd en geïntensiveerd. De gemeenten zijn gezamenlijk lid geworden van de Liberation Route Europe, er is een regiomanager samenwerking Airborne-gemeenten aangesteld (onder verantwoordelijkheid van SAR) en de gemeenten zoeken elkaar meer dan voorheen op in de afstemming op zowel uitvoerend als bestuurlijk niveau. In de gemeente Arnhem is de zichtbaarheid van de herdenking vergroot, denk hierbij aan Airborne at the Bridge, Jacob Groenewoudplantsoen, de trappen aan de Rijnkade en Bridge to Liberation aan de Rijnkade. De herdenking heeft als doel om lering te trekken uit het verleden en deze lessen te vertalen naar nu en de toekomst. Dit vergroot de relevantie van de impact van oorlog en de waarde van vrijheid voor komende generaties. De vraag is echter of de boodschap in de juiste vorm/op de juiste manier gecommuniceerd wordt met jongere generaties.

1.1 Motie ‘Een brug naar de toekomst’

Bij de begrotingsbehandeling 2023 in november 2022 heeft de raad van Arnhem de motie ‘Een brug naar de toekomst[1]’ aangenomen, waarin deze het college verzoekt om:

- *zich in te zetten voor een 80ste herdenking, in 2024, met een Bridge to Liberation Experience die ook regionaal en nationaal maximale betekenis heeft en die een basis vormt voor in ieder geval eens in de vijf jaar een relevante herdenking met grotere zichtbaarheid;*
- *voor de begroting van 2024 met een voorstel te komen hoe we na 2024 invulling blijven geven aan de Slag om Arnhem herdenking in het algemeen en De Bridge to Liberation in het bijzonder, inclusief een financiële paragraaf;*
- *daarbij in overweging te nemen dat het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren, en daarom eens in de vijf jaar grootschalig te herdenken, en in de overige jaren betekenisvol maar kleinschaliger;*
- *de betrokken stakeholders mee te nemen in het te maken voorstel.*

De indieners van de motie doen bij dit verzoek de volgende constateringen:

- *de Bridge to Liberation de afgelopen jaren een belangrijke plek heeft gekregen als onderdeel van de herdenking van de Slag om Arnhem;*

[1] Gemeente Arnhem, 2022, *Motie ‘Een brug naar de toekomst’*, VVD, D66, GroenLinks, Partij voor de Dieren, Arnhem Centraal, 9 november 2022, p. 1-2.

- *de kosten voor deze herdenking de afgelopen jaren enorm gestegen zijn zonder dat de opzet van het evenement wezenlijk is uitgebreid;*
- *we onderweg zijn naar de 80ste herdenking in 2024.*

De indieners benadrukken hierbij het belang van het herdenken van de Slag om Arnhem om te blijven leren van het verleden. De Slag is een belangrijk onderdeel geworden van de identiteit van Arnhem en heeft een regionaal en nationaal belang. Ze vinden het van belang om na te denken over een houdbare invulling op de lange termijn.

1.2 Opdracht en aanpak

Naar aanleiding van de motie heeft u BMC om een onafhankelijk advies gevraagd over een houdbare invulling van het herdenken van de Slag om Arnhem op de lange termijn, waarbij de focus ligt op ambities, concept en haalbaarheid. Concreet verwacht u een langetermijnvisie op het herdenken van de Slag om Arnhem. Die opdracht hebben we vertaald in de volgende onderzoeksvragen:

Onderzoeksvragen:

1: Welke ambities en doelstellingen passen bij de herdenking van de Slag om Arnhem na 2024 (jaarlijks en in jubileumjaren)?
2: Op welke manieren zijn die ambities in te vullen (scenario's)?
3: Wat zijn de inhoudelijke, organisatorische en financiële consequenties en randvoorwaarden van de scenario's?
4: Wat is er nodig om invulling te geven aan deze scenario's?

Daarbij hebben we aan de start de aandachtspunten benoemd die belangrijk zijn voor een zorgvuldige conclusie en een gedragen besluitvorming:

- **Breed draagvlak:** de herdenking van de Slag om Arnhem is een gevoelig en belangrijk onderwerp; zowel om de veteranen te eren, als om de gevolgen van oorlog voor toekomstige generaties zichtbaar en voelbaar te maken. Het uiteindelijke doel daarmee is het verhaal van de Slag om Arnhem naar de toekomst toe over te dragen en te blijven vertellen. Dat vraagt om zorgvuldigheid in het betrekken van stakeholders bij dit advies; niet alleen bij het schetsen van de context en het ophalen van ervaringen, maar ook bij het nadenken over toekomstige vormen.
- **Diversiteit**: de boodschap over oorlog en vrede, moed en helden, vrijheid en overheersing is relevant voor de hele samenleving, ongeacht leeftijd, herkomst, politieke voorkeur of geaardheid. Het gaat immers over identiteit, cultuur en geschiedenis. Dat stelt eisen aan de (vorm van de) herdenking: die moet voor iedereen betekenis en zeggingskracht hebben. Met name het bereik onder jongeren en het betrekken van nieuwkomers is belangrijk in gezamenlijk herdenken en het trekken van lessen uit het verleden.
- **Gemeenteraad**: het initiatief voor het ontwikkelen van een nieuwe langetermijnvisie is genomen door de gemeenteraad van Arnhem. Deze zal na ontvangst van het advies en de politieke beraadslagingen een besluit nemen over de toekomst van de herdenking. Hierbij is

het van belang om aan te geven dat de uitwerking van het besluit in een bredere regionale context gezien moet worden.

Scope van het onderzoek

De motie richt zich op Bridge to Liberation, als onderdeel van het herdenken in Arnhem. Voor veel stakeholders valt dat echter niet los te zien van de andere twee onderdelen, in de Eusebiuskerk en de Berenkuil, noch van de lokale en regionale samenwerking. Daarom hebben we het advies over Bridge to Liberation in een bredere context van herdenken in Arnhem bekeken.

Begeleidingsgroep

Voor het volgen van de aanpak en voortgang van het onderzoek is een begeleidingsgroep ingericht, waarin de afdeling SBR van de gemeente Arnhem vertegenwoordigd was. De begeleidingsgroep fungeerde als aanspreekpunt en sparringpartner voor het onderzoek; tussentijdse resultaten zijn met de begeleidingsgroep besproken.

Aanpak

We hebben de opdracht uitgevoerd in drie onderdelen. Om te beginnen hebben we de huidige ambities, doelstellingen en realisatie van de organisatie en de gemeente in beeld gebracht. Daarnaast keken we naar de organisatie van de herdenking: zowel de organisatie van Bridge to Liberation als de samenwerkingsverbanden met andere partners en stakeholders. Tot slot creëerden we inzicht in de financiën: kosten en inkomsten van de organisatie en het project Bridge to Liberation.
De tweede stap bestond uit een brede ronde interviews met de betrokken organisaties, stakeholders, regionale partners en maatschappelijke organisaties. Met hen spraken we over hun betrokkenheid bij de huidige opzet, aandachtspunten voor de toekomst en noodzakelijke of wenselijke aanpassingen. Daarnaast is via het digipanel van de gemeente Arnhem ook de mening van inwoners opgehaald.
Op basis van de opgehaalde inzichten hebben we in de derde stap drie mogelijke richtingen (‘houtskoolschetsen’) geformuleerd. Deze hebben we in een Ontwerpatelier voorgelegd aan de meest betrokken organisaties om ze te verfijnen en te verbeteren. Tot slot hebben we onze adviezen geformuleerd. Het conceptrapport is besproken met de opdrachtgever en daarna definitief gemaakt.

1.3 Betrokken inwoners

De gemeente Arnhem hecht aan het betrekken van inwoners bij beleidsontwikkeling, zo ook bij dit onderwerp. Daarom is via het digipanel de mening van de Arnhemmers over de Bridge to Liberation getoetst. 147 inwoners gaven op meedenken.arnhem.nl hun mening. Hieronder volgen de belangrijkste bevindingen, al plaatsen we wel een kanttekening bij het gewicht van de uitkomsten: het aantal respondenten is te weinig om als representatief te worden beschouwd en de manier van ondervragen heeft het risico van vertekening (alleen inwoners die graag iets willen zeggen geven hun mening).

Twee derde van de respondenten geeft het evenement een 8 of hoger, 17% waardeert het evenement met een 6 of 7 en 10% geeft het een onvoldoende. De redenen

‘Heel mooi hoe verhalen worden verteld van nu en het verleden en hoe dat in elkaar gevlochten wordt’

variëren: de mensen die positief zijn, vinden het 'een mooi evenement waarin onze stad licht schijnt op het verleden en de vrijheid viert'. Meerdere malen wordt genoemd dat het belangrijk is om te blijven herdenken, zeker met jongeren. Ook de vorm wordt gewaardeerd: 'Heel mooi hoe verhalen worden verteld van nu en het verleden en hoe dat in elkaar gevlochten wordt'. En: 'Fantastisch evenement waar de geschiedenis wordt herdacht. Goede sfeer, indrukwekkende setting en evenement'. Ook de multimediale aanpak wordt zeer gewaardeerd: 'De minidocumentaire die vertoond werd dit jaar vond ik fantastisch. Heel beeldend en confronterend vooral om te zien wat mensen meemaken in de oorlog'.

Kritiek is er vooral op drie elementen. Een aantal respondenten vindt dat het evenement te veel een 'feestje met bierdrinkende mensen' is geworden: een 'spektakelstuk dat niet past bij de ellende van '44 en daarna'. Ten tweede vindt een aantal respondenten dat het evenement te veel voor 'bobo's' is geworden en te weinig voor de inwoners. Een van de respondenten verwoordt het als volgt: 'B2L krijgt steeds meer het karakter van een feestje voor de happy few'.

'Een optreden voor bobo's dat niets met herdenken te maken heeft'

Het derde, terugkerende punt van kritiek is de opzet: verschillende respondenten vragen zich af of de opzet nog boeit: 'veel herhaling, steeds minder interessant, weet me steeds minder te betrekken bij het onderwerp'. Of anders geformuleerd: 'De eerste keer vond ik het indrukwekkend. Ondertussen ga ik me er heel erg aan ergeren. Het past echt niet meer in deze tijd om alleen met witte mensen een oorlog van 80 jaar geleden te herdenken, terwijl er overal vreselijke oorlogen gaande zijn. Het moet veel breder en diverser worden'.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 schetsen we de huidige situatie en de opvattingen van de belangrijkste stakeholders hierover. Op basis daarvan geven we in hoofdstuk 3 vier mogelijke scenario's voor de toekomst. In hoofdstuk 4 ten slotte, zetten we de conclusies en het advies op een rijtje.

H2 | De huidige situatie

Het herdenken van de Slag om Arnhem bestaat uit drie hoofdelementen, namelijk de herdenkingsdienst in de Eusebiuskerk, de herdenking bij de Berenkuil en de experience Bridge to Liberation (B2L) bij de John Frostbrug. Dit onderzoek richt zich, zoals de motie ook stelt, met name op de laatste. In de interviews hebben we ook gevraagd naar de opvattingen over de onderdelen in de Eusebiuskerk en de Berenkuil en het regionaal perspectief.

2.1 Herdenking in de Eusebiuskerk

Het programma in de Eusebiuskerk gaat vooraf aan de herdenking bij de Berenkuil. Het is bedoeld als moment voor reflectie en om de herdenking in een hedendaags perspectief te plaatsen. De organisatie is in handen van de gemeente Arnhem, in samenwerking met de Eusebiuskerk.
De geïnterviewden waarderen zonder uitzondering het programma en achten het van toegevoegde waarde voor de stad. Wel wordt meermalen opgemerkt dat het gericht is op een relatief kleine doelgroep, maar dat vindt men in dit geval geen probleem. Het programma heeft een functie in de positionering van Arnhem in een breder discours over vrede en vrijheid. Het biedt de gemeente bovendien de gelegenheid om belangrijke relaties uit te nodigen om over dit onderwerp van gedachten te wisselen.
Binnen de Eusebiuskerk-organisatie bestaan ambities om het onderwerp meer permanent onder de aandacht te brengen, bijvoorbeeld door een jaarrond programma in de kerk en in de openbare ruimte.

2.2 Herdenking Berenkuil

Ook de herdenking bij de Berenkuil kan op groot draagvlak rekenen. Hoewel er aan de organisatie misschien iets kan worden verbeterd, zijn alle ondervraagden het erover eens dat dit onderdeel beslist moet worden voortgezet; uit respect voor de gevallenen, als een plek voor nabestaanden, omdat in een herdenking ook een ritueel hoort en omdat de herdenking gezien wordt als onderdeel van de Arnhemse identiteit.

> ‘De herdenking bij de Berenkuil hoort bij het DNA van de stad’

Verbeteringen zien zij vooral in het meer betrekken van jongeren, het inkorten van de kranslegging, het verbeteren van de toegankelijkheid en de inrichting van de plek zelf: die is in de rest van het jaar onvoldoende herkenbaar als een onderdeel van de herdenking. Die aandachtspunten worden herkend door de organisatoren, die actief bezig zijn met verbeteringen.

2.3 Bridge to Liberation

Het jaarlijkse evenement op de brug, Bridge to Liberation (B2L), is een herkenbaar en breed bezochte activiteit in Arnhem geworden. Inwoners kunnen het gratis bezoeken en de stad grijpt de gelegenheid aan om relaties uit te nodigen. Elk jaar zet een breed productieteam zich in voor het realiseren van dit jaarlijkse evenement. Zoals weergegeven in paragraaf 1.3 blijkt dat inwoners van de stad het evenement waarderen, maar ook kanttekeningen plaatsen.

In deze paragraaf zetten wij de organisatie van de stichting Bridge to Liberation uiteen. De stichting Bridge to Liberation heeft zich als doel[2] gesteld om op een nieuwe manier, met een breed publiek, stil te staan bij de Slag om Arnhem om de impact van oorlog in de stad, toen en nu, zichtbaar en voelbaar te maken, waardoor het mensen dichter bij elkaar brengt. Om hier invulling aan te geven wordt elk jaar de experience Bridge to Liberation geproduceerd. Bridge to Liberation is een '360°-beleving voor iedereen met muziek, visuele effecten, verhalen, drama, film en dans'. Bridge to Liberation vertelt daarbij waargebeurde verhalen over de impact van oorlog.

Organisatie

De missie van de stichting luidt[3]: 'We maken de impact van oorlog en de waarde van vrijheid voor komende generaties tastbaar en voelbaar. Onze unieke manier om dit te bereiken is het vertellen van verhalen, het creëren van belevingen en waarmee we het verleden, heden en toekomst verbinden. Herinneringen worden in een belevingsvorm doorgegeven die ruimte biedt voor reflectie. We laten mensen het belang van vrede en veiligheid beseffen en voelen door het organiseren van een publieksevenement aangevuld met bijbehorende educatie- en participatietrajecten'.

De visie van de stichting is als volgt[4]: 'Bridge to Liberation kan niet verder groeien in omvang op de kade bij de John Frostbrug. Wel kunnen wij onze missie verder laten klinken door in samenwerkingen de historische internationale relevantie van Operation Market Garden te tonen. Door uit te zoomen op de impact nationaal en internationaal, delen we onze beleving met Gelderland, Nederland en alle betrokken organisaties en landen. Om dit te bewerkstelligen werken we met Nationaal Comité 4 en 5 mei aan een convenant. Daarin opgenomen een jaarlijks moment van (inter)nationaal stilstaan bij de impact van oorlog en de waarde van vrijheid. Zo kijken we ook vooruit naar 2024, waarin de provincie Gelderland gastheer is voor het themajaar 80 jaar Vrijheid'.

De stichting Bridge to Liberation kent een bestuur dat bestaat uit vijf leden[5]. De dagelijkse uitvoering is belegd bij een uitvoeringsteam. Dit uitvoeringsteam bestaat uit een zakelijk directeur/producent, een artistiek directeur/regisseur, een manager Communicatie & Productie, een specialist Content en Communicatie en een producer. Het team werkt geheel op opdrachtbasis.
De organisatie kent een robuuste structuur met voldoende formatie in kwalitatieve en kwantitatieve zin. Door te werken met inhuurcontracten kan worden geanticipeerd op piekmomenten in de organisatie van het evenement. In de gesprekken met de uitvoeringsorganisatie wordt wel aangegeven dat de productietijd voor een editie erg kort is: eigenlijk zijn vijftien maanden nodig om een goed programma in elkaar te zetten. De realiteit is dat er vaak slechts negen maanden beschikbaar zijn. Het uitvoeringsteam werkt daarnaast met een grote groep vrijwilligers die in de aanloop naar de editie en op de dag zelf een belangrijke rol spelen in de voorbereiding en uitvoering van het evenement.

[2] Stichting Bridge to Liberation, 2023, *Projectplan Bridge to Liberation 2023*, 15 januari 2023, p. 1-6.
[3] Stichting Bridge to Liberation, 2022, *Visie 2022-2025: (Internationaal stilstaan bij de impact van oorlog)*, 17 februari 2022, p. 1.
[4] Idem, p. 1.
[5] https://bridgetoliberation.nl/organisatie/

Bereik en activiteiten

Bridge to Liberation heeft in 2021 en 2022 het volgende bereik gerealiseerd:

Totaal bereik 2022 en 2021	**4.458.407**	**4.350.462**
Kijkers, LIVE, TV-streams en docu	1.637.422	712.963
Totaal autonoom meetbaar online bereik	806.985	1.215.499
Totaal autonoom meetbaar offline bereik	2.080.000	2.422.000
Bron: Verantwoording Bridge to Liberation 2022		

Tabel 1: Schematisch overzicht bereik Bridge to Liberation.

Voor 2023 streefde de stichting naar 15.000 à 20.000 bezoekers bij het live event op vrijdag 15 september. Online streefde de organisatie naar 600.000 mensen die live of uitgesteld op een scherm keken naar Bridge to Liberation.

Jeugd

Stichting Bridge to Liberation benoemt jongeren niet specifiek als doelgroep voor haar activiteiten. Ze stelt zich ten doel om op een nieuwe manier, met een breed publiek stil te staan bij de impact van de Slag om Arnhem door het organiseren van publieksevenementen, communicatie-, educatie- en participatieprojecten. De organisatie erkent wel de urgentie, omdat nieuwe generaties andere behoeften hebben en steeds verder af komen te staan van de Tweede Wereldoorlog. De stichting streeft daarom ook naar een nieuwe vorm van herdenken, waar verhalen van toen voor nu en in de toekomst belangrijk zijn. In de doelgroepen die de stichting hanteert (uitgedrukt in persona's) wordt de jeugd echter niet specifiek benoemd; de jongste persona begint vanaf 20 jaar oud. We merken daarbij op dat deze doelgroep qua bereik wel wordt gevonden, maar dat juist jongeren een uitdaging vormen en ook de doelgroep zijn waarop een focus zou moeten liggen; dit mede in de context van de genoemde motie in paragraaf 1.1.

Doelgroepen

Stichting Bridge to Liberation onderscheidt twee typen doelgroepen in haar communicatiestrategie: *Business to Business (B2B)* en *Business to Consumer (B2C)*. Wat B2B betreft, onderscheidt de organisatie samenwerkingspartners die inhoudelijk of praktisch bijdragen en funding partners die bijdragen door middel van sponsoring. Van die laatste zijn de gemeente Arnhem, het Vfonds, de provincie Gelderland (Programma Vrijheid) en de Rabobank Arnhem het belangrijkst. Met betrekking tot B2C definieert Bridge to Liberation de bezoeker van het evenement, de schermkijker (waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen regionaal en landelijk) en de *community* (de groep mensen die reeds in contact staat met de stichting dan wel in contact komt in 2023) als de meest belangrijke doelgroepen.

Financiën

In deze paragraaf zetten wij de financiën uiteen die gepaard gaan met het organiseren van de jaarlijkse editie van Bridge to Liberation. Onderstaande overzichten zijn gebaseerd op de jaarrekeningen 2021 en 2022, alsmede de bijbehorende begrotingen en de begroting voor de

editie 2023. Onderstaand schema maakt de kosten en inkomsten inzichtelijk voor de edities 2021, 2022 (realisatie) en 2023 (begroot).

Editie B2L	2021	2022	2023
Kosten	**Realisatie**	**Realisatie**	**Begroot**
Productie	€ 89.624	€ 244.262	€ 313.750
Organisatie	€ 115.465	€ 118.047	€ 145.895
Programma	€ 128.403	€ 118.769	€ 151.050
Marketing/Communicatie	€ 18.827	€ 14.526	€ 17.800
Hospitality	€ 14.324	€ 15.136	€ 16.250
Onvoorzien	€ 621	€ 3.025	€ 16.255
Totaal	**€ 367.264**	**€ 513.765**	**€ 661.000**
Editie B2L	**2021**	**2022**	**2023**
Inkomsten	**Realisatie**	**Realisatie**	**Begroot**
Gemeente Arnhem	€ 150.000	€ 304.773	€ 455.000
Vfonds	€ 75.000	€ 75.000	€ 75.000
Provincie Gelderland	€ 80.000	€ 80.000	€ 80.000
Rabobank	€ 10.000	€ 7.500	€ 5.000
CCV Europe	€ 0	€ 5.000	
Dirkzwager	€ 0	€ 2.500	
Sponsoring overig	€ 0	€ 33.400	€ 41.000
Overigen	€ 50.000	€ 2.591	€ 5.000
Totaal	**€ 365.000**	**€ 510.764**	**€ 661.000**
Saldo	**-€ 2.264**	**-€ 3.001**	**€ 0**
Overige projecten	-€ 1.649	-€ 4.415	€ 0
Totaal Saldo	**-€ 3.913**	**-€ 7.416**	**€ 0**

Tabel 2: Kosten en inkomsten van de edities 2021 en 2022 (realisatie) en 2023 (begroot).

De kosten geduid

De kosten van Bridge to Liberation bestaan uit de volgende componenten: productie (videoschermen, licht en geluid, podium, pontons, zaal, beveiliging, toiletten, EHBO etc.), organisatie (artistiek en zakelijk leiders, administratie en kantoorkosten), programma (o.a. conceptontwikkeling, artiesten en films), marketing en hospitality (catering, overnachten en inrichting).

Wanneer we kijken naar de ontwikkeling van de kosten (editie 2021 was tijdens COVID-19) zien we dat de kosten elk jaar verder toenemen. Dit blijkt ook uit de evaluatie van de editie van 2022[6]. Hierbij wordt aangegeven dat voor de nieuwe uitvoering voor het programma 2023

[6] Stichting Bridge to Liberation, 2022, *Verantwoording Bridge to Liberation 2022*, 16 september 2022, p. 1-5.

en 2024 (=jubileumjaar), rekening gehouden moet worden met flinke kostenstijgingen als gevolg van inflatie en de lage waterstand van de Rijn, waardoor extra kosten moeten worden gemaakt ten aanzien van het podium.

Het gevolg hiervan is dat de begroting naar boven moet worden aangepast. Het bestuur van de stichting ging voor 2023 uit van een begroting van ruim € 700.000. Voor de editie 2024, een jubileumjaar (80 jaar), wordt uitgegaan van een totaal kostenplaatje van circa € 900.000. Als gevolg hiervan is men vanuit de stichting het gesprek met de gemeente Arnhem aangegaan. Het bestuur van de gemeente Arnhem heeft besloten om gereserveerde subsidiemiddelen voor de jaren 2025 en 2026 naar voren te halen voor de programma's van 2023 en 2024. Dit betekent dat voor 2023 en 2024 de subsidie van de gemeente Arnhem wordt verhoogd met € 200.000, naar € 455.000 (voor 2023) in totaal.

De inkomsten nader geduid

Tabel 3 geeft de opbouw weer van de inkomsten van de Bridge to Liberation. Hieruit is af te leiden dat de gemeente de grootste financier is van het evenement. Tevens zien we dat de omvang van de bijdrage van de gemeente Arnhem in relatieve zin de afgelopen jaren is toegenomen en naar verwachting de komende jaren ook zal blijven toenemen. Dit heeft te maken met het standpunt van de provincie Gelderland, die heeft aangegeven haar bijdrage aan Bridge to Liberation te willen herzien bij een gelijkblijvend concept. Het risico is hierbij reëel dat de bijdrage van de provincie Gelderland na 2025 verdwijnt. Ook het Vfonds is bezig met een heroriëntatie op het bijdragen aan evenementen en stelt op dit moment geen prioriteit aan dit evenement. Hierbij bestaat ook een risico dat deze bijdrage op termijn minder wordt of zelfs verdwijnt. In het worst-case-scenario (beide partijen trekken zich terug), zou dit betekenen dat de begroting een exploitatietekort laat zien van € 155.000. Het is, gezien de geringe overige sponsoring in de afgelopen jaren, niet aannemelijk dat voor dit exploitatietekort makkelijk andere financiers kunnen worden gevonden. Wanneer de gemeente dit bedrag ook voor haar rekening zou nemen, stijgt de afhankelijkheid van de gemeente tot boven de 90%.

Onderstaande tabel maakt de afhankelijkheid van de verschillende partijen inzichtelijk ten aanzien van de baten voor de edities 2021, 2022 en 2023.

Afhankelijkheid t.a.v. baten	2021	2022	2023
Gemeente Arnhem	41,10%	59,67%	68,84%
Vfonds	20,55%	14,68%	11,35%
Provincie Gelderland	21,92%	15,66%	12,10%
Rabobank	2,74%	1,47%	0,76%
CCV Europe	0,00%	0,98%	0,00%
Dirkzwager	0,00%	0,49%	0,00%
Sponsoring overig	0,00%	6,54%	6,20%
Overigen	13,70%	0,51%	0,76%
Totaal	**100,00%**	**100,00%**	**100,00%**

Tabel 3: Afhankelijkheid van financiers binnen de baten 2021 en 2022 (realisatie) en 2023 (begroot).

Saldo en vermogenspositie
De edities van 2021 en 2022 zijn afgesloten met een negatief verschil van respectievelijk -/- € 3.913 en -/- € 7.416. Bij de editie van 2022 lagen de oorzaken hiervan bij de lage waterstand van de Rijn, waardoor een podium op de kade gebouwd moest worden. Om deze kosten deels op te vangen zijn extra uren van de organisatie niet in rekening gebracht en dus op vrijwilligersbasis gedaan. Tevens is bij de vergadering van 20 oktober 2022 van het bestuur gevraagd om een garantie van de gemeente Arnhem. Deze is bij de beschikking van de subsidie (17 mei 2022) toegekend (€ 65.000).

De verschillen tussen lasten en baten zijn opgevangen door de inzet van het eigen vermogen van de stichting. Hierdoor is het eigen vermogen van de stichting afgenomen. De mate van solvabiliteit bedroeg op 30 september 2021 en 30 september 2022 respectievelijk 11,96% en 5,23%. Dat wil zeggen dat een zeer omvangrijk deel van het vermogen bestaat uit vreemd vermogen (kortlopend). Dit betekent dat de stichting in zeer beperkte mate in staat is om risico's zelf op te vangen. De situatie rondom de editie van 2022 en het verstrekken van een garantie door de gemeente Arnhem illustreert dat.

De liquiditeit (current ratio) van de stichting bedroeg op 30 september 2021 en 30 september 2022 respectievelijk 1,14 en 1,06. Dit wil zeggen dat de stichting voldoende aan haar kortlopende verplichtingen kan voldoen.

Plek in de stad en regio

Bridge to Liberation werkt nauw samen met de gemeente, met name waar het gaat om de afstemming van genodigden en de programma-onderdelen op de dag zelf (Eusebiuskerk, Berenkuil). Daarnaast weet ze een groot aantal vrijwilligers te motiveren, die ondersteunen bij de organisatie op de dag van het evenement.

'Als het evenement meer geïntegreerd was in de rest van de stad, zou het effect veel groter zijn'

Er is weinig tot geen substantiële samenwerking met de overige geïnterviewde stakeholders. Dat wordt door de meesten als een gemis ervaren; ze zouden graag nauwer betrokken zijn: 'Omdat de Bridge een op zichzelf staand evenement is, missen we kansen'. Vrijwel alle betrokkenen hebben een voorkeur voor een integrale aanpak waarbij meerdere organisaties betrokken worden, om zo meer verschillende doelgroepen te bereiken; vooral inwoners, bezoekers en jongeren worden genoemd. Opvallend is dat als voornaamste doelgroep de inwoners van Arnhem worden genoemd; de ambitie om de Slag om Arnhem tot een nationale herdenking te maken, wordt door de meeste organisaties niet realistisch geacht en ook niet per se wenselijk gevonden.

Daarnaast komt veelvuldig naar voren dat er ook in de rest van het jaar aandacht zou moeten zijn voor het herdenken: door middel van doorlopende activiteiten en door een grotere zichtbaarheid in de stad, met name in de openbare ruimte. Veel geïnterviewden geven aan dat inwoners en bezoekers niets meekrijgen van het verleden: 'Je moet het echt weten, anders zie en merk je er niets van. De geschiedenis zou veel duidelijker aanwezig moeten zijn: in de stad,

op of bij de brug en bij de Berenkuil'. Verschillende organisaties geven aan dat zij daar graag aan mee willen werken en pleiten voor een gezamenlijke aanpak om het verleden in de stad het gehele jaar zichtbaarder te maken: in de openbare ruimte, met activiteiten en een integraal programma.

Plek in de regio

De afgelopen jaren is er op regionaal niveau een samenwerking ontstaan: de Airborne Region. September is, mede daardoor, de Airborne-maand in de stad en kan op veel draagvlak rekenen. Dit uit zich bijvoorbeeld in de vele initiatieven die in de stad in die maand worden georganiseerd en de uitingen in het straatbeeld van de stad. Een mooi voorbeeld hiervan is het uithangen van de Airborne-herdenkingsvlag met de pegasus. Daarnaast wordt bijvoorbeeld ook een Airborne Freedom Run georganiseerd.
De missie van de Airborne Region is als volgt: 'Het kennen en uitdragen van het unieke verhaal van de 'Slag om Arnhem', het koesteren van de verbondenheid met de landen van de veteranen en het leren van lessen gericht op – het leren van lessen uit – het voorkomen van oorlogen en conflicten in het belang van het verkrijgen en behouden van vrede, veiligheid en democratie, in het heden en in de toekomst. Dit doen we met respect, samen, op een duurzame manier en we behouden en versterken wat hiervoor belangrijk is. Onze kernwaarden zijn: Herdenken, Beseffen, Beleven!'

In 2018 is een eerste masterplan opgesteld om invulling te geven aan de volgende doelen:

- afstemmen van initiatieven en programma's, zowel inhoud als marketing;
- afstemmen en faciliteren van gemeenschappelijke activiteiten, ook educatie;
- afstemmen en versterken van overkoepelende communicatie en marketing;
- ontwikkelen producten herinneringstoerisme;
- deelname in de Liberation Route Europe;
- samenwerken in benodigde fondsenwerving.

Dit masterplan is door de Airborne-gemeenten (gemeenten Arnhem, Ede, Overbetuwe en Renkum) vastgesteld. De uitvoering van de ambities is een gedeelde verantwoordelijkheid en taak van gemeenten en vele betrokken organisaties. Dit vereist afstemming en samenwerking. Stichting Airborne Region (SAR) stimuleert en faciliteert die afstemming en samenwerking. Dit wordt gecoördineerd door de Airborne-coördinator, die in dienst is van de SAR. De bestuurders van de Airborne-gemeenten geven sturing aan de SAR op basis van afspraken en nemen als kernpartner deel aan de SAR. De SAR is geen uitvoeringsorganisatie, maar een organisatie die uitvoering door partners stimuleert.

In 2022 is het masterplan[7] herijkt met als doel om op weg te gaan naar een volgende mijlpaal: Kroonjaar 80 jaar Slag om Arnhem. De SAR wil daarin meer programmatisch te werk gaan. Hierbij ligt de nadruk op drie programmalijnen:

- september herdenkingsmaand (alle activiteiten jaarlijks in de regio);
- herinneringstoerisme (door het hele jaar heen);
- herinneringseducatie (door het hele jaar heen).

Met de richting in het Masterplan 2022 werken de SAR en de communitymanagers aan het

[7] Stichting Airborne Region, 2022, *Masterplan Airborne Region: Herdenken, Beseffen en Beleven*, februari 2022, p. 1-11.

opstellen van de jaarlijkse actieplannen, binnen de samen met de gemeenten afgesproken kaders. Het resultaat zijn jaarplannen op de drie programmalijnen, die jaarlijks geactualiseerd worden.

We constateren dat er veel verschillende partijen bij de Airborne Region zijn betrokken. Bijlage 1 van het masterplan 2022 geeft hier een beeld van. De geïnterviewde organisaties geven aan dat er kansen zijn om op regionaal vlak meer samen te werken en gezamenlijk naar buiten te treden. Het gezamenlijke verhaal biedt veel mogelijkheden om inwoners en bezoekers een integrale ervaring te bezorgen. Zo kan gezamenlijk invulling worden gegeven aan het bevorderen van toerisme in de regio en het vergroten van het aantal bezoekers dat komt voor Market Garden en de Slag om Arnhem.

2.4 Conclusies

De belangrijkste conclusies op een rijtje:

a. Groot draagvlak voor herdenking, vorm kan beter

De geïnterviewde organisaties en de deelnemers aan het digipanel zijn eensgezind over het belang van herdenken. De herdenking bij de Berenkuil wordt unaniem als zeer belangrijk beschouwd; er is geen enkele respondent die daar vraagtekens bij zet.
Ook het programma in de Eusebiuskerk wordt gewaardeerd. Juist het reflectieve karakter en de verbreding naar het thema Vrijheid en de relatie die wordt gelegd met de actualiteit vindt men passend bij Arnhem en belangrijk voor de stad.
Over Bridge to Liberation zijn de meningen minder eensluidend. Twee derde van de inwoners is (zeer) positief, al is er ook kritiek op het festivalkarakter en het hoge ‘bobo-gehalte’ van het evenement. Daarnaast constateren we dat het evenement op weinig draagvlak kan rekenen bij de meeste maatschappelijke organisaties. Zij zijn van mening dat het bereik en de lokale en regionale samenwerking beter kunnen. Ook wijzen zij erop dat de vorm niet (voldoende) aansluit bij de belevingswereld van jongeren; de doelgroep die het meest van belang wordt gevonden om bij het belang van vrijheid te betrekken. Tevens ligt het accent van het herdenken nu op één moment in het jaar (namelijk op de derde vrijdag in september), waardoor de impact voornamelijk geclusterd is in die week. Er worden kansen gemist om een grotere impact te maken door gedurende het jaar ook invulling te geven aan het herdenken van de Slag om Arnhem.

b. Prestaties blijven achter

Hoewel Bridge to Liberation een aanzienlijk publieksbereik weet te realiseren, zowel live als online, blijven op twee terreinen de prestaties achter bij de eigen en gemeentelijke doelstellingen. Het landelijk bereik dat de stichting wil halen, onder meer door uitzending op nationale televisie, is niet gerealiseerd. Ook de cofinanciering die de stichting begroot blijkt de afgelopen jaren niet realiseerbaar: in 2021 was zo’n 40% van de inkomsten afkomstig van de gemeente, in 2022 was dat 60% en voor 2023 is 70% van de begroting afkomstig van de gemeente. Die trend lijkt in de komende jaren niet te keren: het vinden van cofinanciering wordt nog moeilijker, nu de provincie en het Vfonds al eerder hebben aangekondigd hun

bijdrage te heroverwegen. Daarmee neemt de financiële afhankelijkheid van de gemeente alleen maar verder toe.

c. De kosten voor het evenement blijven stijgen

De stichting B2L geeft aan dat voor het programma 2023 en 2024 rekening gehouden moet worden met flinke kostenstijgingen als gevolg van inflatie en de lage waterstand van de Rijn, waardoor extra kosten moeten worden gemaakt voor het podium. Al eerder gaf de stichting aan dat het huidige budget minimaal zou moeten worden verhoogd naar € 700.000[8]. De inschatting is dat de kosten de komende jaren blijven stijgen om het evenement op de huidige manier te blijven organiseren. Deze situatie en ontwikkelingen staan haaks op de wens van de gemeenteraad van Arnhem, die in de motie benoemt dat 'het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren'[9]. De stichting verklaart de noodzaak voor een hoger budget met name uit de kwaliteitseisen die horen bij de nationale ambitie: 'De meeste evaluatiepunten zijn verbonden aan budgetkeuzes. Een hoger budget van minimaal € 700.000 is nodig om een waardige Bridge to Liberation en de ambitie te verwezenlijken'.

d. Kansen voor het betrekken van inwoners en bezoekers

Algemeen wordt opgemerkt dat er nog veel onbenutte kansen zijn om inwoners én bezoekers te betrekken. Ze vinden dat er het gehele jaar aandacht zou moeten zijn voor het herdenken: door middel van doorlopende activiteiten en door een grotere zichtbaarheid in de stad, met name in de openbare ruimte. Op dit moment wordt hier al invulling aan gegeven, bijvoorbeeld door Airborne at the Bridge. Dit kan echter meer en er zijn verschillende onbenutte kansen die kunnen leiden tot meer exposure en daarmee impact op verschillende beleidsterreinen (Cultuur, Educatie, Economie en Ruimtelijk Domein). We zien bijvoorbeeld veel kansen om belangrijke plekken rondom de Slag om Arnhem (John Frostbrug, de Berenkuil, Eusebiuskerk, etc.) en het verhaal van de Slag om Arnhem nadrukkelijk in de openbare ruimte naar voren te laten komen. Verschillende organisaties geven aan dat zij graag mee willen werken aan een gezamenlijke aanpak om het verleden in de stad het gehele jaar zichtbaarder te maken. Dat geldt niet alleen voor Arnhem, maar ook regionaal. Het gezamenlijke verhaal biedt volop mogelijkheden om inwoners en bezoekers een integrale ervaring te bezorgen op andere innovatieve manieren qua programmering met een breed bereik en grote impact.

[8] Stichting Bridge to Liberation, *Verantwoording Bridge to Liberation 2022*, 16 september 2022, p. 3.
[9] Gemeente Arnhem, 2022, *Motie 'Een brug naar de toekomst'*, VVD, D66, GroenLinks, Partij voor de Dieren, Arnhem Centraal, 9 november 2022, p. 1-2.

H3 | De toekomst: vier scenario’s

Uit het onderzoek en de gesprekken hebben we vier richtingen voor de toekomst gedestilleerd, die we in een Ontwerpatelier (op 26 oktober 2023) aan de meest betrokken organisaties hebben voorgelegd voor input en commentaar. Op basis daarvan hebben we vier scenario’s nader uitgewerkt.

In dit hoofdstuk beschrijven we eerst de belangrijkste uitgangspunten op basis waarvan we de mogelijke scenario’s beoordelen. Vervolgens schetsen we de scenario’s en toetsen we die aan deze uitgangspunten.

Het gaat hier nadrukkelijk niet om volledig uitgewerkte voorstellen: de invulling en uitwerking moet gebeuren door de betrokken organisaties (in nauwe samenwerking met de gemeente Arnhem). Deze scenario’s schetsen de mogelijke toekomstrichtingen van het herdenken van de Slag om Arnhem, op basis waarvan de gemeenteraad van Arnhem zijn voorkeur kan bepalen en opdracht kan geven om die keuze nader uit te werken.

3.1 Uitgangspunten: elementen om rekening mee te houden

We hebben op basis van de belangrijkste uitkomsten, de conclusies van het onderzoek en de overwegingen in de motie vijf uitgangspunten geformuleerd waaraan een toekomstige herdenking met breed draagvlak, voldoende bereik en duurzame financiering zou moeten voldoen. We toetsen de scenario’s aan deze uitgangspunten.

1. **Herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet**
   Uit het onderzoek komt geen aanleiding om deze onderdelen te heroverwegen: alle geïnterviewden waren unaniem over het belang van deze onderdelen van de herdenking voor Arnhem. Ook in de gemeenteraad van Arnhem staan deze onderdelen niet ter discussie. Daarom is voortzetting van deze onderdelen een uitgangspunt.
2. **Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem**
   Wat is de voornaamste focus van het evenement of programma? Is het vooral gericht op inwoners van Arnhem, op de regio of blijft de ambitie om er een nationaal (of zelfs internationaal[10]) evenement van te maken?
3. **Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken**
   Wat is(/zijn) de belangrijkste doelgroep(en) van het programma of evenement? Zijn dat alle inwoners van de stad, ligt de nadruk op jongeren of zijn het (ook) bezoekers van buiten de stad en regio? Daarover dienen duidelijke en vooral meetbare afspraken te worden gemaakt.
4. **Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd**
   Er is veel potentieel in de stad en de regio: van maatschappelijke en culturele organisaties tot Platform Binnenstad en SAR. Door de krachten te bundelen kunnen veel meer inwoners en bezoekers worden bereikt en kan invulling worden gegeven aan de doelstellingen die op regionaal vlak zijn geformuleerd.

[10] Stichting Bridge to Liberation, 2022, *Visie 2022-2025: (Internationaal stilstaan bij de impact van oorlog)*, 17 februari 2022, p. 6

5. **Realistische en duurzame financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)**
   Welk bedrag is er nodig voor de realisatie en past dat bij de maximale middelen die de gemeente daaraan wil besteden?

3.2 Scenario 1: Continueren van de huidige manier van herdenken

We kijken eerst naar de huidige situatie. In dit scenario blijven het programma in de Eusebiuskerk, de herdenking in de Berenkuil en het evenement Bridge to Liberation als basis bestaan. De focus ligt op de derde vrijdag in september als moment van herdenken. Dit betekent dat elk jaar B2L plaatsvindt conform de huidige opzet. In de kroonjaren (om de vijf jaar) wordt uitgepakt met een groter evenement.

In dit scenario blijft de bestaande werkorganisatie het evenement organiseren. Daardoor blijven kennis en ervaring behouden, blijft de continuïteit geborgd en blijven bestaande netwerken (bijvoorbeeld ten aanzien van de inzet van vrijwilligers) intact.
Er is veel herkenning bij de inwoners van Arnhem en de regio ten aanzien van het evenement; elk jaar een vast moment van herdenken op een vergelijkbare manier die door de bezoekers van het evenement wordt gewaardeerd. De continuïteit zorgt voor herkenbaarheid en bouwt gestaag aan een publieke basis.
Dit maakt het evenement weliswaar herkenbaar, maar tegelijkertijd wordt de bezoeker steeds minder verrast en kan op den duur verzadiging optreden. Dit heeft vervolgens consequenties voor het aantal bezoekers en de impact.

Dit scenario voldoet aan het eerste uitgangspunt: **het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet**.

Het voldoet **(nog) niet** aan de volgende uitgangspunten; daarvoor moeten aanvullende afspraken worden gemaakt:

- **Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem**

De stichting hanteert een (inter)nationale doelstelling; dat is mede een oorzaak voor de stijgende kosten. Bij stakeholders wordt die doelstelling niet breed gedeeld: daar is een voorkeur voor een lokale en regionale doelgroep. Ook in deze variant zal het ambitieniveau (en onderliggende doelstellingen ten aanzien van cultuur, educatie, herdenken, toerisme, etc.) daarom helder moeten worden afgesproken.

- **Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken**

De doelgroepen die nu worden gehanteerd zijn zeer breed. Met name jongeren (t/m 18 jaar), volgens de meeste stakeholders de belangrijkste doelgroep, worden in de huidige opzet onvoldoende bereikt. Daarmee wordt nog te weinig impact gemaakt gezien de doelstellingen gericht op het doorgeven van het herdenken van de Slag om Arnhem naar toekomstige generaties. Dat zal in dit scenario (althans zonder aanpassingen) niet veranderen. Daarnaast worden ook prestaties op andere terreinen (bijvoorbeeld landelijk bereik en cofinanciering) niet gehaald.

- **Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd**

De gemeente hecht aan een breed draagvlak onder lokale en regionale samenwerking. Die wordt op dit moment door vrijwel alle stakeholders als onvoldoende beoordeeld. Vanuit het onderzoek constateren we dat er in het huidige concept weinig ruimte is voor andere programma's en activiteiten, het betrekken van andere stakeholders of vernieuwende elementen.

- **Realistische financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)**

In dit scenario nemen de kosten alleen maar toe (zie paragraaf 2.3) en de afhankelijkheid van de gemeente qua financiering wordt daarmee groter. Dat staat haaks op de uitspraak van de gemeenteraad dat deze het onwenselijk vindt om structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage elk jaar te leveren.

3.3 Scenario 2: Groot evenement in kroonjaar (één keer in de vijf jaar)

In deze variant vindt het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil jaarlijks plaats en wordt een groot evenement (Bridge to Liberation) eens in de vijf jaar georganiseerd. In de tussenjaren wordt in financieel opzicht gespaard voor de grote herdenking in het kroonjaar.

Er is een aantal voordelen aan deze variant. De continuïteit in herdenken wordt geborgd door het jaarlijks herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil. Daarnaast is de financiële haalbaarheid groter: in de tussenjaren kan worden gespaard voor een omvangrijk evenement in het kroonjaar, zodat per saldo sprake is van een lagere (en duurzame) financiële last voor de gemeente. Er is bovendien meer kans op cofinanciering, omdat het geen jaarlijks terugkerend evenement is. De meerjarige opzet biedt de organisatie meer productietijd en een langere periode om de afgesproken doelen te halen.
Tot slot ontstaat er ruimte in de tussenjaren voor andere programma's of activiteiten, die meer kunnen worden toegesneden op de behoeften van belangrijke doelgroepen. Het biedt aanknopingspunten voor samenwerking met verschillende soorten organisaties. Deze programmering kan flexibel zijn gedurende het jaar, maar kan ook ingericht worden in samenhang met het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil.

Deze variant heeft ook een aantal nadelen. Allereerst is er sprake van minder continuering in organisatie, marketing en bijvoorbeeld de betrokkenheid van vrijwilligers. Het is van belang om in de tussenjaren deze continuïteit goed te borgen. Op dit moment kan de organisatie van B2L een beroep doen op veel vrijwilligers, maar dit zal in deze variant mogelijk onder druk komen te staan.

- **Herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet**

Dit scenario voldoet aan dit uitgangspunt.

- **Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem**

Hiervoor geldt hetzelfde als in scenario 1: ook in deze variant zal het ambitieniveau helder moeten worden afgesproken. Door het bijzondere karakter wint het evenement aan gewicht; daarvoor kunnen andere ambities gelden dan voor een jaarlijkse editie.

- **Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken**

Voor een vijfjaarlijks evenement is een brede doelgroep een logische keuze. Ook hier zullen gemeente en betrokken organisaties echter heldere afspraken moeten maken over wie de voornaamste doelgroepen zijn. De meerjarige aanloop geeft meer tijd om die afspraken te maken en voor de organisatie om de prestaties vervolgens te realiseren, bijvoorbeeld door een gevarieerde programmering in de tussenjaren.

- **Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd**

De ruimte in de tussenjaren biedt andere organisaties een kans om een programma te ontwikkelen rond het thema Vrijheid, zowel in de stad als in en met de regio.

- **Realistische en duurzame financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)**

De financiële haalbaarheid van scenario 2 is aanzienlijk groter, omdat in de tussenjaren kan worden gespaard voor het benodigde budget in het kroonjaar. De organisatie heeft meer tijd voor het werven van cofinanciering; die kans is groter dan bij een jaarlijks terugkerend evenement.

Het herdenken van de Slag om Arnhem wordt als opdracht uitgezet, bijvoorbeeld via een open call betreffende de programmering voor de tussenjaren. Dit betekent dat de invulling van het herdenken van de Slag om Arnhem in de tussenjaren elke keer anders is.

3.4 Scenario 3: Brede, doorlopende programmering in de stad en regio

Hoewel de motie dit scenario niet benoemt, nemen we dit scenario gelet op de uitkomsten van het onderzoek wel op als alternatief. In dit scenario wordt afgestapt van het organiseren van B2L. Het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt wel voortgezet, maar daarnaast wordt een jaarrond activiteitenprogramma georganiseerd over het herdenken van de Slag om Arnhem. Er wordt geïnvesteerd in het zichtbaar maken van het verleden in de openbare ruimte van de stad, zodat inwoners en bezoekers vaker de betekenis van de geschiedenis lijfelijk ervaren.

Veel stakeholders geven aan dat er gedurende het gehele jaar aandacht zou moeten worden besteed aan de geschiedenis, zowel in activiteiten als in de openbare ruimte. Op die manier is de Slag om Arnhem voor zowel inwoners als bezoekers vaker aanwezig en maakt deze daarmee frequenter en blijvender impact.
In deze opzet kunnen ook activiteiten worden georganiseerd die beter aansluiten bij de belevingswereld van jongeren en andere doelgroepen. Daarmee kan de impact bij de doelgroepen worden vergroot, omdat zij herhaaldelijk (op school, in de buitenruimte, in de media, door programmering, etc.) in aanraking komen met allerlei facetten van de Slag om Arnhem.

Een dergelijk programma kan er ook aan bijdragen dat meer bezoekers naar de stad worden getrokken, zeker wanneer wordt samengewerkt binnen de regio en met organisaties als Platform Binnenstad en de SAR. Dit scenario biedt ruimte om het integrale verhaal op regionaal niveau te versterken.

Dit scenario vraagt een breed consortium voor programmering, waarbij specifieke aandacht is voor de doelgroep jongeren. Dat kan niet zonder het onderwijs; dat krijgt, samen met het jongerenwerk, in dit scenario een prominente rol, in het verlengde van hun taak op het gebied van burgerschap. Op deze wijze wordt het herdenken van de Slag om Arnhem meer geïncorporeerd in het onderwijsprogramma en wordt de jeugd meer betrokken bij het onderwerp.

In bovenstaande opzet is een breed consortium van partijen (lokaal en regionaal) aan zet. Er zijn veel stakeholders en het is van belang om de juiste samenwerking te organiseren. Daarom zijn helder eigenaarschap, coördinatie en voldoende uitvoeringskracht belangrijke voorwaarden. Idealiter wordt de trekkersrol belegd bij een organisatie of intendant die voor een bepaalde periode (bijvoorbeeld twee of drie jaar) de opdracht krijgt om een alliantie van organisaties te smeden en samen tot een integraal programma te komen. Binnen Arnhem zijn verschillende organisaties die daarvoor in aanmerking kunnen komen (denk bijvoorbeeld aan het Eusebiuskwartier, Stichting Bridge to Liberation, Rozet, Citymarketing en Platform Binnenstad).

Het belangrijkste nadeel van dit scenario is dat er geen grote, vrij toegankelijke en 'gedeelde' ervaring meer wordt georganiseerd. Met name het laatste aspect wordt vaak genoemd als een belangrijke meerwaarde van B2L; in dit scenario ontbreekt dat.

We toetsen dit scenario hieronder aan de uitgangspunten.

- **Herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet**

Dit scenario voldoet aan dit uitgangspunt.

- **Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem**
- **Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken**

Het gaat hier om een nieuwe opzet. De ambities voor dit scenario kunnen door de gemeente en de deelnemende organisaties daarom vanaf het begin scherp worden geformuleerd. Datzelfde geldt voor de te bereiken doelgroepen en de prestatieafspraken. We merken daarbij wel op dat er nog geen 'proof of concept' bestaat; dat vereist extra aandacht voor goede afspraken aan het begin en daarmee borging in de organisatie van het geheel. Het ontbreken van continuïteit van een uitvoeringsorganisatie vormt een risico in dit scenario. Een mogelijke vorm om dit te borgen is het verstrekken van een opdracht door de gemeente aan een trekker/intendant (dat kan een lokale organisatie zijn).

- **Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd**

Dit scenario biedt alle ruimte voor verschillende lokale en regionale organisaties om deel te nemen en specifieke, op maat gemaakte activiteiten te ontwikkelen. Tijd, inzet en middelen zijn voor dit programma beschikbaar (er hoeft geen reservering te worden gemaakt voor de kroonjaren).

- **Realistische en duurzame financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)**

De omvang en kosten van het programma zijn nader in te vullen en zijn afhankelijk van de ambitie en deelnemers. Het voordeel is dat de gemeente het maximaal beschikbare bedrag op voorhand kan bepalen: dat budget wordt daarmee taakstellend.

3.5 Scenario 4: Combinatie van kroonjaren en breed programma

Dit scenario is feitelijk een combinatie van de twee voorgaande scenario's. Eens in de vijf jaar wordt er groot uitgepakt met een Bridge to Liberation-event. In de tussenliggende jaren wordt herdacht in de Eusebiuskerk, bij de Berenkuil en door een permanent, jaarrond programma van activiteiten en zichtbaarheid in de stad en de regio.

In zekere zin is dit scenario het beste van beide werelden. Enerzijds blijft de gedeelde ervaring van Bridge to Liberation bestaan, met meer voorbereidingstijd en voldoende middelen voor een hoogstaande kwaliteit. Anderzijds is er in de tussenliggende jaren ruimte en budget voor een activiteitenprogramma gericht op specifieke doelgroepen en met volop mogelijkheden voor lokale en regionale samenwerking.

Daarmee voldoet het in potentie aan alle uitgangspunten:

- **Herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet**

Dit scenario voldoet aan dit uitgangspunt.

- **Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem**
- **Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken**

De Bridge to Liberation is een bewezen concept en blijft, zij het vijfjaarlijks, bestaan. Er is daarmee alle tijd om afspraken te maken over ambities, doelgroepen en prestaties. Daarnaast wordt een nieuw onderdeel geïntroduceerd (zie ook paragraaf 3.4), waarvoor de afspraken kunnen worden gemaakt in relatie tot het vijfjarige evenement. Zeker wanneer de gemeente kiest voor een opdracht kunnen aan de voorkant voorwaarden en criteria worden geformuleerd.

- **Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd**

Net als in het vorige scenario kunnen lokale en regionale organisaties deelnemen met eigen, op maat gemaakte activiteiten. In een ideale situatie is er een relatie met de Bridge to Liberation, zodat publiek van de verschillende activiteiten ook wordt 'toegeleid' naar het evenement. Dat vergt samenwerking op het gebied van marketing en publieksbereik.

- **Realistische en duurzame financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)**

Afhankelijk van de keuze voor de omvang van het programma is een bijbehorend budget op voorhand te bepalen, zowel voor Bridge to Liberation als voor het programma. Bridge to Liberation heeft daarnaast meer tijd voor het vinden van cofinanciers, wat door het minder frequente karakter ook realistischer lijkt.
De totale uitgaven zullen wellicht iets stijgen, maar daar staat tegenover dat de stad er ook meer voor terugkrijgt in de vorm van meer activiteiten en een grotere zichtbaarheid, maar ook in een beter bereik van jongeren, inwoners en bezoekers.

3.6 Financiën

Voor het in beeld brengen van de financiële consequenties van de scenario's hebben we de huidige kosten van Bridge to Liberation als uitgangspunt genomen. Ook de aankondiging van de stichting Bridge to Liberation dat de kosten de komende jaren verder zullen toenemen (zie paragraaf 2.3) hebben we verdisconteerd, net als de huidige financiële bijdrage van de gemeente Arnhem en de constatering dat stakeholders als de provincie Gelderland en het Vfonds een terugtrekkende beweging laten zien (zie paragraaf 2.3).
De kosten van een doorlopend programma zijn moeilijker in te schatten: dat hangt mede af van de ambitie. Het voordeel is echter dat de gemeente dit budget bij aanvang zelf kan bepalen (taakstellend). In onderstaande tabel gaan we uit van eenzelfde bijdrage als de gemeente nu voor Bridge to Liberation beschikbaar stelt.
Onderstaande tabel geeft op hoofdlijnen een indicatie van de kosten en daarmee de gemeentelijke bijdrage ten aanzien van het bekostigen van de scenario's.

Tabel 4: Kosten van de scenario's, doorvertaald naar een gemeentelijke bijdrage per jaar.

Scenario	Kosten per editie (A)	Bijdrage gemeente (jaarlijks) (B)	Kroonjaar (C)	Bijdrage gemeente (D)	Bijdrage gemeente (jaarlijks) (E = D / 5 jaar)	Gemeentelijke bijdrage totaal (jaarlijks) (F = B +E)
Editie 2023 + Kroonjaar 2024	*€ 610.000*	*€ 455.000**	*€ 715.000*	*€ 560.000***	*€ 141.000*	***€ 512.600***
Scenario 1: Continueren van de huidige manier van herdenken	€ 750.000	€ 700.000***	€ 1.250.000	€ 1.000.000	€ 200.000	**€ 760.000**
Scenario 2: Groot evenement in kroonjaar (1x in de vijf jaar)	€ 150.000	€ 150.000	€ 1.500.000	€ 1.200.000	€ 240.000	**€ 390.000**
Scenario 3: Brede, doorlopende programmering in de stad & regio	€ 500.000	€ 500.000	€ 0	€ 0	€ 0	**€ 500.000**
Scenario 4: Combinatie van Kroonjaren & breed programma	€ 500.000	€ 500.000	€ 1.500.000	€ 1.200.000	€ 240.000	**€ 740.000**

* De bijdrage van de gemeente Arnhem voor de editie 2023 bedroeg € 455.000. In deze editie droegen de provincie Gelderland en het V-fonds, respectievelijk € 80.000 en € 75.000 bij aan die editie;
** De bijdrage voor de editie 2024 (kroonjaar) bedraagt € 560.000. Vanuit de begroting 2024 van de gemeente Arnhem bedraagt de bijdrage € 460.000 + € 100.000 (als gespaard bedrag van voorgaande boekjaren). In deze editie is sprake van een bijdrage van de provincie Gelderland en het Vfonds, van respectievelijk € 80.000 en € 75.000;
*** In scenario 2 is geen sprake meer van een bijdrage van de provincie en het Vfonds, zie paragraaf 2.3. Hierdoor neemt de bijdrage van de gemeente Arnhem naar verhouding toe. In dit scenario wordt uitgegaan van een sponsoring van derden van het evenement van € 50.000.

Tabel 4 laat twee componenten zien:

- kosten en daarmee de gemeentelijke bijdrage van een editie of jaarrond programma per jaar;
- kosten en daarmee de gemeentelijke bijdrage voor het organiseren van een kroonjaar.

De kosten en daarmee de gemeentelijke bijdrage voor het organiseren van een kroonjaar zijn omgezet naar een jaarlijks bedrag (afschrijving van vijf jaar). Door hier de jaarlijkse bijdrage van een editie of jaarrond programma per jaar bij op te tellen, ontstaat de totale bijdrage van de gemeente voor de invulling van het scenario.

3.7 Organisatie: variatie in visie, vorm en inhoud

Tot slot gaan we kort in op de organisatie van Bridge to Liberation. Uit de interviews blijkt dat meerdere stakeholders graag meer variatie zouden zien in de artistieke visie. Door vast te houden aan hetzelfde concept wordt weliswaar herkenbaarheid gecreëerd, maar 'het wordt sleets en is niet meer verrassend', aldus een van de geïnterviewden. Ook in het digipanel wordt dit punt een paar keer genoemd.
Nu een besluit wordt genomen over de toekomst van Bridge to Liberation, is het ook een geschikt moment om te overwegen of meer variatie kan worden aangebracht in de visie en vorm van het evenement, bijvoorbeeld door te werken met wisselende regisseurs. Zeker wanneer wordt gekozen voor een vijfjaarlijkse variant is er voldoende voorbereidingstijd om per editie een regisseur aan te trekken. We raden daarbij aan om te onderzoeken of de feitelijke organisatie belegd kan blijven bij de huidige stichting: zo blijft de expertise behouden.
Het voordeel van deze werkwijze is dat elke editie verrassend is, terwijl de herkenbaarheid van het evenement op en bij de brug overeind blijft. Het biedt mogelijkheden om nieuw talent een kans te geven en om verjonging te realiseren.
In een ideale situatie is daarnaast intensieve samenwerking en uitwisseling tussen de regisseur (en de organisatie) van de Bridge to Liberation en de trekker/intendant van het programma in de tussenjaren.

H4 | Conclusie en advies

De herdenking van de Slag om Arnhem neemt een belangrijke plaats in in de identiteit van de stad Arnhem en heeft een regionaal en nationaal belang. Het blijft een belangrijke les in het waarderen van vrijheid; iets wat Arnhem hoog in het vaandel heeft. Daarom heeft de gemeenteraad gevraagd om scenario's voor de toekomst van de herdenking, met name voor de Bridge to Liberation.

Groot draagvlak voor herdenking

De herdenking bij de Berenkuil wordt unaniem als zeer belangrijk beschouwd. Ook het programma in de Eusebiuskerk wordt gewaardeerd. Juist het reflectieve karakter en de verbreding naar het thema Vrijheid en de relatie die wordt gelegd met de actualiteit vindt men passend bij Arnhem en belangrijk voor de stad. Benadrukt wordt het belang om jongeren te betrekken, om ook komende generaties te laten beseffen dat vrijheid niet vanzelfsprekend is en het verhaal van de Slag om Arnhem door te geven aan volgende generaties.

Bridge to Liberation: waardering, maar tijd voor vernieuwing

Voor Bridge to Liberation bestaat veel waardering onder inwoners, al is er ook kritiek op het festivalkarakter en het hoge 'bobo-gehalte' van het evenement. De ambitie om het evenement te laten uitgroeien tot een nationale herdenking wordt niet gedeeld.
Daarnaast kan het evenement op weinig draagvlak rekenen bij de meeste maatschappelijke organisaties. Het bereik, de lokale en regionale samenwerking kunnen beter, vooral omdat de vorm niet (voldoende) aansluit bij de belevingswereld van jongeren: de doelgroep die het meest van belang wordt gevonden om bij het belang van vrijheid te betrekken. Er zijn veel onbenutte kansen om inwoners én bezoekers te betrekken. Ze vinden dat er het gehele jaar aandacht zou moeten zijn voor het herdenken, door middel van doorlopende activiteiten en door een grotere zichtbaarheid in de stad, met name in de openbare ruimte.
Hoewel Bridge to Liberation een aanzienlijk publieksbereik weet te realiseren, zowel live als online, blijven op twee terreinen de prestaties achter bij de eigen en gemeentelijke doelstellingen. Het landelijk bereik is niet gerealiseerd. Ook de gewenste cofinanciering blijkt niet realistisch; de financiële afhankelijkheid van de gemeente neemt alleen maar toe, terwijl de kosten blijven stijgen.

Scenario's

In dit onderzoek hebben we vier mogelijke scenario's voor de toekomst gepresenteerd: van doorgaan op de huidige weg tot een radicale breuk. We hebben de scenario's getoetst aan de vijf uitgangspunten waaraan een toekomstige herdenking met breed draagvlak, voldoende bereik en duurzame financiering zou moeten voldoen. Die uitgangspunten zijn:

1. Herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt voortgezet
2. Scherpe ambities in overleg met de gemeente Arnhem
3. Duidelijke doelgroep en bijbehorende prestatieafspraken
4. Lokale en regionale samenwerking is voorwaarde en wordt geïntensiveerd
5. Realistische en duurzame financiering (inclusief maximale subsidie gemeente)

Scenario 1: Continueren van de huidige manier van herdenken
Het programma in de Eusebiuskerk, de herdenking in de Berenkuil en Bridge to Liberation blijven als basis bestaan. De focus ligt op de derde vrijdag in september als moment van herdenken. Dit scenario scoort het minst goed op vier van de vijf uitgangspunten (zie tabel 5).

Scenario 2: Groot evenement in kroonjaren
Het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil vindt jaarlijks plaats en er wordt eens in de vijf jaar een groot evenement (Bridge to Liberation) georganiseerd. In de tussenjaren wordt in financieel opzicht gespaard voor de grote herdenking in de kroonjaren. Voordelen zijn een realistische financiering, meer voorbereidingstijd en een grotere kans op cofinanciering. Een nadeel is het doorbreken van de jaarlijkse continuïteit, maar die wordt deels geborgd doordat de herdenking in de Eusebiuskerk en de Berenkuil jaarlijks wordt georganiseerd. Dit scenario scoort beter op de uitgangspunten (zie tabel 5).

Scenario 3: Brede doorlopende programmering in de stad en regio
Gelet op de uitkomsten van het onderzoek is dit scenario, waarin wordt afgezien van Bridge to Liberation, opgenomen als alternatief. Het herdenken in de Eusebiuskerk en de Berenkuil wordt wel voortgezet, maar daarnaast wordt door verschillende organisaties samen een jaarrond activiteitenprogramma georganiseerd over het herdenken van de Slag om Arnhem. Er wordt geïnvesteerd in het zichtbaar maken van het verleden in de openbare ruimte, zodat inwoners en bezoekers vaker de betekenis van de geschiedenis lijfelijk ervaren. Voordelen zijn de meer permanente aandacht voor het thema en de mogelijkheden om meer organisaties (en daarmee specifieke doelgroepen zoals jongeren en bezoekers) bij het herdenken te betrekken. Nadelen zijn het ontbreken van een breed toegankelijke gezamenlijke ervaring en daarmee de herkenbaarheid, en het doorbreken van de continuïteit in organisatie. Een belangrijke voorwaarde is helder eigenaarschap (beleggen bij een organisatie of trekker).

Voorkeursscenario 4: combinatie van kroonjaren en breed programma
Eens in de vijf jaar wordt er groot uitgepakt met een Bridge to Liberation-event. In de tussenliggende jaren wordt herdacht in de Eusebiuskerk, bij de Berenkuil en door een jaarrond programma van activiteiten en zichtbaarheid in de stad en de regio. In zekere zin is dit scenario het beste van beide werelden. Enerzijds blijft de gedeelde ervaring van Bridge to Liberation bestaan, met meer voorbereidingstijd en voldoende middelen voor een hoogstaande kwaliteit. Anderzijds is er in de tussenliggende jaren ruimte en budget voor een activiteitenprogramma gericht op specifieke doelgroepen en met volop mogelijkheden voor lokale en regionale samenwerking. Daarmee voldoet het in potentie aan alle uitgangspunten en doet het het meeste recht aan de inhoudelijke ambities van Arnhem. De totale uitgaven zullen wellicht iets stijgen, maar zijn beter controleerbaar. Daar komt bij dat de stad er meer voor terugkrijgt in de vorm van meer activiteiten en een grotere zichtbaarheid, maar ook in een beter bereik van jongeren, inwoners en bezoekers.

	Scenario's			
Score uitgangspunten per scenario	**1**	**2**	**3**	**4**
Herdenking Berenkuil en Eusebiuskerk	+	+	+	+
Scherpe(re) ambities	+/−	+	+	+
Duidelijke doelgroepen en prestatieafspraken	+/−	+	+	+
Intensivering lokale en regionale samenwerking	−	−	+	+
Realistische en duurzame financiering	−	+	+/−	+/−
Jaarlijkse financiële bijdrage gemeente totaal	€ 760.000	€ 390.000	€500.000	€ 740.000

Tabel 5: Score scenario's ten aanzien van de uitgangspunten.

Uit tabel 5 blijkt dat scenario 1 voor de gemeente Arnhem het duurste is qua jaarlijkse bijdrage. Scenario 2 is het goedkoopste.

Variatie in vorm en visie

Nu een besluit wordt genomen over de toekomst van Bridge to Liberation, is het ook een geschikt moment om te overwegen of meer variatie kan worden aangebracht in de visie en vorm van het evenement. Zeker wanneer wordt gekozen voor een vijfjaarlijkse variant is er voldoende voorbereidingstijd om per editie een regisseur aan te trekken. We raden daarbij aan om te onderzoeken of de feitelijke organisatie belegd kan blijven bij de huidige stichting: zo blijft de expertise behouden.

Tijd voor een heldere keuze

Dit onderzoek is uitgevoerd omdat de gemeenteraad heeft gevraagd om een houdbare invulling van een relevante en betekenisvolle herdenking met grote zichtbaarheid. Met dit rapport hopen we voldoende inzicht te hebben geboden om een keuze te kunnen maken voor de toekomst van het herdenken in Arnhem. Voor welk scenario de raad uiteindelijk ook kiest, in alle gevallen is het van belang dat de stad zélf de ambities bepaalt (en dat ook afstemt met de regio) en duidelijke afspraken maakt over de te bereiken doelgroepen (met name jongeren, inwoners en bezoekers), de prestaties en de bijbehorende financiering. Er zijn volop kansen om meer inwoners, bezoekers en stakeholders bij het herdenken te betrekken, waarmee het thema Vrijheid nog duidelijker op de agenda van de stad kan worden gezet.

Bijlage 1 | Motie gemeenteraad van 9 november 2022

Gemeenteraad Arnhem

AANGENOMEN

Bij elkaar op	9 november 2022
Bij de bespreking van	Vaststellen van de Ontwerp-Begroting 2023
Motie van	Steffenie Pape – VVD Mattijs Loor – D66 Mark Coenders - GroenLinks Leo de Groot – Partij voor de Dieren Rene Kraaijenbrink – Arnhem Centraal
Titel van de motie	Een brug naar de toekomst
Nummer Zaaknummer	**22M132** 692709

Constaterende dat:

- De Bridge to Liberation de afgelopen jaren een belangrijke plek heeft gekregen als onderdeel van de herdenking van de Slag om Arnhem;
- De kosten voor deze herdenking de afgelopen jaren enorm gestegen zijn zonder dat de opzet van het evenement wezenlijk is uitgebreid;
- We onderweg zijn naar de 80ste herdenking in 2024.

Overwegende dat:

- We om vanwege de stijgende kosten de komende twee edities veilig te stellen, de budgetten van 2025 en 2026 middels een amendement bij deze begroting naar voren willen halen;
- Serieuze aandacht voor het herdenken van de Slag om Arnhem van belang is om te blijven leren van het verleden en een belangrijk onderdeel is geworden van de identiteit van Arnhem;
- De Slag om Arnhem niet alleen lokaal maar ook regionaal en nationaal van belang is;
- Het belangrijk is om met elkaar goed na te denken over een houdbare invulling van de herdenking op lange termijn.

Verzoekt het college:

- Zich in te zetten voor een 80ste herdenking, in 2024, met een Bridge to Liberation Experience die ook regionaal en nationaal maximale betekenis heeft en die een basis vormt voor in ieder geval eens in de vijf jaar een relevante herdenking met grotere zichtbaarheid;
- Voor de begroting van 2024 met een voorstel te komen hoe we na 2024 invulling blijven geven aan de Slag om Arnhem herdenking in het algemeen en De Bridge to Liberation in het bijzonder, inclusief een financiële paragraaf;

• Daarbij in overweging te nemen dat het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren, en daarom eens in de vijf jaar grootschalig te herdenken, en in de overige jaren betekenisvol maar kleinschaliger; • De betrokken stakeholders mee te nemen in het te maken voorstel.
Steffenie Pape – VVD Mattijs Loor – D66 Mark Coenders - GroenLinks Leo de Groot – Partij voor de Dieren Rene Kraaijenbrink – Arnhem Centraal

22M132/p.2

AANGENOMEN

Motie "Een brug naar de toekomst" (22M132)

GROENLINKS ARNHEM	D66	VVD Arnhem	Partij voor de Dieren Arnhem
Coenders	Loor	Pape	De Groot
Simonis	Kemperman	Maref	Eliëns
Prinsen	Brandts	Eppich	Hogenhout
De Boef	Heemskerk	Kumas	SP
Dayioğlu	Zwijnepoel	Van Engelenburg	Elfrink
Quint	PvdA	Arnhem Centraal	Dobbe
Noomen	Visser	Van der Laak	CDA Arnhem
Actie Arnhemse Ouderen Partij	Aït Chrif	Manders	Koorn
Wiggers	Van Munster	Groot	Van den Broek
		Kraaijenbrink	Partij voor de Vrijheid | Arnhem
			Verheij
Volt	DENK	Christen Unie Arnhem	
Scholten	Usta		Luurssen
Neutkens	Bal	Nede	

Voor: 36 Tegen: 2 Totaal: 38

Gemeente Arnhem

Bijlage 2 | Lijst van geïnterviewde organisaties

- 11e Luchtmobiele Brigade, Vertegenwoordiging
- Airborne Museum, directie
- Gelders Archief, directie
- Gemeente Arnhem, college van burgemeester en wethouders
- Gemeente Arnhem, kabinet van de burgemeester
- Gemeente Arnhem, team Bestuursadvies Inclusie
- Gemeente Ede, programmateam Airborne Ede-maand
- Nationaal Comité 4 en 5 mei
- Platform Binnenstad Arnhem
- Provincie Gelderland
- Rozet
- ROC Rijn IJssel, bestuur
- Stichting Airborne Herdenkingen, bestuur
- Stichting Airborne Region, Airborne-coördinator
- Stichting Bridge to Liberation, bestuur
- Stichting Bridge to Liberation, directie
- Stichting Bridge to Liberation, productieteam
- Stichting Eusebius Arnhem, directie

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

Colofon

Januari 2024

Classificatie : Intern gebruik

Namen adviseurs :
- drs. G. Luiten
- H. Uffen MSc CMC
- P.A. van Aken MA

Projectnummer : PO035359

Gemeenteraad Arnhem

AANGENOMEN

Bij elkaar op	9 november 2022
Bij de bespreking van	Vaststellen van de Ontwerp-Begroting 2023
Motie van	Steffenie Pape – VVD Mattijs Loor – D66 Mark Coenders - GroenLinks Leo de Groot – Partij voor de Dieren Rene Kraaijenbrink – Arnhem Centraal
Titel van de motie	Een brug naar de toekomst
Nummer Zaaknummer	**22M132** 692709

Constaterende dat:

- De Bridge to Liberation de afgelopen jaren een belangrijke plek heeft gekregen als onderdeel van de herdenking van de Slag om Arnhem;
- De kosten voor deze herdenking de afgelopen jaren enorm gestegen zijn zonder dat de opzet van het evenement wezenlijk is uitgebreid;
- We onderweg zijn naar de 80ste herdenking in 2024.

Overwegende dat:

- We om vanwege de stijgende kosten de komende twee edities veilig te stellen, de budgetten van 2025 en 2026 middels een amendement bij deze begroting naar voren willen halen;
- Serieuze aandacht voor het herdenken van de Slag om Arnhem van belang is om te blijven leren van het verleden en een belangrijk onderdeel is geworden van de identiteit van Arnhem;
- De Slag om Arnhem niet alleen lokaal maar ook regionaal en nationaal van belang is;
- Het belangrijk is om met elkaar goed na te denken over een houdbare invulling van de herdenking op lange termijn.

Verzoekt het college:

- Zich in te zetten voor een 80ste herdenking, in 2024, met een Bridge to Liberation Experience die ook regionaal en nationaal maximale betekenis heeft en die een basis vormt voor in ieder geval eens in de vijf jaar een relevante herdenking met grotere zichtbaarheid;
- Voor de begroting van 2024 met een voorstel te komen hoe we na 2024 invulling blijven geven aan de Slag om Arnhem herdenking in het algemeen en De Bridge to Liberation in het bijzonder, inclusief een financiële paragraaf;

• Daarbij in overweging te nemen dat het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren, en daarom eens in de vijf jaar grootschalig te herdenken, en in de overige jaren betekenisvol maar kleinschaliger; • De betrokken stakeholders mee te nemen in het te maken voorstel.
Steffenie Pape – VVD Mattijs Loor – D66 Mark Coenders - GroenLinks Leo de Groot – Partij voor de Dieren Rene Kraaijenbrink – Arnhem Centraal

AANGENOMEN

Motie "Een brug naar de toekomst" (22M132)

GROENLINKS ARNHEM

- Coenders
- Simonis
- Prinsen
- De Boef
- Dayioğlu
- Quint
- Noomen

Fractie Arnhemse Ouderen Partij

- Wiggers

Volt

- Scholten
- Neutkens

D66 arnhem

- Loor
- Kemperman
- Brandts
- Heemskerk
- Zwijnepoel

PvdA

- Visser
- Aït Chrif
- Van Munster

DENK

- Usta
- Bal

VVD Arnhem

- Pape
- Maref
- Eppich
- Kumas
- Van Engelenburg

Arnhem Centraal

- Van der Laak
- Manders
- Groot
- Kraaijenbrink

Christen Unie Arnhem

- Nede

Partij voor de Dieren Arnhem

- De Groot
- Eliëns
- Hogenhout

SP

- Elfrink
- Dobbe

CDA ARNHEM

- Koorn
- Van den Broek

Partij voor de Vrijheid | Arnhem

- Verheij

- Luurssen

Voor: 36 Tegen: 2 Totaal: 38

Gemeente Arnhem

Van: Emina Joosten <emina.joosten@arnhem.nl>
Verzonden: dinsdag 2 april 2024 11:21
Aan: Steffenie Pape <s.pape@raad.arnhem.nl>; Steffan Vos <steffan.vos@arnhem.nl>; griffie <griffie@arnhem.nl>
Onderwerp: RE: Technische vraag behandeling Toekomst herdenking Slag om Arnhem

Beste Steffenie,

De kosten van het BMC onderzoek waren € 28.960 exclusief BTW.

Met vriendelijke groet,
Emina Joosten
Senior Bestuursadviseur Economie en Toerisme

-----Oorspronkelijk bericht-----
Van: Steffenie Pape
Verzonden: dinsdag 2 april 2024 10:27
Aan: griffie <griffie@arnhem.nl>; Steffan Vos <steffan.vos@arnhem.nl>; Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>
Onderwerp: Technische vraag behandeling Toekomst herdenking Slag om Arnhem

Goedemorgen,

Ten behoeve van de behandeling ‘Toekomst herdenking Slag om Arnhem’ zou ik graag willen weten wat de kosten van het BMC onderzoek zijn geweest.

Groet,
Steffenie Pape
VVD Arnhem.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Toekomst herdenking Slag om Arnhem’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **3 april 2024: informatieve bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Elfrink (SP), Coenders (GroenLinks), Loor (D66), Manders (Arnhem Centraal), De Vries (Volt), Koorn (CDA), Pape (VVD), Verheij (PVV), Nede (ChristenUnie), De Groot (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA).
De fracties van DENK, BurgerBelang Arnhem en Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.

Bespreking

De bespreking is gestart met het rondetafelgesprek. Alle deelnemers hebben hun bijdrage gedeeld en fracties hebben vragen gesteld aan de deelnemers. De volgende deelnemers deden mee:

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Meike Verhagen	Directeur Stichting Eusebius Arnhem
2	Heleen van Campen-Martens	Stichting War Requiem-Bridge to the Future
3	Marieke van Kessel	Directie stichting Bridge To Liberation
4	Bart van Meer	Voorzitter bestuur Stichting Bridge To Liberation
5	Nienke Majoor	Nationaal Comité 4 en 5 mei
6	Rob Arts	Ministerie van Defensie / 11 Luchtmobiele Brigade
7	Patrick Waijer	Veteranen Inloophuis Arnhem

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat het rondetafelgesprek is afgerond. Het voorstel wordt op een later moment meningsvormend besproken.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

R. Maref

Voorzitter, leden van de raad,

We hebben kennis genomen van het raadsvoorstel en het BMC rapport.

Het BMC rapport is onze visie niet representatief. Als je moet putten uit 147 respondenten waarvan 80% een 8 of hoger geeft moet je niet een enkele kritische opmerking poneren als een waarheid, zoals een festival, feestje en de aanwezigheid van bobo's.

De tweede bron van het BMC rapport zijn de geïnterviewden zoals op bijlage 2 vermeld. We hebben met de meeste geïnterviewden zelf gesproken en geeft een totaal andere beeld dan het BMC rapport. Zo wordt gesteld dat the Bridge kan rekenen op weinig draagvlak bij maatschappelijke organisatie en dat lokale en regionale samenwerking beter moet aansluiten. De stichting werk samen met andere organisaties en is nota bene een van de founding fathers van de Airborne Region waarin we nog participeren in het bestuur.

Belangrijk onderdeel van het BMC rapport is de doorrekening van de kosten van de diverse scenario's (tabel 4, op pagina 20). De doorberekeningen zijn niet te snappen omdat er geen onderscheid is gemaakt tussen de kosten van the Bridge sec en kosten gezamenlijk van de kerk en kuil. Het heeft er alle schijn van dat gewerkt is naar een groot evenement in het kroonjaar en de financiën daarop af te stemmen (overigens in lijn met de motie). Als je een waardering wil maken afgezet teken kosten zal je eerst in kaart moeten brengen wat het de afgelopen tien jaar heeft gebracht.

Het is een van de grootste publieksevenement in het Market Garden gebied (Gelderland, Limburg en Noord-Brabant) met meer dan 20.000 bezoekers en tussen de 600.000 en 700.00 kijkers. Representatieve kijkcijfers waar menig landelijk programma jaloers op zou zijn. landelijk wordt met gepaste jaloezie gekeken naar de Bridge. Welke stad heeft zo'n verbindend inhoudelijk evenement, waarbij hele gezinnen aanwezig zijn.

The Bridge is de afgelopen tien jaar van vaste waarde gebleken en heeft verbinding binnen de bevolking op dit thema bewerkstelligd. Er ligt een solide, lean and mean, organisatie aan ten grondslag, die in staat is een grote groep vrijwilligers te organiseren. Dat kan alleen als je dat elk jaar laat plaatsvinden.

De kosten ven the Bridge zijn voor het belangrijkste deel terug te voeren naar de voorschriften van de jaarlijkse subsidiebeschikking afgegeven door het college.

In vogelvlucht zijn dat de volgende:

- Inhoudelijk verhaal over Slag om Arnhem.
- Aankleding en inrichting op de kade met scherm in de brug en ponton op het water.
- Breed toegankelijk programma voor jong en oud waarin ieder zich kan identificeren.

Elk jaar wordt de Bridge geëvalueerd met de subsidie gevers en bijzonder met de gemeente. Deze zijn tot heden altijd goed geweest. Op die wijze wordt dit iconische evenement elk jaar vormgegeven voor een groot publiek live en via stream. In tegenstelling tot hetgeen in het BMC rapport wordt opgenomen bereiken we juist ook veel jongeren.

Wat willen we nu?!

Bezuinigen en toch een iconisch evenement? Dat gaat niet samen.
Als de lijn van het raadsvoorstel wordt gevolgd zal er slecht 1x per 5 jaar een grootschalig evenement zijn en gaat het college nadenken over een jaarlijks doorlopend programma.
Het college had al een concreet voorstel in gedachte moeten hebben. Is er ambtelijke capaciteit en creativiteit om dit te bedenken? Het stichtingsbestuur is hier in ieder geval niet naar bevraagd.

Er zijn verschillende andere scenario's denkbaar. Bijvoorbeeld het heffen van entree, dan wel een kleinere uitvoering, bijvoorbeeld in Musis Sacrum waarin de kijkers via stream wel kunnen worden meegenomen. Maar dan nog praat je over en kostenpost van 400.000 a 450.000 per jaar. Het stichtingsbestuur is van mening dat in ieder geval gekozen moet worden voor ene lange termijn van 5 jaren en zich verhoudt tot het Masterplan Airborne Region.

Het stichtingsbestuur begrijpt dat het aan de raad is om de begroting vast te stellen, ook voor de Bridge. Bij elke prioritering van gelden wordt er pijn geleden. Als je de Bridge wil degraderen tot een evenement van 1 x per 5 jaar moet je je in ieder geval gerealiseerd hebben waarvan je afscheid neemt en een concreet omschreven perspectief hebben, hetgeen hier ontbreekt.

Bart van Meer
Voorzitter Stichting Bridge to Liberation

Beste leden van de gemeenteraad Arnhem,

Wij hebben vernomen dat het raadsvoorstel Toekomst herdenking Slag om Arnhem binnenkort wordt behandeld in de gemeenteraad. Met daarin het voorstel om het evenement Bridge to Liberation voortaan eens per vijf jaar te organiseren. We vinden het jammer dat we in het onderzoek hiernaar niet benaderd zijn door BMC. Wij vragen u via deze weg het voorstel te heroverwegen.

Het herdenken van de Tweede Wereldoorlog zit in een overgangsfase. Veteranen die vochten voor onze vrijheid zijn (bijna) niet meer onder ons en kunnen we niet meer eren. Tegelijkertijd zien we een toenemende behoefte om stil te staan bij de waarde van onze vrijheid, democratie en vreedzame samenleving. Ontwikkelingen in onze samenleving en het immense burgerleed in nabije oorlogen maken dit besef urgenter dan ooit. WO2 wordt daarbij een belangrijk ankerpunt. Juist die oorlog, in onze eigen omgeving en nog maar 85 geleden, toont de gevolgen van het buitenspel zetten van de democratische rechtstaat. Overal in het internationale netwerk van de Liberation Route Europe zien we dan ook nieuwe initiatieven ontstaan om stil te staan bij WO2. Niet alleen om te herdenken en te vieren, maar vooral ook om te reflecteren.

Arnhem heeft met Bridge to Liberation al jaren een internationaal aansprekend evenement in huis dat jong en oud betrekt bij het herdenken van WO2 en hen bewust maakt van elementaire waarden in onze samenleving. LRE Foundation zou het ongelooflijk jammer vinden dat juist dit evenement, na jaren een succesvol voorbeeld te zijn geweest, zijn betekenis gaat verliezen.

Wij lichten onze visie desgewenst graag toe.

Namens LRE Foundation,

Joël Stoppels, projectmanager
Peter Kruk, projectmanager
Rémi Praud, managing director

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Toekomst herdenking Slag om Arnhem’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **24 april 2024: meningsvormende bespreking**
- 3 april 2024: informatieve bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Wiggers (BurgerBelang Arnhem), Lukkassen (Forum voor Democratie), Ait Chrif (PvdA), Manders (Arnhem Centraal), Zijlstra (ChristenUnie), Loor (D66), Coenders (GroenLinks), Pape (VVD), Koorn (CDA), Elfrink (SP), Hogenhout (Partij voor de Dieren), De Vries (Volt).
De fracties van DENK en PVV waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Roelofs (wethouder) en Hoek (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

Vorige bespreking was een rondetafelgesprek. Deze bespreking is gestart met de meningsvormende bespreking. Alle fracties hebben hun bijdrage gehouden in de eerste termijn. Het college heeft nog geen eerste termijn gehad.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de eerste termijn van de raadskamer is afgerond. Volgende keer kan gestart worden met de eerste termijn van het college.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

R. Maref

Vraag: Hoe zijn de huidige uitgaven voor herdenken opgebouwd?

Antwoord:

Financiën totaal Slag om Arnhem

Voorbeeld: 2023	
1. Bridge to Liberation	€ 455.000
2. Infopunt Slag om Arnhem (Airborne at the Bridge)	€ 231.858
3. Bijdrage aan samenwerking Airbornegemeenten	€ 29.880
4. Activiteiten herdenking (educatie en initiatieven uit de stad)	€ 75.000
5. Doorontwikkelen herdenkingsavond	€ 50.000
6. Sparen voor het kroonjaar	€ 50.000
	€ 891.738

De kosten voor de herdenking in de Eusebiuskerk en de kranslegging bij de Berenkuil waren in 2023 €83.998,23

BMC
YACHT GROUP

Brug naar de toekomst

De herdenking van de Slag om Arnhem



Offerte | 20 april 2023

Partners in verbetering

Brug naar de toekomst:
De herdenking van de Slag om Arnhem

Offerte
Gemeente Arnhem

BMC

20 april 2023

Classificatie	:	Intern gebruik
Namen adviseurs	:	• drs. G. Luiten • H. Uffen MSc CMC • P.A. van Aken MA
Projectnummer	:	PO035359
Foto voorpagina	:	Defensie

Inhoudsopgave

H1 | De herdenking van de Slag om Arnhem **1**
1.1 Motie ‘Een brug naar de toekomst’ 1
1.2 Uw vraag 2
1.3 Aandachtspunten 2
H2 | Onze aanpak **4**
2.1 Plan van aanpak 4
H3 | Projectteam **7**
3.1 Projectteam 7
3.2 Begeleidingsgroep 8
3.3 Uitgangspunten en risico’s bij het uitvoeren van de opdracht 8
H4 | Investering **10**
Tot slot **11**
Bijlage 1 Lijst van de interviewen personen **13**

Dit document (inclusief eventuele bijlagen) is opgesteld door BMC en de (auteurs)rechten met betrekking tot de inhoud en het format van dit document berusten bij BMC. Dit document is uitsluitend bedoeld voor gebruik door de opdrachtgever en mag niet worden gepubliceerd of aan anderen ter beschikking worden gesteld zonder uitdrukkelijke voorafgaande toestemming van BMC.

H1 | De herdenking van de Slag om Arnhem

In 2024 is de Slag om Arnhem precies 80 jaar geleden. De gemeente Arnhem vindt het belangrijk om in dat jaar extra stil te staan bij deze bijzondere gebeurtenis tijdens de Tweede Wereldoorlog. Het belang hiervan is in de huidige tijdsgeest alleen maar toegenomen. Niet alleen om de herinnering levend te houden en de gevallenen te eren, maar ook als tastbare waarschuwing voor de toekomst. Een groeiend aantal conflictgebieden in de wereld, een oorlog op Europees grondgebied, de inzet van Nederlandse militairen op missies in meerdere landen en miljoenen ontheemden zorgen ervoor dat ons besef van de kostbaarheid van vrede de afgelopen jaren is toegenomen. Daarbij herdenken we gebeurtenissen die belangrijk zijn in onze geschiedenis, cultuur en die dus deel uitmaken van onze identiteit.

Sinds 2014 is er in de stad veel veranderd aangaande het herinneren en herdenken van de Slag om Arnhem. Op regionaal vlak is de samenwerking tussen de vier Airborne-gemeenten (gemeenten Arnhem, Ede, Renkum en Overbetuwe) geprofessionaliseerd en geïntensiveerd. De gemeenten zijn gezamenlijk lid geworden van de Liberation Route Europe, er is een regiomanager samenwerking Airborne-gemeenten aangesteld en de gemeenten zoeken elkaar meer dan voorheen op in de afstemming op zowel uitvoerings- als bestuurlijk niveau. In de gemeente Arnhem is de zichtbaarheid van de herdenking vergroot, denk hierbij aan Airborne at the Bridge, Jacob Groenewoudplantsoen, de trappen aan de Rijnkade en Bridge to Liberation aan de Rijnkade. De herdenking heeft als doel om lering te trekken uit het verleden en deze lessen te vertalen naar nu en de toekomst. Dit vergroot de relevantie van de impact van oorlog en de waarde van vrijheid voor komende generaties. De vraag is echter of de boodschap in de juiste vorm/op de juiste manier gecommuniceerd wordt met jongere generaties.

1.1 Motie ‘Een brug naar de toekomst’

Bij de begrotingsbehandeling 2023 in november 2022 heeft de raad van Arnhem de motie ‘Een brug naar de toekomst[1]’ aangenomen waarin zij het college verzoekt om:

- *zich in te zetten voor een 80ste herdenking, in 2024, met een Bridge to Liberation Experience die ook regionaal en nationaal maximale betekenis heeft, en die een basis vormt voor in ieder geval eens in de vijf jaar een relevante herdenking met grotere zichtbaarheid;*
- *voor de begroting van 2024 met een voorstel te komen hoe we na 2024 invulling blijven geven aan de Slag om Arnhem-herdenking in het algemeen en De Bridge to Liberation in het bijzonder, inclusief een financiële paragraaf;*
- *daarbij in overweging te nemen dat het onwenselijk is structureel een dergelijk hoge financiële bijdrage te leveren, en daarom eens in de vijf jaar grootschalig te herdenken, en in de overige jaren betekenisvol maar kleinschaliger;*

[1] Gemeente Arnhem, 2022, *Motie ‘Een brug naar de toekomst’*, VVD, D66, GroenLinks, Partij voor de Dieren, Arnhem Centraal, 9 november 2022, p. 1-2.

- *de betrokken stakeholders mee te nemen in het te maken voorstel.*

De indieners van de motie doen bij dit verzoek de volgende constateringen:

- *de Bridge to Liberation heeft de afgelopen jaren een belangrijke plek gekregen als onderdeel van de herdenking van de Slag om Arnhem;*
- *de kosten voor deze herdenking zijn de afgelopen jaren enorm gestegen zonder dat de opzet van het evenement wezenlijk is uitgebreid;*
- *we zijn onderweg naar de 80ste herdenking in 2024.*

De indieners benadrukken hierbij het belang van het herdenken van de Slag om Arnhem om zo te blijven leren van het verleden en dat het een belangrijk onderdeel is geworden van de identiteit van Arnhem en dat daarbij ook sprake is van een regionaal en nationaal belang. Ze geven ook aan dat het van belang is om na te denken over een houdbare invulling op de lange termijn.

1.2 Uw vraag

Naar aanleiding van de motie vraagt u een onafhankelijk advies over een houdbare invulling van het herdenken van de Slag om Arnhem op de lange termijn waarbij de focus ligt op ambities, concept en haalbaarheid. Concreet verwacht u een langetermijnvisie op het herdenken van de Slag om Arnhem, met een centrale rol voor The Bridge to Liberation.

We vertalen uw vraag in de volgende onderzoeksvragen:

1. Welke ambities en doelstellingen passen bij de herdenking van de Slag om Arnhem na 2024 (jaarlijks en in jubileumjaren)?
2. Op welke manieren zijn die ambities in te vullen (scenario's)?
3. Wat zijn de inhoudelijke, organisatorische en financiële consequenties en randvoorwaarden van de scenario's?
4. Wat is er nodig om invulling te geven aan deze scenario's?

In het volgende hoofdstuk gaan we in op onze aanpak om deze vragen te beantwoorden.

1.3 Aandachtspunten

We zien voor deze opdracht een aantal aandachtspunten die naar onze mening een plek dienen te krijgen in het adviestraject om tot een goede besluitvorming te komen.

Breed draagvlak: de herdenking van de Slag om Arnhem is, terecht, een gevoelig en belangrijk onderwerp. Zowel om de veteranen te eren, maar ook om de gevolgen van oorlog voor toekomstige generaties zichtbaar en voelbaar te maken. Dat vraagt om zorgvuldigheid in het betrekken van stakeholders bij dit advies: niet alleen bij het schetsen van de context en het ophalen van ervaringen, maar ook bij het nadenken over toekomstige vormen.

Diversiteit: de boodschap over oorlog en vrede, moed en helden, vrijheid en overheersing is relevant voor de hele samenleving, ongeacht leeftijd, herkomst, politieke voorkeur of geaardheid. Het gaat immers over identiteit, cultuur en geschiedenis. Dat stelt eisen aan de (vorm van de) herdenking: die moet voor iedereen betekenis en zeggingskracht hebben. Met name het bereik onder jongeren en nieuwkomers is belangrijk voor het gezamenlijk herdenken en het trekken van lessen uit het verleden.

Gemeenteraad: het initiatief voor het ontwikkelen van een nieuwe langetermijnvisie is genomen door de gemeenteraad. Zij zullen na ontvangst van het advies en de politieke beraadslagingen een besluit nemen over de toekomst van de herdenking. Wij achten het daarom van belang dat zij bij het adviestraject worden betrokken, bijvoorbeeld door de initiatiefnemers te interviewen en te betrekken bij de scenario-ontwikkeling.

H2 | Onze aanpak

In dit hoofdstuk zetten we uiteen hoe we tot een onderbouwd advies komen dat als basis kan dienen voor besluitvorming in het college en de gemeenteraad.

2.1 Plan van aanpak



Stap 1: START 17 april - 10 mei

In stap 1 treffen we de voorbereidingen voor de rest van het traject. We maken nadere afspraken met de opdrachtgever, analyseren de context en starten met de feitelijke organisatie.

- **Startgesprek opdrachtgever.** We bespreken met de stuurgroep de motivatie van de vraag, de verwachtingen van het eindresultaat, het plan van aanpak, het overzicht van de documenten die we nodig hebben[2] en maken samen een lijst met personen en organisaties die we zullen interviewen. We maken de planning definitief, inclusief overlegmomenten. Daarnaast bespreken we de wensen ten aanzien van het digipanel. Gezien de informatie in de uitvraag gaan we ervan uit dat dit onderdeel wordt uitgevoerd door de gemeente op basis van gezamenlijke inhoudelijke keuzes.

[2] Beleidsdocumenten, subsidiebeschikkingen, begrotingen (2019-2023 + meerjarig perspectief), jaarverslagen en jaarrekeningen (2019-2022), verslagen bestuurlijke overleggen, evaluatie van de 75-jarige herdenking, en relevante uitgevoerde onderzoeken met betrekking tot Herdenken van de Slag om Arnhem / Bridge to Liberation. De gevraagde documenten worden door de ambtelijke contactpersoon verzameld en aan de onderzoekers beschikbaar gesteld.

- **Analyse van de huidige situatie en de context**. Die bestaat uit drie onderdelen: we brengen de huidige ambities en doelstellingen in beeld in relatie tot het gemeentelijk beleid en de realisatie van de doelen. We kijken naar de organisatie van de herdenking: zowel de organisatie van Bridge to Liberation als de samenwerkingsverbanden met andere partners en stakeholders. Tot slot creëren we inzicht in de financiën: kosten en inkomsten van de organisatie en het project. We onderzoeken of deze drie aspecten in balans zijn en of er knelpunten of lacunes zijn. Dit geeft inzicht in de sterkten, zwakten, kansen en bedreigingen (SWOT-analyse). We betrekken hierbij de geleerde lessen van de ’75-herdenking.

- We plannen de **interviews** met de geselecteerde personen en organisaties.

- **Opzet digipanel**. Via het digipanel toetsen we de mening van de Arnhemmers. We formuleren, in samenspraak met de afdeling Communicatie van de gemeente Arnhem, de enquêtevragen voor het digipanel en de planning van de enquête. Het doel is om de resultaten te gebruiken als input voor stap 3. De enquêtevragen worden met de begeleidingsgroep besproken en vastgesteld.

Stap 2: VERWACHTINGEN 8 mei - 30 juni

In deze stap diepen we het bestaande beeld verder uit. Hoe kijken de verschillende organisaties, stakeholders en partners naar de huidige vorm, welke verwachtingen hebben zij voor de toekomst en welke kansen en barrières zien zij? We verzamelen de informatie door **interviews** met een breed scala aan betrokkenen. Niet alleen met de gemeente Arnhem en met medewerkers van Bridge to Liberation, maar bewust ook met stakeholders, partnerorganisaties en andere Airborne-gemeenten. Zo krijgen we een breed en genuanceerd beeld vanuit verschillende perspectieven, maar toetsen en creëren we ook draagvlak voor vervolgstappen. Van de gesprekken wordt een verslag gemaakt dat voor wederhoor wordt teruggekoppeld aan de geïnterviewden. Iedere geïnterviewde ontvangt vooraf een gespecificeerd interviewprotocol waarin achtergrond, doel en gespreksthema’s staan benoemd. Wij gaan in deze offerte uit van 23 interviews; zie bijlage 1 voor een conceptlijst van te interviewen functionarissen en organisaties. Aandachtspunten in de samenstelling van de lijst zijn diversiteit, het betrekken van jongeren en de gemeenteraad. De definitieve lijst wordt samen met de opdrachtgever vastgesteld in het startgesprek (zie stap 1). Na afloop van stap 2 hebben we de analyse verdiept en verscherpt, en hebben we inzicht in de opinies en verwachtingen van de direct betrokkenen. Dit resultaat wordt besproken met de begeleidingsgroep, alsmede ter wederhoor voorgelegd aan Herdenken van de Slag om Arnhem/Bridge to Liberation.

Stap 3: KANSEN 19 juni - 1 augustus

In deze stap kijken we samen met de belangrijkste stakeholders naar de kansen voor de toekomst in een **ontwerpatelier**. Op deze wijze krijgen de scenario's meer kleuring, de belangrijkste stakeholders worden deelgenoot gemaakt van de mogelijke richting(en) en we krijgen zo een duidelijk beeld van het draagvlak en de haalbaarheid van de scenario's.

Ter voorbereiding op het ontwerpatelier werken wij drie scenario's op hoofdlijnen uit in 'houtskoolschetsen' waar we voor ieder scenario de ambitie, organisatie en middelen in beeld brengen. Ook aspecten als interval (reguliere viering per jaar en viering in jubileumjaren) en doelgroepen komen aan bod.

We organiseren vervolgens een ontwerpatelier waarbij we de belangrijkste stakeholders betrekken. Samen met hen lopen we de mogelijke scenario's langs, verfijnen we de houtskoolschetsen en voorzien die van randvoorwaarden en risico's. We faciliteren in uitwisseling en discussie en bouwen zo aan ingekleurde en uitgewerkte scenario's waarin de expertise van de stakeholders is meegenomen. Op basis van de uitkomsten van het atelier werken we de scenario's verder uit en voorzien deze van een advies over de haalbaarheid. De belangrijkste stakeholders worden vooraf bepaald samen met begeleidingsgroep. BMC organiseert, begeleidt en faciliteert het ontwerpatelier en legt de resultaten vast. Die resultaten worden ter informatie naar de deelnemers gestuurd, zodat zij kunnen reageren en aanvullen.

Stap 4: KOERS 1 augustus - 30 november

In het conceptrapport presenteren we de resultaten van het onderzoek: drie toekomstscenario's die we beschrijven aan de hand van ambities, organisatie en middelen. We gaan in op de randvoorwaarden, risico's en kansen van de verschillende scenario's en doen aanbevelingen ten aanzien van de haalbaarheid. Het conceptrapport wordt halverwege september (week 37) met u en met het bestuur van de stichting Bridge to Liberation besproken, waarna we eind september (week 39) het **eindrapport** presenteren.

We ondersteunen u bij het **bestuurlijke traject** dat volgt. We denken mee over het opstellen van het college- en raadsvoorstel en verzorgen (desgewenst) een presentatie van het rapport voor het college van B en W en de gemeenteraad.

H3 | Projectteam

Voor deze opdracht werken we met een vast en complementair projectteam van ervaren onderzoekers/adviseurs. We introduceren hier kort de adviseurs en hun ervaring. De onderzoekers hebben in vergelijkbare onderzoeken al vaker met elkaar samengewerkt en zijn bij uw organisatie bekend vanwege eerder uitgevoerde onderzoeken.

3.1 Projectteam

Mevrouw **drs. Gitta Luiten** is partner Cultuur & Erfgoed binnen BMC. Ze is bij deze opdracht betrokken vanuit het inhoudelijke perspectief en fungeert als projectleider. Ze is het eerste aanspreekpunt voor de opdrachtgever en begeleidingsgroep binnen dit project. Gitta Luiten heeft een brede ervaring in de cultuursector, met name op het gebied van cultuurbeleid en -strategie. Als voormalig directeur van het Mondriaan Fonds kent ze de wereld van beeldende kunst en design, en cultureel erfgoed van binnenuit. Relevante referentieprojecten zijn onder andere:

- Gemeente Arnhem - Haalbaarheidsonderzoek Sonsbeek 2024; RESET: Onderzoek naar de Toekomstige inrichting organisatie van Sonsbeek & State of Fashion.
- Provincie Zeeland - Prestatieafspraken en draagvlakonderzoek CBK Zeeland.
- Nieuwe Stadsmuseale functie Rotterdam - Lid transitieteam en advisering over governancestructuur & samenwerking.
- Stakeholdersonderzoeken Fonds Cultuurparticipatie, Fonds voor Podiumkunsten.
- Rijksmuseum Twenthe - Lid visitatiecommissie.
- Stichting Amare - Begeleiden gezamenlijke ontwikkeling toekomststrategie van het Koninklijk Conservatorium, het Nederlands Dans Theater, het Residentie Orkest en het Zuiderstrandtheater.

De heer **Herman Uffen MSc CMC** is managing consultant bij BMC. Hij is bij deze opdracht betrokken vanuit het zakelijk en organisatorisch perspectief. Herman Uffen is een ervaren adviseur op het gebied van financiële doorlichtingen, het opstellen van businesscases en bedrijfsplannen, overhead vraagstukken, kostentoerekening en kostprijsbepaling, doorlichtingen van organisaties en projectmanagement in het publieke domein. Relevante referentieprojecten zijn onder andere:

- Gemeente Arnhem - Haalbaarheidsonderzoek Sonsbeek 2024; RESET: Onderzoek naar de Toekomstige inrichting organisatie van Sonsbeek & State of Fashion.
- Gemeente Sittard-Geleen - Evaluatie Cultuurbedrijf De Domijnen; Second opinion transitieplan De Domijnen 2.0.
- Het Nieuwe Instituut – Projectleider projectmatige inrichting programma ‘Architectuur Dichterbij’.
- Netwerk Digitaal Erfgoed (voorheen: Nationale Coalitie Digitale Duurzaamheid (NCDD)) – Projectleider van de ontwikkeling en invoering van het Kostprijsmodel Digitale Duurzaamheid (op basis van Activity Based Costing) en het

model BIG PICTURE (verbinding tussen duurzaamheidsbeleid, oplossingen en kosten ten aanzien van duurzame digitale toegankelijkheid.
- Gemeente Venlo - Ontwikkelperspectief Missiemuseum Steyl.
- Gemeente Barendrecht - Financiële doorlichting van Cultureel Centrum Het Kruispunt.

De heer **Pepijn van Aken MA** is junior adviseur bij ons bureau. In deze opdracht ondersteunt hij Gitta Luiten en Herman Uffen. Hij heeft een achtergrond in cultuur, sport en onderwijs en werkt binnen BMC mee aan verschillende culturele opdrachten. Hij zal zich binnen de opdracht met name bezighouden met het voorbereiden van de diverse overleggen en het verwerken en rubriceren van data.

3.2 Begeleidingsgroep

De sensitiviteit van het onderwerp vraagt om een juiste mate van betrokkenheid van alle belanghebbenden. In uw opdrachtomschrijving geeft u aan om een begeleidingsgroep in te richten voor het onderzoek waarin onder meer het kabinet van BM en SBR van de gemeente Arnhem vertegenwoordigd zijn. In onze ogen fungeert deze begeleidingsgroep als opdrachtgever en sparringpartner voor het onderzoek; tussentijdse resultaten worden met de begeleidingsgroep besproken. Bij het startgesprek met de begeleidingsgroep zal de definitieve samenstelling worden vastgesteld. Daarnaast is er wekelijks contact tussen de projectleider en de contactpersoon namens de begeleidingsgroep over de voortgang en het proces.

3.3 Uitgangspunten en risico’s bij het uitvoeren van de opdracht

Voor het tijdig en efficiënt uitvoeren van de werkzaamheden gelden de volgende uitgangspunten:
- Bij de start van de opdracht stelt de begeleidingsgroep de betrokken medewerkers en stakeholders op de hoogte van het doel en de aanpak van deze opdracht, zodat betrokkenen tijdig zijn geïnformeerd en constructieve medewerking hieraan is geborgd. De contactgegevens van externen worden door het aanspreekpunt aan het projectteam verstrekt.
- Namens de begeleidingsgroep is er één aanspreekpunt voor het team van BMC. Met het eerste aanspreekpunt hebben wij regelmatig contact over de voortgang van het onderzoeks- en adviestraject en periodiek ook met u als begeleidingsgroep (opdrachtgever). Wij stemmen de inrichting van het adviesrapport af met de begeleidingsgroep.
- Alle voor de opdracht benodigde informatie wordt door de ambtelijke organisatie door of via het eerste aanspreekpunt verzameld en digitaal aan ons beschikbaar gesteld. Vertraging in het aanleveren van informatie kan leiden tot vertraging in de planning.
- Wij rekenen erop dat u het plannen van interne afspraken zodanig kunt (laten) faciliteren, dat het onderzoeks- en adviestraject tijdig en efficiënt kan verlopen. De afspraken zullen zowel fysiek of digitaal plaatsvinden.

Voor dit project houden we rekening met de onderstaande risico's en daarbij behorende beheersmaatregelen. Dit sluit niet uit dat er problemen kunnen ontstaan, maar eventuele kwesties herkennen we snel en bespreken we met de opdrachtgever. Als tijdige oplevering en/of de kwaliteit van het eindresultaat in het geding komen, signaleren we dit tijdig en komen we met suggesties voor bijsturing.

Risico	Beheersmaatregel
De benodigde informatie is niet of onvoldoende aanwezig.	BMC stelt een lijst op met benodigde documenten en informatie. Deze lijst wordt afgestemd met de contactpersoon van de ambtelijke organisatie.
Er is onvoldoende menskracht binnen en buiten de organisatie (externe gesprekken) voor het mede uitvoeren van de opdracht (overleggen, interviews en groepsgesprekken).	Interne overleggen worden door de ambtelijke organisatie ingepland. Samen met de begeleidingsgroep wordt de invulling van de externe gesprekken besproken. Deze gesprekken worden ingepland voor BMC. De gemeente levert hiervoor wel de contactgegevens aan.
Er komen gedurende het traject aanvullende vragen.	Dit wordt afgestemd met de stuurgroep. Eventuele extra werkzaamheden als gevolg van aanvullende vragen worden tijdig geagendeerd.

H4 | Investering

De investering voor deze opdracht bedraagt € 28.960,—. Dit is inclusief reis- en verblijfkosten, exclusief btw en overeenkomstig prijspeil 2023. De totale investering wordt niet overschreden zonder dat daarover tijdig met u is overlegd. Onderstaand schema geeft inzicht in de opbouw van de raming per stap van het onderzoek.

Facturatie vindt plaats in twee termijnen: 50% bij opdrachtverstrekking en 50% na oplevering van het definitieve onderzoeksrapport.

	Totaal	Totaal investering
Stap 1: START: voorbereiden en analyse	36	€ 4.320
Stap 2: VERWACHTINGEN: interviews	110	€ 14.400
Stap 3: KANSEN: ontwerpatelier en scenario's	32	€ 4.480
Stap 4: KOERS: rapportage en bestuurlijk traject	38	€ 5.760
Totaal	**216**	**€ 28.960**

Bij gunning horen wij graag vóór aanvang van de opdracht of er relevante informatie is die op de factuur moet worden vermeld, zoals een order-/referentienummer of de naam van degene die verantwoordelijk is voor het goedkeuren van de facturen. U kunt dit aangeven bij uw contactpersoon van BMC.

Kosten afzonderlijke onderdelen

U heeft ons verzocht om de kosten van afzonderlijke elementen inzichtelijk te maken. Hoewel een aantal onderdelen noodzakelijk zijn om tot een onderbouwd advies te komen, kunt u op de volgende aspecten een nadere afweging maken.

Aantal interviews

In deze offerte gaan we uit van 23 interviews; daarmee hebben we in onze optiek de belangrijkste partners en stakeholders geïdentificeerd. Vanzelfsprekend wordt de investering minder wanneer wordt besloten tot een kleiner aantal interviews; dat raden we - gezien de gevoeligheid van het onderwerp - echter af. Wanneer u of de begeleidingsgroep dat nodig acht, kan het aantal interviews ook worden uitgebreid (te denken valt aan het betrekken van de gemeenteraad, bijvoorbeeld op twee momenten in het adviestraject). Dat heeft vanzelfsprekend ook gevolgen voor de investering.

Ondersteuning bestuurlijk traject
In voornoemde prijs is ook de ondersteuning bij het bestuurlijke traject opgenomen, zoals meedenken bij het opstellen van het college- en raadsvoorstel, en presentatie van het rapport aan het college en de gemeenteraad. Wanneer u hier geen gebruik van wenst te maken, wordt de totale investering € 2.560,— minder (dus € 26.400,—).

Benchmark
Indien wenselijk en van meerwaarde voor het onderzoek, onderzoeken we op hoofdlijnen hoe vergelijkbare evenementen zijn georganiseerd en gefinancierd. Het gaat hierbij niet om een uitputtende benchmark, maar om inzicht in de verschillen in opzet, organisatiekracht en financieringsmodellen. Dat brengt succesvolle modellen, gedeelde uitdagingen en mogelijke oplossingen in beeld. We bestuderen daarvoor de beleidsplannen, begrotingen, jaarverslagen en jaarrekeningen van drie (min of meer) vergelijkbare evenementen[3] die samen met u worden bepaald. De benchmark is niet opgenomen in de bovenstaande totale investering; de extra kosten voor dit onderdeel bedragen € 2.080,—.

Tijdens het onderzoek wordt gekeken in hoeverre bovenstaande opties worden ingezet.

Tot slot

Op deze offerte zijn de algemene handelsvoorwaarden van BMC Advies versie maart 2018 van toepassing. Deze voorwaarden zijn gedeponeerd bij de Kamer van Koophandel te Gooi-, Eem- en Flevoland onder nummer 32078667. Een exemplaar van deze voorwaarden is bijgevoegd.

Vanuit de doelstellingen van ons kwaliteitsbeleid (zie ook www.bmc.nl/over-bmc) stellen wij het op prijs als u ons bij opdrachtverlening of afwijzing van de offerte op de hoogte wilt stellen van de expliciete redenen. Tevens vragen wij bij opdrachtverlening uw medewerking om samen met ons na afloop te evalueren of de uitvoering van de opdracht qua inhoud, proces en relatie met de opdrachtgever aan uw verwachtingen heeft voldaan.

[3] Voorbeelden van te vergelijken evenementen zijn het 5 mei-concert op de Amstel, het Bevrijdingsfestival Overijssel of (in het kader van openbaar en vrij toegankelijk) de Nijmeegse Vierdaagsefeesten.

Gaat u akkoord met deze offerte, dan ontvangen wij graag digitaal een ondertekend exemplaar retour (secretariaatadvies@bmc.nl).

Met vriendelijke groet,
BMC



M. van der Burg MSc CMC
managing partner Sociaal Domein

Voor akkoord:
Gemeente Arnhem

L. Hoek
afdelingshoofd Economie & Cultuur

datum:

Bijlagen:

- lijst van de interviewen personen
- algemene handelsvoorwaarden (separaat)

Bijlage 1 Lijst van de interviewen personen

Deze lijst is een voorstel. De definitieve lijst wordt in overleg met de opdrachtgever bepaald tijdens het startgesprek.

- Burgemeester gemeente Arnhem (1 gesprek);
- Portefeuillehouder Slag om Arnhem gemeente Arnhem (1 gesprek);
- Bestuursadviseur Diversiteit & Inclusie (1 gesprek);
- Assistent burgemeester gemeente Arnhem (1 gesprek - optie);
- Beleidsadviseurs Economie en Toerisme en Slag om Arnhem gemeente Arnhem (1 groepsgesprek);
- Bestuur Stichting Bridge to Liberation (1 groepsgesprek);
- Zakelijk directeur organisatie Bridge to Liberation (1 gesprek);
- Artistiek directeur organisatie Bridge to Liberation (1 gesprek);
- Productieleider, Communicatie & PR & Social Media Bridge to Liberation (1 groepsgesprek);
- Adviseur Toerisme en Recreatie (Vrijheid) Provincie Gelderland (1 gesprek);
- Regiomanager samenwerking Airborne gemeenten (1 gesprek);
- Bestuur Stichting Airborne Herdenkingen (SAH) (1 groepsgesprek);
- Directie Airborne Museum Hartenstein (1 gesprek);
- Bestuur Stichting Airborne Region (SAR) (1 groepsgesprek);
- Bestuur Platform Binnenstad Arnhem (PBA) (1 groepsgesprek);
- Eusebiuskwartier (1 groepsgesprek);
- Vertegenwoordiging 11 Luchtmobiele brigade (1 groepsgesprek);
- Directie Gelders Archief (1 gesprek) (reserve);
- Directie Omroep Gelderland (1 gesprek);
- Directie ROC Rijn IJssel (1 gesprek);
- Montessori school Arnhem (advies vanuit de leerlingen) (1 groepsgesprek);
- Vertegenwoordiging van het V-Fonds (1 gesprek);
- Vertegenwoordiging van het Nationaal Comité (1 gesprek);
- Journalist (de heer Harry van der Ploeg) De Gelderland (1 gesprek).

BMC

Databankweg 26D
3821 AL Amersfoort

Postbus 490
3800 AL Amersfoort

(033) 496 52 00
info@bmc.nl
www.bmc.nl

KvK BMC Advies 32078667
IBAN NL91ABNA0504035754
BTW NL80.86.63.598 B.01

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Toekomst herdenking Slag om Arnhem’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **15 mei 2024: meningsvormende bespreking**
- 24 april 2024: meningsvormende bespreking
- 3 april 2024: informatieve bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Loor (D66), Manders (Arnhem Centraal), Elfrink (SP), Coenders (GroenLinks), Pape (VVD), Nede (ChristenUnie), Koorn (CDA), De Vries (Volt), De Groot (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA), Lukkassen (Forum voor Democratie), Wiggers (BurgerBelang Arnhem).
De fracties van DENK en PVV waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: Roelofs (wethouder) en Joosten (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

Tijdens de vorige meningsvormende bespreking heeft de raadskamer haar eerste termijn gehad. Deze bespreking is daarom gestart met de eerste termijn van de wethouder. Deze is nog niet afgerond.

Toezeggingen

Wethouder Roelofs zegt toe om met Phion in gesprek te gaan om te kijken wat de impact van dit raadsvoorstel is.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering is geconcludeerd dat de eerste termijn van het college nog niet is afgerond. Volgende keer kan deze hervat worden.

De raadsadviseur,

S. Vos

De voorzitter,

R. Maref

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Agenderingsverzoek 'Netcongestie' (debat raadskamer college)

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Procedure:

Datum vergadering
15 mei 2024

Type voorstel
Agenderingsverzoek (debat raadskamer college)

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Afronding agenderingsverzoek

Meningsvormende fase:
Fase voor het debat tussen raadskamer en college in twee termijnen

Voorgesteld besluit / Kernboodschap

Er ligt geen besluit voor bij de gemeenteraad, het betreft het tweede deel van het agenderingsverzoek over 'Netcongestie': het debat tussen raad en college.

In vrijwel het hele land zit het stroomnet overvol of dreigt dat te gebeuren. De problemen stapelen zich op en zijn zelfs zo groot dat huizen die keihard nodig zijn, niet gebouwd dreigen te worden.

Voor de fase voor het debat met het college zijn bij het agenderingsverzoek de volgende vragen ingediend:

1. Wat zijn de eerste inzichten van het college uit de inventarisatie die wordt gemaakt ten aanzien van de geplande woningen waarvoor een netaansluiting is gegarandeerd?
2. Hoe reflecteert het college op de projecten die we als gemeente de komende twee/drie jaar willen starten, maar waarvoor de capaciteitsreservering nog niet is gemaakt?
3. Het college geeft aan dat veel beleidsterreinen worden geraakt door netcongestie en benoemt er een aantal zoals mobiliteit en economie. Kan het college toelichten wat dit concreet betekent voor deze beleidsterreinen en waar het college aan denkt om te komen tot korte termijn oplossingen?
4. Het college onderzoekt of het mogelijk is om een integrale afweging te maken van alle Arnhemse projecten die op korte termijn tegen netcongestie aanlopen en daarin te prioriteren. Gewacht wordt daarbij op een kader opgesteld door Autoriteit Consument & Markt (ACM). Aan welke prioriteiten denkt het college zelf en op welke termijn denkt het college dat een prioritering al aan de orde is?
5. Het college stimuleert innovatieve lokale oplossingen, zoals het realiseren van energy hubs (lokale energiesystemen) en vormen van energieopslag (zoals seizoensopslag en batterijen) op bedrijventerreinen, maar ook in woonwijken. Hoe kunnen deze innovatieve lokale oplossingen worden versneld en in hoeverre zitten we onszelf met procedures en regelgeving in de weg?

Aandachtspunten

Meningsvormende bespreking
De meningsvormende bespreking van een agenderingsverzoek bestaat uit een debat tussen raadskamer en college. Het debat met het college vindt plaats in twee termijnen.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Cathelijne Bouwkamp Nermina Kundic	Carolien van Merksteijn carolien.van.merksteijn@arnhem.nl 0621857141	Maaike Piscaer Maaike.piscaer@arnhem.nl 06 31114892

Aandachtspunten

Terugblik technische sessie PA 3 april

Tijdens de Politieke Avond van 3 april vond de eerste fase van het agenderingsverzoek plaats, de technische sessie. Tijdens deze sessie is een presentatie gegeven door:

- Casper Vogelaar, vanuit Allliander
- Teun van Biert, vanuit TenneT
- Carolien Kattenbelt, vanuit HAN/SEESE (Sustainable electrical energy centre of expertise)

Relevante raadsbrieven en art. 44 vragen

- Raadsbrief 'Mogelijkheden gemeente Arnhem voor verminderen gevolgen netcongestie', d.d. 23-01-2023
- Artikel 44 vragen Gevolgen overvol elektriciteitsnetwerk voor ambities Arnhem
- Artikel 44 vragen Netcongestie

Mogelijk resultaat:

Afronding agenderingsverzoek (fase debat raad en college)

AGENDERINGSVERZOEK NETCONGESTIE + VERZOEK TECHNISCHE SESSIE

29 januari 2024

In vrijwel het hele land zit het stroomnet overvol of dreigt dat te gebeuren. De problemen stapelen zich op en zijn zelfs zo groot dat huizen die keihard nodig zijn, niet gebouwd dreigen te worden. In de raadsbrief over deze netcongestie[1] van 25 januari jl. geeft het college aan wat de gevolgen zijn voor Arnhem en welke mogelijkheden zij ziet om de gevolgen te verminderen. Eerder zijn hier schriftelijke vragen over gesteld. In de recente raadsbrief geeft het college aan dat de bouw van nieuwe woningen in Arnhem mogelijk volgend jaar al in de knel komt. Maar dat zich ook problemen voordoen op het gebied van duurzaamheid, bedrijvigheid, mobiliteit, en onderwijshuisvesting. Onderstaande fracties maken zich grote zorgen over netcongestie en zien het als een enorm obstakel voor de stad en haar ambities voor de komende tientallen jaren.

In de brief geeft het college aan dat zij vanaf medio 2023 proactief aan de slag is gegaan met het verminderen van de gevolgen van netcongestie voor Arnhem. De raad zal over deze voortgang periodiek geïnformeerd worden. Hoewel de indieners blij zijn dat het college voortvarend aan de slag is gegaan met formuleren van een Arnhems antwoord, zal dit vraagstuk de komende jaren op de agenda blijven staan en grote impact houden op de ontwikkelingen in de stad. Omdat de problematiek en oplossingsrichtingen technisch van aard zijn, lijkt het ons goed om hierover geïnformeerd te worden en met het college in gesprek te gaan over dit onderwerp.

De indieners zouden zich graag, aanvullend op gestelde schriftelijke vragen van Groenlinks en D66 van 29 januari jongstleden, technisch en bestuurlijk laten informeren over de volgende zaken:
• De oorzaken en gevolgen van netcongestie, in algemene zin en specifiek voor Arnhem;
• De mogelijkheden en kansrijke ontwikkelingen om de gevolgen en het probleem van netcongestie te verminderen. Ook hier in algemene zin, en specifieke richtingen en mogelijkheden voor Arnhem;
• Succesvolle voorbeelden en innovaties (bijvoorbeeld de rol van batterijen) uit het land;
• De voortang van de van de versnelde uitbreiding van onderstation Kattenberg.

De indieners kunnen zich voorstellen dat netbeheerders Liander (en Tennet?) worden uitgenodigd om deel te nemen aan de technische sessie of deze voor een deel te verzorgen.

In een vervolgbijeenkomst gaan we graag met elkaar en het college in gesprek en debat over het onderwerp netcongestie. De volgende vragen zouden we daarbij graag bespreken:
• Wat zijn de eerste inzichten van het college uit de inventarisatie die wordt gemaakt ten aanzien van de geplande woningen waarvoor een netaansluiting is gegarandeerd?
• Hoe reflecteert het college op de projecten die we als gemeente de komende twee/drie jaar willen starten, maar waarvoor de capaciteitsreservering nog niet is gemaakt?

---

[1] Netcongestie betekent dat er meer vraag is naar elektriciteit dan dat er aanbod is. Het elektriciteitsnet is overbelast, er kan geen stroom meer geleverd of teruggeleverd worden en het stroomnet moet worden uitgebreid. Bron: VNO-NCW.

• Het college geeft aan dat veel beleidsterreinen worden geraakt door netcongestie en benoemt er een aantal zoals mobiliteit en economie. Kan het college toelichten wat dit concreet betekent voor deze beleidsterreinen en waar het college aan denkt om te komen tot korte termijn oplossingen?
• Het college onderzoekt of het mogelijk is om een integrale afweging te maken van alle Arnhemse projecten die op korte termijn tegen netcongestie aanlopen en daarin te prioriteren. Gewacht wordt daarbij op een kader opgesteld door Autoriteit Consument & Markt (ACM). Aan welke prioriteiten denkt het college zelf en op welke termijn denkt het college dat een prioritering al aan de orde is?
• Het college stimuleert innovatieve lokale oplossingen, zoals het realiseren van energy hubs (lokale energiesystemen) en vormen van energieopslag (zoals seizoensopslag en batterijen) op bedrijventerreinen, maar ook in woonwijken. Hoe kunnen deze innovatieve lokale oplossingen worden versneld en in hoeverre zitten we onszelf met procedures en regelgeving in de weg?

Met vriendelijke groet,

Joris Brandts, D66
Alwin van Engelenburg, VVD
Cyriel Prinsen, Groenlinks

Aan de gemeenteraad

Datum	: 23 januari 2024
Zaaknummer	: 3946942
Contactpersoon	: Carolien van Merksteijn
Telefoonnummer	: 026 377 3835

Onderwerp: Mogelijkheden gemeente Arnhem voor verminderen gevolgen netcongestie

Geachte voorzitter en leden,

Wij maken ons al geruime tijd zorgen over netcongestie en zien dit als een urgent probleem voor onze stad. Daarom zijn we medio 2023 proactief aan de slag gegaan met acties voor het verminderen van de gevolgen van netcongestie voor Arnhem. Samen met onze partners. Wij vinden het ook belangrijk de raad goed te informeren over netcongestie. U ontving al eerder de raadsbrief 'Gevolgen overvol elektriciteitsnetwerk voor ambities Arnhem'.

Nu willen wij u verder informeren over de mogelijkheden voor ons als gemeente en onze partners voor het verminderen van de gevolgen van netcongestie. In deze brief vertellen wij wat we doen om de gevolgen van netcongestie te verminderen. Dit is een momentopname, want wet- en regelgeving, innovaties en andere ontwikkelingen volgen elkaar snel op. Zodra we een kans zien om op een nieuwe manier de gevolgen van netcongestie te verminderen, pakken we die op.

Wat is netcongestie?
In heel Nederland groeit de vraag naar capaciteit veel sneller dan regionale en landelijke netbeheerders het elektriciteitsnet kunnen uitbreiden. De toename in elektriciteitsverbruik komt met name voort uit nieuwe aanvragen van grootverbruikers en woningbouw. Tegelijkertijd gaat de elektrificatie van mobiliteit door en gaan we grootschalig van het gas af. Dit leidt tot meer elektrisch vervoer en een toename aan warmtepompen. Ook is het huidige elektriciteitsnet niet ontworpen voor het terugleveren van de steeds grotere hoeveelheden lokaal opgewekte energie.

Er zijn verschillen in netcongestie door Nederland: regionale transportschaarste, landelijke transportschaarste en schaarste door tekort aan arbeid en materieel bij zowel regionale en landelijke netbeheerders. In het elektriciteitsnet zijn we grotendeels afhankelijk van de capaciteit van het regionale elektriciteitsnet. In het geval van Arnhem wordt dit beheerd door netbeheerder Liander. Dit regionet heeft op steeds meer plaatsen en steeds vaker de maximale capaciteit bereikt. Dit is de eerste vorm van netcongestie. Ook het hoogspanningsnet van netbeheerder TenneT, dat dit regionale elektriciteitsnet

voedt, heeft in de provincie Gelderland de maximale capaciteit bereikt. Dit is de tweede vorm van netcongestie. De derde vorm van netcongestie heeft niet te maken met transportschaarste, maar wel met schaarste aan technisch personeel en materialen. Hierdoor treden ook flinke wachttijden op (maar meestal niet zo lang als bij regionale of landelijke transportschaarste). Bij de duurzame verplaatsbare huizen die we op het Merwedeterrein realiseren zorgt dit er bijvoorbeeld voor dat de huizen straks na oplevering ruim zes maanden zonder aansluiting zitten. Deze periode wordt overbrugd met een tijdelijke lokale oplossing.

Dit betekent dat er binnen de gemeente Arnhem sprake is van netcongestie, ook wel genoemd ‘beperkte transportcapaciteit’ of ‘transportschaarste’. Netcongestie kan goed worden vergeleken met een file op de snelweg. Als er te veel auto’s tegelijkertijd de weg op willen, komt alles tot stilstand. Als veel gebruikers tegelijkertijd veel transportvermogen vragen, treedt er een piekbelasting op waardoor er, analoog aan files van auto's, een transportstilstand van elektriciteit optreedt. Ofwel, dan valt de stroom uit en gaat het licht uit.

Wat is de impact van netcongestie in Arnhem?
Door de netcongestie zijn er geen uitbreidingen mogelijk van bestaande contracten en zijn er geen nieuwe contracten mogelijk voor grootverbruikersaansluitingen. Dit geldt voor zowel de afname als de teruglevering van elektriciteit. Dit zijn contracten voor aansluitingen groter dan 3x80 ampère (ofwel 55 kW). In de praktijk is dit alles wat geen woning of klein bedrijf is. Ook grootschalige nieuw- of verbouw op plekken waar nog geen of niet voldoende gecontracteerd vermogen was, is niet meer mogelijk. Dit speelt al in Arnhem bij bedrijven die zich willen vestigen en scholen die nieuw willen bouwen.

Dit gaan we ook merken als gemeente bij bijvoorbeeld de verduurzaming en de verdergaande elektrificering van de warmtevraag van bestaande gebouwen en wijken. Maar dus ook bij nieuwbouw van onder andere woningen, scholen en ander maatschappelijk vastgoed, de vestiging van nieuwe bedrijven, het uitbreiden en verduurzamen van bedrijven, de realisatie van laadpleinen en bij grootschalige opwek van energie. We kunnen nu bijvoorbeeld het trolleynetwerk niet uitbreiden naar buurtgemeenten. Maar het bestaande trolleynetwerk biedt op dalmomenten juist wel weer kansen voor toekomstbestendige lokale oplossingen. En de uitbreiding van walstroom gaan we alleen met een toekomstbestendige lokale oplossing realiseren.

Voor kleinverbruikers, zoals individuele huishoudens en kleine bedrijven, is op dit moment nog wel transportcapaciteit voor een nieuwe aansluiting bij de netbeheerder. Al hebben zij door schaarste aan technisch personeel en materieel soms ook flinke wachttijden. Zonder acute aanvullende maatregelen en flexibeler gebruik van het net door verbruikers, zal ook voor kleinverbruikeraansluitingen vanaf 2026 geen ruimte meer zijn op het net. Zelfs voor 2025 weten we nog niet zeker of alle woningbouwprojecten in Arnhem door kunnen gaan.

De impact van netcongestie op de Arnhemse samenleving en onze ambities is dus zeer groot en langdurig. Er is ook een sterke onderlinge afhankelijkheid tussen onze ambities omdat ze met dezelfde transportschaarste te maken hebben. Netcongestie raakt dus alle bestuurlijke portefeuilles en al onze ambities op gebied van onder andere wonen, duurzaamheid, mobiliteit, bedrijvigheid en onderwijshuisvesting. We willen tegelijkertijd deze ambities wel vasthouden. Dit maakt dat we met prioriteit en verantwoordelijkheid, samen met de partners in ons energiecluster, alles gaan doen wat binnen onze mogelijkheden ligt, om ruimte te creëren op het elektriciteitsnet voor deze ambities.

Daarnaast is daadwerkelijke uitbreiding van zowel het hoogspannings- als ook het regionale elektriciteitsnet van groot belang voor Arnhem. Daarom is proactief meewerken aan de realisatie van deze netuitbreidingen nodig.

Ondanks alle inspanningen van ons, de netbeheerders, alle bedrijven en bewoners zal transportschaarste de komende jaren een blijvende en belangrijke oorzaak zijn voor het uitstellen, anders of niet uitvoeren van projecten. We moeten ons hierop voorbereiden. Dit zal zeker tot 2030 duren.

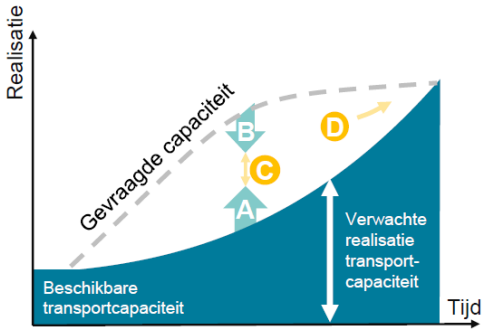
Wat gebeurt er al in Nederland om netcongestie te verminderen?
De Rijksoverheid is zich zeer bewust van netcongestie en heeft maatregelen aangekondigd. Deze staan in het Nationaal Plan Energiesysteem en het Landelijk Actieprogramma Netcapaciteit. De provincie werkt in dit kader aan het Provinciaal meerjarenprogramma infrastructuur energie en klimaat. Onderdeel hiervan is het Integraal Programmeren van de Groene Metropoolregio en Liander. Wij volgen deze ontwikkelingen op de voet. Echter, we concluderen hieruit ook dat we vooral goed in gesprek moeten blijven met Liander om alle landelijke, provinciale en regionale maatregelen naar Arnhem te vertalen.

Naast nieuwe wetgeving en nieuwe maatregelen wordt er hard gewerkt om de netten van Liander en van TenneT uit te breiden. Echter, er moet zoveel verzwaard en/of uitgebreid worden dat dit niet op korte termijn gereed zal zijn. Pas in 2029 verwachten TenneT en Liander weer ruimte te hebben op het net om grootverbruikers, die nu op de wachtlijst staan in onze regio, nieuwe contracten of uitbreiding van contracten te geven. Netverzwaringen zijn dus ook na 2030 nog hard nodig voor verdere verduurzaming en groei. Het is daarom belangrijk om op korte termijn te kijken naar slimme toekomstbestendige lokale oplossingen. En naar mogelijkheden om het net efficiënter te benutten.

Wat gaat Arnhem doen om netcongestie tegen te gaan?
Wij hebben de mogelijkheden voor de gemeente en haar partners om de gevolgen van netcongestie te verminderen in kaart gebracht. En we zijn hiermee al aan de slag gegaan. Het doel is om maximaal bij te dragen aan ruimte op het elektriciteitsnet. Het is belangrijk dat iedereen in de stad zich realiseert dat er schaarste is van transport van elektriciteit en dat we hierdoor keuzes moeten maken over hoe we deze schaarste aan capaciteit verdelen.

Liander geeft aan dat er vier typen oplossingen zijn voor netcongestie. Deze zijn schematisch weergegeven in figuur 1 hiernaast. Dit zijn:

A. Sneller, meer infrastructuur realiseren
B. Slimme oplossingen om de behoefte aan transportcapaciteit te verlagen
C. Omgaan met schaarste door te prioriteren
D. Programmeren, het toekomstige energiesysteem zo goed mogelijk laten aansluiten op de toekomstige behoefte.



Figuur 1

Aanvullend op Liander kunnen we zelf ook meedoen en bijdragen. In Arnhem zetten we in op onderstaande aanpak in zes stappen, afgestemd op de vier sporen die Liander uitvoert.

1.A Overzicht creëren van de opgave
1.B Programmeren van de lange termijn elektriciteitsbehoefte
1.C Prioriteren van korte termijn projecten
1.D Proactief meewerken aan de realisatie van netverzwaringen en uitbreidingen
1.E Vergroten van de interne en externe bewustwording van de impact van netcongestie
2. Toekomstbestendige lokale oplossingen voor netcongestie

Deze stappen lichten we hieronder kort toe.

1.A Overzicht creëren van de opgave

We moeten weten hoe groot de opgave is, om vervolgens oplossingsrichtingen in beeld te krijgen. We zijn al gestart met een doorlopende inventarisatie van alle projecten op alle beleidsterreinen die geraakt worden door netcongestie.

Enkele conclusies van de inventarisatie tot nu toe

- Dit jaar kan geplande woningbouw nog doorgaan. Voor 2025 wordt nu berekend wat er precies kan.
- Bedrijven en maatschappelijke utiliteit, waaronder onderwijs, lopen nu al vaak tegen netcongestie aan. Hier zijn toekomstbestendige lokale oplossingen nodig.
- Mobiliteit kan voor de uitbreiding van het trolleynetwerk, grote laadpleinen en elektrificeren OV-concessies niet verder zonder toekomstbestendige lokale aanpakken.
- Grote zonnedaken kunnen alleen als het eigen verbruik groter is dan de piekopwek. Of er is een vorm van opslag of energie delen in de omgeving nodig.
- Hoge temperatuur warmtenetten vragen weinig vermogen. Maar midden en lage temperatuur vragen meer vermogen. Deze kunnen ook met netcongestie te maken krijgen.
- Bij openbare ruimte kan uitbreiding van walstroom alleen op toekomstbestendige lokale wijze.

1.B Programmeren van de lange termijn elektriciteitsbehoefte

Om het toekomstige energiesysteem zo goed mogelijk aan te laten sluiten op de toekomstige behoefte, gaat Liander integraal programmeren. Wij nemen hieraan deel door zo compleet mogelijke informatie over alle plannen aan te leveren bij Liander, TenneT en provincie.

Daarnaast onderzoeken we of we de toekomstige elektriciteitsbehoefte kunnen verlagen.

Hoe kun je de toekomstige elektriciteitsbehoefte verlagen?

Dat we meer elektriciteit nodig hebben in de toekomst is zeker. Want we gaan een deel van de huidige fossiele energiebronnen overzetten op duurzame elektriciteit, waaronder voor verwarming, mobiliteit en bedrijfsprocessen. Maar we kunnen de impact van dit extra elektriciteitsverbruik op het netwerk wel zo klein mogelijk maken. Dit kan bijvoorbeeld op de volgende manieren:

- Netneutraal duurzaam ontwikkelen
- Piekvermijdend energiemanagement
- Procesoptimalisatie bij bedrijven en instellingen

We gaan deze ideeën verder uitwerken en overal waar mogelijk toe (laten) passen.

1.C Prioriteren van korte termijn projecten

We onderzoeken of het mogelijk is om een integrale bestuurlijke afweging te maken voor de prioritering van alle Arnhemse projecten die op korte termijn tegen netcongestie aanlopen. Op dit moment kunnen we alleen woningbouwprojecten prioriteren. De Autoriteit Consument & Markt (ACM) is echter voornemens een kader voor maatschappelijk prioriteren vast te stellen. Als dit wordt vastgesteld biedt dit een handvat voor een meer integrale afweging.

Daarnaast helpen we waar mogelijk projecten die acute problemen hebben met netcongestie. Daarbij zetten we de triple helix in. Dit betekent dat er minimaal één publieke organisatie (overheid), één kennisorganisatie (kennis- of onderwijsinstelling) en één private onderneming (bedrijfsleven) deelneemt in het project.

Lokale voorbeelden van netcongestie en de rol van de gemeente

Een Arnhemse middelbare school is bezig met duurzame nieuwbouw. Liander kan hun gecontracteerd vermogen niet vergroten vanwege landelijke netcongestie. Het is (nog) niet mogelijk om dit project prioriteit te geven ten opzichte van andere (woningbouw)projecten voor het verkrijgen van vermogen van Liander. Dat komt omdat TenneT momenteel alleen uitruilen met een ‘woningbouw’ energieverbruiksprofiel toestaat.

Met het huidige gecontracteerd vermogen kan de school het oorspronkelijke installatieconcept niet uitvoeren. Als gemeente ondersteunen we deze school als pilot met het onderzoeken of een ander

installatieconcept wel binnen het huidige gecontracteerd vermogen past. Dit onderzoek wordt uitgevoerd door de Hogeschool Arnhem-Nijmegen. Ook onderzoeken we of aanvullend vermogen vanuit het bestaande trolleynetwerk mogelijk is.

Een innovatief duurzaam Arnhems bedrijf wil een nieuwe fabriek bouwen op een van onze bedrijventerreinen. Liander kan op de potentiële locaties het beschikbare gecontracteerde vermogen niet vergroten vanwege landelijke netcongestie. Als gemeente hebben wij de vastgoedeigenaar van een locatie geholpen door de bij ons beschikbare informatie over netcongestie te delen. Ook hebben wij hun vragen rechtstreeks bij Liander neergelegd. Hierdoor weet de vastgoedeigenaar waar hij aan toe is en kan hij binnen het huidig beschikbare gecontracteerd vermogen zelf voor een toekomstbestendige lokale oplossing zorgen waarin opslag, procesoptimalisatie en piekvermijdend energiemanagement een grote rol speelt.

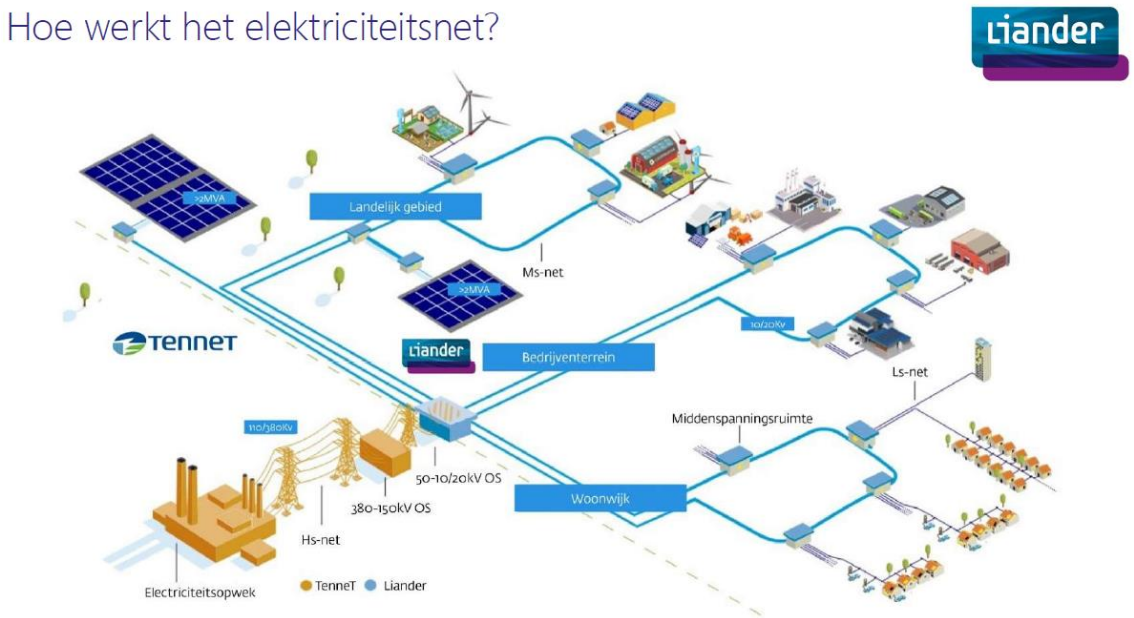
Op een andere locatie hebben verschillende partijen samen met Connectr zelf een plan gemaakt voor een toekomstbestendige lokale oplossing. Om niet alleen vermogen beschikbaar te krijgen voor de eventuele vestiging van deze fabriek, maar voor nog meer bedrijven. Voor de uitvoering van dit plan hebben ze een subsidiebijdrage gevraagd van provincie Gelderland en gemeente Arnhem. Deze konden worden verleend. Over de bijdrage van de gemeente wordt u verder geïnformeerd in de raadsbrief over de versterking van de werklocaties.

1.D Proactief meewerken aan de realisatie van netverzwaringen en uitbreidingen

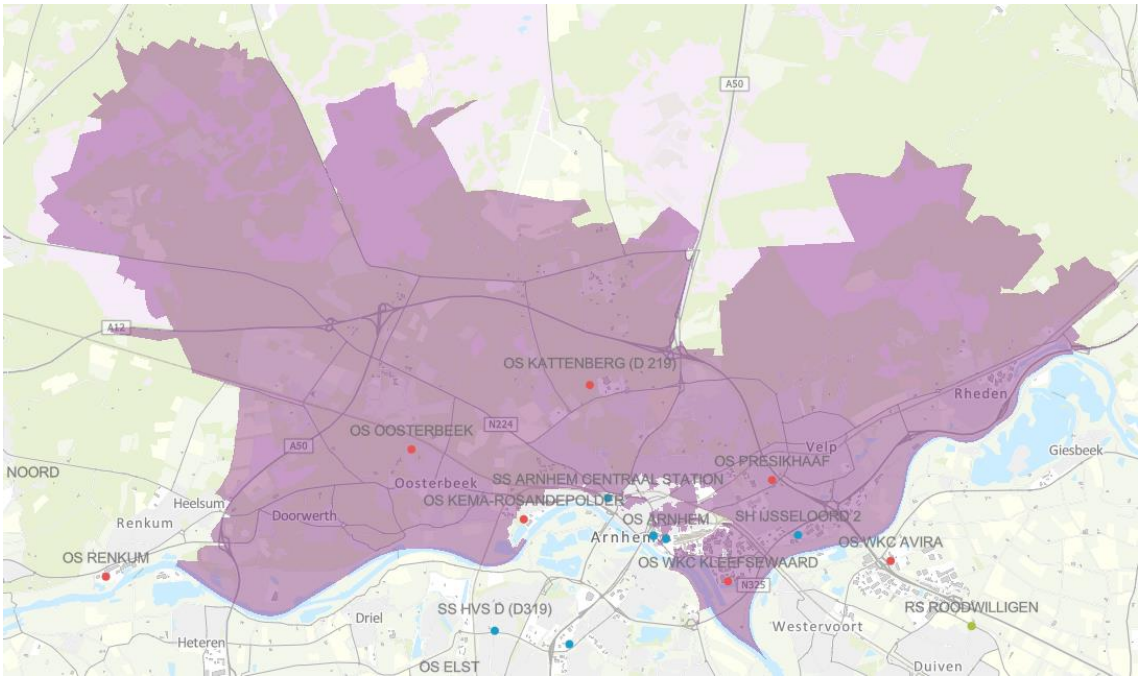
Wij zetten ons in om de uitbreiding van het net en bijbehorende faciliteren te faciliteren. Wij onderzoeken hoe we deze processen nog beter kunnen inrichten.

Voorbeeld: uitbreiding onderstation Kattenberg van Liander

Naast netcongestie op het landelijke hoogspanningsnet van TenneT heeft het regionale netwerk van Liander op verschillende plekken te maken met netcongestie (zie figuur 2). Bij onderstation Kattenberg, dat binnen de gemeentegrens ligt, is dit het geval. Het onderstation is niet alleen voor Arnhem-Noord van belang, maar ook voor onze buurtgemeentes (zie figuur 3). Liander is begonnen met de vergunningaanvragen voor de verdubbeling van het onderstation om de netcongestie op te lossen. We hebben hierover korte lijnen met Liander, om het vergunningsproces vanuit de gemeente zo vlot mogelijk te laten verlopen.



Figuur 2



Figuur 3

1.E Vergroten van de interne en externe bewustwording van de impact van netcongestie

Netcongestie raakt veel van onze beleidsterreinen. We maken een communicatieplan en passen Strategisch Omgevingsmanagement toe. Hiermee communiceren we in twee richtingen met interne en externe stakeholders, inclusief uw raad.

Hoe vergroten we bewustwording?

- We brengen alle relevante stakeholders in beeld, intern en extern.
- Voor alle stakeholders maken we een communicatieplan om alle domeinen op de juiste manier en met de juiste frequentie te bereiken. Dat gaat in twee richtingen: informatie geven, maar ook kennis en behoeftes ophalen.
- Met de belangrijkste stakeholders, zoals Liander, hebben we structureel overleg.
- We gaan hiermee interne stakeholders structureel informeren, met tools om in gesprek te gaan met hun externe stakeholders en het goede voorbeeld te geven.
- We maken een overzicht van lobby-onderwerpen met de interne stakeholders en bestuurders, inclusief waar in het speelveld we de onderwerpen willen inbrengen.
- We lanceren campagnes voor verschillende doelgroepen, zoals inwoners die geraakt worden door netcongestie. We gaan voor de verschillende doelgroepen uitwerken wat voor hen nuttig is om te weten en wat zij zelf kunnen doen tegen netcongestie.

2. Toekomstbestendige lokale oplossingen voor korte termijn projecten

We zetten tegelijkertijd ook in op het realiseren van nieuwe oplossingen voor het toekomstbestendige lokale energiesysteem. Dat doen we door het vinden en koppelen van innovatieve oplossingen aan nu te realiseren projecten. Het gaat bijvoorbeeld om het realiseren van energy hubs (lokale energiesystemen) en allerlei vormen van energieopslag (seizoensopslag, batterijen en waterstoftoepassingen) zowel op bedrijventerreinen als ook in woonwijken.

Daarnaast gaan we bestaande kansrijke, collectieve initiatieven op aanvraag verder helpen bij de realisatie. Het lokaal uitwisselen en verbinden van opwek, opslag en afname van energie (elektriciteit en warmte) is hierbij het uitgangspunt. Door energie zo lokaal mogelijk op te wekken en te gebruiken wordt het elektriciteitsnetwerk maximaal ontlast. Naast technische vernieuwing vraagt dit ook om een sociale, economische en juridische vernieuwing. Lokale uitwisseling van energie vraagt om andere samenwerkings- en contractvormen.

Voorbeelden toekomstbestendige lokale oplossingen waar we in 2024 mee aan de slag gaan

- Samen met de bedrijven in het sterk innovatief energiecluster gaan wij op lokaal niveau een bijdrage leveren aan oplossingen.
- We gaan de ondernemers op de bedrijventerreinen IJsseloord I, IPKW/Nieuwe Haven en Arnhems Buiten ondersteunen om op die drie terreinen de eerste drie lokale energiesystemen te realiseren.
- We gaan slimme laadoplossingen realiseren:
  - Laadpleinen met batterij en energiemanagementsysteem achter een bestaande aansluiting realiseren.
  - 's Nachts laden van werkvoertuigen op dalmomenten en -plekken in het net.
  - Zonnecarports of zonnevelden in combinatie met laadpleinen langs snelwegen en uitvalswegen.
- We gaan in samenwerking met Connexxion een aansluiting van gebouwen realiseren op het bestaande trolleynet.
- We gaan nieuwe manier van seizoensopslag realiseren waardoor de zonne-energie van de zomer meegenomen kan worden naar de winter.

Planning

Schaarste van transportcapaciteit is de komende jaren een blijvend fenomeen en de impact op onze stad is zeer groot en langdurig. Daarnaast volgen de ontwikkelingen rondom het onderwerp netcongestie buiten en binnen de gemeente elkaar snel op. Wij houden de raad daarom periodiek op de hoogte van de voortgang van onze acties en de impact van netcongestie op onze ambities.

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

J.H. de Baas A. Marcouch

Aan de gemeenteraad

Datum	: 31 oktober 2023
Zaaknummer	: 3932819
Contactpersoon	: Carolien van Merksteijn
Telefoonnummer	: 026 377 3835

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Gevolgen overvol elektriciteitsnetwerk voor ambities Arnhem

Geachte voorzitter en leden,

Het raadslid Brandts van de fractie D66 heeft ons bij brief, ingekomen 13 september 2023, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over Gevolgen overvol elektriciteitsnetwerk voor ambities Arnhem.

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

Inleiding
In Gelderland groeit de vraag naar capaciteit veel sneller dan netbeheerders het elektriciteitsnet kunnen uitbreiden. De toename in elektriciteitsverbruik komt voort uit nieuwe aanvragen van grootverbruikers, voor warmtepompen, elektrisch vervoer en woningbouw. De afgelopen jaren heeft het regionale elektriciteitsnet van Liander op steeds meer plaatsen de maximale capaciteit bereikt. Ook het hoogspanningsnet in de provincie heeft de maximale capaciteit bereikt.

Dit betekent dat er sprake is van netcongestie, ook wel genoemd ‘beperkte transportcapaciteit’ of ‘transportschaarste’. Netcongestie kan worden vergeleken met een file op de snelweg. Als er te veel auto’s tegelijkertijd de weg op willen, komt alles tot stilstand. Op het stroomnet is ook een steeds groter verschil tussen de beschikbare ruimte en de hoeveelheid elektriciteit die op piekmomenten getransporteerd moet worden.

Door de netcongestie zijn uitbreidingen van bestaande contracten en nieuwe contracten voor de afname of teruglevering van elektriciteit niet mogelijk voor grootverbruikersaansluitingen. Dit zijn aansluitingen groter dan 3x80 ampère (ofwel 55 kW). In de praktijk is dit alles wat geen woning of klein bedrijf is. Dit merken we als gemeente bijvoorbeeld bij de verduurzaming en de verdergaande elektrificering van de warmtevraag van bestaande gebouwen en wijken. Maar ook bij nieuwbouw van onder andere woningen, scholen en ander maatschappelijk vastgoed, de vestiging van nieuwe bedrijven, het uitbreiden en verduurzamen van bedrijven, de realisatie van laadpleinen en bij grootschalige opwek van energie.

Kleinverbruikers, zoals individuele huishoudens en kleine bedrijven, kunnen op dit moment nog wel nieuwe contracten bij de netbeheerder krijgen. Echter, voor grotere woningbouwprojecten, die nog niet bekend zijn bij de netbeheerder, zal het lastig worden om capaciteit te vinden. En zonder aanvullende maatregelen en flexibeler gebruik van het net door verbruikers, zal ook voor kleinverbruikeraansluitingen in 2026 geen ruimte meer zijn op het net.

De impact van netcongestie op de Arnhemse samenleving en onze ambities is groot en langdurig. Er is ook een sterke onderlinge afhankelijkheid tussen onze ambities omdat ze met dezelfde transportschaarste te maken hebben. Uitbreiding van het net is van groot belang voor het realiseren van alle ambities. Daarom is proactief meewerken aan de realisatie van deze uitbreidingen nodig.

Er wordt hard gewerkt om de netten van Liander en van TenneT uit te breiden. Echter, er moet zoveel verzwaard en/of uitgebreid worden dat dit niet op korte termijn gereed zal zijn. Pas in 2029 verwachten TenneT en Liander weer ruimte te hebben op het net om grootverbruikers, die nu op de wachtlijst staan in onze regio, nieuwe contracten of uitbreiding van contracten te geven. Netverzwaringen zijn dus ook na 2030 nog hard nodig voor verdere verduurzaming en groei. Het is daarom belangrijk om op korte termijn te kijken naar slimme alternatieve oplossingen. En naar mogelijkheden om het net efficiënter te benutten.

Wij maken ons zorgen over netcongestie en zien dit als een urgent probleem. Daarom hebben wij de mogelijkheden voor de gemeente en haar partners om de gevolgen van netcongestie te verminderen in kaart gebracht. En we zijn hiermee al aan de slag gegaan. Wij informeren u hier op korte termijn over.

Bedrijven

1. *In hoeverre ontvangt het college signalen van Arnhemse ondernemers die willen groeien of verduurzamen, maar dit niet kunnen vanwege de netcongestie?*

   Wij werken samen met ondernemers aan hun groei- en verduurzamingsambities. Hierbij merken we dat netcongestie steeds vaker een probleem is voor het realiseren van deze ambities.

2. *Hoe reflecteert én reageert het college op de signalen vanuit ondernemers?*

   Dit vinden wij zeer zorgelijk, omdat we graag zien dat ondernemers hun groeiambities kunnen realiseren. Hiermee zorgen ze voor een groeiende werkgelegenheid in de stad. Ook zien we graag dat nieuwe ondernemers zich kunnen vestigen. Verder willen we graag dat ondernemers kunnen blijven verduurzamen omdat ze hiermee bijdragen aan onze ambitie om koploper te zijn in de energietransitie. Met ons sterk innovatief energiecluster proberen wij op lokaal niveau een bijdrage te leveren aan oplossingen. Echter, pas als het net flink verzwaard en uitgebreid is zal netcongestie een veel minder groot probleem zijn.

3. *Wat kan het college betekenen voor ondernemers die zich melden?*

Wij werken samen met ondernemers aan oplossingen. Ondernemers uit het energycluster met groeiambities, of die zich in Arnhem willen vestigen, werken samen met Connectr aan het realiseren van hun ambities. Dit doen ze met innovatieve collectieve oplossingen. De raad heeft in 2023 incidentele middelen ten behoeve van een regeling beschikbaar gesteld voor de versterking van het vestigingsklimaat voor de hoofdopgave energie. Wij kijken samen met ondernemers hoe ze deze middelen kunnen inzetten voor oplossingen voor netcongestie.

Vanuit de Green deal Nieuwe Haven die op 5 oktober 2023 is getekend, werken ondernemers en partners, waaronder de gemeente, samen aan de realisatie van een Energyhub voor dit bedrijventerrein. Een Energyhub is een verzamelnaam voor een brede waaier aan oplossingen en innovaties voor het afstemmen van vraag en aanbod van elektriciteit. Het bevat de uitwisseling, opslag en opwek van duurzame energie. Wij dragen financieel bij aan de realisatie van de Energyhub op de Nieuwe Haven door de cofinanciering van een procesbegeleider. Daarnaast dragen wij inhoudelijk bij om de ambities van de Green Deal te realiseren, waaronder de realisatie van die Energyhub.

Ook voeren we gesprekken met Liander over de signalen die we binnenkrijgen vanuit ondernemers en andere domeinen. Netcongestie raakt veel domeinen binnen onze gemeente. We zijn al gestart met een aantal acties om, binnen onze beperkte mogelijkheden, de gevolgen van netcongestie voor al deze domeinen te verminderen. Wij informeren u hier op korte termijn verder over.

4. *Herkent het college de problematiek voor de maakindustrie?*

Ja.

5. *In hoeverre staat het Arnhemse vestigingsklimaat onder druk doordat bedrijven vastlopen met verduurzamen en beperkte groeimogelijkheden door netcongestie?*

Het vestigingsklimaat van zeker driekwart van Nederland staat onder druk door netcongestie op afname van elektriciteit. Zie deze kaarten van Tennet en Liander. In Arnhem is netcongestie op afname relatief nieuw, dus de uitwerking op het vestigingsklimaat ook. Maar netcongestie is al langer een probleem in andere delen van Nederland. Er zijn voorbeelden vanuit die plekken dat door toepassing van technische en procesinnovaties er ook op bedrijventerreinen met netcongestie toch op een alternatieve wijze in een elektriciteitsaanbod kan worden voorzien.

6. *Is het college bereid om samen met ondernemersorganisaties op te trekken om regelgeving op dit onderwerp mogelijk aangepast te krijgen?*

   Ja, lobby om regels aan te passen ten gunste van het verlichten van netcongestie voor alle beleidsterreinen van gemeente Arnhem is een van de acties waar we op inzetten.

7. *Op welke wijze werkt het college samen met Arnhemse ondernemers en netbeheerders om een antwoord te bieden op deze complexe problematiek?*

   Vaak zijn oplossingen collectief van aard. Zoals al beschreven als reactie op vraag 3 werken wij op dit moment mee aan collectieve oplossingen op verschillende werklocaties waarbij we de aanwezige innovatieve kennis uit het energiecluster gebruiken. Onderdeel hiervan is het betrekken van de netbeheerder Liander vanuit onze gemeentelijke contacten.

8. *Op welke mate informeert het college Arnhemse ondernemers over dit onderwerp en de mogelijke gevolgen voor verduurzaming en uitbreiding?*

   Structurele communicatie over netcongestie, zowel intern als extern, is een van de acties waar we aan werken. Hieronder valt ook communicatie naar Arnhemse ondernemers.

Woningbouw

9. *In hoeverre heeft de problematiek rondom netcongestie invloed op de realisatie van de Arnhemse woningbouwambities? Kan het college per project inzicht bieden in de mate waarin een netaansluiting voor de reeds geplande woningen en daarbij benodigde bouwaansluitingen is gegarandeerd?*

   Een van de kortetermijnacties waar wij al mee gestart zijn is een interne inventarisatie van alle projecten op alle beleidsterreinen die geraakt worden door netcongestie. Hierbij hoort ook woningbouw. Wij verwachten dat Liander op basis van deze inventarisatie op korte termijn inzichtelijk gaat maken voor welke geplande woningen een netaansluiting is gegarandeerd.

10. *Wat kunnen gemeenten doen om ruimtelijk te sturen op netinpassing? In hoeverre kan daarbij juridisch instrumentarium ingezet worden? Werkt Arnhem al aan beleid gericht op het ruimtelijk sturen op netinpassing?*

    Wij zetten ons in om sneller, meer infrastructuur te realiseren door de uitbreiding van het net en bijbehorende faciliteren. Hiervoor zijn de volgende mogelijkheden:

Veel kleinere nutsvoorzieningen zijn door de wetgever al vergunningsvrij gemaakt. Verder kunnen we in bestemmingsplannen/omgevingsplannen ruimte bieden voor elektriciteitsvoorzieningen, bijvoorbeeld door een binnenplanse afwijkingsmogelijkheid voor het college van B&W. Daarnaast gaat het vaak om maatwerk en dat betekent dat als er plannen zijn, we deze juridisch faciliteren. Bijvoorbeeld door de aanpassing van een bestemmings-/ omgevingsplan.

Ook ontwerpen we nu beleidsrichtlijnen om de locatiekeuzes voor energievoorzieningen integraal te kunnen wegen en passend te maken in de wijk. Daarbij gaat het zowel om de noodzakelijke verzwaring van het net als om uitbreiding voor nieuwe verwarmingssystemen.

Verder gaat Liander aan de slag met een buurtaanpak voor het uitbreiden van de laagspanningsnetten in de wijken. Hiermee wordt het laagspanningsnet in de hele buurt in één keer toekomstvast gemaakt. Hierover staan wij in nauw contact met Liander, zodat we gezamenlijk dit proces in goede banen kunnen leiden.

Tot slot denken we mee met initiatiefnemers over een snelle en makkelijke procedure voor vergunningsaanvragen voor carports met zonnepanelen en een laadpunt, zonder aansluiting op het elektriciteitsnet.

11. *De Arnhemse raad krijgt goed inzicht in de woningbouwprogrammering en de planning. In welke mate is netcongestie de oorzaak van de recente vertraging in de realisatie van een aantal woningbouwprojecten in Arnhem?*

    Dat hebben we op dit moment nog niet in beeld. We maken een eerste inventarisatie van alle projecten op alle beleidsterreinen die geraakt worden door netcongestie voor het einde van het jaar. Deze informatie gaat inzicht geven welke woningbouwprojecten vertraagd worden door netcongestie.

12. *In welke mate heeft netcongestie invloed op nieuwbouw onderwijshuisvesting en hoe voorkomt het college toekomstige problemen op dit onderwerp?*

    Net als op alle andere beleidsterreinen raakt netcongestie ook de nieuwbouw van onderwijshuisvesting. Wij zijn al gestart met een aantal acties waarmee we, binnen onze beperkte mogelijkheden, ook onderwijshuisvesting helpen. Wij zijn bijvoorbeeld al aan het verkennen of we onderwijskoepels die nieuwe schoolgebouwen willen neerzetten, maar die nu te maken hebben met netcongestie, kunnen helpen. Wij informeren u hier op korte termijn verder over.

Energietransitie

13. *Kan het college inzicht bieden in de mate waarin netcongestie invloed heeft op de opwekking van duurzame elektriciteit door zonnepanelen (en wind) in Arnhem?*

Netcongestie is al enkele jaren een belemmering voor de realisatie van ‘zon op dak’ bij utiliteits- en bedrijfsgebouwen in Arnhem die een grootverbruikersaansluiting hebben. Daarnaast is ook de netcapaciteit voor de realisatie van de nog geplande zonnevelden, zonnecarports en windturbines tot het jaar 2030 niet gegarandeerd. Maar in het algemeen ligt het grootste probleem bij de opwek van zonne-energie. Buiten de zonnige uren in de lente/zomer is nog ruimte voor extra duurzame opwek van windturbines. Daarom is een goede balans tussen wind en zon in de duurzame opwek belangrijk.

Daarom onderzoeken we, samen met (Arnhemse) partners, innovatieve oplossingen waarbij het elektriciteitsnet zo veel mogelijk wordt vermeden en ontlast. Bijvoorbeeld:

- Het direct gebruiken van de opgewekte elektriciteit in slimme laadoplossingen voor elektrisch vervoer;
- Het voeden van het trolleynet met de opgewekte elektriciteit;
- Het delen/uitwisselen en slim gebruiken van de opgewekte elektriciteit binnen bedrijventerreinen, met smart energy hubs;
- Batterijopslag als hulpmiddel voor bovenstaande oplossingen.

14. *Welke invloed heeft netcongestie op de verdere uitrol van de laadinfrastructuur in Arnhem en de ambities op het gebied van duurzame mobiliteit?*

Individuele laadpalen met een kleinverbruikersaansluiting kunnen op dit moment gerealiseerd worden. Maar ze vragen wel transportcapaciteit die niet voor iets anders gebruikt kan worden. Daarnaast voorzien de netbeheerders dat dit in 2026 ook niet meer kan zonder aanvullende maatregelen. Daarom is het verstandig, en wellicht binnenkort verplicht door de rijksoverheid, om in te zetten op slimme laadoplossingen. Zie ook de inleiding en de beantwoording van vraag 13.

Laadpleinen met een grootverbruikersaansluiting op het elektriciteitsnet die een nieuw of uitgebreider contract nodig hebben, kunnen we nu niet realiseren. Ook (tijdelijke) laadpunten voor zero emissie bouwmaterieel, zoals elektrische bouwkranen, krijgen nu geen transportcontract. We kijken daarom naar innovaties van slim laden in combinatie met zonnepanelen, ofwel zonnecarports. Het beleidsveld duurzame mobiliteit wordt geraakt door netcongestie. We zijn gestart met een aantal acties waarmee we, binnen onze beperkte mogelijkheden, ook duurzame mobiliteit helpen. Wij informeren u hier op korte termijn verder over.

15. *Op welke wijze informeert het college de inwoners van Arnhem over de gevolgen van de beperkte beschikbaarheid op het elektriciteitsnet als zij willen verduurzamen of een laadpaal willen aanvragen, maar dit niet kunnen doen?*

    Inwoners hebben bijna altijd een kleinverbruikersaansluiting, dus kunnen op dit moment nog gewoon verduurzamen of een laadpaal aanvragen. Dit komt omdat Liander rekening heeft gehouden met autonomie groei van transportcapaciteitsvraag vanwege verduurzaming van woningbouw. Deze vraag is echter explosief gestegen. Dus zonder aanvullende maatregelen en flexibeler gebruik van het net door verbruikers, zal ook voor kleinverbruikeraansluitingen in 2026 geen ruimte meer zijn op het net. Laadpalen voor inwoners moeten dus ook slim gaan laden. Daarnaast moet de komende jaren één op de drie straten open om het elektriciteitsnet toekomstvast te maken. Dit doet Liander met de buurtaanpak. Ook verdubbelt het aantal middenspanningsruimtes (transformatorhuisjes) en nemen ze toe in grootte.

Ten slotte

16. *Welke (regionale) rol ziet het college de komende jaren voor zich als het gaat over de gevolgen van netcongestie voor de stedelijke ambities van de gemeente?*

    De Groene Metropoolregio heeft het onderwerp netcongestie al opgetild naar het niveau van het algemeen bestuur. Gemeente Arnhem gaat proactief deelnemen aan het initiatief ‘Integraal programmeren van het energiesysteem’, georganiseerd vanuit de Groene Metropoolregio en Liander. Dit is ingegeven door het provinciaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (pMIEK) en de Gelderse energie infrastructuur (GEIS). Hierin brengen wij ons overzicht van toekomstige ontwikkelingen in, welke volgt uit de inventarisatie (zie de beantwoording van vraag 9). Hiermee maakt Liander een planning waar, en in welke volgorde, ze het net gaat verzwaren met als doel een toekomstvast energiesysteem.

    We kijken tegelijk ook naar innovatieve oplossingen om het net te ontlasten. Bijvoorbeeld bij nieuwe ontwikkelingen zoals binnen Arnhem-Oost gaan we streven naar woonwijken met een zo laag mogelijke impact op het net. Ook de warmtetransitie gaan we zo inrichten dat deze zo efficiënt mogelijk voor het elektriciteitsnet is. En bij laadinfrastructuur werken we toe naar slim laden. Hiermee kunnen we met de resterende, en nieuw te bouwen, netcapaciteit zo veel mogelijk uit onze ambities halen.

    Duidelijk is al wel dat we door het optreden van netcongestie keuzes moeten maken. Niet alles kan tegelijk. We krijgen als gemeente waarschijnlijk een rol in het maatschappelijk prioriteren. We zijn al gestart met uitzoeken hoe we deze rol het beste kunnen vormgeven.

17. *In hoeverre heeft netcongestie invloed op de, wat D66 betreft terecht hoge, ambities die we hebben gesteld op het gebied van wonen, duurzaamheid, mobiliteit en bedrijvigheid? Kunnen we deze ambities de komende jaren vasthouden?*

    Netcongestie heeft een grote en langdurige impact op de Arnhemse samenleving en onze hoge ambities op gebied van onder andere wonen, duurzaamheid, mobiliteit, bedrijvigheid en onderwijshuisvesting. We houden deze ambities vast en gaan binnen de gemeentelijke mogelijkheden, samen met ons energiecluster, doen wat we kunnen om de ambities te realiseren. Echter, het zal de komende jaren blijven voorkomen dat projecten uitgesteld worden, niet door kunnen gaan, of op een andere manier gerealiseerd moeten worden dan oorspronkelijke bedacht. Dit komt omdat het netcongestieprobleem veel groter is dan Arnhem alleen.

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

J.H. de Baas A. Marcouch

Aan de gemeenteraad

Datum : 5 maart 2024
Zaaknummer : 4079934
Contactpersoon : Carolien van Merksteijn
Telefoonnummer : 026 377 3835

Onderwerp: Schriftelijke vragen art. 44 Rvo over Vragen over raadsbrief netcongestie

Geachte voorzitter en leden,

De raadsleden Brandts van de fractie D66 en Prinsen van de fractie GroenLinks hebben ons bij brief, ingekomen 29 januari 2024, schriftelijk vragen gesteld op grond van artikel 44 van het Reglement van Orde voor de Politieke Avond van de gemeente Arnhem 2018 over Vragen over raadsbrief netcongestie.

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

1. *Netcongestie is gebaseerd op het gecontracteerde vermogen. Is het bekend hoe groot het gecontracteerde vermogen is ten opzichte van het daadwerkelijk gebruikte vermogen?*

In de raadsbrief "Mogelijkheden gemeente Arnhem voor verminderen gevolgen netcongestie" van 23 januari hebben wij uitgebreid toegelicht wat netcongestie is. Het is een zeer complex probleem met oorzaken op verschillende niveaus. Ook heeft het verschillende gevolgen voor eindgebruikers. Tot slot zijn er meerdere oplossingsrichtingen. In de technische sessie over netcongestie gaan we graag verder hierop in.

De stelling dat 'netcongestie is gebaseerd op het gecontracteerde vermogen' is niet juist volgens Liander. Of er netcongestie is wordt bepaald door de netbeheerders op basis van fysieke metingen in het net. Wat wel juist is, is dat op het moment dat deze metingen uitwijzen dat er sprake is van netcongestie, er gevolgen zijn voor gecontracteerd vermogen voor grootverbruikers. Dat is op dit moment in Arnhem, en veel plekken in Nederland, het geval. Grootverbruikers mogen hun contracten niet uitbreiden en ze krijgen geen nieuwe contracten.

Op dit moment ligt in het net van Liander het totale gecontracteerde vermogen hoger dan de hoogste gemeten gelijktijdige piek van grootverbruikers. En op basis van de gemeten gelijktijdige piek is er sprake van transportschaarste in de elektriciteitsnetten. Liander en TenneT nemen dus nu al een risico.

Want als alle grootverbruikers hun gecontracteerd vermogen gelijktijdig volledig zouden benutten valt de stroom uit.

2. *Welke mogelijkheden zijn er (voor Liander) om het gotork-principe (gebruik op tijd of raak het kwijt) toe te passen en daarmee de niet gebruikte capaciteit vrij te spelen?*

Op termijn zal er door het toepassen van het gotork-principe wat capaciteit beschikbaar komen. Echter, het principe werkt op basis van meetdata van twee jaar. Het heeft dus wel tijd nodig en is maar op een kleine groep grootverbruikers van toepassing.

Het gotork-principe verwijst naar een ontwerp codebesluit 'Gebruik Op Tijd Of Raak het Kwijt' van de Autoriteit Consument en Markt (ACM). Dit is een voorstel voor het aanpassen van de Netcode elektriciteit. Er is nog niet bekend wanneer dit codebesluit in werking zal treden en welke wijzigingen nog worden aangebracht in het ontwerp. Op dit moment zijn er dus geen mogelijkheden voor Liander om het gotork-principe toe te passen.

Netbeheer Nederland (de brancheorganisatie van alle energienetbeheerders) heeft het verzoek ingediend bij de ACM voor het gotork-principe. Dit hebben zij gedaan omdat zij constateerden dat er, voordat er netcongestie werd afgekondigd door de netbeheerders, door een aantal grootzakelijke klanten "gehamsterd" werd in gecontracteerd vermogen. Dit extra gecontracteerd vermogen wordt nu niet benut. En kan ook niet uitgegeven worden aan andere grootverbruikers die daadwerkelijk nu extra transportcapaciteit nodig hebben.

In de praktijk zal de groep grootverbruikers die gehamsterd hebben, geraakt worden door het gotork-principe, verwacht Liander. Zij kunnen niet uitleggen wat ze met het extra vermogen gaan doen. Grootverbruikers die dit wel kunnen uitleggen, zoals het Stadstheater dat een grote verbouwing doet, raken hun gecontracteerd vermogen niet kwijt.

3. *Wat is het effect (op bijvoorbeeld prijs, proces, duurzaamheid, veiligheid, contractopties) van het toepassen van thuisbatterijen in nieuw te bouwen woningen om deze min of meer 'congestieneutraal' te kunnen bouwen en dus wel door te kunnen laten gaan?*

Een onderzoek van CE Delft in opdracht van Huawei (onder andere producent van thuisbatterijen), van november 2023, wijst uit dat thuisbatterijen een rol kunnen spelen in het verlichten of voorkomen van netcongestie. Een huishouden kan een batterij in de dalmomenten in het elektriciteitsprofiel van de netbeheerder opladen, en in de piekmomenten de opgeslagen elektriciteit gebruiken. Er is echter geen

goede (prijs)prikkel om het gebruik van batterijen te sturen, zodat ze netcongestie verminderen. In de actieagenda netcongestie laagspanningsnetten van de rijksoverheid van januari 2024 staan onderzoeken aangekondigd naar goede (prijs)prikkels waardoor huishoudens, al dan niet met een thuisbatterij, het net kunnen ontlasten.

Over een thuisbatterij (per individueel huishouden) of een collectieve batterij per gebouw of wijk, is het volgende al wel duidelijk. Het gaat niet lukken om met een batterij duurzaam opgewekte stroom van zonnepanelen in de zomer op te slaan en te gebruiken in de winter. De grootste transportpieken in de elektriciteitsnetten vinden in de winter plaats. Een kleine batterij is al duur, maar een batterij om zomerstroom in de winter te gebruiken is volledig onbetaalbaar. Hiervoor is seizoensopslag nodig.

Wel kunnen we zo netneutraal én energieneutraal mogelijk bouwen. Goed geïsoleerde woningen zijn hierbij de allerbelangrijkste voorwaarde. Door gebouwen en huizen zo netneutraal én energieneutraal mogelijk te bouwen (of te renoveren) is een minimale hoeveelheid energie nodig om deze in de winter te verwarmen. Dit voorkomt een te groot verschil tussen de zomer (veel energie-opwek lokaal) en winter (veel energiegebruik).

Daarnaast is optimalisatie van energiegebruik cruciaal. Minder verbruik en afgestemd verbruik reduceert het onnodig transporteren van energie. Energiemanagementsystemen zijn daarbij de sleutel. Zowel in individuele woningen, als ook in gebouwen kan een energiemanagementsysteem ervoor zorgen dat het opladen van auto's, het opwekken van energie middels zonnepanelen, het verwarmen van water voor gebruik en allerlei elektrische apparaten op elkaar worden afgestemd. Zodra er goede (prijs)prikkels komen van de rijksoverheid en van netbeheerders verwachten we dat dit in zowel nieuwbouw als bestaande bouw toegepast gaat worden.

4. *Pagina 9: 'we gaan nieuwe manieren van seizoensopslag realiseren'. Welke manieren zijn dat en hoe groot is de bijdrage daarvan aan het oplossen van de congestieproblematiek? In het geval van waterstofopslag: Op welke termijn is het realistisch dat dit bij kan dragen aan seizoensopslag en tegen welk energetisch rendement?*

Er zijn verschillende opslagtechnologieën voor energie waarmee elektriciteit op is te slaan voor later gebruik. In de routekaart energieopslag van de Rijksoverheid is een groot aantal hiervan uitgewerkt. Verschillende dragers van energie zijn beschikbaar voor verschillende 'tijdschalen' van opslag. Netcongestie wordt voorkomen door meer energie op te slaan op de plek waar het duurzaam wordt opgewekt en waar het ook verbruikt gaat worden. Want dan hoeft deze lokaal opgewekte energie niet getransporteerd te worden.

De opslag van energie op dag- en weekbasis is al flink in ontwikkeling in de markt via allerlei batterijtechnieken. Met name voor seizoensopslag moet nog veel geëxperimenteerd en ontwikkeld worden. Juist een goed toepasbare en uiteindelijk betaalbare vorm van seizoensopslag is voor de gemeente Arnhem een belangrijke oplossingsrichting. In Arnhem kan relatief veel en makkelijk grootschalig zon worden opgewekt op daken van gebouwen. Deze zomerenergie lokaal opslaan en niet transporteren, om deze vervolgens in de winter te gebruiken, levert zowel duurzaamheidswinsten op als ook ontlasting voor het energienet. Opslag in warmte en in moleculen (zoals waterstof) lijken hiervoor het meest geschikt.

Op dit moment voeren we voor de verschillende methoden van seizoensopslag een technische, energetische en financiële haalbaarheidsstudie uit. De uitkomsten hiervan worden rond de zomer 2024 verwacht. Vervolgens gaan de meest kansrijke methoden toegepast worden op relevante plekken in Arnhem om te leren en te onderzoeken of opschaling mogelijk is.

5. *Het verzwaren van het net zal ruimtelijke gevolgen hebben. Vermoedelijk zal er een flinke uitbreiding plaatsvinden van transformatorhuisjes en schakelstations. Klopt die aanname? Zo ja: Wat is de te verwachten uitbreiding? Welk ruimtebeslag hoort daar bij en is er een strategie om dat ruimtelijk in te passen?*

We hebben nog geen beeld welk ruimtebeslag netcongestie vraagt. Liander geeft aan dat het gaat om een flinke uitbreiding van het midden- en laagspanningsnet. Wij onderzoeken momenteel wat dit concreet betekent voor de stad. De beschikbare ruimte in onze stad is schaars, waardoor we goed na moeten denken over hoe en waar we de uitbreiding van transformatiehuisjes en schakelstations een plek geven.

6. *Netcongestie komt mede voort uit stapeling van gecontracteerd vermogen. Door gedurende de dag daar flexibeler mee om te gaan kan dat voorkomen worden (afname). Of door flexibeler te leveren (zonneveld in combinatie met opslag, waardoor de piek opgeslagen kan worden om in de dalperiode te leveren). Niet alle netbeheerders werken op die manier of zijn dat van plan te gaan doen. Wat is de houding van Liander ten opzichte van contracten met een flexibel gecontracteerd vermogen, zowel rond levering als afname?*

Zoals in de beantwoording van vraag 1 al beschreven is netcongestie complex. Het heeft met veel meer aspecten te maken dan alleen gecontracteerd vermogen. De stelling dat ‘netcongestie mede voortkomt uit stapeling van gecontracteerd vermogen’ is niet juist volgens Liander. Of er netcongestie is wordt bepaald door de netbeheerders op basis van fysieke metingen in het net, op basis van kwartierwaarden.

In de midden- en laagspanningsnetten van Liander is per onderstation vaak een profiel met pieken en dalen in de transportcapaciteit te zien. Echter, in de hoogspanningsnetten van TenneT in Gelderland, Flevoland en Utrecht zitten deze pieken en dalen niet in het profiel. Dit komt doordat er veel onvoorspelbare klanten direct zijn aangesloten op het hoogspanningsnet, zegt TenneT.

Daardoor heeft TenneT aangegeven aan Liander en de andere netbeheerders in het Gelderland-, Flevoland- en Utrecht-gebied, dat zij voorlopig geen ruimte op het net hebben voor het standaardiseren van flexibele en groepscontracten. TenneT biedt nog wel maatwerk aan. Liander heeft hierop besloten dat waar er kansen zijn, zij slimme initiatieven van grootverbruikers zo goed als mogelijk blijven ondersteunen. Maar ze geven ook aan dat energyhubs voorlopig maatwerk zijn en afhankelijk van de regiospecifieke situatie. Zie ook de persberichten van Liander en TenneT:

Flexibel gebruik elektriciteitsnet Gelderland en Flevopolder minimaal mogelijk | Liander

Flexibele oplossingen voor het stroomnet: maatwerk in Flevopolder, Gelderland en Utrecht (tennet.eu)

Op de lange termijn, als de netten van TenneT en Liander zijn uitgebreid, zullen flexibele en groepscontracten wel gestandaardiseerd kunnen worden. En dus ook voor alle grootverbruikers beschikbaar komen.

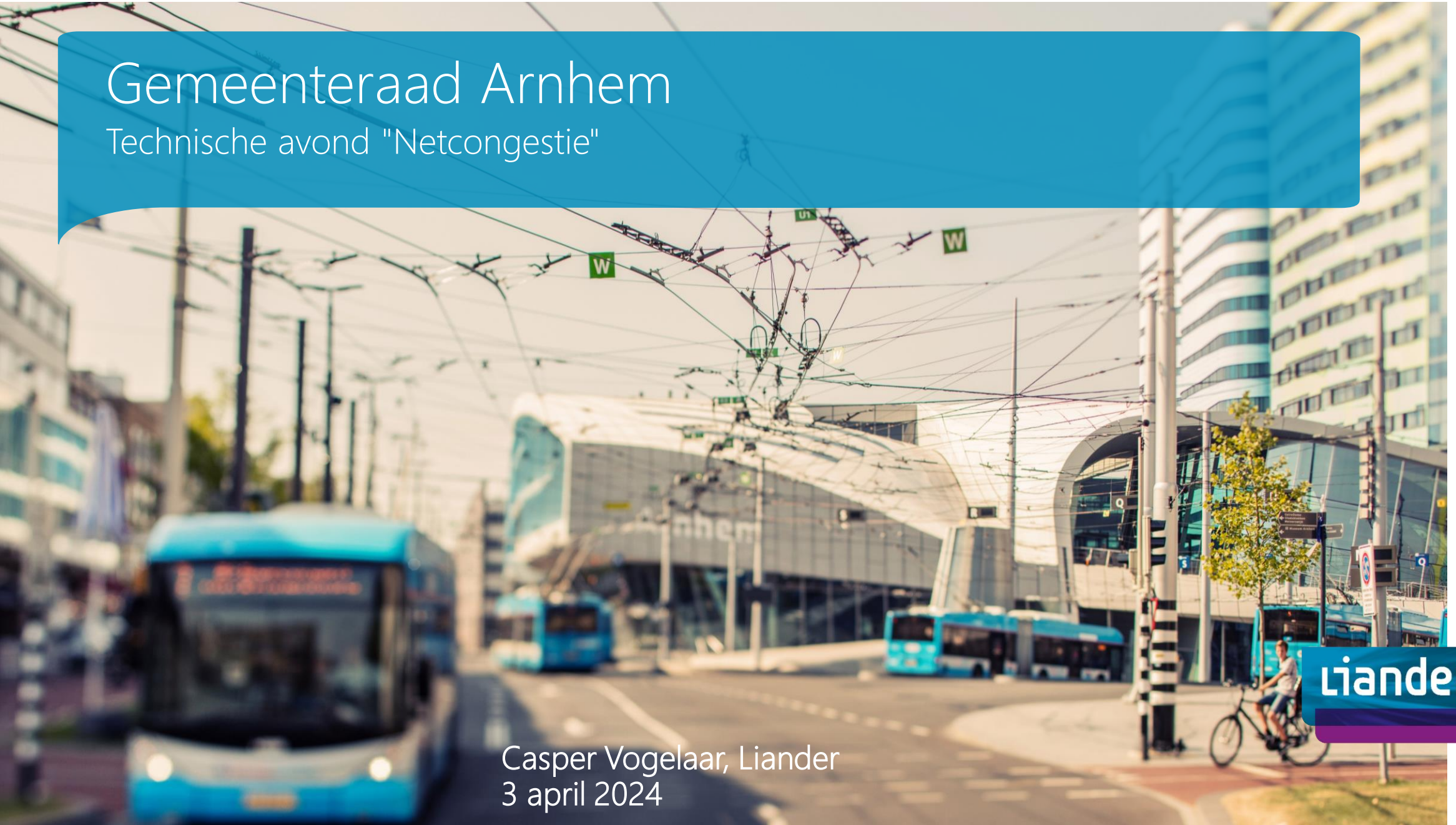
Als gemeente Arnhem blijven wij samen met de ondernemers inzetten op maatwerk van Liander en TenneT bij onze initiatieven voor energyhubs. Want ook als het verkrijgen van maatwerk flexibele en groepscontracten voor de meter (dus tussen bedrijven) niet lukt dan zijn de stappen die wij gezamenlijk zetten om klaar te zijn voor een energyhub nu al zeer waardevol.

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

J.H. de Baas A. Marcouch

Gemeenteraad Arnhem

Technische avond "Netcongestie"



Casper Vogelaar, Liander
3 april 2024

Inhoud

Over Liander en gezichten in de regio

Ons elektriciteitssysteem

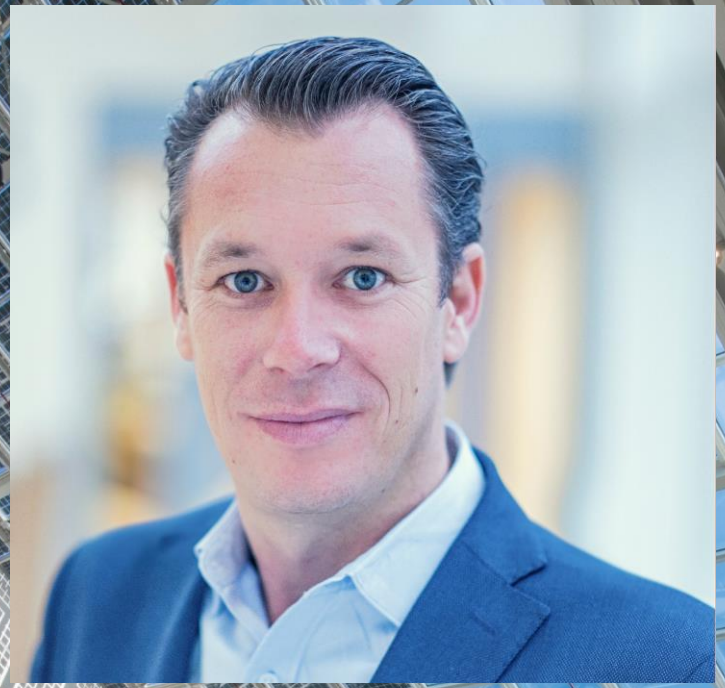
Drukte op het net

Werkzaamheden in Arnhem

Ontwikkelingen energielandschap



Liander



Casper Vogelaar
Relatiemanager publieke sector

Liander gebiedsteam
Regio Arnhem-Nijmegen

Patrick Begemann
Gebiedsregisseur



Ondergronds

We onderhouden
91.000 km
elektriciteitskabels.

Gas
42.000 km

Bovengronds

We onderhouden
47.600
middenspanningsruimtes

315 stations





alliander

Netbeheerder: Liander

Netwerkactiviteiten o.a.: Qirion, kenter, Firan

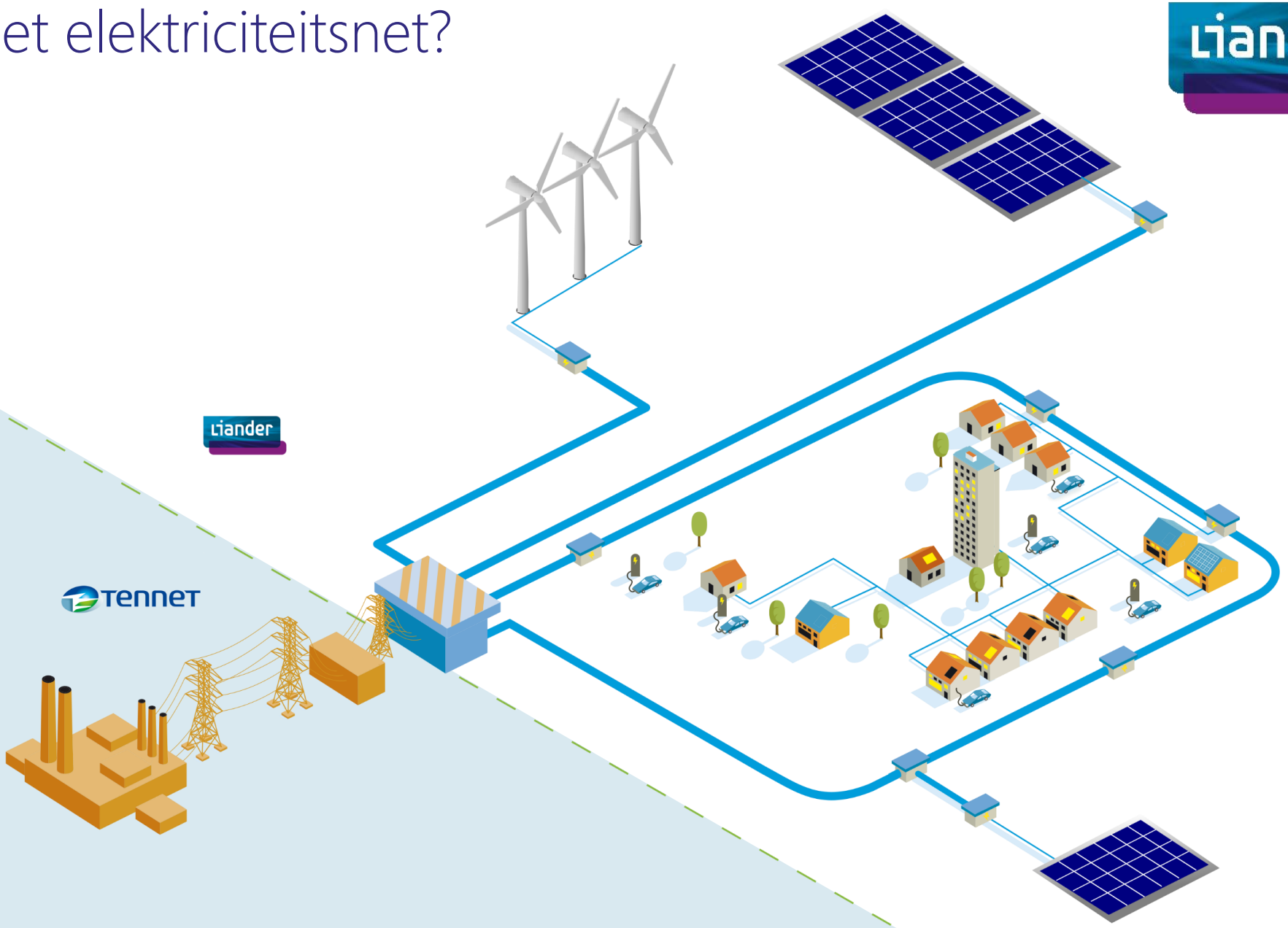
Liander

135 gemeenten

5,7 mln aansluitingen

7.450 medewerkers

Hoe werkt het elektriciteitsnet?



Hoe werkt het elektriciteitsnet?

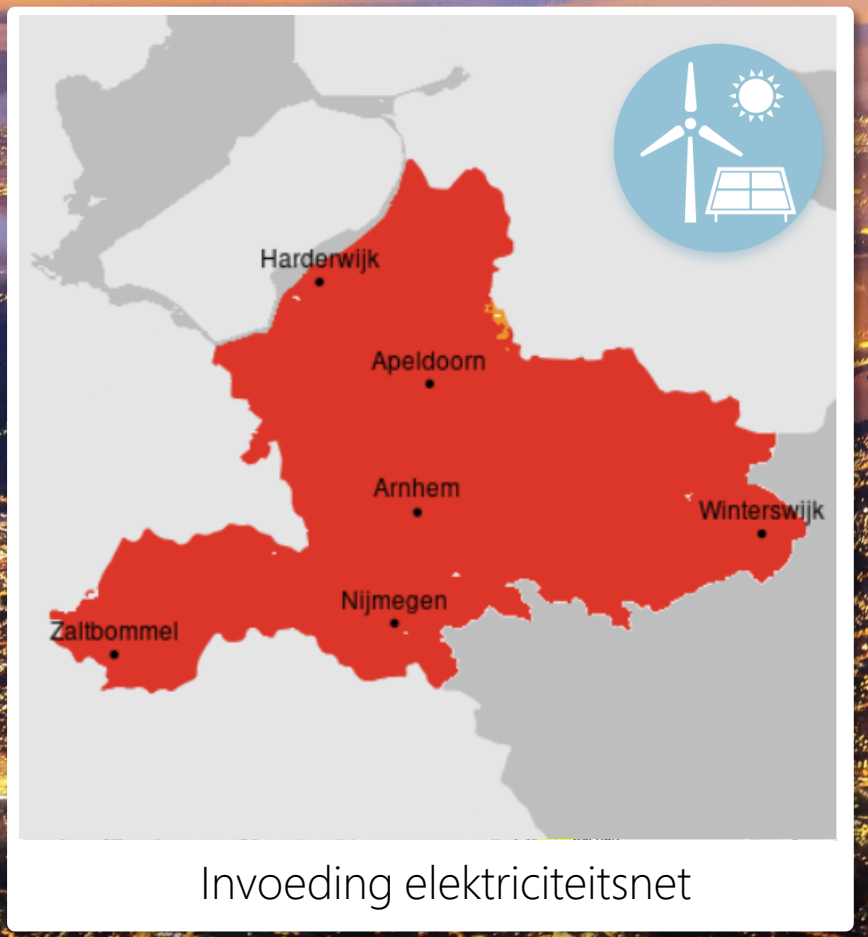
(Animatie Liander)


NOS
09:02
Elektriciteitsnet raakt in steeds meer wijken overbelast door snelle economische groei
deVolkskrant
Stroomnet op veel Gelderse plekken overvol: grote nieuwe bedrijven in de wacht
Stroomnet Gelderland en Flevoland aan de limiet: zonder deze maatregelen zijn ook huishoudens de klos
Bedrijven en instellingen krijgen geen nieuwe of zwaardere aansluiting op het elektriciteitsnet in Gelderland en Flevoland. Het stroomnet in beide provincies heeft de limiet bereikt. Zonder ingrijpen zijn over twee jaar ook huishoudens de klos.
Van der Valk in Nijmegen-Noord. © DG
Stroomtekort in Nijmegen-Noord: Lidl en Van der Valk moeten dimmen
Liander in de knel
Te weinig capaciteit op stroomnet om nieuwe bedrijven aan te sluiten

Netcongestie in de regio Arnhem-Nijmegen (Gelderland)



Capaciteitsafname elektriciteitsnet



Invoeding elektriciteitsnet

- geen capaciteit beschikbaar
- geen capaciteit, congestieonderzoek loopt
- beperkte capaciteit beschikbaar
- capaciteit beschikbaar

Congestie gaat veel ontwikkelingen raken

Tot 2030 zullen we moeten prioriteren en innoveren om de maatschappelijke impact van te minimaliseren: Niet alles kan

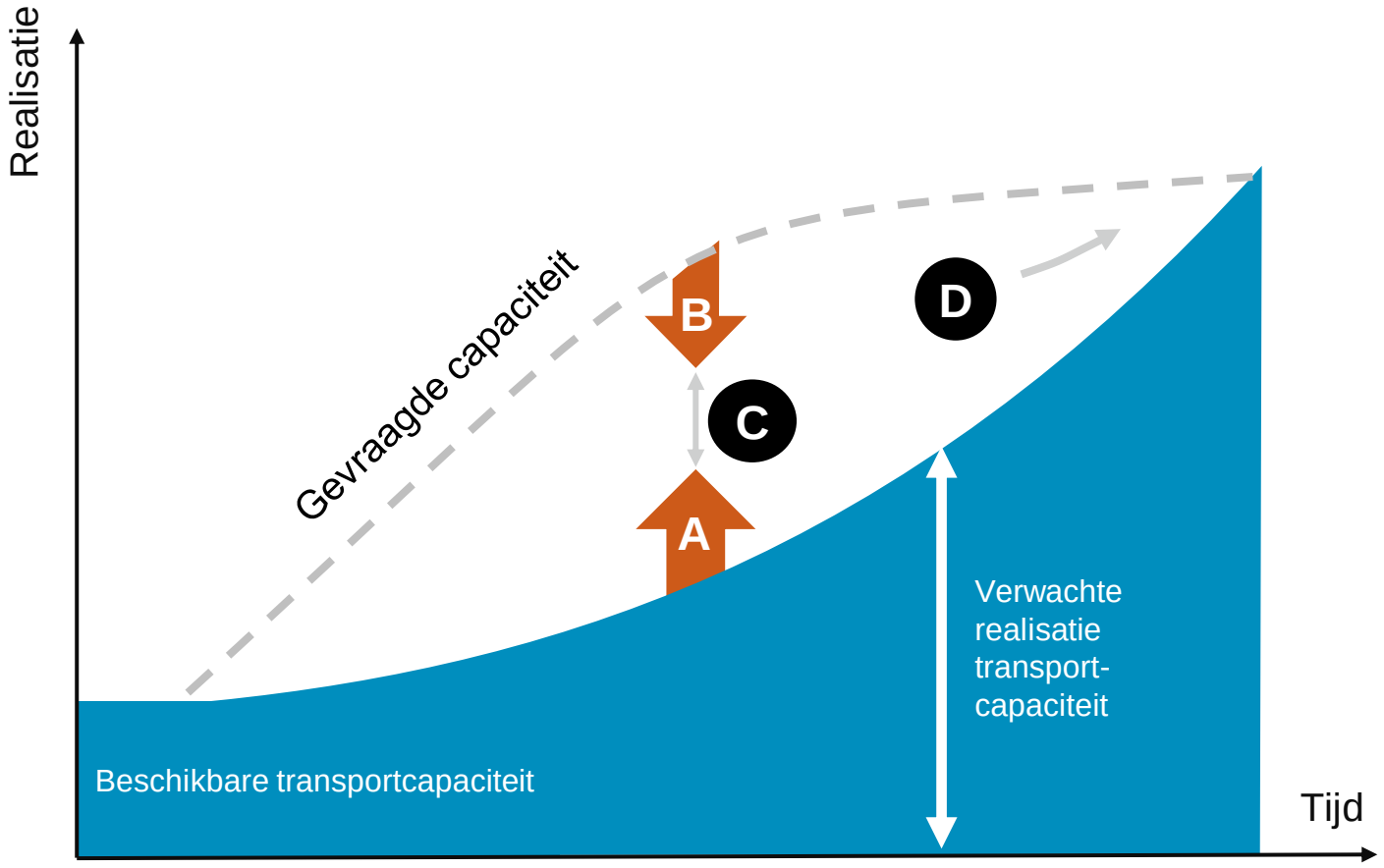






Schaarste op het net

vraagt regie en keuzes



A. Sneller, meer infra realiseren
B. Slimme oplossingen om infra-behoefte te verminderen
C. Omgaan met schaarste: prioriteren/kiezen
D. Programmeren: energiesysteem keuzes en ruimtelijke ordening (meer) in samenhang

Naar verwachting moet 1 op de 3 straten open

Verzwaren
Meer kabels en transformatoren



Ca. 600 nieuwe transformatorhuisjes

(Verdubbeling huidig aantal)



Elektriciteitsstations



Elektriciteitshuisjes



Kabels

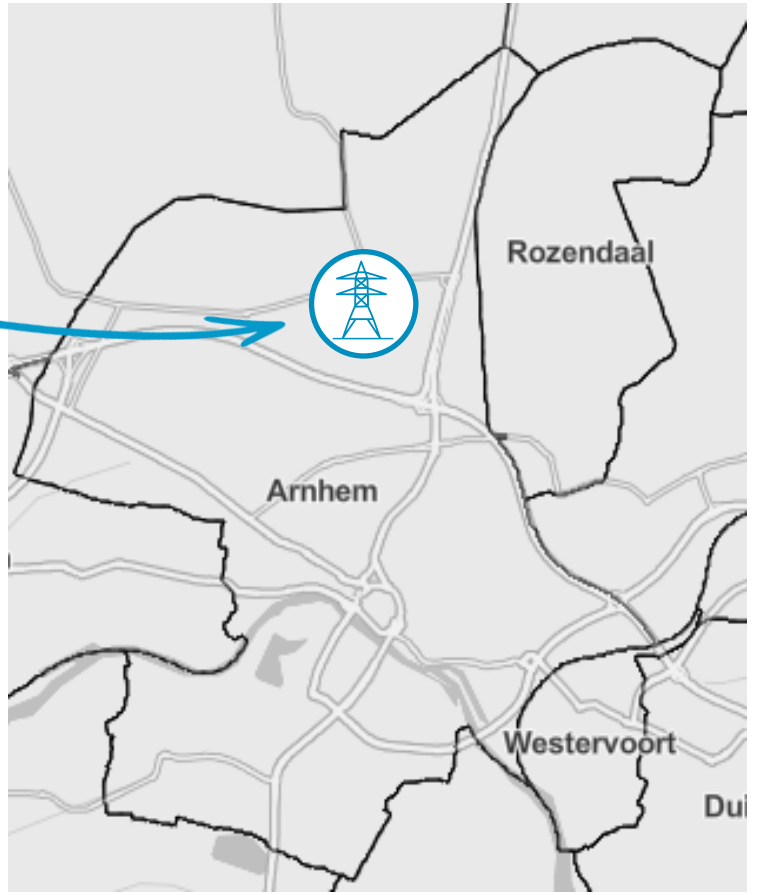


Huisaansluitingen



Grootschalige werkzaamheden in Arnhem



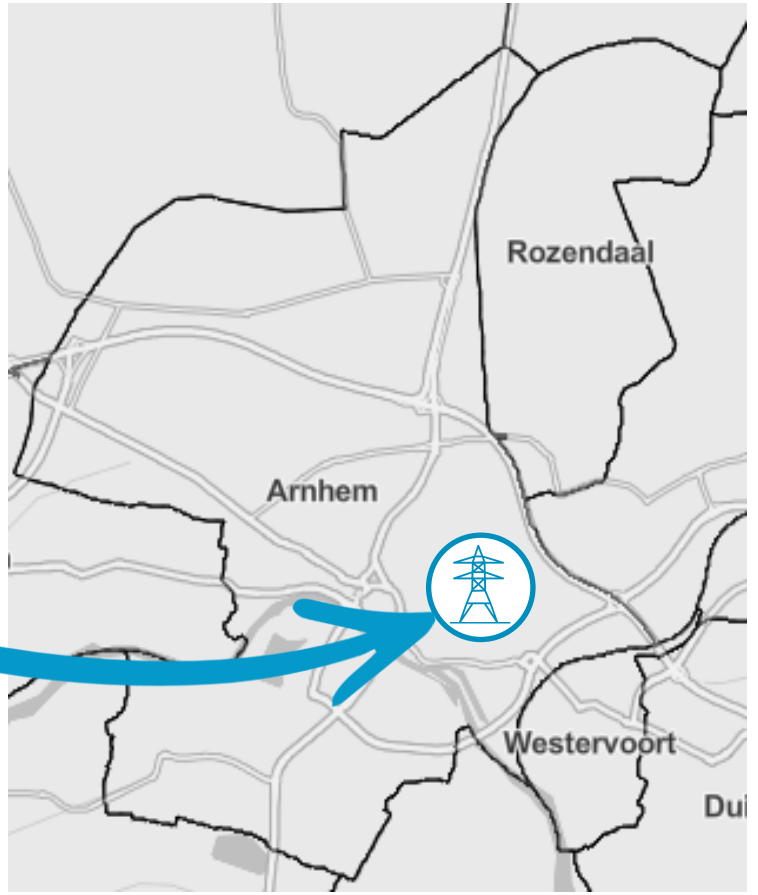


Middellange termijn

Uitbreiding Elektriciteitsverdeelstation Kattenberg

Grootschalige werkzaamheden in Arnhem

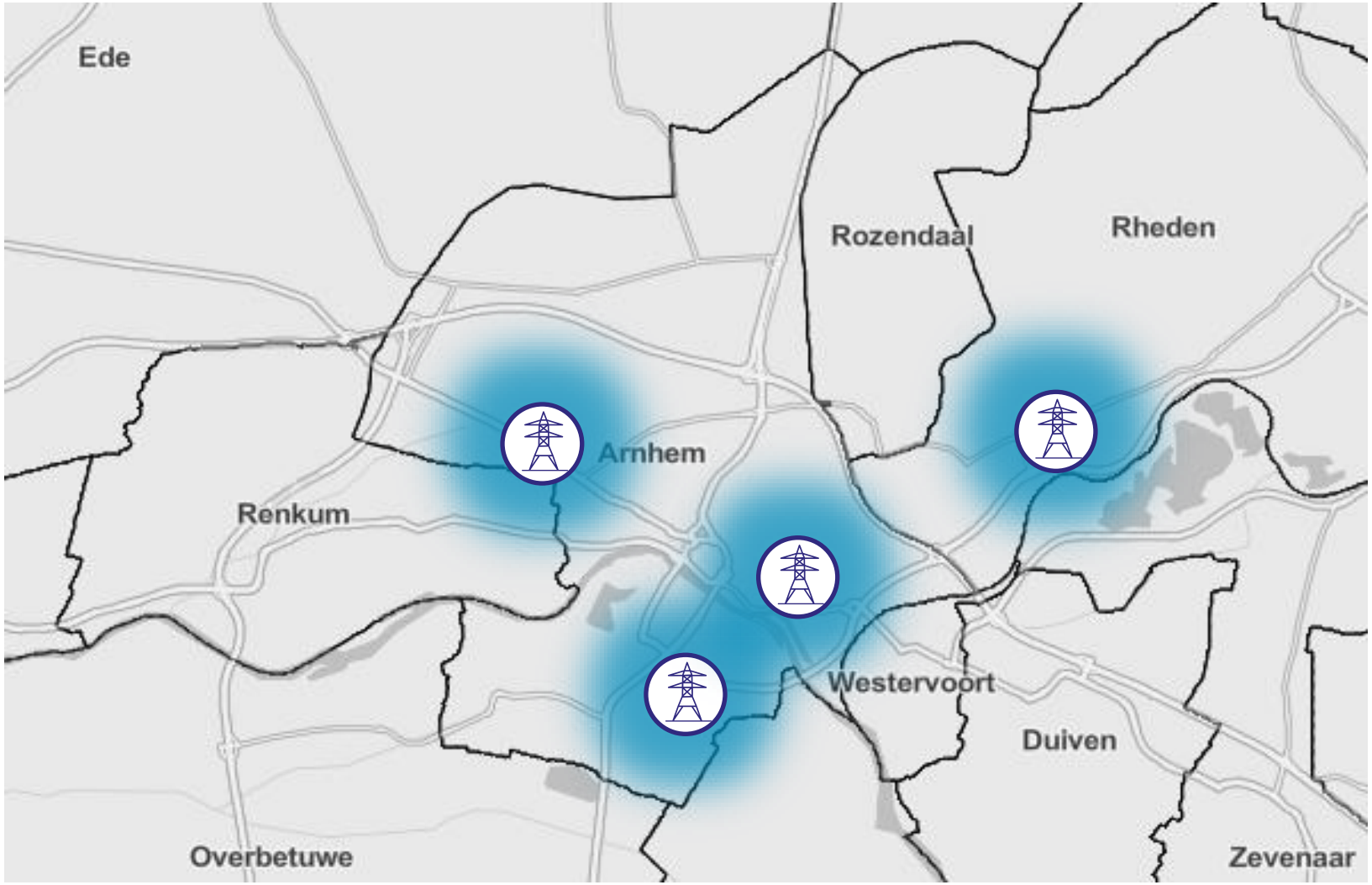




Middellange termijn

Uitbreiding/vernieuwing Elektriciteitsverdeelstation Presikhaaf

Grootschalige werkzaamheden in Arnhem

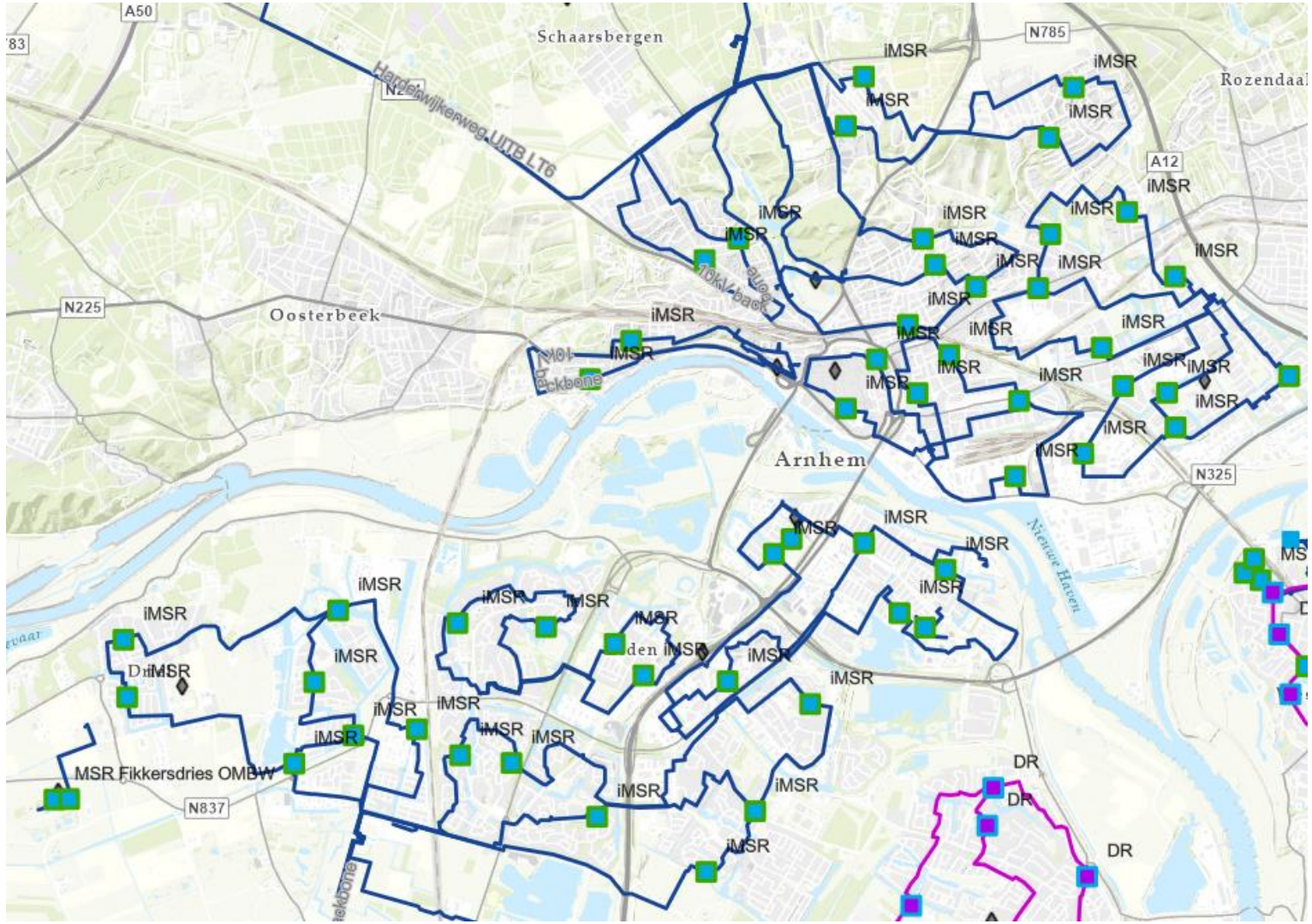


Lange termijn

Nieuwe Elektriciteitsverdeelstations (Visie)*

*Locaties van de stations zijn nog in studie en volledig conceptueel

Grootschalige werkzaamheden in Arnhem



Uitbreiding middenspanningsnet (Visie hoofdstructuur (Concept))



Duurzame ontwikkelingen

RES

Regionale Energie Strategie



Nederland verduurzaamt
haar gebouwde omgeving

Warmte

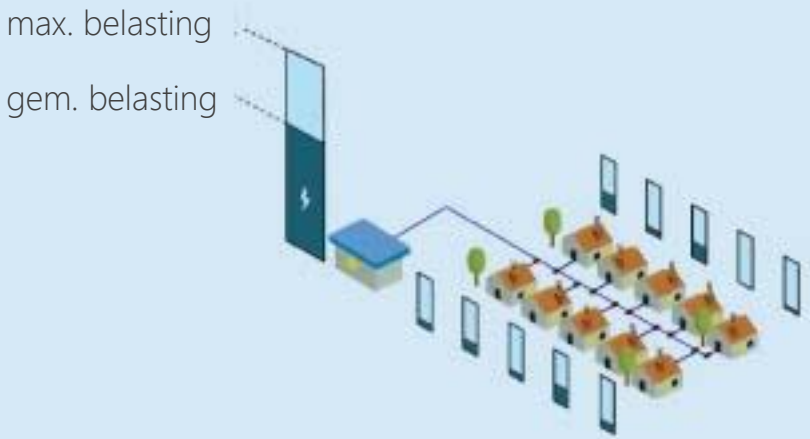
transitie

Impact op de straten en wijken

Het netwerk uitbreiden

Traditionele woningen

135 woningen per kabel



Toekomstige woningen

25 woningen per kabel



Er kunnen steeds minder woningen op 1 kabel omdat het verbruik per woning toeneemt.

Als de netten moeten worden verzwaard
is ruimtelijke inpassing vaak een grote uitdaging



Impact op de omgeving: ruimtelijke inpassing

Beperkte ruimte in de wijk



Samenwerking tussen gemeente en Liander is noodzakelijk om deze boven- en ondergrondse opgave mogelijk te maken!



Mobiliteit

- Elektriciteitsnetwerk is ontworpen voor wasmachines, niet voor hoge vermogens van elektrische auto’ s of vrachtauto’ s
- Opwek duurzame elektriciteit is vaak niet gelijktijdig met het opladen van auto’ s

Alle ambities hebben impact op het elektriciteitsnet

Een integraal beeld is noodzaak













Alle ontwikkelingen hebben groot effect op de elektriciteitsnetten

Oproep aan u als gemeente

De komende jaren krijgen we te maken met:

- Keuzes maken:
  niet alles kan tegelijk,
  wat moet eerst en wat kan later

- De vanzelfsprekendheid op elektrische capaciteit is er niet meer (geen koperen plaat)

- Voor het realiseren van plannen
  is vroegtijdig ruimte vinden noodzakelijk

Energie verdient ruimte!





SUSTAINABLE ELECTRICAL ENERGY CENTRE OF EXPERTISE
LECTORAAT BALANCED ENERGY SYSTEMS

TECHNISCHE SESSIE NETCONGESTIE

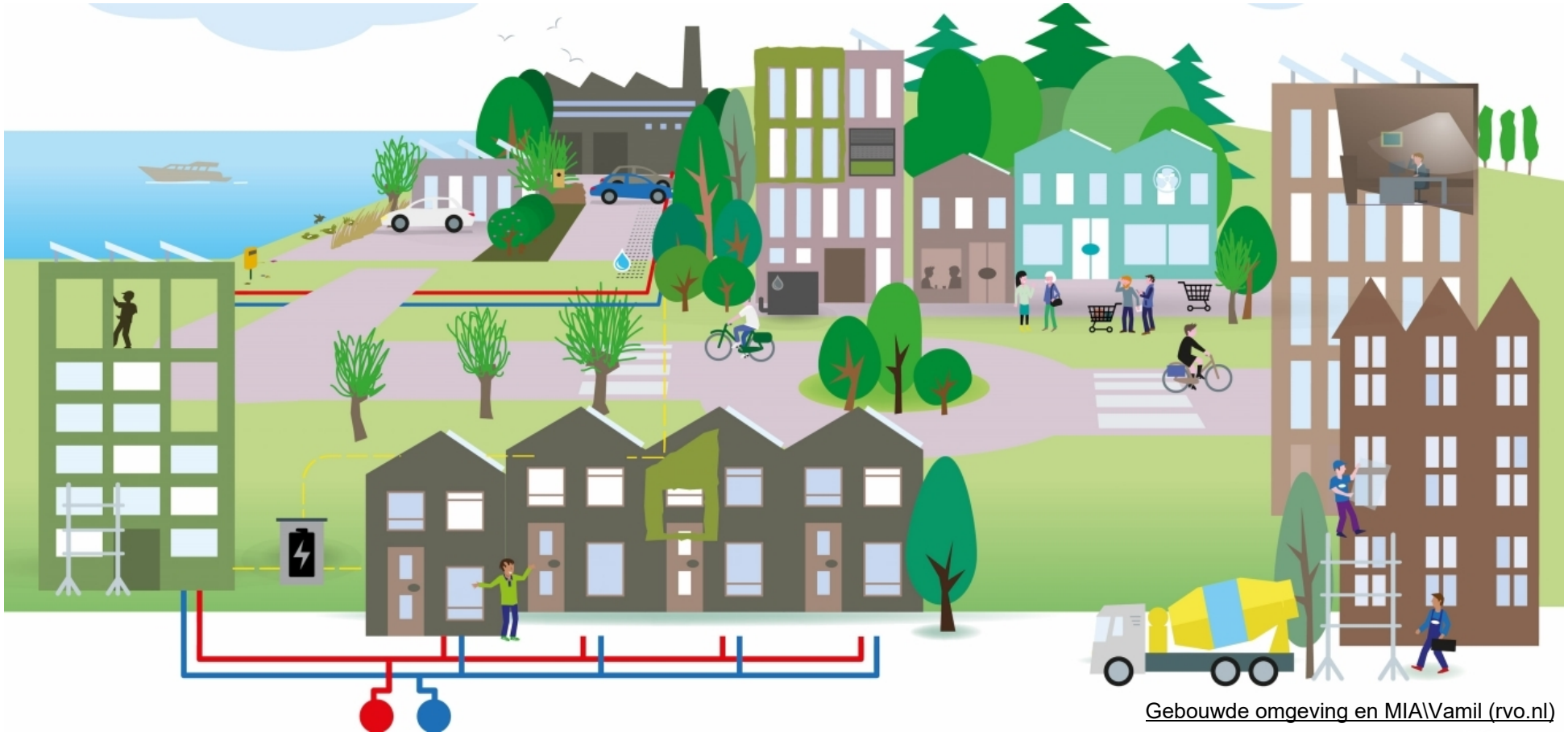
GEMEENTE ARNHEM

3 APRIL 2024

CAROLIEN KATTENBELT (C.KATTENBELT@HAN.NL)
JAN GEURTS VAN KESSEL (J.GEURTSVANKESSEL@HAN.NL)

HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

GEBOUWDE OMGEVING



Gebouwde omgeving en MIA\Vamil (rvo.nl)

CASE STUDY ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING

- Vrijstaande woning (1350m3, 1995, niet na-geïsoleerd)
- 5-persoons gezin met tieners

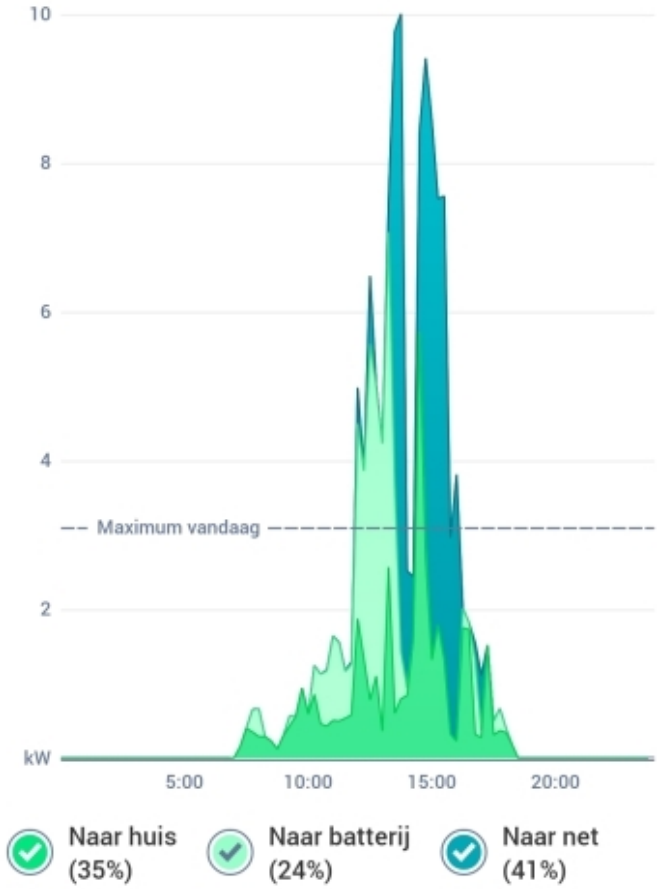
- Netaansluiting 3x25A

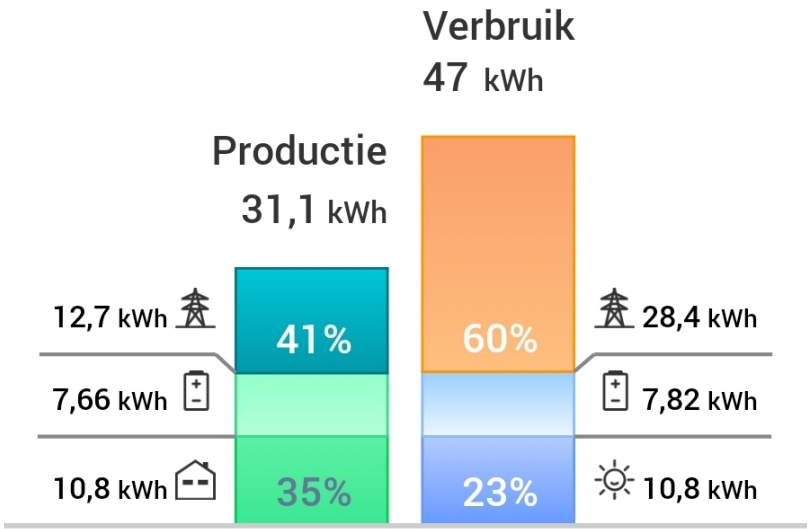
- Zonnepanelen O-Z-W (14-18-14, 17kWp)
- Thuisbatterij (10kWh)
- Bodemgekoppelde warmtepomp (12kW)
- Elektrische auto (50kWh, 35.000km/j)
- Energie management systeem

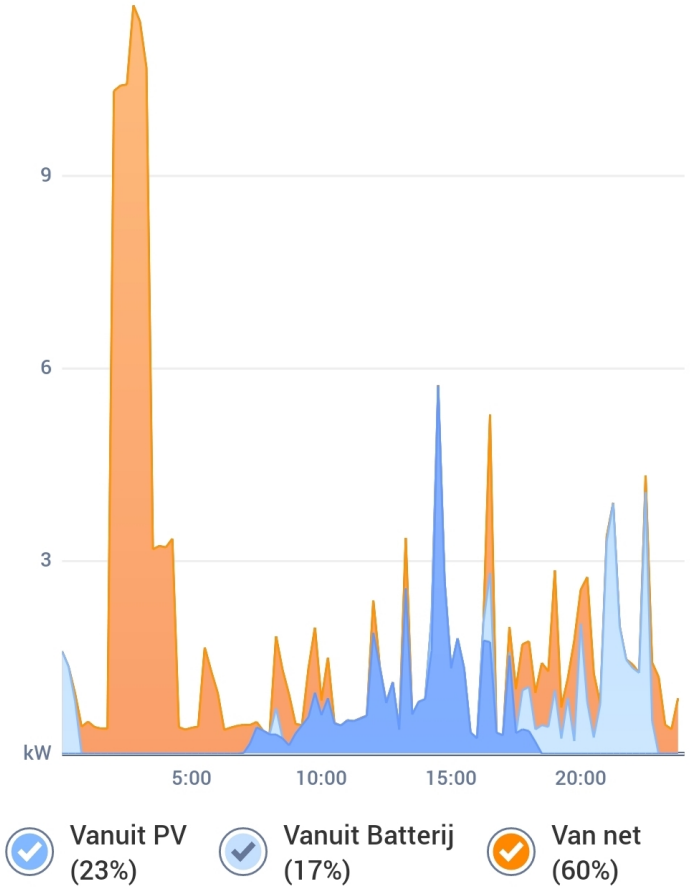


HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING ENERGIE ÉN VERMOGEN (18/3/2024)







HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING
ONTWERP VAN DE ELEKTRISCHE INSTALLATIE

- **Vermogen**sbepaling conform norm



1 Fase				Vermogen	Gebruiker / Omschrijving
Groep	L1	L2	L3	Watt	
1	x			1200	Hal/Toilet/Keuken/Kantoor/MK
2	x			1200	Studeerkamer/Slaapkamer 1&2 /Inloopkast
3	x			2850	Wasmachine
4	x			2500	Quooker
5		x		2800	Oven in bar
6		x		1000	Veranda/Toilet/Berging/Garage
7		x		2400	Vaatwasser
8		x		750	Kelder/Overloop/Badkamers/Werkkast/Inloopkast/Zolder
9		x		500	Slaapkamer 3&4/Buitenverlichting
10			x	2800	Combi-oven
11			x	2800	Woonkamer/Tuinverlichting/Slaapkamer 4
12			x	900	Droger
13			x	1500	WTW met Warmtepomp unit
	7750	**7450**	**8000**	**23200**	

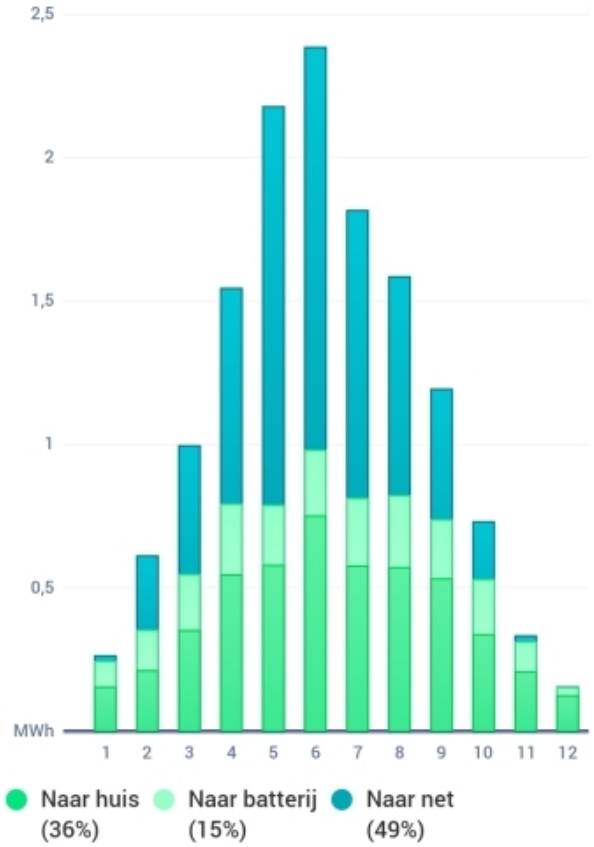
3 Fase				Vermogen	Gebruiker / Omschrijving
Groep	L1	L2	L3	Watt	
1	x	x	x	7200	Inductie kookplaat
2	x	x	x	2700	Bodemgekoppelde warmtepomp
	3300	**3300**	**3300**	**9900**	

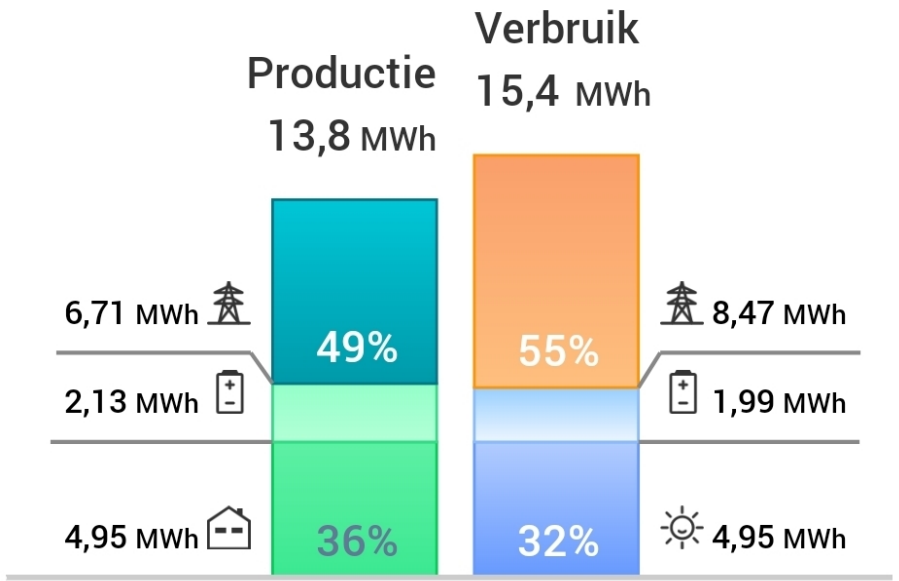
3 Fase				Vermogen	Gebruiker / Omschrijving
Groep	L1	L2	L3	Watt	
3	x	x	x	6000	PV+BAT installatie
4	x	x	x	6000	PV+EV installatie
	4000	4000	4000	**12000**	

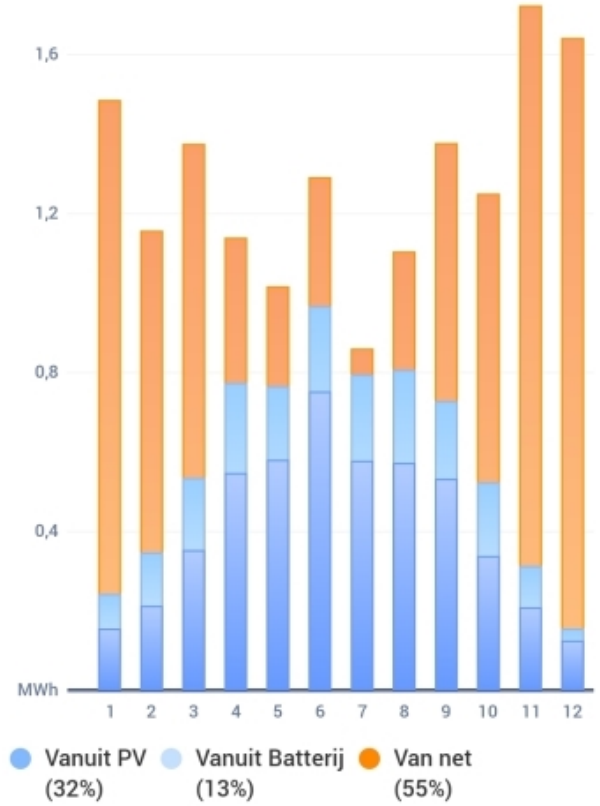
Netaansluiting 3x25A → P_{max}=17000W

HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING ENERGIE DOOR HET JAAR (2023)

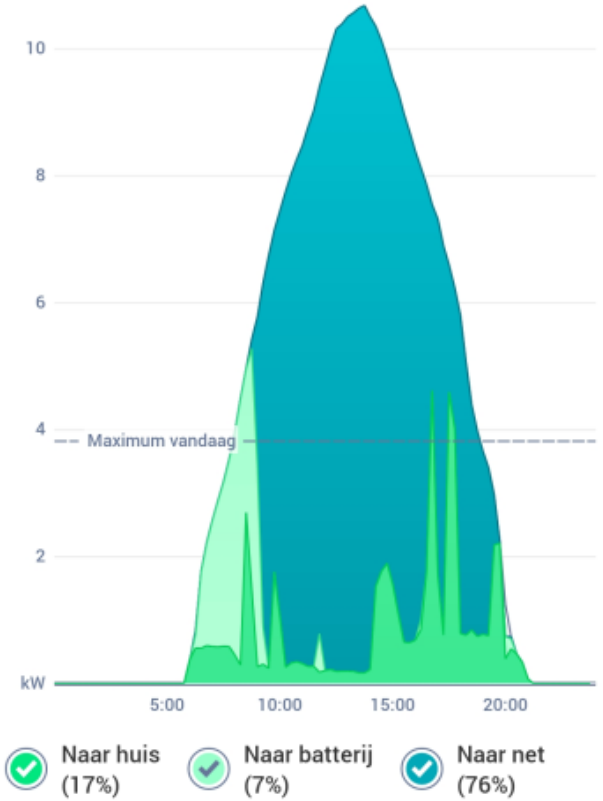


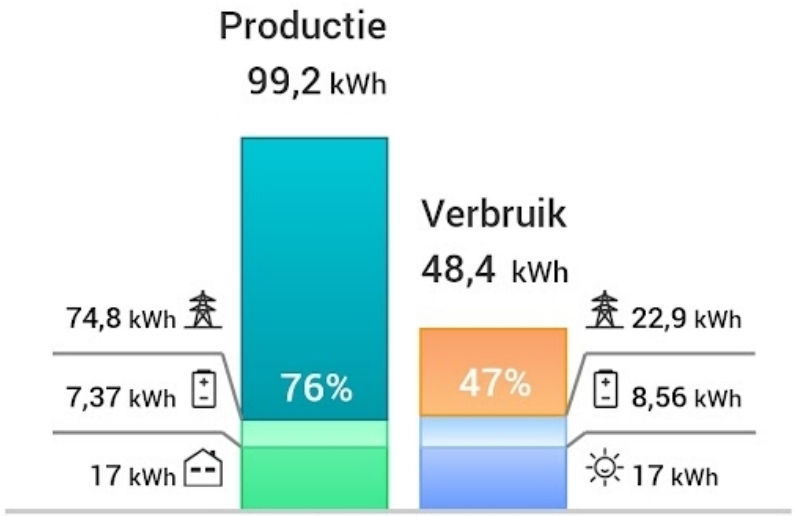




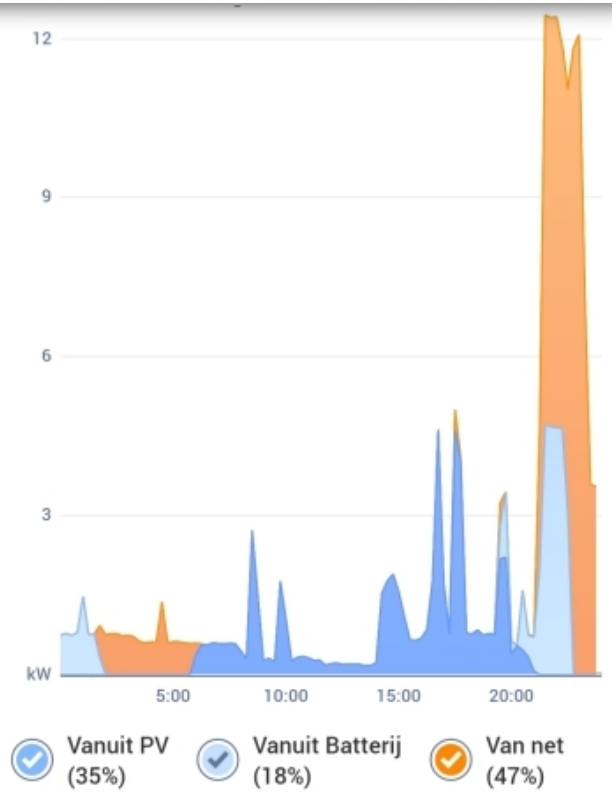
HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING ZOMER (14/6/2023)



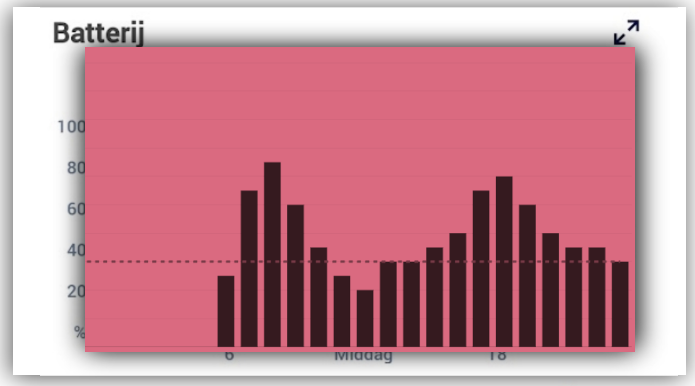


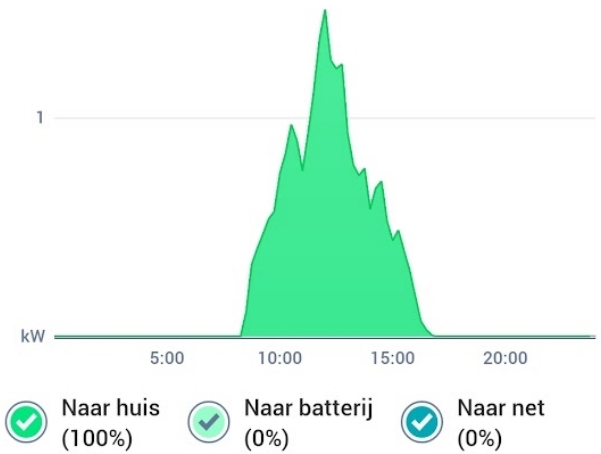


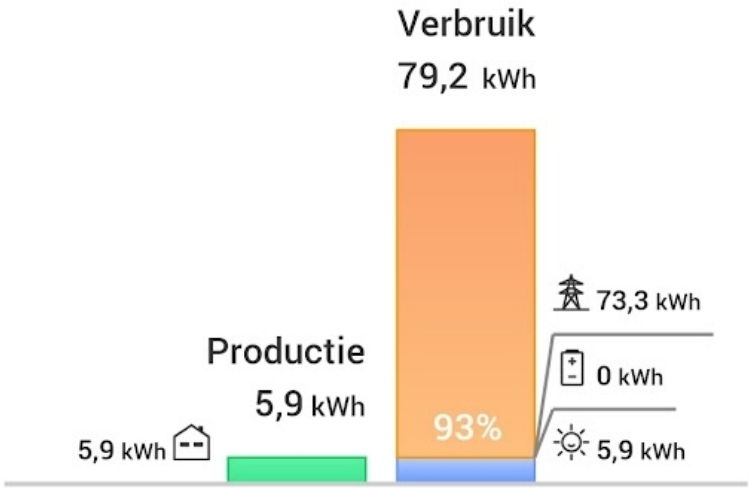


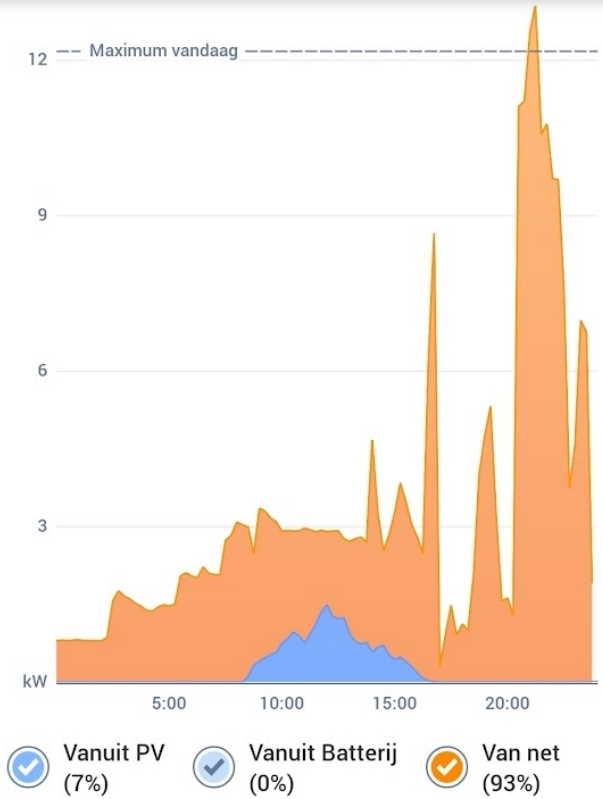
HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

ALL-ELECTRIC VRIJSTAANDE WONING WINTER (2/2/2024)







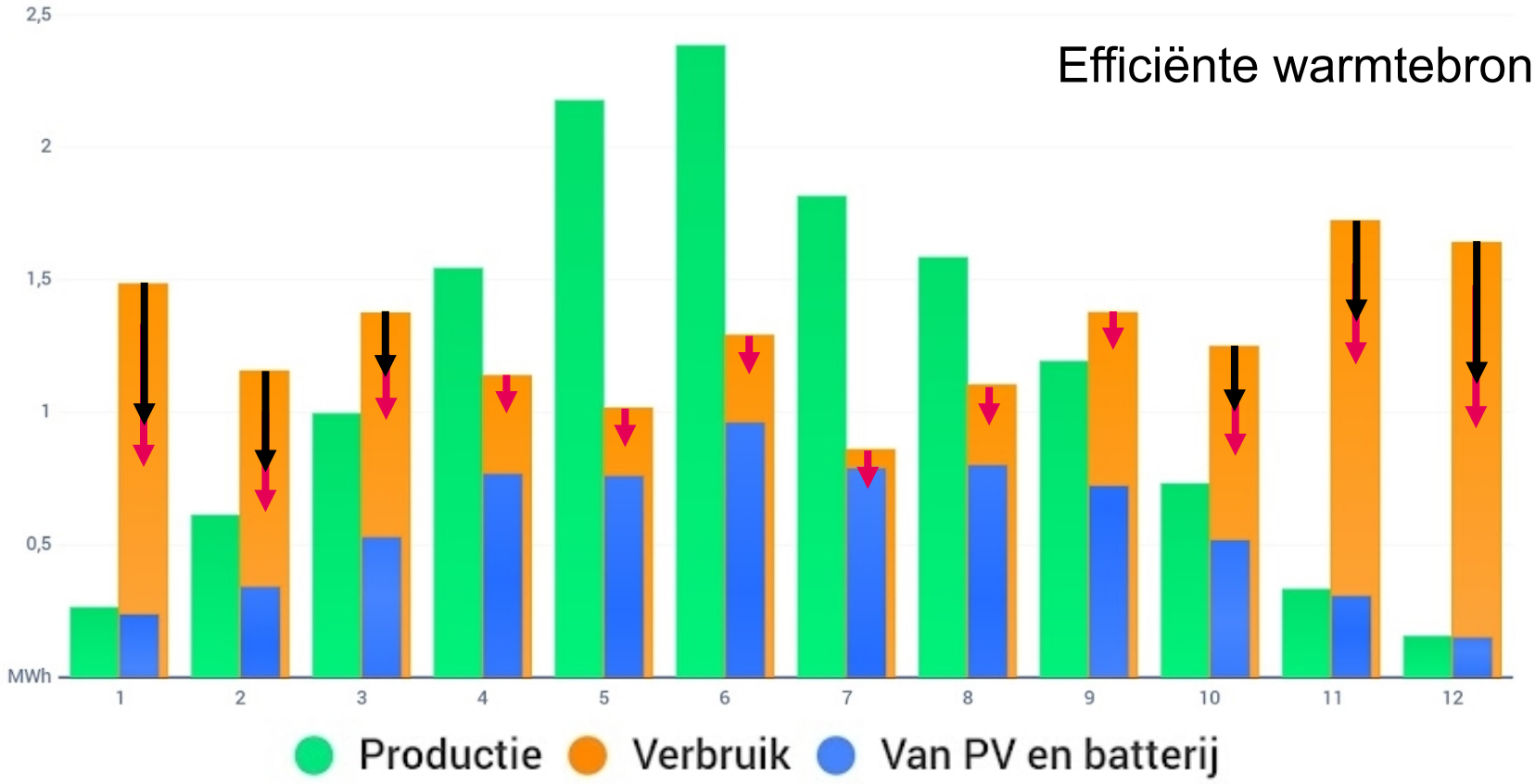


HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPLOSSINGSRICHTING: WARMTEVRAAG BEPERKEN

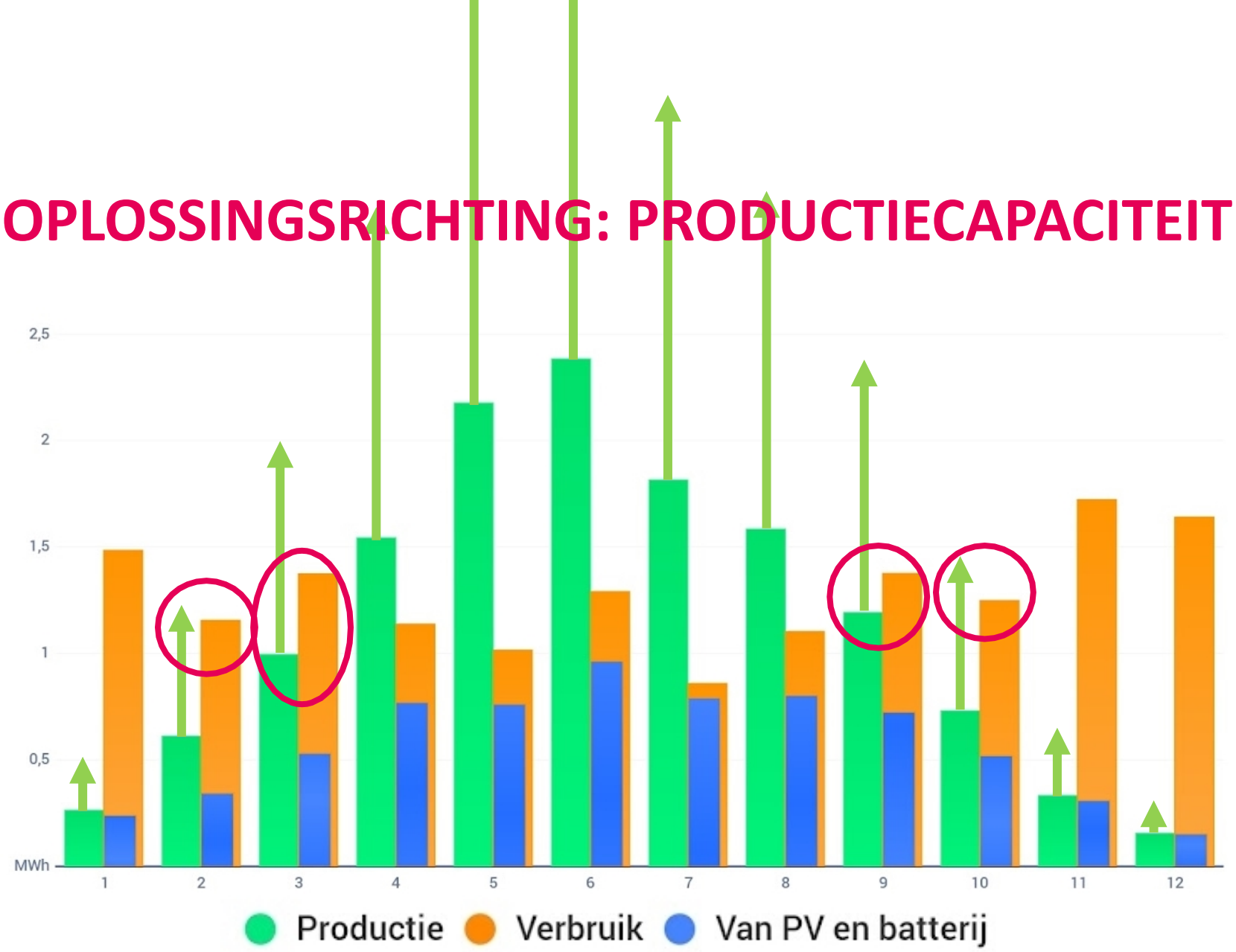
Isoleren én ventileren!

Efficiënte warmtebron(nen!) én afgiftesysteem



HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

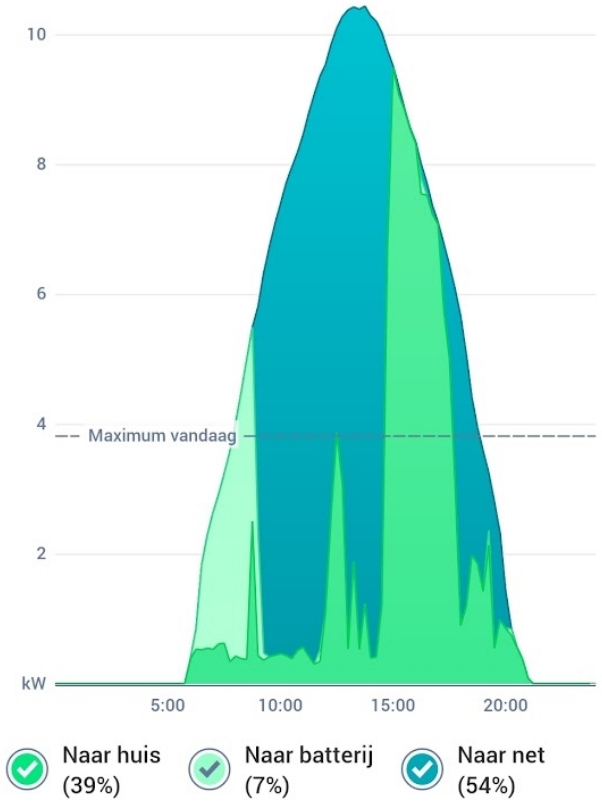
OPLOSSINGSRICHTING: PRODUCTIECAPACITEIT OMHOOG

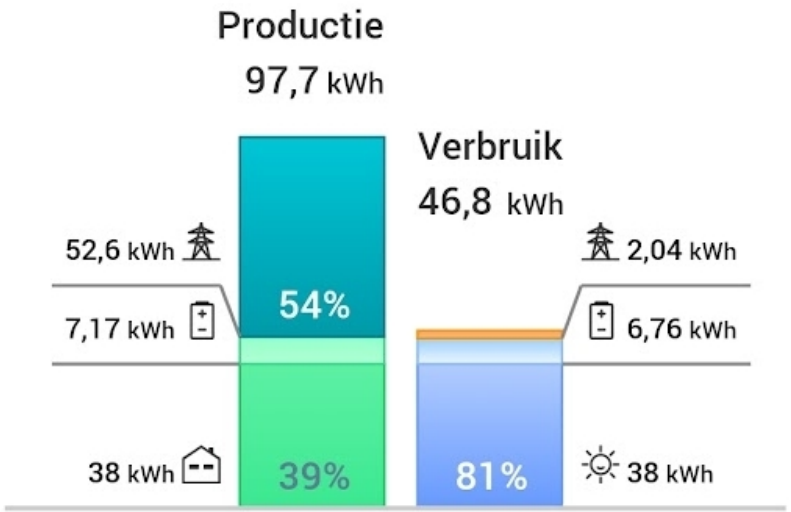


Méér opwek!

Ook warmte!

OPLOSSINGSRICHTING: FLEXIBILITEIT EMS ZOMER (13/6/2023)







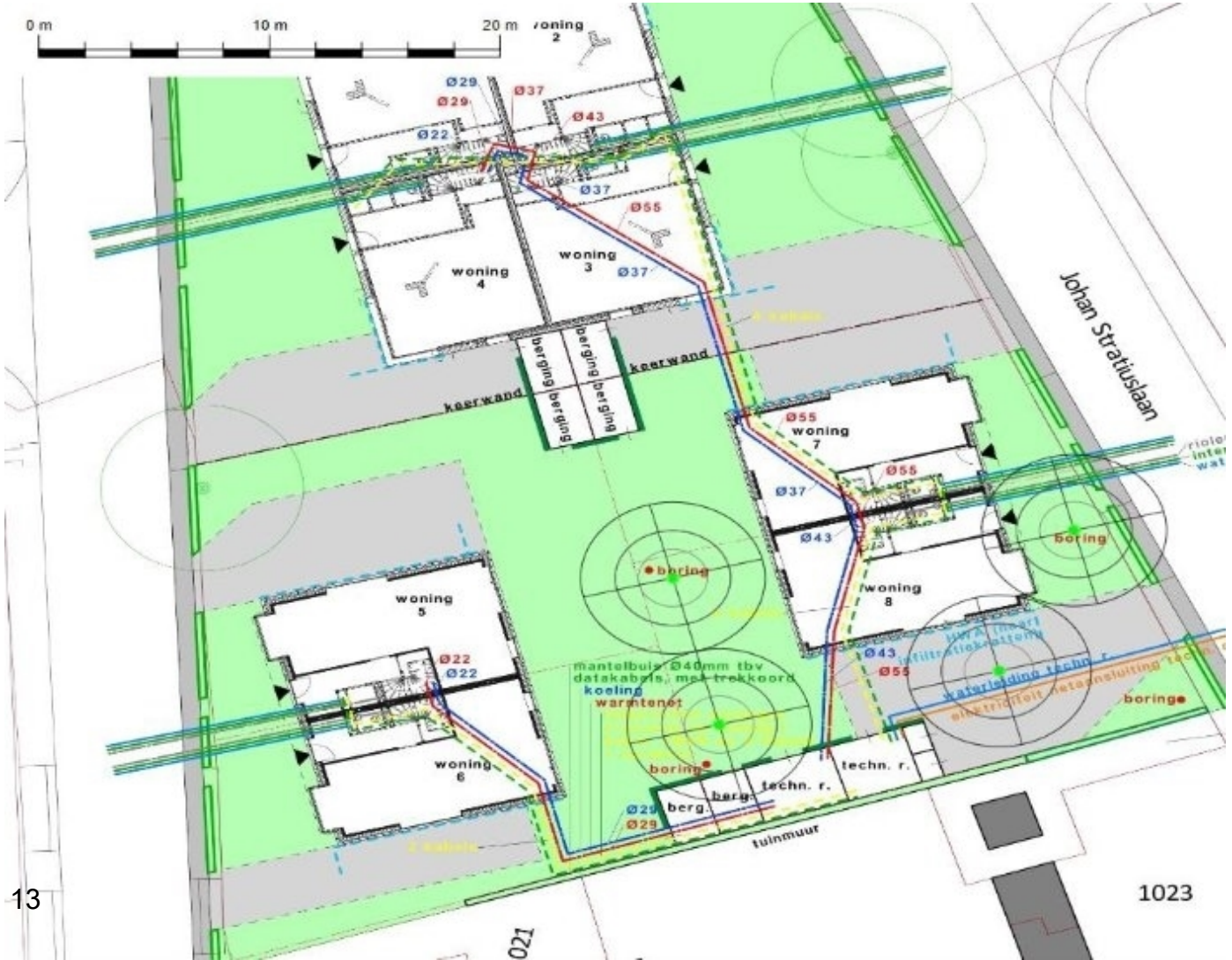
HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPLOSSINGSRICHTING: COLLECTIVITEIT
CASE STUDY OPEN HOFKERK IN WOLFHEZE



- 8 woningen
- Netaansluiting 3x80A
- Zonnepanelen O-W (52kWp)
- Opslagsysteem (hybride)
  - Waterstof (1200kWh)
  - Batterij (30kWh)
- Bodemgekoppelde warmtepomp (60kW)
  - Buffertank (1000L)
  - Lokaal warmtenet
  - Booster per woning voor tapwater
- Gedeelde laadpunten elektrische auto's
- Balansventilatie met warmte terugwinning

OPLOSSINGSRICHTING: COLLECTIVITEIT
CASE STUDY OPEN HOFKERK IN WOLFHEZE



HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPLOSSINGSRICHTING: COLLECTIVITEIT
CASE STUDY OPEN HOFKERK IN WOLFHEZE







HAN_UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

OPLOSSINGSRICHTINGEN NETCONGESTIE

- Vraag beperken
- Productiecapaciteit verhogen
- Hybride systemen
- Flexibiliteit
  - Bron voor de warmtepomp
  - Opslag
  - EMS
  - Collectiviteit!

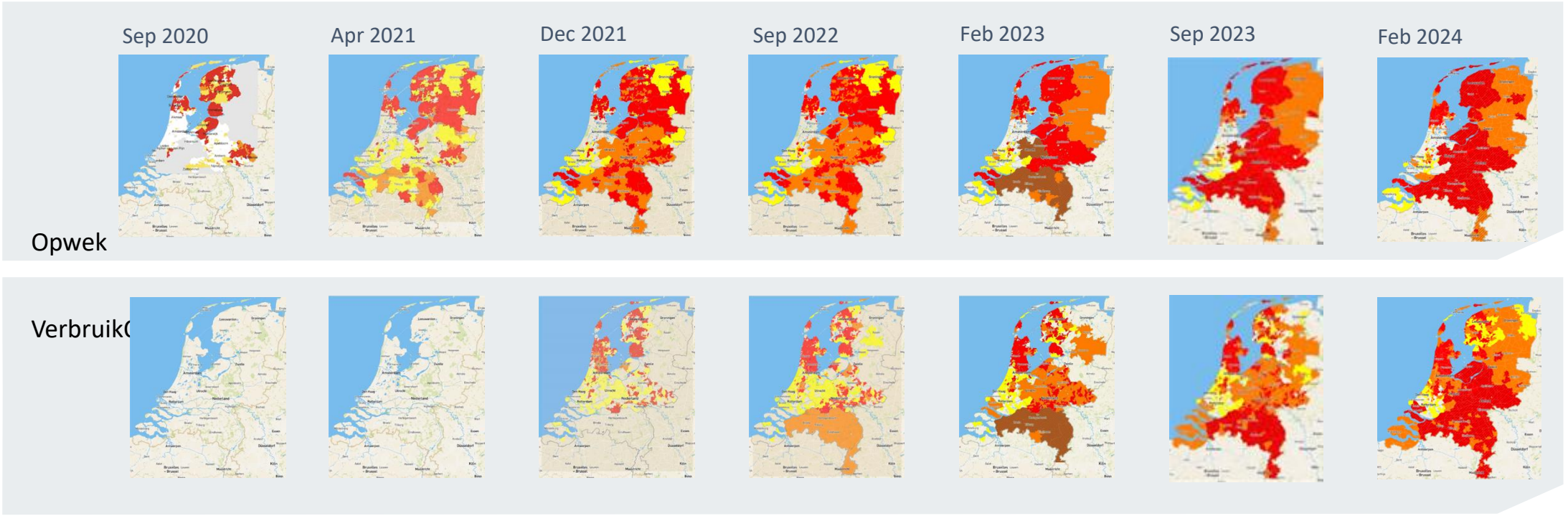
Congestie Onderzoek: Integrale profielen

3 April 2024

Gemeenteraad Arnhem

Energie transitie neemt enorme vlucht: sterke stijging vraag naar electriciteit en duurzame opwek

Toenemende knelpunten in het net a.g.v energietransitie , sterk stijgend electriciteitsverbruik en duurzame opwek. **We bouwen aan een nieuw energy-system en dat kost (veel) tijd.**

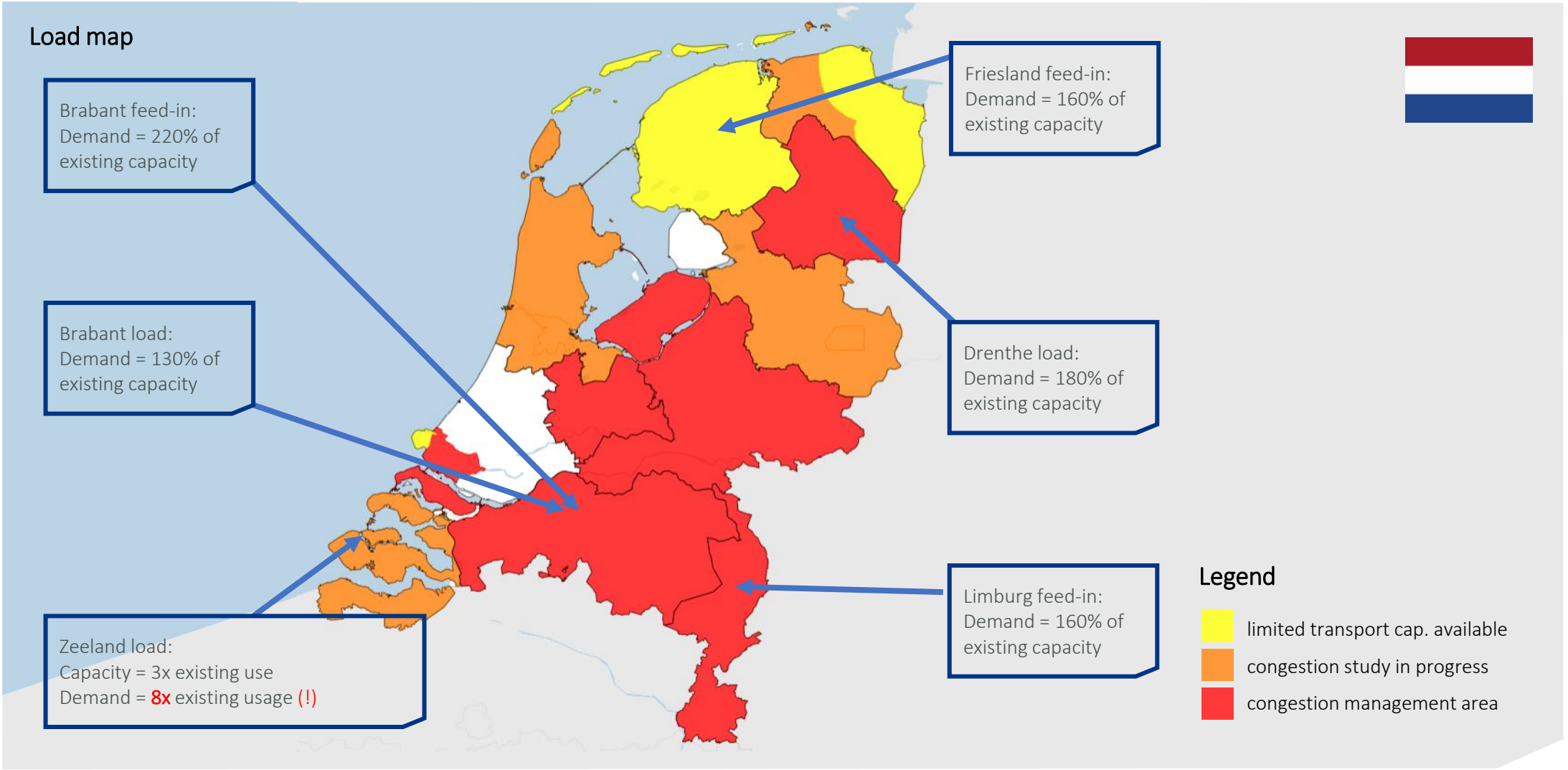


Wachtlijst September 2023 (TSO & DSO)
~ 6,000 capacity aanvragen voor verbruik
~ 8,000 capacity requests for invoeding
Total 14,000 capacity requests per September 2023

Wachtlijst February 2024 (TSO & DSO)
~ 6,650 capaciteits aanvragen voor verbruik
~ 8,800 capaciteits aanvragen voor invoeding
Total 15,450 capaciteits aanvragen per Februari 2024

Toename van ~1,500 capaciteitsaanvragen in 6 maanden → toename van 10%

Netcongestie in Nederland: enkele voorbeelden van gestegen vraag en aanbod



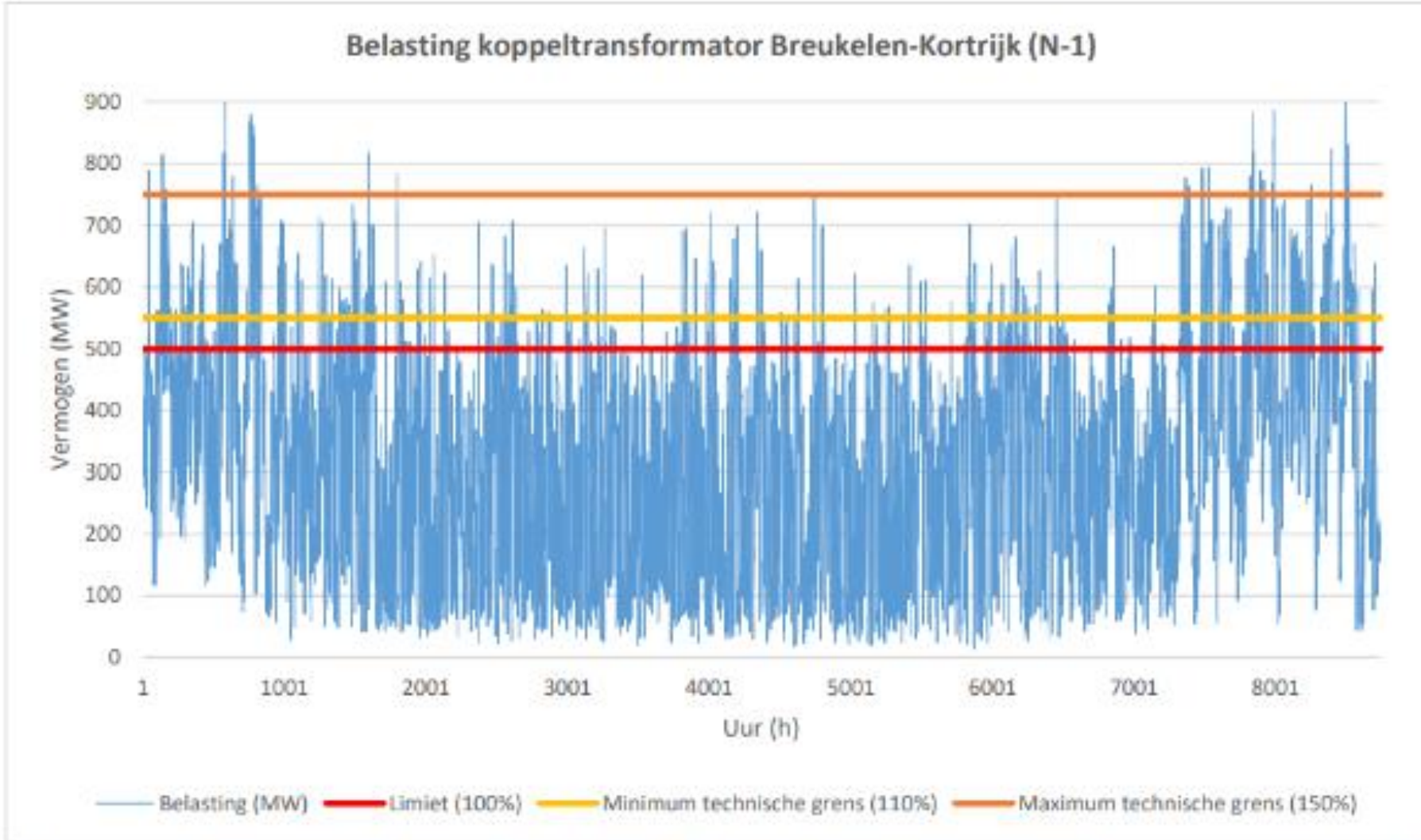
Inzichten vlgs rapport Congestie Management FGU

d.d. 18 oktober 2023

Samenvattend overzicht resultaten congestieonderzoek Flevopolder, Gelderland en Utrecht[2]

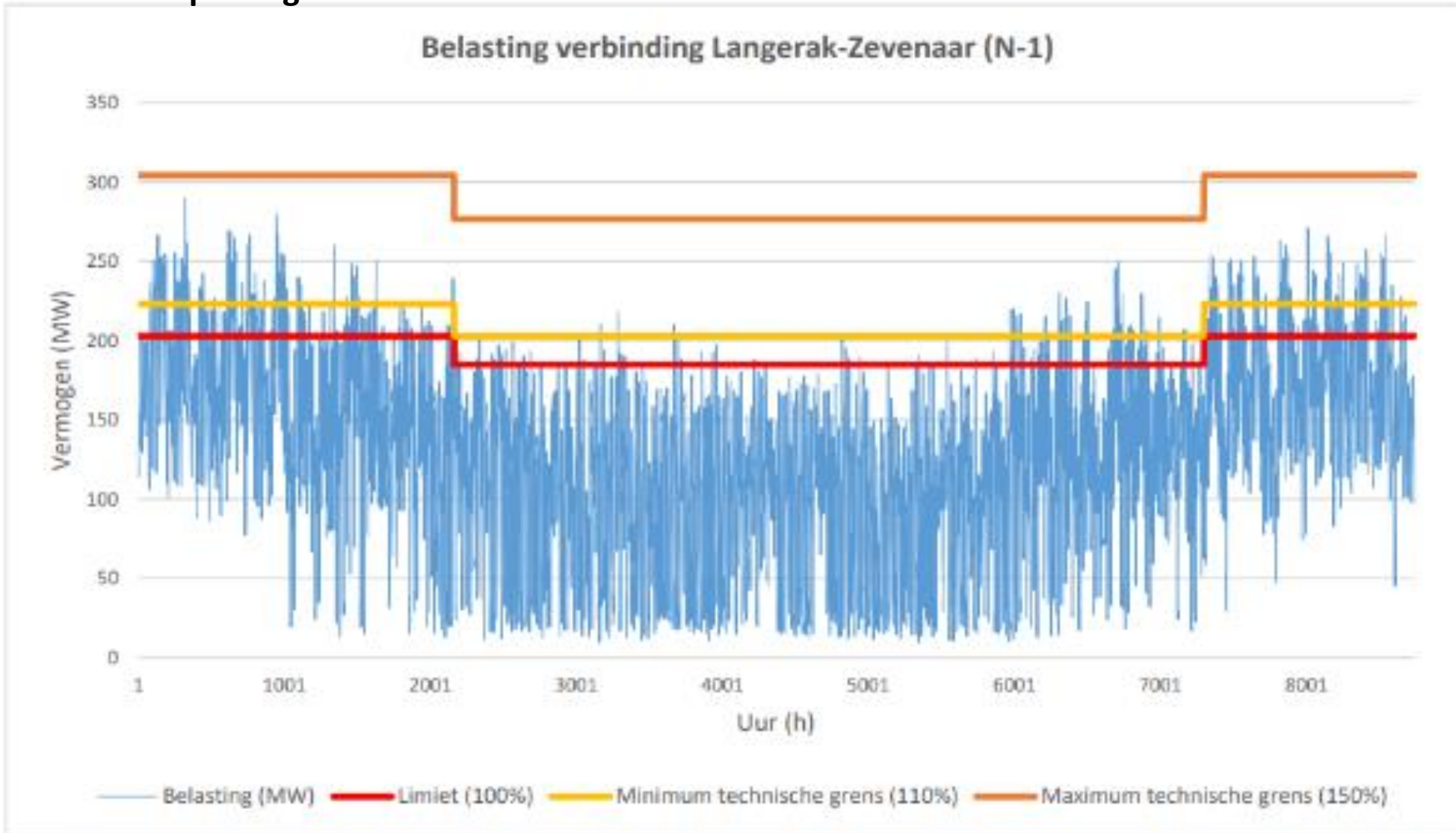
Jaartal (netsituatie)	**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**2028**	**2029**
Aanwezige transportcapaciteit	3887	3887	3887	3887	3887	3887	3887
Benodigde transportcapaciteit	3849	4042	4180	4373	4515	4792	4788
Beschikbare transportcapaciteit	38	-155	-293	-486	-628	-905	-901
Gevraagde transportcapaciteit	4278	4470	4608	4802	4944	5221	5217
Financiële aspecten congestiemanagement							
Berekende jaarlijkse kosten toepassing van congestiemanagement (miljoenen €)	22,2	32,7	41,0	52,1	65,4	92,8	98,2
Cumulatieve kosten (miljoenen €)	22,2	54,9	95,9	147,9	213,3	306,2	404,3
Financiële grens (miljoenen €)	243,1						

Voorbeeld verwachte jaarcurve transport-belasting koppeltrafo Breukelen 2029



Figuur 3-1: Verwachte belasting koppeltransformator te Breukelen Kortrijk bij faciliteren van de benodigde transportcapaciteit (2029)

Voorbeeld verwachte jaarcurve transport-belasting *verbinding* incl. winter-aanpassing 2029



Figuur 3-4: Verwachte belasting verbinding Langerak - Zevenaar bij faciliteren van de benodigde transportcapaciteit (2029)

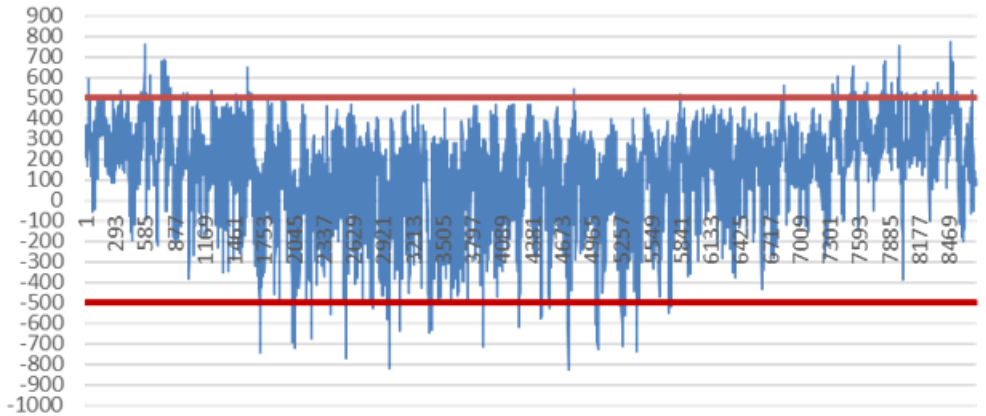
Voor illustratie-doeleinden
Is per (sub)regio verschillend!

Profiel-analyse RNB-LNB

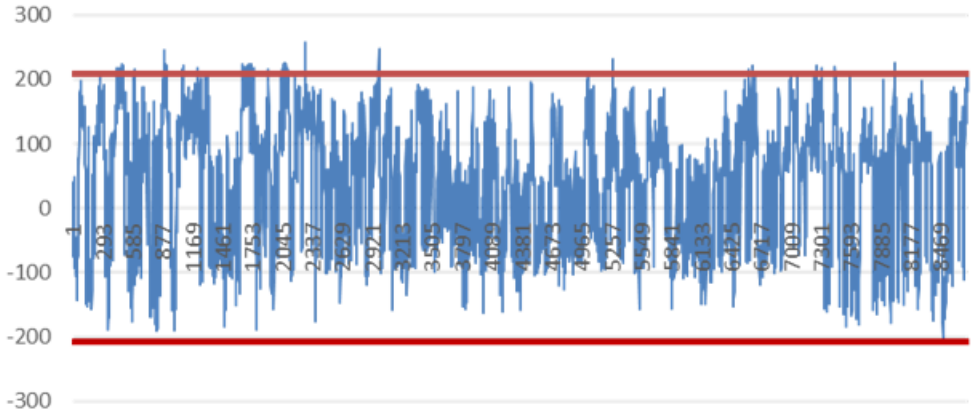
Voorbeeld uit Utrecht-regio (FGU)

Analysejaar 2025

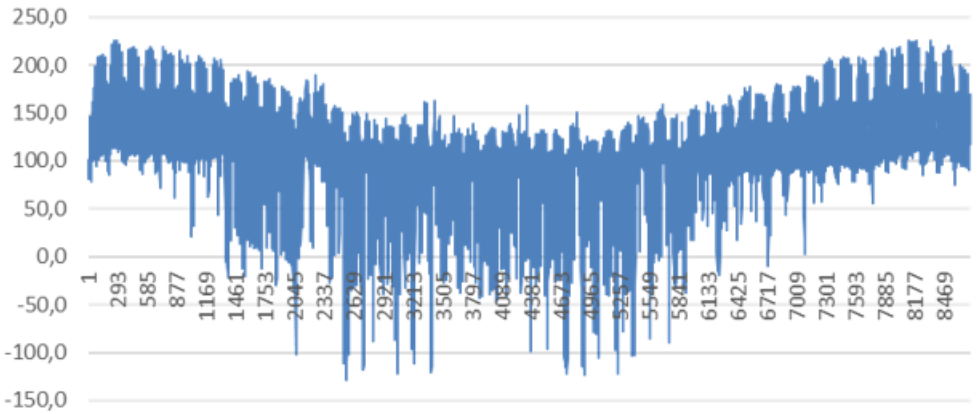
(NB: netverzwaringen gepland 2027-2029, dus verbruiksprofielen nemen nog toe in de jaren daar naartoe)



Flow trafo TenneT



Flow verbinding TenneT

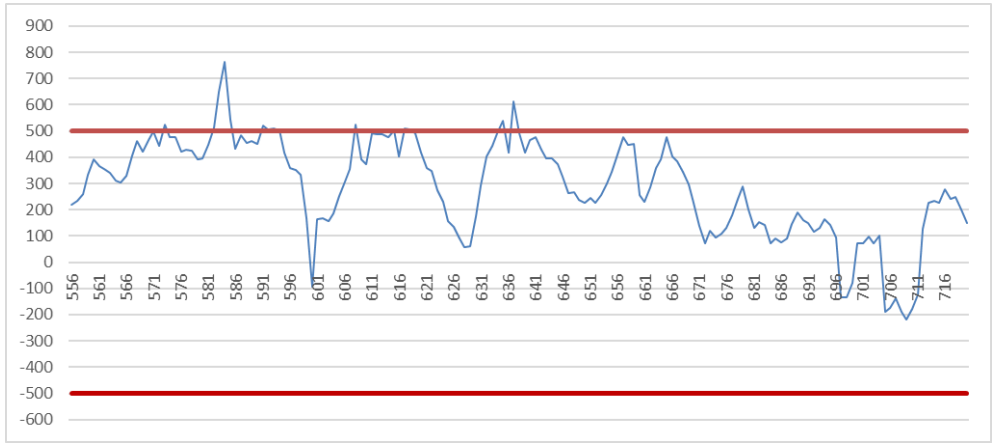


Profiel RNB-net

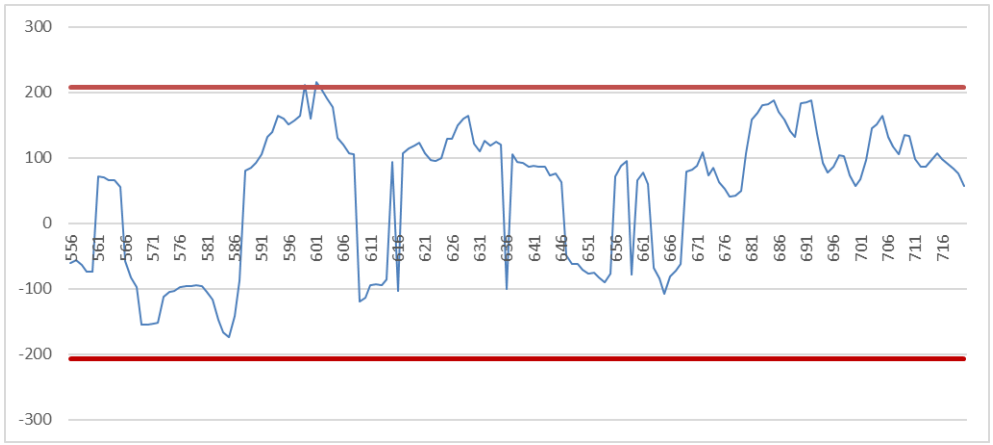
Voor illustratie-doeleinden
Is per (sub)regio verschillend!

Betreft **2025**
Netverzwaring pas voorzien **2029**,
dus beeld wordt nog negatiever

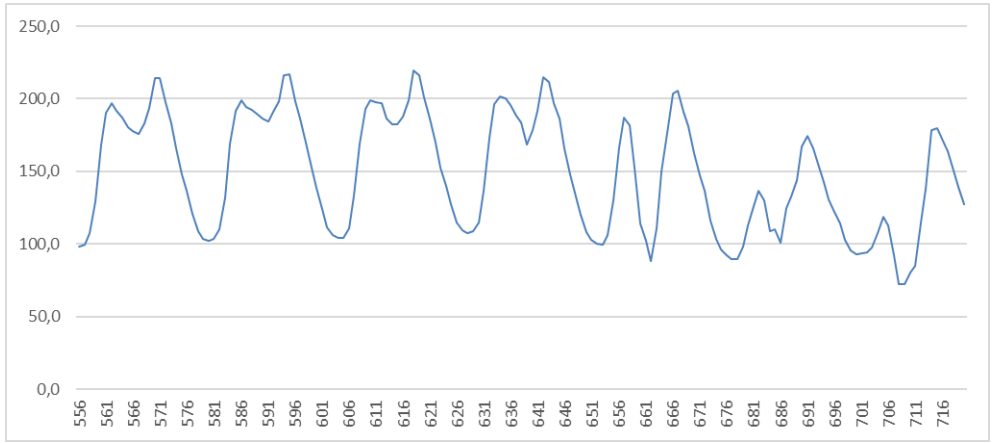
Een week in een wintermaand uit vorige slide



Flow trafo TenneT



Flow verbinding TenneT

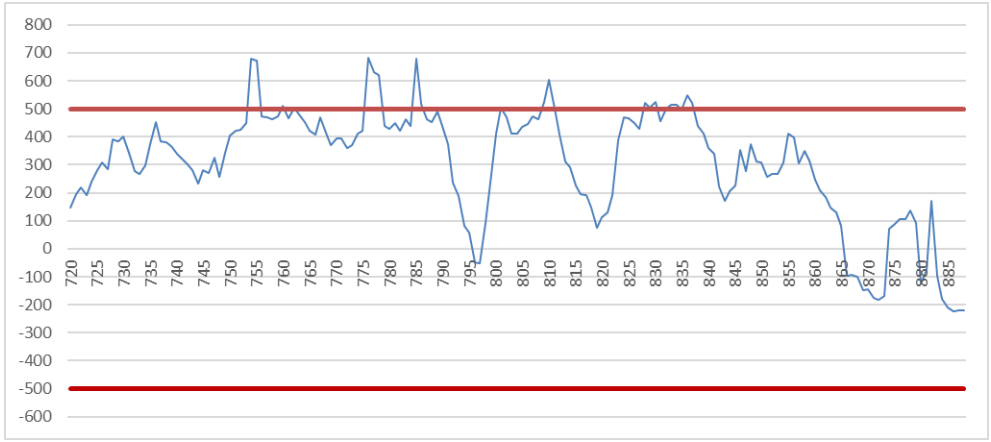


Profiel RNB-net

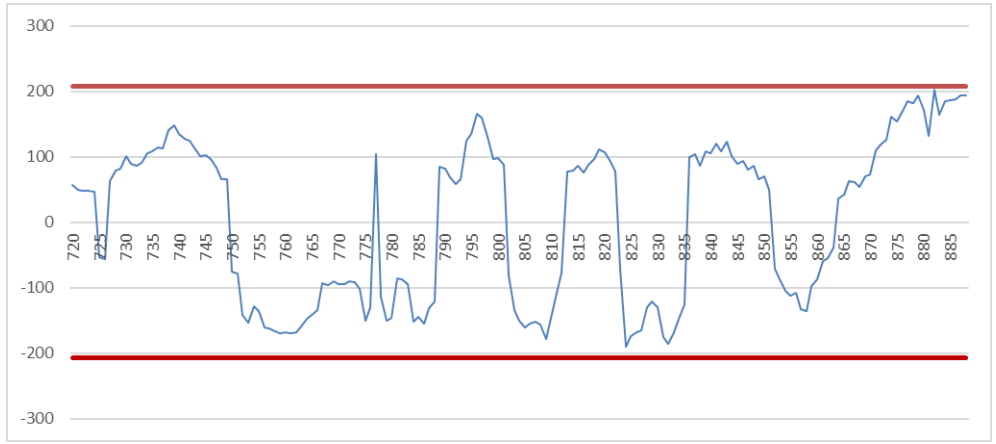
Voor illustratie-doeleinden
Is per (sub)regio verschillend!

Betreft **2025**
Netverzwaring pas voorzien **2029**,
dus beeld wordt nog negatiever

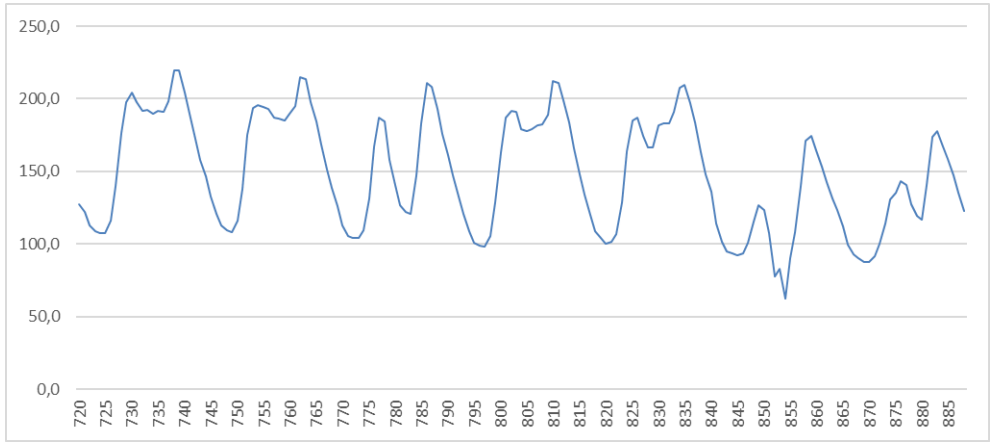
De opvolgende week in een wintermaand uit eerdere jaarcurve vorige slide



Flow trafo TenneT



Flow verbinding TenneT



Profiel RNB-net

Voor illustratie-doeleinden
Is per (sub)regio verschillend!

Betreft **2025**
Netverzwaring pas voorzien 2029,
dus beeld wordt nog negatiever

Tot slot

- Utrecht
- Maatwerk in FGU
- Analyses inclusief profielen RNB/TenneT
- Van belang voor oplossingsrichtingen

Vragen?

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek Technische sessie 'Netcongestie’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☐ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **3 april 2024: informatieve bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Scholten (Volt), Zijlstra (Christen Unie), Koorn (CDA), Pape (VVD), Brandts (D66), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Ait Chrif (PvdA), Spruijt (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BurgerBelang Arnhem) Gerretschen (GroenLinks)

Verder aanwezig: Vogelaar (Liander), van Biert (TenneT), Kattenbelt (HAN/SEECE), Van Merksteijn (bestuursadviseur)

Bespreking

De bespreking betreft de eerste fase van het agenderingsverzoek over ‘Netcongestie’. Deze fase is ingericht met een technische sessie. Deze bestond uit drie presentaties:

1. Casper Vogelaar, vanuit Allliander
2. Teun van Biert, vanuit TenneT
3. Carolien Kattenbelt, vanuit HAN/SEESE (Sustainable electrical energy centre of expertise)

Tijdens de presentaties worden er vragen gesteld vanuit de raadskamer.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de informatieve fase is afgerond. Het voorstel zal worden doorgeleid naar de tweede fase van het agenderingsverzoek: het debat tussen de raadskamer en de portefeuillehouder.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

G. van der Laak

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Agenderingsverzoek Technische sessie 'Netcongestie’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- PA 3 april 2024 – technische sessie

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Scholten (Volt), Zijlstra (ChristenUnie), Van Engelenburg (VVD), Brandts (D66), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Ait Chrif (PvdA), Spruijt (Arnhem Centraal),) Prinsen (GroenLinks), Ait Chrif (PvdA)

De fracties van de SP, DENK, BurgerBelang Arnhem, PVV, Forum voor Democratie waren niet aanwezig.

Verder aanwezig: Bouwkamp (wethouder) Kaper (bestuursadviseur), Van Merksteijn (bestuursadviseur)

Bespreking

De bespreking betreft de tweede fase van het agenderingsverzoek over ‘Netcongestie’. Deze fase bestaat uit het debat tussen de raadskamer en de portefeuillehouder in twee termijnen. Naast de in de agenderingsverzoek gestelde vragen worden er vanuit de raadskamer in de eerste termijn aanvullende vragen gesteld. Wethouder Bouwkamp meldt dat netcongestie een dynamisch onderwerp is, waardoor het verstandig is hierover regelmatig als raad over in gesprek te gaan. In relatie tot de laatste raadsbrief over dit onderwerp is er bijvoorbeeld al veel nieuwe informatie te melden. Het voornemen is daarbij sowieso om de gemeenteraad na de zomer verder te informeren. Daarbij wordt toegezegd om de gemeenteraad nog voor de zomer te informeren over hoe het vervolgproces eruit zal komen te zien. Voorts gaat de wethouder in op de vragen uit het agenderingsverzoek en de aanvullende vragen vanuit de raadskamer.

Toezeggingen

Wethouder Bouwkamp zegt toe om de gemeenteraad na de zomer te informeren over de laatste stand van zaken rondom netcongestie en de raad nog voor de zomer te informeren over het vervolgproces;

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de tweede fase van het agenderingsverzoek is afgerond.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

G. Van der Laak

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Rijnpark’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om de gebiedsvisie Rijnpark vast te stellen.

Met het vaststellen van de gebiedsvisie wordt een stap gezet in het realiseren van een woon-werkgebied met circa 7.000 woningen en 5.000 banen, met bijbehorende voorzieningen zoals sport, bewegen, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen.

Procedure:

Datum vergadering
15-05-2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Afronding meningsvormende ronde.

Meningsvormende fase:
Er wordt in maximaal twee termijn vergadert waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Orde van de vergadering

Meningsvormende bespreking
Op 17 april is gestart met de meningsvormende bespreking. Deze is vervolgd op 24 april. Toen is de eerste termijn aan de zijde van het college afgerond. Daarom is het voorstel:

- Start en afronding van de tweede termijn van zowel de raad als het college;
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Contactgegevens

Portefeuillehouder:	Ambtenaar	Raadsadviseur
Paul Smeulders Nermina Kundic	Sander Pasman sander.pasmans@arnhem.nl +31263775011	Willem Lammers willem.lammers@arnhem.nl 377 2581

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

- Op 29 maart 2023 heeft de raad een Wet voorkeursrecht gemeenten gevestigd op Rijnpark
- Op 31 mei 2023 heeft de raad de startnotitie Rijnpark vastgesteld
- Op 20 december 2023 heeft de raad een voorbereidingsbesluit vastgesteld
- Op 27 maart 2024 heeft er een werkbezoek vanuit de raad plaatsgevonden aan Rijnpark. Raadsleden en fractievolgers hebben een (technische) presentatie gekregen van de stedenbouwkundige over de gebiedsvisie en een fietsronde gemaakt door het gebied.

Vorige besprekingen

3 april: rondetafelgesprek
17 april: start meningsvormende bespreking
24 april: vervolg meningsvormende bespreking

Tijdens deze vergadering hebben de portefeuillehouders de volgende toezeggingen gedaan:

1. Wethouder Smeulders zegt toe de afspraken met het Rijk over de inzet van de subsidiemiddelen ten aanzien van Spoorzone Oost ter beschikking te stellen aan de raad
2. Wethouder Smeulders zegt toe de brief die het college van NS en ProRail heeft ontvangen te verzenden aan de raad
3. Wethouder Kundic zegt toe zo veel als mogelijk maatwerk toe te passen om MTSA Technopower te behouden in de stad

Aandachtspunten

- Het Rijnpark van de toekomst is een modern stedelijk woon-werkgebied waar op termijn 7.000 woningen, 5.000 banen, een variatie aan stedelijke voorzieningen en een stadspark in samenhang een plek krijgen.
- Wat betreft wonen gaat het om 40% sociale woningbouw, 26% midden-categorie (20% betaalbare koop en 6% middeldure huur) en 34% vrije sector.
- Onderdeel van het programma is de opvang van 400-450 vluchtelingen in het noordelijk deel van Rijnpark fase 1. In fase 2 wordt een flexibele schil voorzien voor nog eens 350 plekken.
- Er zijn nog geen zekerheden over uitplaatsing emplacementen van NS en ProRail. Het ProRail emplacement is onderdeel van fase 1, het NS emplacement maakt onderdeel uit van fase 2 van de gebiedsvisie.

- De gebiedsvisie brengt (financiële) risico's met zich mee. In de geheime bijlage zijn de uitkomsten van een risicoanalyse weergegeven in de vorm van een risicoregister. Voor Rijnpark fase 1 vooralsnog een risicobedrag van € 12.5 miljoen ingeschat.
- In Bijlage 2 - Toelichting op de omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark wordt een top 5 van de meest kritische feedback gegeven die is ontvangen in de omgevingsdialoog:
    - 1. Percentage sociale huurwoningen is te hoog mede irt de omliggende wijken;
    - 2. De bouwafstand en de bouwhoogte nabij PostNL in aansluiting is te fors;
    - 3. Zorgen over verkeersafwikkeling (blijven de wijken bereikbaar);
    - 4. Ontbreken ruimtereservering voor woonwagens;
    - 5. Bedrijven maken zich zorgen over hun bedrijfsvoering.
- Zie voor meer informatie het raadsvoorstel en de gebiedsvisie.

Moties en Toezeggingen

De volgende moties en toezeggingen worden met het raadsvoorstel afgedaan:

1. motie 'Keuzes maken in economische functies' (24M03) van de fractie D66
2. motie 'Behoud van werkgelegenheid en bedrijventerreinen is óók uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling Spoorzone Arnhem Oost' (24M18) van de fracties VVD, Forum voor Democratie, Arnhem Centraal en CDA

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de Bespreking van Moties en Amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4016575

Onderwerp: Gebiedsvisie Rijnpark

Kernboodschap

Met de Gebiedsvisie Rijnpark geven we een vervolg aan de in mei 2023 vastgestelde Startnotitie Rijnpark. Rijnpark is een bedrijventerrein dat in de periode tot 2040 wordt getransformeerd tot een modern stedelijk woon-werkgebied waar op termijn 7.000 woningen, 5.000 banen, een variatie aan stedelijke voorzieningen en een stadspark in samenhang een plek krijgen. Op basis van de startnotitie Rijnpark is in dialoog met onder andere omwonenden, omliggende bedrijven, grondeigenaren, gebruikers en woningcorporaties gewerkt aan de gebiedsvisie Rijnpark. De gebiedsvisie geeft weer hoe ambities zijn vertaald naar een ruimtelijk plan dat aansluit bij de huidige en toekomstige uitdagingen op het gebied van stedelijke ontwikkeling, leefbaarheid en een gezond woon- en werkklimaat.

De gebiedsvisie Rijnpark geeft tevens voor fase 1 weer hoe ambities en opgaven zijn vertaald naar een ruimtelijk raamwerk en de financiële haalbaarheid. Het geeft een basis om in de volgende fase uit te werken in een stedenbouwkundig plan, en om te komen tot verdere afspraken tussen overheden en grondeigenaren op weg naar een omgevingsplan en uiteindelijk realisatie.

Voorstel

1. De Gebiedsvisie Rijnpark vast te stellen.
2. Kennis te nemen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD) die het college ter inzage heeft gelegd.
3. Kennis te nemen van de financiële consequenties van de gebiedsvisie Rijnpark fase 1, passend binnen de totale gebiedsexploitatie van de Spoorzone Arnhem-Oost (zie geheime bijlage) dat naar verwachting in het voorjaar van 2024 aan u ter vaststelling zal worden voorgelegd.
4. Kennis te nemen van de uitgevoerde risicoanalyse (zie geheime bijlage) behorend bij de gebiedsvisie Rijnpark fase 1.

Inleiding

Arnhem groeit. De verwachting is dat de stad over enkele jaren 180.000 tot 190.000 inwoners telt. De bouw van extra woningen is urgent in het kader van de wooncrisis die ook Arnhem raakt. Zoals met het Rijk en de regio in de Woondeal van maart 2020 is afgesproken, wil Arnhem daarom tot 2040 zo'n 16.000 veelal betaalbare (66%) binnenstedelijke woningen bouwen, waarvan er 10.000 in Spoorzone-Oost zijn geprogrammeerd. Rijnpark voorziet binnen Spoorzone-Oost in 7.000 woningen, en daarnaast ook in 5.000 banen en een variatie aan stedelijke voorzieningen waaronder een stadspark. Rijnpark heeft de ambitie én potentie uit te groeien tot een hoogstedelijke woon- werklocatie.

Arnhem GEMEENTE

Op het Bestuurlijk Overleg - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) november 2022 hebben regio en Rijk met elkaar afgesproken het NOVEX-gebied Spoorzone Arnhem-Oost te ontwikkelen (zie raadsbrief 11 november 2022). In navolging hierop heeft het Rijk een financiële bijdrage toegezegd om de ambities in de Spoorzone-Oost', waaronder Rijnpark fase 1, te ondersteunen (juni 2023). Rijnpark biedt ook kansen om bij te dragen aan de ambities die zijn vastgelegd in het Nationaal Programma Arnhem-Oost. Zowel in de stedenbouwkundige opzet, activatie van de openbare ruimte, en in de programmering.

In voorliggende gebiedsvisie Rijnpark zijn de vastgestelde ambities (Startnotitie Rijnpark) voor fase 1 bovendien vertaald naar een ruimtelijk raamwerk.

Beoogd effect

Realiseren van een aantrekkelijk woon-werkgebied waar circa 7.000 woningen (waarvan circa 3.150 als onderdeel van fase 1 voor 2030) en 5.000 banen een plek vinden in een aangename, groene en veilige leefomgeving in combinatie met bijbehorende voorzieningen zoals sport & bewegen, onderwijs en maatschappelijke voorzieningen. De ontwikkeling van Rijnpark gaat daarbij bijdragen aan de verbetering van de sociale en fysieke verbindingen in de stad die zo belangrijk zijn voor de leefbaarheid en daarmee bijdragen aan de doelen van Nationaal Programma Arnhem-Oost.

Argumenten

1.1	*De **gebiedsvisie** draagt bij aan het realiseren van de stedelijke ambities*
	Op basis van de vastgestelde startnotitie is gewerkt aan de Gebiedsvisie Rijnpark. Als onderdeel van de Gebiedsvisie Rijnpark is een ruimtelijk raamwerk voor Rijnpark opgenomen in hoofdstuk 4.5 van de gebiedsvisie. Voor fase 1 geldt dat dit de basis is om tot uitwerking van het stedenbouwkundig plan te komen. Hierop is ook de financiële doorrekening gebaseerd en de risicoparagraaf geschreven. De uitwerking van fase 2 en financiële doorrekening volgt op een later moment, omdat de uitvoeringsperiode hiervan in de periode 2030-2040 is voorzien. Fase 1 én 2 zijn al wel uitgewerkt als onderdeel van de totale gebiedsvisie, om te kunnen vaststellen of alle programmatische keuzes in Rijnpark een plek kunnen krijgen. Keuzes die daarbij voor Fase 1 worden gemaakt (o.a. mobiliteit, groen, park, woningen en bedrijvigheid) werken door in Fase 2, en andersom. In het totale ruimtelijke programma is ook rekening gehouden met sociaal-maatschappelijke voorzieningen voor Rijnpark en de omliggende wijken. De conclusie van de ruimtelijke verkenning is dat de ambities zoals vastgelegd in de startnotitie in het plangebied Rijnpark een plek kunnen krijgen. Met het vaststellen van de gebiedsvisie Rijnpark (fase 1 en fase 2) wordt de basis gelegd voor de volgende stap. In de volgende stap vindt voor fase 1 een verfijning plaats van de financiën, ruimtelijke plannen, en gaan we met de grondeigenaren nader in overleg over de ontwikkeling en eventuele samenwerking. Zie ook de paragraaf “Uitvoering” en “Financiën".

1.2	*De gebiedsvisie Rijnpark legt op hoofdlijnen vast hoe we de ambities vertalen naar een ruimtelijk plan dat aansluit bij de huidige en toekomstige uitdagingen op het gebied van stedelijke ontwikkeling, leefbaarheid en een gezond woon- en werkklimaat.*
	Met oog voor de historie én de toekomstige ambities in Rijnpark is aan de hand van een zestal kernwaarden de gebiedsvisie opgesteld. Deze kernwaarden zijn: • Nieuwe Arnhemse mix • Water en bodem als basis • De Veluwe aan de Rijn • Duurzame mobiliteit • Eigentijdse, gelaagde stadswijk • Gezond, energiek en circulair Het Rijnpark van de toekomst is een modern stedelijk woon-werkgebied waar op termijn 7.000 woningen, 5.000 banen, een variatie aan stedelijke voorzieningen en een stadspark in samenhang een plek krijgen. De fysieke ruimte in de stad is beperkt. Om tot een prettige woonwijk te komen met ruimte om te wonen en te leven. Daarom is het van belang dat er minder ruimte voor auto's in het gebied is. Rijnpark is daarom autoluw, met ruimte voor langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), een Hoogwaardig Openbaar Vervoerslijn, en deelauto's. Rijnpark voorziet in de dagelijkse behoefte zoals boodschappen, zorg, ondersteuning, sport en onderwijs. Hiermee verlagen we de behoefte aan autogebruik en -bezit. In Rijnpark is een gezonde mix van woonproducten en voorzieningen te vinden, met 40% sociale woningbouw, 26% midden-categorie en 34% vrije sector. Onderdeel van het programma is ook de opvang van 400-450 vluchtelingen in het noordelijk deel van Rijnpark fase 1. In fase 2 wordt een flexibele schil voorzien voor nog eens 350 plekken. Het aantal banen in Rijnpark is toegenomen tot 5.000, met in eerste instantie ruimte voor de huidige bedrijven in de Spoorzone die mengbaar zijn en terug willen keren. Daarnaast is een variatie aan maatschappelijke functies, maakindustrie en creatieve industrie, kantoorfuncties en hubs voor stadsdistributie, passend bij de samenstelling van Rijnpark en de ambities van de stad. We ontwikkelen Rijnpark tot een duurzame leefomgeving. Waarbij we inzetten op circulair en biobased bouwen, met een flinke uitbreiding van beleefbaar én ecologisch groen, een goede balans in watermanagement en hittestress, en met als doel dat Rijnpark zoveel mogelijk in haar eigen energiebehoefte voorziet.
1.3	*De gebiedsvisie Rijnpark gaat uit van een "Stad in balans"*
	Een groeiende stad moet ook een "Stad in balans" zijn waar groene en gezonde leefomgeving uitgangspunt is. Bij de gebiedsontwikkeling Rijnpark gaan we er dan ook vanuit dat een groeiend aantal woningen gepaard gaat met groei aan oa voorzieningen, werkgelegenheid en een groene leefomgeving. In de gebiedsvisie Rijnpark heeft dat geleid tot een ruimtereservering voor deze functies die richtinggevend zijn voor de verdere ontwikkeling. Samen met een extra inspanning op een park met stedelijke functie dragen we hiermee bij aan een betere "Stad in balans".

1.4	*Met het vaststellen van de gebiedsvisie en het ruimtelijk raamwerk voor fase 1 wordt de basis gelegd voor nadere planuitwerking*

Een gebiedsontwikkeling als Rijnpark doorloopt verschillende fasen. Hierbij wordt gewerkt van grof naar fijn. De gebiedsvisie, en het ruimtelijk raamwerk voor fase 1, is een volgende stap in dat proces, waarmee invulling wordt gegeven aan de ambities zoals deze zijn vastgelegd in de startnotitie Rijnpark. Ten opzichte van de startnotitie zijn een aantal items het vermelden waard:

- In de startnotitie is opgenomen dat het aandeel sociale huurwoningen minimaal 30% moet zijn. De afgelopen vijf jaar is het aandeel sociale corporatiehuurwoningen in Arnhem afgenomen. In 2018 was 36,2% van de woningen in Arnhem een sociale huurwoning, eind 2022 was dat 34,8%. Door in deze gebiedsvisie in te zetten op 40% sociale huurwoningen zorgen we vanuit de Arnhemse woningbouwbehoefte voor een beter aandeel sociale huur in de stad. Met Rijnpark ontstaat een grote nieuwe wijk. Een aandeel van 40% sociale huurwoningen is goed in te passen in een moderne wijk. Door de omvang van het gebied en het aantal woningen en voorzieningen hebben we de mogelijkheid om ruimtelijk een goede mix te maken. Binnen de sociale huur zien we een mix aan doelgroepen die een plek kunnen krijgen in Rijnpark: senioren, starters, jongeren en studenten, aandachtsgroepen en gezinnen. Hiermee denken we binnen de sociale huur niet alleen aan woningen onder de 1e aftoppingsgrens, maar aan de breedte van de mogelijkheden binnen sociale huur en ontstaat daarmee ook een mix aan woontypologieën in Rijnpark. Met de juiste voorzieningen ontstaat een kansrijke omgeving die bijdraagt aan kruisbestuiving tussen onze inwoners, en die kansen biedt – ongeacht inkomen en achtergrond - tot wonen, werken, ontmoeten, bewegen en ontspannen.
- In de startnotitie is vastgelegd dat 66% van het woningbouwprogramma in het betaalbare segment moet liggen, Naast 40% sociaal wordt dit in de gebiedsvisie, in lijn met de woonvisie die bij de raad ligt, ingevuld met 20% betaalbare koop en 6% middeldure huur. Daarmee sluiten we aan bij de Woonvisie en het woonbehoefteonderzoek.
- Het aantal woningen in fase 1 is bijgesteld van 2.400 (Startnotitie) naar circa 3.500. Door de vergroting van het plangebied van fase 1 met een betere logische aansluiting op de huidige verkaveling en de openbare weg (Mercatorweg). Hiermee wordt ook beter recht gedaan aan de stedelijke dichtheid. in fase 2 bleek deze erg hoog en in fase 1 verhoudingsgewijs lager. De verdeling in de gebiedsvisie leidt nu tot een betere balans. Het totale aantal woningen is niet gewijzigd.
- In de startnotitie is aangegeven te streven naar 5000 banen. De gebiedsvisie heeft hier ruimte voor gecreëerd. De ambitie om in elk deelgebied een mix van wonen en niet-wonen te realiseren is deels losgelaten Voor het oostelijk deel van Rijnpark, aansluitend op bedrijventerrein Het Broek, is ervoor gekozen om in te zetten op alleen een werkprogramma. Enerzijds vanuit milieukundig oogpunt (zie ook argument 1.5), anderzijds om eventuele kansen op versterking van het werk-profiel van de omliggende bedrijventerreinen te versterken.
- De ruimtelijke reservering voor maatschappelijke voorzieningen en creatieve bedrijvigheid zoals sport, cultuur, kunst, creativiteit, onderwijs, de opvang van vluchtelingen (in fase 1 400-450 plekken en in fase 2 een flexibel schil van nog eens 350 plekken) en overige voorzieningen), is gebaseerd op beleidsuitgangspunten, behoefteonderzoek en landelijke kengetallen. In de volgende fase op weg naar het stedenbouwkundig plan, zal een nadere onderbouwing worden gemaakt over de onderverdeling tussen de verschillende voorzieningen

	binnen de gereserveerde ruimte. Zo werken we aan een nota culturele referentienormen. De resultaten van het onderzoek dat Sweco hiervoor uitvoert zullen gebruikt worden voor de verdere planontwikkeling. (zie ook raadsbrief Proces vernieuwing cultuurbeleid Arnhem . • De Westervoortsedijk blijf het huidige tracé volgen. De Hoogwaardig Openbaar Vervoerslijn gaat door Rijnpark heen, om met het verzorgingsgebied van haltes optimaal aan te sluiten op de stedelijke programmering van wonen, werken en voorzieningen.
1.5	*Transformatie van Rijnpark naar een gemengd woon- en werkgebied heeft consequenties voor de huidige bedrijven in het gebied*
	De transformatie van Rijnpark biedt kansen voor nieuwe bedrijvigheid en er is ruimte binnen het werkprogramma in het gebied voor bedrijven die mengbaar zijn en terug willen keren. Hierbij is de vraag of dat past bij het specifieke bedrijf en de dichtheden die we hier voorstaan. De gebiedsontwikkeling gaat vele jaren duren en daarom is het van belang om richting het omgevingsplan ook een transformatieplan op te stellen waarin de transitie van de huidige situatie naar de toekomstige situatie staat beschreven. Dit plan geeft houvast aan bestaande gebruikers. Uitgangspunt is dat de beschikbare ruimte in eerste instantie is bedoeld voor de huidige bedrijven in de Spoorzone die mengbaar zijn en terug willen keren. Daarna komen de maatschappelijke en commerciële (detailhandel, horeca) functies die horen bij een wijk van deze omvang. De ruimte die dan nog in het programma overblijft, is bedoeld voor verschillende typen bedrijvigheid, waaronder creatieve bedrijvigheid. Hiermee geven wij tevens invulling aan motie 24M03 om keuzes te maken in economische functies.
1.6	*De ontwikkeling van Rijnpark naar een gemengd woon- en werkgebied geeft balans tussen het economisch belang en het woonbelang.*
	Om een goed woon- en leefklimaat in Rijnpark te ontwikkelen, zal de milieu-impact op de wijk moeten voldoen aan de wettelijke normen voor wonen en leven. Met de voorgenomen afwaardering van de milieu-categorieën van een beperkt deel van het omliggende bedrijventerrein (zoals toegelicht bij het voorbereidingsbesluit) en het aanwijzen van het zuidoostelijke deel van Rijnpark voor enkel bedrijvigheid, denken we hierin een goede balans gevonden te hebben tussen de mogelijkheden voor bestaande en toekomstige bedrijven in de stad en het ontwikkelen van de zo noodzakelijke woningen voor Arnhem. Hiermee geven wij tevens invulling aan motie 24M18 waarin behoud van bestaande bedrijventerreinen mede leidend zijn in de verdere planvorming. De komende periode zal via de MER-procedure getoetst worden of deze aannames ook kloppen. Mocht deze Milieu-Effect Rapportage tot andere inzichten leiden dan nu wordt aangenomen, dan zal het college met voorstellen komen hoe hiermee om te gaan, waarbij zowel het economisch als het woonbelang in ogenschouw zal worden genomen.
2.1	*Om de gebiedsontwikkeling Rijnpark mogelijk te maken wordt een Milieueffectrapportage (MER) worden opgesteld*
	De gebiedsontwikkeling Rijnpark betreft het transformeren van een binnenstedelijk gemengd bedrijventerrein van circa 70 hectare naar een intensiever gebruikt gebied met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. De gemeente Arnhem wil in Rijnpark onder meer ruimte bieden aan circa 7.000 woningen, 5.000 banen, maatschappelijke voorzieningen en een stadspark. Om de

	gebiedsontwikkeling Rijnpark mogelijk te maken zijn wijzigingen van het omgevingsplan nodig en moet een milieueffectrapport (MER) worden opgesteld. De Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD), met onderzoeksopzet, is de eerste stap in de m.e.r.-procedure.
3.1	*De ambities uit de gebiedsvisie hebben financiële consequenties*
	Voor fase 1 is een financiële doorrekening van (de ambities vervat in) het ruimtelijk raamwerk gemaakt. Hiertoe is een gebiedsexploitatie opgesteld en is gekeken of voor de eventuele tekorten dekking aanwezig is. Zie hiervoor de financiële paragraaf en de geheime bijlage.
4.1	*De ambities uit de gebiedsvisie brengen ook risico's met zich mee.*
	Het aangaan van een ontwikkeling brengt risico's met zich mee. Zoals met de raad afgesproken wordt voor iedere nieuwe ontwikkeling ook een onafhankelijke risicoanalyse uitgevoerd. Deze is als geheime bijlage bij dit raadsvoorstel gevoegd. In de kanttekeningen bij dit raadsvoorstel wordt hier nader op ingegaan.
3.2/ 4.2	*Het college heeft geheimhouding opgelegd op grond van artikel 87 van de Gemeentewet, gelezen in combinatie met artikel 5.1, tweede lid, onder b, van de Wet open overheid*
	De gebiedsexploitatie voor de Spoorzone en die voor Rijnpark fase 1 als onderdeel daarvan en de risicoanalyse is geheim verklaard omdat openbaarmaking hiervan zou leiden tot het schaden van de economische en financiële belangen van de gemeente. Het kenbaar maken van de bedragen waarmee de gemeente rekent en de risico's die de gemeente hierbij ziet, tast de onderhandelingspositie van de gemeente aan. Ook is er in de financiële bijlage informatie opgenomen over investeringen die aanbesteed moeten worden, waarbij het openbaar maken van deze bedragen de financiële en economische positie van de gemeente schaadt. Deze geheimhouding is opgelegd voor de duur van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone (naar huidige inschatting tot en met 2030).

Kanttekeningen en risico's

1.1	*Er zijn nog geen zekerheden over uitplaatsing emplacementen van NS en ProRail* Het ProRail emplacement is onderdeel van fase 1 en daarmee is uitplaatsing van dit emplacement randvoorwaardelijk voor de realisatie van fase 1. Het NS emplacement maakt onderdeel uit van fase 2 van de gebiedsvisie. Zonder uitplaatsing van dit emplacement zal in fase 1 een goede gebiedsontwikkeling ontstaan en een goed stuk stad ontwikkeld worden. Voor fase 2 is de uitplaatsing van NS wel randvoorwaardelijk. Gezien bovenstaande is de uitplaatsing van ProRail onderdeel van de financiële gebiedsexploitatie van Rijnpark fase 1 en het NS emplacement niet. Er is op dit moment geen aanleiding te denken dat er geen mogelijkheid is tot uitplaatsing van beide emplacementen. De gesprekken hierover met alle partijen (IenW, BZK, provincie, regio, ProRail en NS) verlopen constructief. Tegelijkertijd is er nog geen zekerheid over de uitplaatsing. Bij het vaststellen van het omgevingsplan voor Rijnpark fase 1 zal over het ProRail emplacement

meer zekerheid moeten bestaan omdat op dat moment de uitvoerbaarheid moet worden aangetoond. Indien dit niet het geval is, zal het omgevingsplan niet kunnen worden vastgesteld en er opnieuw worden bekeken wat de mogelijkheden voor Rijnpark zijn. Als blijkt dat het NS emplacement niet kan worden uitgeplaatst, zal fase 2 van de gebiedsvisie moeten worden herzien.

Het college zal de raad actief op de hoogte te houden van de ontwikkelingen bij belangrijke markt partijen zoals het rijk, provincie, ProRail en NS.

1.2 *De ontwikkeling van Rijnpark wordt gefaseerd opgepakt*
De gebiedsvisie van Rijnpark bestaat uit twee deelgebieden, fase 1 en fase 2. De uitwerking van fase 1 tot een stedenbouwkundig plan wordt na vaststelling van de gebiedsvisie verder ter hand genomen.
Hierop is ook de financiële doorrekening gebaseerd en de risicoparagraaf geschreven. De uitwerking van fase 2 volgt op een later moment, omdat de uitvoeringsperiode hiervan in de periode 2030-2040 is voorzien. Omdat de uitwerking van fase 2 meer in de toekomst ligt en er dan sprake kan zijn van gewijzigde omstandigheden, zien we het ruimtelijke raamwerk voor fase 2 als indicatief

1.3 *De gebiedsontwikkeling heeft impact op de bestaande bedrijven binnen en buiten Rijnpark.*
Met het vaststellen van het voorbereidingsbesluit Rijnpark in december 2023 en het vaststellen van de gebiedsvisie Rijnpark wordt voor de bedrijven binnen en buiten Rijnpark meer concreet welke ontwikkelingen in Rijnpark tot 2040 zijn voorzien. In fase 1 wil een groot deel van de eigenaren zelf realiseren en deze gebiedsvisie geeft daarin meer duidelijk voor hen. In fase 2 en omliggende bedrijfsterreinen is nog minder gedetailleerd duidelijk en dat geeft ook meer onzekerheid bij betrokken bedrijven.

Wij begrijpen en erkennen dit en hebben oog voor de situatie van de bedrijven. Het eerdergenoemde transformatieplan en een intensief traject met bedrijven (zie ‘participatie’ en ‘uitvoering’) moet bedrijven meer houvast en perspectief geven. Daarbij zijn we ons ervan bewust dat er een verschil kan zijn tussen de ervaren impact en de feitelijke impact van de plannen en besluiten.

1.4 *Huidige netcongestie in Nederland geeft onzekerheden gebiedsontwikkeling*
Veel gebiedsontwikkelingen in Nederland worden geconfronteerd met geen of beperkte netaansluiting. Dit kan tot vertraging en mogelijk extra kosten leiden. Aan versterking van het elektriciteitsnetwerk wordt landelijk en regionaal hard gewerkt mede gezien de groei en ontwikkeling van het stedelijk gebied en de urgentie qua woningbouw. Zo ook voor Rijnpark. De langjarige gebiedsontwikkeling geeft ruimte om te anticiperen op verder verloop van de aanpak op netcongestie en biedt de kans om nieuwe energieconcepten te ontwikkelingen om zo de impact van netcongestieproblematiek op de gebiedsontwikkeling van Rijnpark zo klein mogelijk te houden.

1.5/ *De uitkomsten van de MER Rijnpark kunnen tot aanpassingen leiden van de gebiedsvisie*
2.1 Voor zover nu bekend, staan de milieueffecten van de ontwikkeling van Rijnpark een ontwikkeling niet in de weg. Dit dient echter nader onderzocht te worden in de Milieu Effect Rapportage (MER). De uitkomsten van de MER kunnen aanleiding geven tot aanpassingen van de gebiedsvisie en kunnen naast ruimtelijke ook financiële effecten hebben. Deze aanpassingen

zullen een plek krijgen in het omgevingsplan en voorgelegd worden aan de raad. Indien nodig zal uiteraard tussentijds met de raad gesproken worden, dan wel voorstellen tot aanpassing worden voorgelegd

4.1 *Een gebiedsontwikkeling van Rijnpark fase 1 brengt risico's met zich mee*

Een langjarige en omvangrijke ontwikkeling als Spoorzone Arnhem-Oost brengt nieuwe risico's met zich mee en daarmee ook risico's die specifiek gelden voor de ontwikkeling Rijnpark. Het uitvoeren van goed risicomanagement is van groot belang. Om aan het proces van risicomanagement goed invulling te geven is er een risicoanalyse voor Rijnpark fase 1 uitgevoerd. In de geheime bijlage zijn de uitkomsten van deze risicoanalyse weergegeven in de vorm van een risicoregister. De risico's zijn (deels) ook gekwantificeerd. Op basis hiervan wordt de benodigde weerstandscapaciteit ten behoeve van deze ontwikkeling bepaald.

Zoals benoemd in de Begroting 2024, wordt onderzocht of de bestaande methodiek voor het bepalen en kwantificeren van de risico's voor grondexploitaties nog passend is bij een actiever grondbeleid en de gebiedsontwikkelingsopgaven van de gemeente Arnhem. Dit met de bedoeling om voortdurend tot een zo realistisch mogelijke inschatting van risico's en beslag op de weerstandscapaciteit van het grondbedrijf en de gemeente te komen. Het onderzoek is in de afrondende fase en de intentie is om met ingang van de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) 2023 een gewijzigde methodiek te gaan toepassen, waarbij deze ook zal worden toegelicht.

In de Begroting 2024 is het risicoprofiel voor heel Spoorzone Arnhem-oost (vooralsnog Rijnpark, Schaapsdrift en Presikhaaf 3) ingeschat op €20 miljoen. Eigenlijk bedroeg het risicoprofiel op basis van de bestaande methodiek voor de Spoorzone als geheel bij het opstellen van de begroting €5 miljoen. Omdat op dat moment de plannen nog niet gedetailleerd bekend waren en de huidige methodiek uitkomsten gaf die opvallend laag waren, is op basis van referenties toch een inschatting van het risicoprofiel gemaakt van €20 miljoen.

Inmiddels zijn de business cases voor de gebiedsvisies verder uitgewerkt, waardoor het mogelijk is om het risicoprofiel voor de Spoorzone specifieker te bepalen. De gewijzigde methodiek in combinatie met de gedetailleerdere uitwerking van de plannen voor de gebieden Rijnpark en Schaapsdrift en omgeving leidt tot een inschatting van het risicoprofiel van €16,5 miljoen. Voor de berekening van het risicoprofiel voor heel Spoorzone Arnhem-oost moet het risicoprofiel van gebied Presikhaaf 3 hier nog aan toegevoegd worden. Dit volgt in een latere fase bij de aanbieding van de gebiedsvisie Presikhaaf 3.

Er is tevens een inschatting gemaakt van het risicoprofiel voor de deelgebieden Rijnpark en Schaapsdrift afzonderlijk, waarbij het goed is aan te geven dat door de verwevenheid van de bereikbaarheidsmaatregelen met de diverse gebiedsexploitaties binnen de deelgebieden, dit op deelgebiedsniveau een benadering is[1].

[1] De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daartoe is op basis van de hiervoor gebruikelijke systematiek een toerekening gedaan naar ieder deelgebied. Het risico van een bereikbaarheidsmaatregel die aan meerdere gebiedsexploitaties wordt toegerekend kan daarmee niet per deelexploitatie precies worden bepaald. Daardoor is het risicoprofiel dat hier voor het deelgebied weergegeven wordt een benadering. Bij het vaststellen van de totale gebiedsexploitaties kan wel een totaal risicoprofiel worden gegeven.

Op basis van de gewijzigde methodiek is voor Rijnpark fase 1 vooralsnog een risicobedrag van € 12.5 miljoen ingeschat.

Tot aan het moment dat de gebiedsexploitatie van de Spoorzone wordt aangeboden aan de raad en deze meelopen in de FJP (naar verwachting voor de zomer 2024), blijven we uitgaan van de eerdere inschatting van € 20 miljoen beslag op de beschikbare weerstandscapaciteit voor Spoorzone als geheel.

Bij het vaststellen van de gebiedsexploitatie van de spoorzone zal het beslag op het weerstandsvermogen definitief worden bepaald en doorgevoerd in de begroting. Dit kan tot vrijval (of extra benodigde) capaciteit leiden.

De risico's en beheersmaatregelen zullen na vaststelling van de gebiedsexploitatie van de Spoorzone doorlopend worden gemonitord en daar waar nodig bijgestuurd. De raad zal over de voortgang via de Financiële Jaarrapportage Projecten (FJP) en de najaarsrapportage worden geïnformeerd.

Participatie

We betrekken de stad intensief bij de ontwikkeling van Rijnpark (zie de bijlage Toelichting op de omgevingsdialoog) . Deze participatie is een dialoog, en heeft als doel om – met inbreng en ideeën van betrokkenen – het best mogelijke plan te maken voor de stad. Ieders inbreng is daarbij welkom. We streven naar een langdurige relatie met de projectomgeving en werken aan vertrouwen en goede, frequente communicatie.

Dit hebben we de afgelopen periode intensief vormgegeven. Met als belangrijk moment een Informatie Festival (InfoFest Rijnpark) op 1 juli 2023. In de navolgende periode is, met vele stakeholders gesproken over de vertaling van ambities naar een stedelijk plan voor Rijnpark. Onder andere met bewoners, tijdens bijeenkomsten en individueel, grondeigenaren, Wijkplatform Het Broek, huurders, woningcorporaties, en diverse belangenverenigingen zoals Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen. Voor een meer uitgebreide toelichting zie de bijlage toelichting omgevingsdialoog gebiedsvisie Rijnpark.

De gevoerde dialogen zijn waardevol. Het heeft ook tot concrete planwijzigingen geleid. In het noordelijk deel van Rijnpark, aansluitend op woonwijk Het Broek, is het geplande volume aan bedrijvigheid en de boogde bouwhoogte naar beneden bijgesteld, en is meer ingezet op wonen en maatschappelijke voorzieningen. Ook is in het oostelijk deel, aansluitend op bedrijventerrein Het Broek, de woningbouw teruggebracht. In de gebiedsvisie is ook ruimte gecreëerd om toekomstige bedrijvigheid beter aan te kunnen laten sluiten op het profiel van bedrijventerrein Het Broek (grotere omvang)

De wereld verandert, en gedurende de ontwikkelperiode van Rijnpark (tot 2040) moet het plan ook kunnen reageren op veranderingen. Het vaststellen van de gebiedsvisie is dan ook niet het einde van het proces, deze wordt in het vervolgproces nader uitgewerkt tot stedenbouwkundige plannen en inrichtingsplannen. De dialoog is dus niet alleen voor deze fase waardevol, het is tevens een continu proces, waaraan we ook in de toekomst een zo goed mogelijke invulling blijven geven.

Financiën

In de begroting 2024 zijn middelen gereserveerd voor de gebiedsexploitatie van Spoorzone Arnhem Oost. De verwachting is dat we hiermee, samen met het Rijk en de provincie, tot een sluitende businesscase kunnen komen.

De drie gebiedsvisies (Rijnpark, Schaapsdrift en omgeving en Presikhaaf 3 hangen nauw met elkaar samen. De noodzakelijke bereikbaarheidsmaatregelen voor de Spoorzone zijn noodzakelijk voor meerdere ontwikkelingen. Daarnaast is voor de bepaling van de rentekosten besloten tot projectfinanciering voor Spoorzone Arnhem Oost als geheel. Vanwege deze verwevenheid van de verschillende onderdelen van de gebiedsexploitatie zal de verwerking van de gebiedsexploitatie in de begroting middels een separaat raadsvoorstel in zijn geheel plaatsvinden nadat de afzonderlijke gebiedsvisies voor Schaapsdrift en omgeving, Rijnpark en Presikhaaf 3 door u zijn vastgesteld. De drie gebiedsexploitaties geven de financiële onderbouwing van de desbetreffende gebiedsvisies. Om de nu voorliggende gebiedsvisie Rijnpark vast te kunnen stellen, wordt in de geheime bijlage aangegeven welk deel van de totale gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem Oost betrekking heeft op Rijnpark fase 1. In de geheime bijlage wordt daarna uitgebreider ingegaan op de gebiedsexploitatie Rijnpark fase 1.

Uitvoering

De Gebiedsvisie Rijnpark is de basis voor een Milieu Effect Rapportage (MER). Deze wordt in 2024 afgerond. Ook is de Gebiedsvisie Rijnpark de basis om in 2024 voor fase 1 te komen tot een nadere stedenbouwkundige uitwerking en privaatrechtelijke afspraken met grondeigenaren, en als vervolg daarop nieuwe publiekrechtelijke kaders (omgevingsplan(nen)) die nodig zijn om de ambities van Rijnpark te kunnen realiseren. De ambitie is om in 2024 het ontwerp-omgevingsplan voor Rijnpark inclusief de MER en een set aan privaatrechtelijke afspraken af te ronden. We onderkennen daarbij dat we afhankelijk zijn van externe invloeden als de Omgevingswet, en de externe gesprekspartners. In lijn met de paragraaf financiën wordt in 2024 de grondexploitatie opgezet en ter vaststelling voorgelegd.

Uit de gesprekken met grondeigenaren en huurders in fase 2 merken we dat de behoefte aan participatie verschilt van fase 1. De ontwikkelperiode is tussen 2030-2040, en daarmee is de aard van de vragen ook anders. In 2024 wordt de dialoog met de omgeving verder opgebouwd. Specifiek voor en met de grondeigenaren en huurders (bedrijven) in fase 2 wordt in het kader van de omgevingsdialoog een specifiek traject opgezet om beter op hun belangen, zorgen en ideeën in te kunnen spelen.

Communicatie

Er vindt reguliere communicatie plaats rondom het komen tot een gebiedsvisie. Daarbij worden ook het Rijk en de Provincie Gelderland proactief geïnformeerd over de voortgang. Daar waar nodig en gewenst is deze specifiek en afgestemd op de doelgroep, bijvoorbeeld voor inwoners of bedrijven.

Voor grondeigenaren en huurders (bedrijven) in fase 2 wordt begin 2024 een specifiek traject opgezet om beter opvolging te kunnen geven aan hun belangen, zorgen en ideeën.

Bijlagen

- Gebiedsvisie Rijnpark
- Toelichting op de omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark
- Logboek omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark niet-geanonimiseerd VERTROUWELIJK
- Logboek omgevingsdialoog Gebiedsvisie Rijnpark geanonimiseerd
- Brief StAB
- Beantwoording brief StAB
- Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD)
- GEHEIM bijlage financiën Rijnpark fase 1
- GEHEIM bijlage risicoanalyse Rijnpark fase 1

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4016575

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 5 maart 2024, nummer: 4016575

gelet op art 147, tweede lid, Gemeentewet

besluit:

1. De Gebiedsvisie Rijnpark vast te stellen.

De griffier, De voorzitter,

Arnhem GEMEENTE

GEBIEDSVISIE RIJNPARK

FEBRUARI 2024



GEMEENTE Arnhem BURA

INHOUDSOPGAVE

OPGAVE EN AMBITIE 5

1.1 Aanleiding 7
1.2 Opgave Rijnpark 8

INVENTARISATIE 11

2.1 Korte historie 12
2.2 Inventarisatie 17

VISIE OP HOOFDLIJNEN 21

3.1 Ruimtelijke visie 22
3.2 Indicatieve uitwerking 28
3.3 Fase 1 30

TOELICHTING KERNWAARDEN 33

4.1 Nieuwe Arnhemse mix 34
4.2 Water en bodem als basis 44
4.3 De Veluwe aan de Rijn 56
4.4 Goed verbonden 74
4.5 Eigentijdse, gelaagde stadswijk 84
4.6 Gezond, energiek en circulair 98

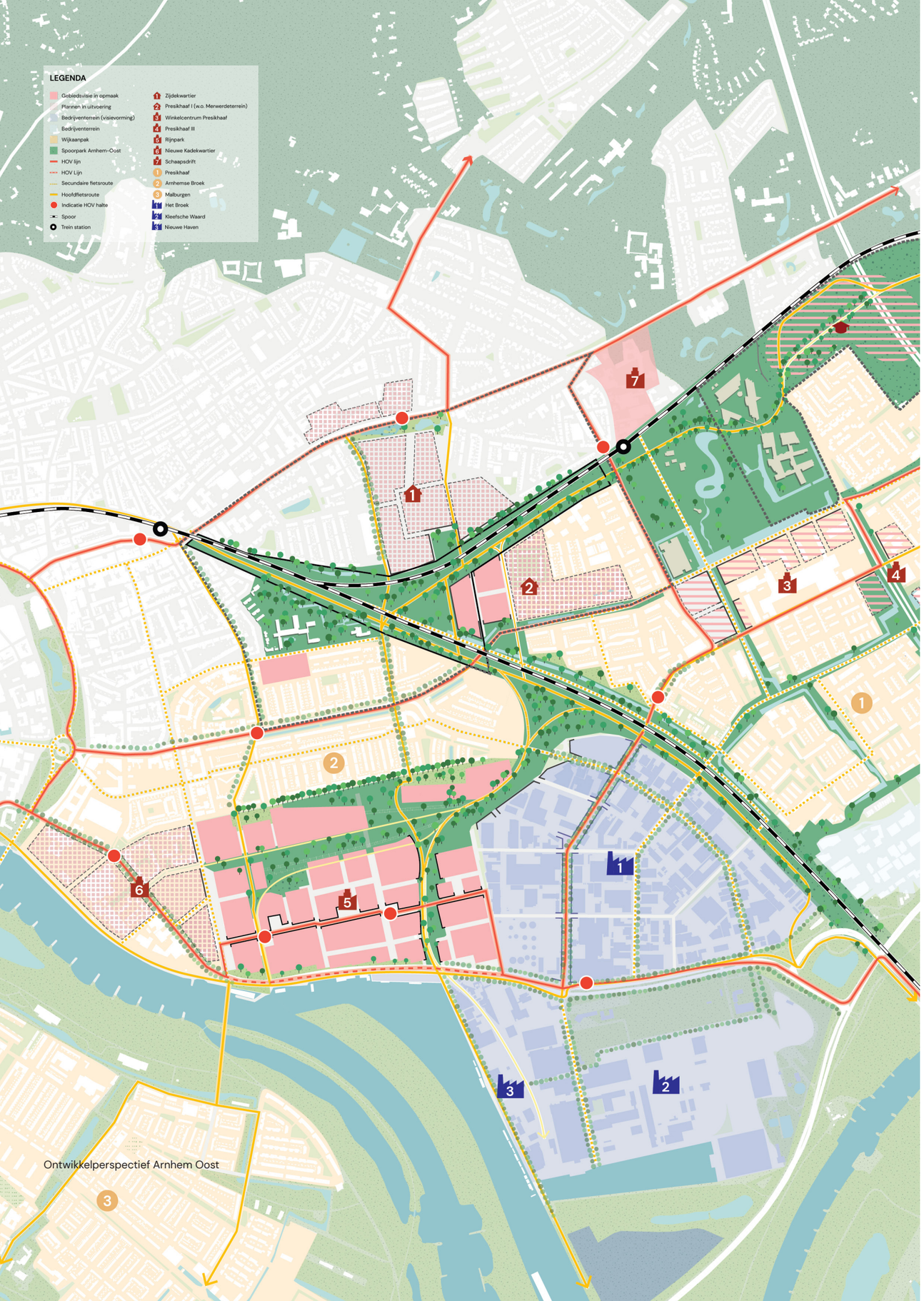
SAMEN STAD MAKEN 109

5.1 Proces 110

Colofon 112

1

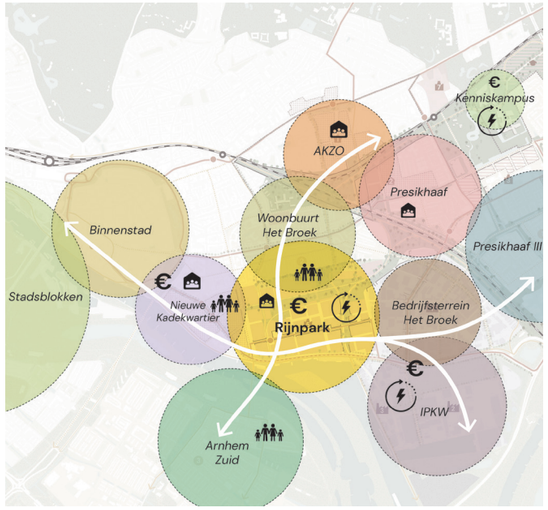
OPGAVE EN AMBITIE



1.1 AANLEIDING

Arnhem groeit. De verwachting is dat de stad over enkele jaren 180.000 tot 190.000 inwoners telt. Daarnaast verandert de samenstelling van de huishoudens waardoor er behoefte is aan andere typen woningen. De bouw van deze woningen is urgent in het kader van de wooncrisis die ook Arnhem raakt. De gemeente wil tot 2040 zo'n 16.000 veelal betaalbare woningen bouwen binnen de bebouwde omgeving. Ruim de helft, waarvan 7.000 woningen in Rijnpark, hiervan is voorzien in Spoorzone Arnhem-Oost: dit gebied heeft in potentie veel ruimte voor nieuwbouw van woningen, bedrijvigheid, verbeterde mobiliteit en meer groen (Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost, en Ontwerp Omgevingsvisie Arnhem 2040). Tevens is dit een kans om direct bij te dragen aan de ambities van het nationaal programma Arnhem Oost, dat gericht is het verbeteren van de leefbaarheid en de sociaal maatschappelijke structuren in Arnhem Oost.

Door de aanpak in de Spoorzone Arnhem-Oost verbetert de leefomgeving aanzienlijk. Met fysieke verbindingen, met bijvoorbeeld grootschalig groen, worden bestaande en nieuwe wijken in Arnhem Oost met elkaar verbonden. De realisatie van de gewenste fietsbrug met Malburgen brengt deze twee stadsdelen dichter bij elkaar en maakt voorzieningen beter bereikbaar (zoals sportvoorzieningen en maatschappelijke voorzieningen). Het vertrekpunt voor de ontwikkeling van Spoorzone Arnhem-Oost is dat het bouwen van meer woningen altijd samengaat met het realiseren van een duurzame leefomgeving: we investeren in groen, werk, mobiliteit en voorzieningen. Zo bouwen we aan een leefbare en bereikbare stad met gevarieerde wijken waar het goed wonen, werken en leven is. Hierbij kijken we ook naar slim ruimtegebruik en het combineren van functies (zoals onderwijs, sport, maatschappelijk en groen). Het gebied Rijnpark is onderdeel van Spoorzone Arnhem-Oost. Het heeft de potentie uit te groeien tot dé woon-werklocatie van Arnhem waar diverse vormen van ondernemerschap een plek vinden. Het bedrijventerrein zoals het nu is wordt her-ontwikkeld tot een leefbare bruisende woon-en werklocatie, met ruimte voor sport, onderwijs, groen, ondernemerschap, sociaalmaatschappelijke- en commerciële voorzieningen. Rijnpark levert daarbij meerwaarde voor de bestaande stad en draagt bij aan het realiseren van de doelen die voor Nationaal Project Arnhem-Oost zijn vastgelegd.



Rijnpark als vliegwiel

RIJNPARK ALS VLIEGWIEL

De ontwikkeling van Rijnpark wordt ingezet als vliegwiel voor de ontwikkeling van Arnhem Oost en de stad. De ontwikkeling van Rijnpark heeft een meerwaarde voor de stad als geheel en de omliggende wijken. Een ontwikkeling van Rijnpark biedt kansen om een aantal fysieke verbinding, zoals grootschalig groen en langzaam verkeersroutes (voetgangers en fietsers) tussen bestaande en nieuwe wijken in Arnhem Oost te realiseren en met de bouw van 7.000, met een aanzienlijke deel sociale huur, woningen wordt bijgedragen aan het aanzienlijk verkleinen van de wooncrisis in Arnhem. Daarnaast wordt met de ontwikkeling van Rijnpark ingezet op een groei van het aantal banen in het gebied. Het grote aandeel sociale huurwoningen vraagt tegelijkertijd om passend werk en wijkvoorzieningen in de directe leefomgeving van deze doelgroep.

De meerwaarde van een ontwikkeling van Rijnpark voor de omliggende wijken bestaat onder andere uit het toevoegen van passende werkgelegenheid en voorzieningen (supermarkt, detailhandel, onderwijs, sport, ...) in de directe omgeving, het verhogen van het draagvlak voor investering in OV en deelmobiliteit en de mogelijkheid om in Arnhem Oost wooncarrière te kunnen maken. Daarnaast worden bij de ontwikkeling van Rijnpark een aantal fysieke barrières geslecht waardoor het gebied beter verbonden wordt met en toegankelijk wordt vanuit de omliggende wijken. Tot slot wordt met de ontwikkeling van Rijnpark een nieuw stadspark aan Arnhem Oost toegevoegd, dat een directe verbinding maakt met de Veluwe en de Rijn.

1.2 OPGAVE RIJNPARK

Voor de ontwikkeling van Rijnpark heeft de gemeenteraad in mei 2023 de startnotitie vastgesteld. Met deze startnotitie zijn de kaders en ambities vastgesteld waaraan de herontwikkeling van Rijnpark moet voldoen. Ook de kaders voor de participatie zijn vastgesteld. De startnotitie Rijnpark is de start van een langjarig ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie is deze Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld. Tevens dient de startnotitie als kader om tot afspraken met het Rijk te komen (zie paragraaf 2.1).

Uitgangspunten uit de startnotitie:
- Toevoegen ca 7.000 woningen
- Toevoegen substantieel werkprogramma, 5.000 banen (betaalbare ruimte voor bedrijvigheid)
- Toevoegen van commerciële en maatschappelijke voorzieningen (o.a. onderwijs en sportvoorzieningen)
- Realiseren (spoor)park
- Introductie Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
- Verbeteren verbindingen en oriëntatie (nieuwe oeververbinding)
- Versterken leefbaarheid en veiligheid
- Inclusieve openbare ruimte
- Duurzaam, klimaat adaptief, circulair en energieneutraal
- Economisch functioneren in de tussentijd

GEBIEDSVISIE

Deze gebiedsvisie voor Rijnpark wordt gemaakt om maatschappelijk en politiek draagvlak te creëren voor de ontwikkeling van het gebied. De gebiedsvisie geeft een globaal kader waarlangs het gebied zich in de toekomst kan ontwikkelen. In een gebiedsvisie worden de uitgangspunten geformuleerd en wordt de basis gelegd voor een later op te stellen bestemmingsplan of omgevingsplan.

In deze gebiedsvisie staat welke keuzes er gemaakt zijn over woningbouw, bedrijvigheid, voorzieningen, natuur, recreatie duurzame energieopwekking en mobiliteit. In afstemming met bewoners, bedrijven en instellingen is deze koers ontwikkeld.

HUIDIG RUIMTELIJK EN PLANOLOGISCH KADER

De ontwikkeling van de gebiedsvisie voor Rijnpark is een volgende stap in de transformatie van het gebied tot een levendige gemengde en duurzame stadswijk. De (programmatische) ambities voor de transformatie van het bedrijventerrein werden eerder al geformuleerd en vastgelegd in het Ontwikkelperspectief spoorzone Arnhem-Oost, de



Rijnpark; plangebied en fasering

omgevingsvisie Arnhem 2040 en het nationaal programma leefbaarheid en veiligheid Arnhem-Oost. Het rechtsgeldende ruimtelijk en planologisch kader voor Rijnpark is het huidige bestemmingsplan.

Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost
Het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost, fase 1 beschrijft de ambitie van de gemeente Arnhem voor het gebied tussen AKZO-terrein, Kenniscampus regio Arnhem en Industriepark Kleefse Waard (Spoorzone Arnhem-Oost). In de spoorzone komen veel vraagstukken bij elkaar zowel sociaal als fysiek. Het ontwikkelperspectief brengt deze opgaven met elkaar in verband en vertaalt dit naar een wenkend perspectief voor de spoorzone Arnhem-Oost in 2040 en was het vertrekpunt van de visievorming rondom Rijnpark.

Samenhang met nationaal programma leefbaarheid en veiligheid Arnhem-Oost
De geplande ontwikkelingen voor de Spoorzone Arnhem-Oost sluiten goed aan op de Arnhem-Oost-aanpak. Een langjarige aanpak waarbij de focus ligt op het creëren van gelijke kansen voor alle Arnhemmers. In de wijken Geitenkamp, Presikhaaf, Klarendal, Arnhemse Broek en Malburgen wordt extra geïnvesteerd om de leefomgeving, zowel sociaal als fysiek, te verbeteren.

Omgevingsvisie Arnhem 2040
De omgevingsvisie Arnhem 2040 geeft het beeld van de gewenste ruimtelijke kwaliteit van de fysieke leefomgeving in Arnhem: een integraal streefbeeld waar de gemeente zich naartoe wil ontwikkelen. Het is een strategische langetermijnvisie, waar opgaven en ambities voor de gehele fysieke leefomgeving samenkomen. De Ambities uit het ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost zijn integraal opgenomen in de Omgevingsvisie Arnhem 2040.

Bestemmingsplan Rijnpark
Voor Rijnpark gelden momenteel twee bestemmingsplannen. Voor het westelijk deel dient het geldende bestemmingsplan ‘Fluvium Midden Westervoortsedijk West’ van 2018 (vastgesteld). Voor het gedeelte Rijnpark is de belangrijkste bestemming bedrijfsruimte en kantoorachtige bedrijven (lichtere vorm van bedrijvigheid), waarmee ruimte wordt geboden aan voor een ontwikkeling naar een meer gemengd milieu. Voor het oostelijk deel van Rijnpark (bestemming bedrijfsdoeleinden categorie 2 t/m 4) is in 2014 een eerste aanzet gemaakt voor een nieuw bestemmingsplan met als werktitel ‘Westervoortsedijk Oost’, exclusief het deelgebied Dr. C. Lelyweg. Dit deelgebied is in de huidige situatie nog onderdeel van het bestemmingsplan Het Broek. De gemeente is voornemens om voor Rijnpark Oost een nieuw bestemmingsplan in procedure te brengen, waarbij deze gebiedsvisie als uitgangspunt dient.

Flankerende projecten
Voor het bedrijventerrein Het Broek en de Nieuwe Haven worden momenteel gebiedsvisies gemaakt. De ontwikkeling van Rijnpark kan niet los gezien worden van de toekomstige ontwikkelingen in deze twee gebieden. Gedurende het proces van het formuleren van de gebiedsvisie voor Rijnpark zijn de verschillende visietrajecten op elkaar afgestemd.

STADSDIALOOG

Met het schrijven van de gebiedsvisie wordt een volgende stap gemaakt in de planvorming voor Rijnpark. Met de start van het visietraject is ook het participatieproces Rijnpark gestart. De gemeente zoekt nadrukkelijk de dialoog, met de omwonenden, de ondernemers in het gebied, mogelijke toekomstige bewoners en overige geïnteresseerde of betrokken bewoners en partijen. Deze stadsdialoog startte met een InfoFest in juni 2023 waarop de eerste ideeën voor Rijnpark werden gepresenteerd. Daaropvolgend zijn er verschillende gesprekken en bijeenkomsten georganiseerd met omwonenden, stakeholders, eigenaren en ondernemers in het gebied, en andere betrokken partijen zoals bijvoorbeeld de woningcorporaties. Deze gesprekken hebben geleid tot de aanscherping van de ambities en hebben een kwalitatieve impuls gegeven aan deze gebiedsvisie.

Bouwen aan een community en placemaking
De ontwikkeling van Rijnpark is een langlopend project, waarbij het gebied stapsgewijs transformeert van een bedrijventerrein naar een gemengd levendig stedelijk gebied. Deze transformatie beslaat niet alleen de bouw van nieuwe woningen, voorzieningen en bedrijvigheid, maar verandert dit deel van de stad ook in sociaal opzicht. Naast de planvorming en bouw van het nieuwe Rijnpark wordt ook nadrukkelijk gebouwd aan een netwerk van partijen en betrokkenen die zich willen binden aan het gebied. (of dat nu al doen) Samen met de gemeente bouwen zij aan de nieuwe community. Om meer richting te geven aan de placemaking die nodig is om Rijnpark een ‘smoel’ te geven is eind 2023 een traject gestart om de gebiedsbranding te ontwikkelen. De branding geeft richting aan het gebied, waar Rijnpark naartoe gaat groeien. Welke kernkwaliteiten en waarden horen bij het toekomstige Rijnpark?

Hiervoor zijn is de gemeente Arnhem afhankelijk van andere partijen, en moeten we dus relaties opbouwen met vastgoedeigenaren en initiatiefnemers. In dit brandingstraject wordt al gebruik gemaakt van de kennis van partners uit het gebied. Deze partners, initiatiefnemers en eigenaren van panden willen met de eerste initiatieven en placemaking aan de slag om het nieuwe beeld en de nieuwe toekomst voor Rijnpark neer te zetten. Bestaande netwerken in en rondom Rijnpark zijn daarbij het vertrekpunt. Deze community kan bestaan uit:

- Huidige eigenaren en ondernemers in het gebied
- Geïnteresseerde (toekomstige) eigenaren en ondernemers
- Toekomstige bewoners van het gebied
- Bewoners en ondernemers van naastgelegen gebieden
- Instanties en instellingen die hun wortels in Arnhem hebben en kansen zien in Rijnpark

In het proces van de opmaak van de gebiedsvisie is een start gemaakt met de opbouw van deze community.


Infofest Rijnpark

2

INVENTARISATIE

2.1 KORTE HISTORIE

Rijnpark kent een lange en rijke geschiedenis die teruggaat tot ver vóór de 19e eeuw. Het oorspronkelijke broek- en uiterwaardenlandschap heeft zich in de loop van de tijd ontwikkeld als industrielandschap. De eerste bedrijvigheid ontstond langs de dijk en de kade, met onder andere een gasfabriek, een smelterij en een waterpompstation. In de jaren '10 en '20 van de 20e eeuw is het Broek volledig opgehoogd. Hierbij is een volledig kunstmatig gebied ontstaan dat sterk is opgehoogd (met hoogteverschillen tot 4 meter). Gezamenlijk met de aanleg van het spooremplacement en de huidige Nieuwe Haven, door een bochtafsnijding van de Neder-Rijn, is Rijnpark in het interbellum van een polder naar industriegebied omgevormd.

Cultuurhistorie
Het industriële gebruik van de afgelopen 100 jaar kenmerkt de huidige cultuurhistorische waarden van Rijnpark. Belangrijke elementen die de cultuurhistorie van Rijnpark vertegenwoordigen zijn ruimtelijke structuren, gebouwen, objecten, maar ook het sobere bedrijfsmatige karakter dat het oorspronkelijke gebruik van het gebied weerspiegeld.

Ruimtelijke structuren
Door de ophoging verdween de oorspronkelijke polderstructuur, die op gelijk niveau met de (Westervoortse) Dijk kwam te liggen. De historische rivierdijk werd gedeeltelijk een kade na de aanleg van de Nieuwe Haven, maar bleef – als brede ontsluitingsweg – bestaan. De kunstmatige hoogteverschillen die in het eerste helft van de twintigste eeuw ontstonden kenmerken het huidige Rijnpark.

Dominant in de totale ontwikkeling van de bedrijventerreinen in het Arnhemse Broek en de Kleefsche Waard is het bestaande, omvangrijke spooremplacement binnen Rijnpark, dat in de jaren '20 speciaal voor de bedrijvigheid was aangelegd. Het



Legenda
waardevolle gebouwen
- beschermd (Rijksmonument)
- hooge waarde in quickscan
- positieve waarde

bebouwingsensembles
- vroeg naoorlogse ensemble

structuren en gebieden
- de Rijn (historische grens)
- de Rijn (huidige grens)
- de Westervoortsedijk
- Broekstraat
- orthogonaal stratenpatroon
- Arnhemse Broek gebied
- Kleefse Waard gebied
- spoorwegemplacement
- bedrijfsspoorlijntje

(historische) groenstructuren
- polderstructure

Cultuurhistorisch erfgoed

orthogonale stratenpatroon in Rijnpark is grofweg noord-zuid georiënteerd op het grote spooremplacement en de Westervoortse Dijk, overeenkomstig de oorspronkelijke polderstructuur.

Onderbrekingen in het rechte stratenpatroon vormen de bedrijfsspoorlijnen die van het emplacement aftakken. Verschillende spoorlijnen dooraderden Rijnpark, in westelijke en zuidelijke richting, naar de Kleefsche Waard en de Westervoortse Dijk. Twee spoorlijnen zijn nog herkenbaar en (deels) aanwezig. Het spoor richting de Kleefsche Waard is tot Westervoortse Dijk aanwezig als vrij liggend enkelspoors tracé. In de aftakking bij de Leeghwaterstraat is de voormalige spoorlijn nog aanwezig in het straatprofiel, inclusief resten van de oorspronkelijke verharding. Toch is het met name de gebogen bedrijfsbebouwing die het voormalige tracé herkenbaar maakt. In de rechte verkaveling van Rijnpark vormt deze bebouwing langs het tracé een opvallende afwisseling in het rechte stratenpatroon.

Gebouwen en gebruik
De Arnhemse Broek is van polder naar industriegebied ontwikkeld en bevat vanaf het begin van de 20ste eeuw bedrijfsbebouwing. Dit waren tot de oorlog enkele panden aan de Van Oldenbarneveldtstraat en gebouwen op het spooremplacement. De verdere ontwikkeling van het huidige Rijnpark kwam echter pas in de jaren 50 op gang. De oorspronkelijke bebouwing aan de Westervoortse Dijk is in de loop van de ontwikkeling verdwenen, net als aan de Van Oldenbarneveldtstraat, waardoor vrijwel alle gebouwen van na de oorlog dateren. Ten zuiden van de Leeghwaterstraat, nabij het oude bedrijfsspoor vormen enkele vroeg naoorlogse bedrijfsgebouwen een ensemble. Ook aan de Doctor C. Lelyweg, in het oostelijk deel van Rijnpark staat een vroeg naoorlogs bedrijfspand. Rondom het spooremplacement zijn nog enkele waardevolle gebouwen aanwezig uit verschillende periodes,. Het jongste gebouw is het postsorteercentrum. Dit zijn gebouwen die bij het door de eeuw heen veranderende emplacement horen.

Deze gebouwen staan op de afbeelding op pagina 14 aangeduid als waardevolle gebouwen en komen naar voren uit een QuickScan naar waardevolle objecten en complexen in het industriegebied Arnhemse Broek uit 2019 en aanvullend cultuurhistorisch onderzoek. De panden weerspiegelen de identiteit van het dynamische bedrijventerrein en worden in 2023 en 2024 verder onderzocht op (cultuurhistorische) waarden.

Programma
Het bedrijventerrein heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot een gemengd bedrijventerrein. De zwaardere industrie is verdwenen en heeft plaats gemaakt voor veelal lokaal en regionaal georiënteerde bedrijven in een diversiteit aan branches. Daardoor zijn er op bedrijventerrein Rijnpark allerlei soorten bedrijven gehuisvest, van kantoor tot leisure en van maakindustrie en innovatie tot aan detailhandel en dienstverlening. Het bedrijventerrein kent weinig leegstand, maar een deel van de panden is in tijdelijk gebruik.

Veel van deze bedrijven zijn qua functie mengbaar met wonen. Hierin is de afgelopen jaren ook al een verschuiving ontstaan met de bouw(plannen) van de woningen in de direct omliggende omgeving (Gasthouderskwartier, Coberco en Havenmeesterkwartier). Opvallend is dat in deze woningbouwplannen relatief weinig ruimte is opgenomen voor commerciële - of maatschappelijke functies en/of wijkvoorzieningen. Dit is terug te zien in de bezoekersaantallen van oa. op het Rijnpark gelegen winkelcentrum De Lely.

Historie als inspiratie bron
Voor de ontwikkeling van Rijnpark vormt deze geschiedenis een belangrijke inspiratiebron. Rijnpark wordt gekenmerkt door een divers gebruik van het gebied en een stratenpatroon dat geënt is op de oorspronkelijke polderstructuur. Ook de herkenbare 'sporen' zoals cultuurhistorische gebouwen, structuren en objecten dragen bij aan het unieke verhaal van het gebied.



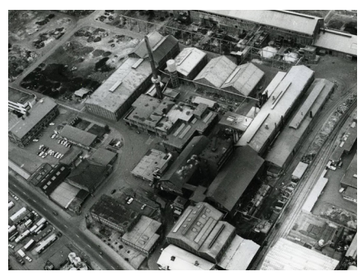
Entree Billitonterrein


De Federatie



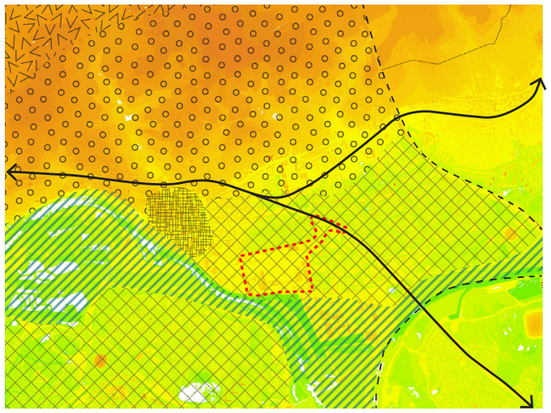
Entree Billitonterrein


Hoek Van Oldenbarneveldtstraat en Westervoortsedijk

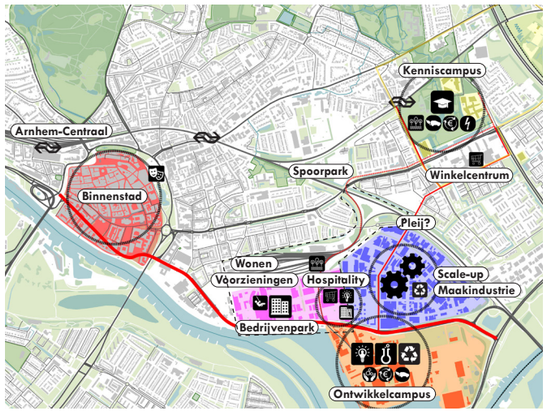

Corushallen


Zicht vanaf de velden (Rijnpark) naar de stad


PH-NLD



Landschappelijke onderlegger



De Kennis As Arnhem Oost



Geluid en externe veiligheid



Bedrijvigheid en milieucontouren



Bestaand morphologie



Bestaande dynamiek van werken

2.2 INVENTARISATIE

RUIMTELIJK-PROGRAMMATISCHE ANALYSE

Rijnpark maakt deel uit van Spoorzone Arnhem-Oost, een gebied waar de komende jaren veel ontwikkelingen plaatsvinden. Rijnpark maakt deel uit van Spoorzone Arnhem-Oost, een gebied waar de komende jaren veel ontwikkelingen plaatsvinden. Vanwege de schaalsprong van de ontwikkelingen ligt Rijnpark straks in het hart van de stad. Landschappelijk ligt het gebied op de overgang van de Veluwe en de rivier/uiterwaarden. Naast het realiseren van een nieuwe stadswijk voor Rijnpark kan het gebied in de toekomst een belangrijke verbindende schakel vormen in het realiseren van ecologische en recreatieve verbindingen op regionaal schaalniveau.

De huidige verschijningsvorm van het gebied Rijnpark met overwegend industriebebouwing is sterk onderscheidend van stadswijken als Presikhaaf en Het Broek/Statenkwartier. De bebouwing in Rijnpark kent overwegend een grove korrel met een bouwhoogte tot maximaal 7 lagen. Het gebied wordt doorsneden door het spoorwegemplacement, variërend in breedte tot zo'n 200 meter breed. De groenstructuur van het gebied bevindt zich met name aan de oostzijde (Spoordriehoek en Dr. Lelyweg) en noordzijde van het gebied (begrenzing NS-ProRail en Broekstraat). Deze groenstructuur is ecologisch en recreatief interessant, maar vanwege de geïsoleerde ligging is het op dit moment van beperkte meerwaarde.

In Rijnpark zijn grofweg zo'n 200 bedrijven gehuisvest, bestaande uit (innovatieve) kleinschalige industrie, opslag, mkb, detailhandel en zakelijke dienstverlening. In totaal gaat het om ca 250.000 m2 bedrijfsoppervlak. Het bedrijventerrein is in transitie. De industrie verdwijnt langzaam en maakt plaats voor kantoren, bedrijfsverzamelgebouwen, grootschalige detailhandel, recreatieve functies (bv Jumpsquare) en technische bedrijven. Rijnpark is een gebied met een grote diversiteit aan functies en activiteiten. De identiteit van het gebied wordt mede bepaald door het "erfgoed" zoals PostNL, het vroeg naoorlogse bebouwingsensemble aan de L.J. Costerstraat, de Corushallen, voormalige zuivelfabriek De Federatie (Delftse School), Péja aan de Van Oldenbarneveltstraat en het kantoorgebouw van voormalige Motorenfabriek Kaptein aan de Dr. Lelyweg.

MILIEU ANALYSE

De leefomgeving staat centraal bij de ontwikkeling van Rijnpark. In Rijnpark spelen er enkele milieutechnische uitdagingen die een belemmering geven voor de ontwikkeling van Rijnpark. Er is voor de opmaak van deze gebiedsvisie een eerste analyse uitgevoerd ten aanzien van verschillende milieuthema's, waaronder de milieuzonering, geluid (industrielawaai, wegverkeerslawaai en spoorverkeerslawaai), bodem, externe veiligheid, en de luchtkwaliteit binnen het plangebied en vanuit omliggende (werk)locaties. Daaruit zijn enkele randvoorwaarden voor de ontwikkeling van Rijnpark aan het licht gekomen die van invloed op de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebied. Algehele conclusie dat er bij een ontwikkeling van Rijnpark milieubelemmeringen zij, maar dat deze oplosbaar zijn. Zo is Rijnpark nu onderdeel van het geluidgezoneerd terrein in Arnhem. Dat betekent dat het geluidgezoneerd terrein en de bijbehorende geluidzone moet worden verkleind om wonen in Rijnpark mogelijk te maken. Daarnaast is er sprake van bodemverontreiniging in het gebied en behoeft de invloed van bedrijven in de directe omgeving, waaronder op bedrijventerreinen Het Broek, Nieuwe Haven en IPKW op de ontwikkeling van Rijnpark nader onderzoek. Hierbij wordt als vertrekpunt, aangehouden dat de huidige bedrijven en bedrijfsactiviteit kan worden voortgezet.

SOCIAAL MAATSCHAPPELIJKE ANALYSE

In vijf wijken in Arnhem-Oost is de sociale kwaliteit en de fysieke, sociale en financiële gezondheid relatief laag ten opzichte van het gemiddelde in Arnhem. Het Arnhemse Broek is één van die wijken. In de Woondeal regio Arnhem-Nijmegen zijn met de Provincie en het Rijk afspraken gemaakt over een brede wijkvernieuwingsaanpak voor Arnhem-Oost. De afspraken werden vastgelegd in het Nationaal programma Leefbaarheid en Veiligheid Arnhem-Oost. in het Hierbij kan worden gedacht aan de toevoeging van maatschappelijke functies, zoals onderwijs, werk, sport en bewegen, wonen en openbare ruimte. Ook het creëren van een veilige en gezonde leefomgeving speelt een belangrijke rol. Meer activiteiten en reuring zijn een kans voor Rijnpark en de omliggende wijken. In Arnhem is een groot tekort aan betaalbare woningen. Met bewegen en daarmee gezondheid zetten we in op het realiseren van natuurlijke beweegaanleidingen voor jong en oud. Van beweegroutes tot wandelpaden, bootcampplekjes en fietsmogelijkheden. De ontwikkeling van Rijnpark kan als vliegwiel dienen bij de vernieuwingsaanpak.

Een van de kansen die Rijnpark haar omgeving kan bieden is het maken van goede routes en verbindingen. Deze zijn cruciaal om het gebied meer onderdeel van de stad

te maken, en om de kansen die Rijnpark heeft ook meer voor de omgeving open te stellen. Nieuwe routes en verbindingen dragen bij aan ontmoeting, maar ook het toevoegen van placemaking en functiemenging. Ook het verbeteren van de oriëntatie op de Rijn en het versterken van de relatie met het landschap door nieuwe zichtlijnen (tussen uiterwaarden en Veluwe) zijn van belang voor de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid van het gebied. Daar kan een nieuwe oeververbinding voor fietsers en voetgangers een belangrijke aan leveren. Arnhem-Oost, Rijnpark en woonwijk Het Broek worden op die manier verbonden met Arnhem-Zuid/Malburgen. Voorzieningen als bijvoorbeeld het sportcomplex De Bakenhof worden hiermee beter bereikbaar voor inwoners van het Broek en de nieuwe voorzieningen in Rijnpark worden bereikbaar voor inwoners van Malburgen. Daarnaast stimuleert deze nieuwe verbinding het gebruik van de fiets. Om daarnaast de sociale cohesie te bevorderen, zijn aanvullende maatregelen nodig in het fysieke domein.

CONCLUSIE: KWALITEITEN EN KNELPUNTEN

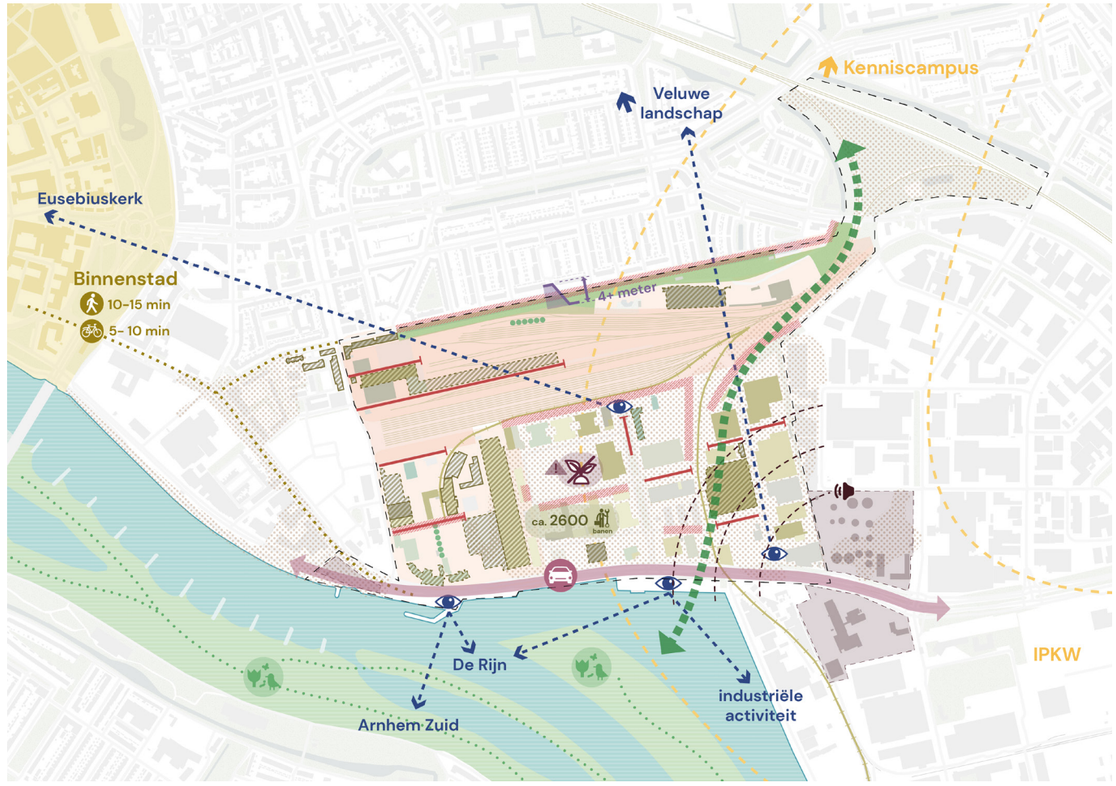
Op basis van een quick scan van het gebied zijn de kansen en knelpunten in beeld gebracht. Hierbij is gekeken naar het studiegebied als ook een ruimer onderzoeksgebied.

Kwaliteiten

- Rijnpark kent een rijke geschiedenis, er liggen dus kansen om voort te bouwen op de zichtbare en onzichtbare geschiedenis van het gebied, wat bij kan dragen aan de karakteristiek en identiteit van het gebied. Het gaat dan om bestaande karakteristieke bebouwing, maar ook om landschappelijke en infrastructurele elementen.
- Het gebied kent nu een grote diversiteit in functies en gebruik (behoudens wonen), van bedrijvigheid, detailhandel, kantoren tot industrie. Als werkgebied is het belangrijk de bestaande werkgelegenheid en werkfuncties te behouden en uit te breiden. Daarnaast is de ambitie om de werkgelegenheid toe te laten nemen in het gebied en te streven naar 5.000 banen in Rijnpark in 2040.
- De positionering van Rijnpark ten opzichte van de twee campussen IPKW en Kenniscampus geeft aanleiding voor het ontwikkelen van een hoogwaardig werk-woongebied gericht op woningen voor onder andere kenniswerkers/ expats. Daarnaast kan bekeken wordt in hoeverre technische en innovatieve bedrijvigheid, kantoorachtige functies, commerciële functies (hospitality), wonen en diverse (wijk)voorzieningen passen in de omschreven ruimte naar bedrijvigheid (marktbehoefte).
- Bij een wijk van omvang zoals Rijnpark is het van belang voldoende (wijk)voorzieningen in het gebied in te passen.
- Rijnpark heeft een centrale binnenstedelijke ligging, tussen binnenstad en IPKW, en tussen Malburgen Oost en Presikhaaf. De voorzieningen en kwaliteiten van de omliggende wijken hebben daarbij meerwaarde voor Rijnpark, maar andersom geldt ook dat Rijnpark meerwaarde kan hebben voor de buurten. Voorzieningen dienen complementair aan elkaar te zijn voor de diverse wijken in de omgeving van Rijnpark.
- De schaal en maat van het gebied, de aanwezige bebouwing en grote open ruimtes (oa emplacement), maakt een schaalsprong in verdichting en (mogelijk) hoogbouw mogelijk, passend bij de Arnhemse stad.
- De ligging van Rijnpark nabij grote ecologische structuren en op de overgang van de uiterwaarden/Rijn naar de Veluwe.
- De Westervoortsedijk heeft de potentie om een nieuw waterfront van Arnhem te worden, waarbij wel rekening gehouden dient te worden met de ontwikkeling van de Nieuwe Haven welke sinds 2021 in gang is gezet.
- Kans om met een nieuwe brugverbinding Arnhem-Zuid en Noord nog beter met elkaar te verbinden, zowel fysiek als sociaal-maatschappelijk.

Knelpunten

- De huidige geïsoleerde ligging ten opzichte van omliggende woonwijken is het gevolg van het ontbreken van logische verbindingen en doorzichten in zowel noord-zuid als oost-westrichting. Doordat routes op sommige plekken letterlijk doodlopen en de bebouwing veel achterkanten kent, is de sociale veiligheid op plekken ook onvoldoende.
- Het spoorwegemplacement is een grote barrière zowel in ruimtegebruik en functie, dat versterkt wordt door het hoogteverschil, aan de kant van Het Broek.
- Rijnpark kent beperkt groen (vooral aan de rand/ overgang naar woonwijk Het Broek) en het gebied is voornamelijk stenig ingericht. De wateropgave is een belangrijk aandachtspunt.
- Veel bedrijven en functies op Rijnpark zijn afhankelijk van en gericht op een goede autobereikbaarheid, wat maakt dat het gebied nu ook ingericht is op die vervoersstromen. De transitie naar meer duurzame mobiliteit in dit gebied, zal een uitdaging worden. Ook voor nieuw te vestigen bedrijvigheid is dit een belangrijk thema.
- De Westervoortsedijk heeft nog een belangrijke functie als invalsweg en ontsluitingsweg, en is daarmee een barrière naar de Rijn.
- Milieutechnische maatregelen zijn nodig om het gebied te kunnen ontwikkelen, vooral op het vlak van de bodem, geluid (NS Reizigers emplacement) en milieucontouren, geluid en hinder van omliggende bedrijven.
- Een aantal reeds gevestigde bedrijven op Rijnpark zullen niet mengbaar zijn met wonen.



Legenda

Kwaliteiten
- dynamische bestaande werkfuncties
- biodiversiteit
- zichtlijnen
- bestaande programma te behouden
- cultuurhistorisch waardevolle gebouwen
- kansen voor kenniswerken
- bestaande groen
- bestaande bomen
- De Rijn (rivier landschap)
- binnenstad Arnhem
- verbinding Veluwe tot Rijn

Knelpunten
- grondvervuiling
- bedrijven met een hoge milieucategorie
- industrieel lawaai
- auto dominantie
- maaiveld hoogteverschil
- gebrek aan groen
- doodlopende straten
- achterkant
- barrière (spoorwegemplacement)

Overzicht kansen en knelpunten Rijnpark

3

VISIE OP HOOFDLIJNEN

3.1 RUIMTELIJKE VISIE

In Rijnpark komen de ambities van de stad op een integrale wijze samen. De visie voor Rijnpark is opgebouwd uit verschillende “lagen” die ervoor zorgen dat er een toekomstbestendige stadswijk ontstaat, met een toegevoegde waarde voor de buurt én de stad. De wijk hecht zich op een natuurlijke wijze aan zijn directe omgeving en hierdoor ontstaat er een positieve wisselwerking met de bestaande buurten. Rijnpark is inclusief in meerdere opzichten, zowel qua wonen, werken als de voorzieningen die er komen. Een groot nieuw Spoorpark biedt een plek waar alle Arnhemmers welkom zijn en elkaar ontmoeten. Rondom het Spoorpark ontstaan er fijnmazige woon- en werkbuurten door het doortrekken en toevoegen van verbindingen in zowel oost-west als noord-zuid richting. Deze verbindingen komen voort uit de bestaande wegenstructuur in Rijnpark, de historische polderstructuur en de structuur van de omliggende wijken. Hiermee ontstaat een stevig en helder raamwerk voor de nieuwe wijk, die voortbouwt op de zichtbare en onzichtbare structuren van het gebied. Een belangrijke aanvulling op het netwerk van de stad is de nieuwe Oeververbinding voor fietsers en voetgangers.

Adaptief plan
Rijnpark is een langjarige ontwikkeling en wordt uitgevoerd in twee hoofdfasen, waarbij de structuur zo is ingericht, dat er op adaptieve wijze gereageerd kan worden op toekomstige ontwikkelingen. Fase 1 bestaat uit het noordelijk deel van Rijnpark dat aansluit op de Broekstraat en een zuidwestelijk deel ten zuiden van het spoorwegemplacement dat aansluit op de Van Oldenbarneveldtstraat en de Westervoortsedijk. De spoordriehoek, het emplacement en de overige delen van Rijnpark vallen in fase 2. De nieuwe oeververbinding is onderdeel van fase 1. Elke fase resulteert in een ‘goed stuk stad’. Dat betekent dat fase 1 ook grotendeels goed functioneert zonder dat fase 2 ontwikkeld wordt. Hiervoor moet in fase 1 rekening worden gehouden met eventuele geluidsoverlast (spoor, Westervoortsedijk en de bedrijvigheid in fase 2). Tijdelijke ingrepen in de openbare ruimte en gebouwen zijn integraal onderdeel van de visie (oa placemaking). Fase 1 wordt ontwikkeld in de periode 2025-2030 en fase 2 wordt ontwikkeld in de periode 2030 en verder.

ZES KERNWAARDEN VOOR RIJNPARK

De Gebiedsvisie voor Rijnpark is opgebouwd rondom zes kernwaarden. Hieronder is voor elk van de kernwaarde de centrale ambitie en de voornaamste uitgangspunten beknopt beschreven. In deel 3 worden de kernwaarden elk uitgebreid besproken.



Visiekaart Rijnpark



1. NIEUWE ARNHEMSE MIX

Rijnpark wordt een gemengde, diverse en inclusieve stadswijk met een gezonde mix aan functies. Naast 7.000 woningen bevat de wijk een breed scala aan voorzieningen en bedrijvigheid. De voorzieningen en bedrijvigheid in Rijnpark zorgen voor tenminste 5.000 banen in het gebied. In Rijnpark wordt gestreefd naar zoveel mogelijk efficiënt ruimtegebruik, met compacte en gemengde gebouwen, met een levendige dynamiek en voldoende ruimte voor ontmoeting.

- Rijnpark bestaat uit 2/3 betaalbaar wonen (40% is sociaal en circa 25% is middelduur; waarvan 20% betaalbare koop) gelijkmatig verdeeld over Rijnpark
- Circa 80.000 m2 BVO aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen
- Het werken is complementair aan omliggende werkgebieden als Het Broek en IPKW, en versterkt het ecosysteem van Arnhem, inclusief betaalbare ruimte, totaal ca 180.000m2
- In Rijnpark is er ruimte voor de huisvesting van verschillende aandachtsgroepen (opvang, statushouders, kwetsbare jongeren) en in fase 1 komen, ca 450 plekken voor de opvang van vluchtelingen.
- In Rijnpark komt tenminste een basisschool in fase 1, en mogelijk een 9-maanden-tot-18-jaar school (onderzoek) en een grote multifunctionele sporthal in fase 2 (onderzoek)



2. WATER EN BODEM ALS BASIS

De kwaliteit van de bodem is de basis voor een gezonde en groene stadswijk. In Rijnpark komt de juiste grond op de juiste plek. Dit geldt zowel voor de bodemkwaliteit (mate van bodemvervuiling) als voor de bodemsamenstelling (mate van doorlaatbaarheid en voedzaamheid). De gekozen strategie brengt de bodem tot leven, maakt het gebied leefbaar, legt de basis voor een sterke, biodiverse en natuurinclusieve groenstructuur en zorgt voor een veerkrachtig watersysteem dat wateroverlast voorkomt en verkoeling biedt in warme periodes.

- In Rijnpark wordt gewerkt met een (zo veel mogelijk) gesloten grondbalans
- De bodem in Rijnpark legt de basis voor een gezond stedelijk leven voor mens, dier en plant
- In Rijnpark wordt de kleine watercyclus hersteld. Wateroverlast en hittestress wordt hiermee voorkomen.
- In Rijnpark wordt hemelwater zo veel mogelijk lokaal verwerkt en gebruikt (bewatering tuinen, grijs watersysteem)
- Ondergrond en bovengrond worden in Rijnpark op elkaar afgestemd om zo veel mogelijk ruimte te vrijwaren voor groen



3. VELUWE AAN DE RIJN

Rijnpark wordt een groene en aantrekkelijke stadswijk voor mens en dier. De wijk is via de Veluweloper direct verbonden met de Rijn en de Veluwe en krijgt een groot centraal Spoorpark op het voormalige emplacement. Tesamen met de openbare ruimte, de gebouwen (daken, gevels) en de binnentuinen wordt Rijnpark maximaal groen ingericht, waardoor de “Rijnparkbiotoop” ontstaat, een leefomgeving voor mens, plant en dier.

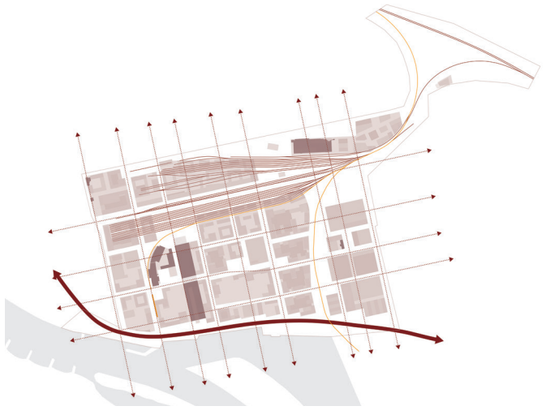
- Met het Spoorpark wordt een nieuw type stadspark aan Arnhem toegevoegd
- De Veluweloper voorziet in een ecologische en recreatieve verbinding tussen de Veluwe en de Rijn.
- Rijnpark wordt zo groen mogelijk ingericht, met robuuste en gelaagde beplanting
- In Rijnpark geldt de 3-30-300 spelregel
- De buitenruimte in Rijnpark nodigt uit tot beweging en spel
- De Westervoortsedijk wordt getransformeerd tot een groene “Rijnboulevard”, waardoor de kwaliteiten van de Rijn-kade worden doorgezet en Arnhem Oost zich aan de Rijn presenteert



4. GOED VERBONDEN

In Rijnpark wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar een meer duurzame mobiliteit. De mobiliteitsstrategie laat zich leiden door het STOMP-principe. (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto) Hierbij ligt de focus op het voorkomen van verplaatsingen met de (privé)auto, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Voorzieningen zijn in Rijnpark nabij en de wijk is goed verbonden met haar omgeving. Onder andere door middel van de nieuwe oeververbinding. De bedrijvigheid met noodzakelijke logistiek en bijbehorende wegen, is zoveel mogelijk ontvlecht van de langzaam verkeerroutes.

- Lage parkeernorm voor auto’s in Rijnpark
- Parkeren van auto’s op afstand in publieke garages en Hub’s
- Goede, veilige en ruime parkeervoorzieningen voor de fiets en auto
- (H)OV-haltes op loopafstand
- Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers
- De realisatie van een nieuwe oeververbinding voor fietsers en voetgangers in fase 1
- Bedrijven die meer afhankelijk zijn van logistiek zijn geconcentreerd in specifieke zones



5. EIGENTIJDSE, GELAAGDE STADSWIJK

In Rijnpark worden werken en wonen zoveel mogelijk gecombineerd, met passende voorzieningen in de nabijheid. De historische structuren (zichtbaar en onzichtbaar), historische gebouwen en andere historische elementen worden gebruikt om de wijk eigenheid en karakter mee te geven. In Rijnpark wordt compact en stedelijk gebouwd.

- De industriële historie van Rijnpark vormt het erfgoed van het gebied. De zichtbare en onzichtbare historie en het industriële karakter leggen de basis voor de ontwikkeling van het gebied
- De bebouwing sluit goed aan op de omliggende wijken
- In Rijnpark wordt gebouwd in een hoge dichtheid met aandacht voor de menselijke maat en schaal
- In Rijnpark komt hoogbouw, met stedelijke accenten van 100 en 120 meter
- Functies worden zowel horizontaal als verticaal gemengd



6. GEZOND, ENERGIEK EN CIRCULAIR

Bij de ontwikkeling van Rijnpark staat het streven naar een veilige, gezonde, aangename en groene leefomgeving voorop. Negatieve milieu-invloeden van binnen en buiten het gebied worden zo veel mogelijk ingeperkt. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande bedrijvigheid in en rondom Rijnpark. Qua materiaal en circulariteit wordt ingezet op hergebruik van de materialen van bestaande gebouwen en fundamenten.

- Rijnpark kent een goed microklimaat
- In Rijnpark wordt zo veel mogelijk energie lokaal opgewekt
- In Rijnpark wordt gebruik gemaakt van collectieve energiesystemen gekoppeld aan de mobiliteitsHub's
- De ontwikkeling van Rijnpark is afgestemd op omliggende bedrijvigheid. Negatieve milieueffecten worden daarbij voorkomen en er blijft ruimte voor de bedrijvigheid op de omliggende terreinen
- In Rijnpark wordt ingezet op duurzaam materiaalgebruik; 25% hergebruik van bestaande materialen tot 2030 en 50% na 2030.
- Bestaande bebouwing wordt op een circulaire wijze gesloopt, en in de nieuwbouw worden circulair en biobased materialen gestimuleerd.
- Afvalstromen worden beperkt, gescheiden verzameld en waar mogelijk hergebruikt



3.2 INDICATIEVE UITWERKING

Op basis van de ambities en uitgangspunten in deze gebiedsvisie is er een indicatieve voorbeeldverkaveling gemaakt die toont hoe Rijnpark er in een verre toekomst uit zou kunnen zien. De planvorming voor de ruimtelijke ontwikkeling van Rijnpark is met de opmaak van de gebiedsvisie pas net gestart en in de vervolgstappen moeten nog diverse zaken, als de concrete programmering, parkeeropgave, inrichting van de buitenruimte, logistiek, verder onderzocht worden en er moeten in dat proces nog talloze keuzes gemaakt worden. Deze voorbeelduitwerking geeft daarom om een indruk hoe een ontwikkeling op basis van gebiedsvisie en het voorgestelde raamwerk eruit kan zien, maar aan deze voorbeelduitwerking kunnen geen rechten ontleend worden.

Schets toekomstperspectief Rijnpark

3.3 FASE 1

Rijnpark wordt ontwikkeld in twee fasen. Fase 1 bestaat uit het noordelijk deel van Rijnpark dat aansluit op de Broekstraat en een zuidwestelijk deel ten zuiden van het spoorwegemplacement dat aansluit op de Van Oldenbarneveldtstraat en de Westervoortsedijk. De spoordriehoek, het emplacement en de overige delen van Rijnpark vallen in fase 2. De nieuwe oeververbinding is onderdeel van fase 1. Elke fase resulteert in een 'goed stuk stad'. Dat betekent dat fase 1 ook goed functioneert zonder dat fase 2 ontwikkeld is of wordt. Hiervoor moet in fase 1 rekening worden gehouden met eventuele geluidsoverlast (spoor, Westervoortsedijk en de bedrijvigheid in fase 2. Fase 1 wordt ontwikkeld in de periode 2025-2030 en fase 2 wordt ontwikkeld in de periode 2030-2040.

RUIMTELIJK RAAMWERK *FASE 1*

De Gebiedsvisie Rijnpark is een vertaling van de ambities uit de startnotitie naar een visie. Voor Fase 1 van Rijnpark is ook een ruimtelijk raamwerk opgesteld. Dit ruimtelijk raamwerk is een vertaling van de visie naar een stedenbouwkundig opzet. Het raadsvoorstel "Gebiedsvisie Rijnpark" omvat de vaststelling van de Gebiedsvisie (Fase 1 én Fase 2) én de vaststelling van het Ruimtelijk Raamwerk Fase 1.

Om tot een ruimtelijk raamwerk voor Fase 1 te kunnen komen is voor zowel Fase 1 als 2, een ruimtelijke verkenning (volumestudie) uitgevoerd. Dit om vast te kunnen stellen dat alle programmatische keuzes en stedenbouwkundige principes in Rijnpark een plek kunnen krijgen. Keuzes die daarbij voor Fase 1 worden gemaakt (o.a. mobiliteit, stadspark, woningen en bedrijvigheid) werken namelijk door in Fase 2, en andersom. Fase 1 heeft als doel dat dit deel van Rijnpark zelfstandig realiseerbaar moet zijn als een leefbaar en goed stadsdeel.

De conclusie van de ruimtelijke verkenning is dat de ambities zoals vastgelegd in de startnotitie in de Gebiedsvisie Rijnpark een plek kunnen krijgen, en dat voor Fase 1 tot een kwalitatief goed en robuust Ruimtelijk Raamwerk is gekomen. De uitwerking van Fase 2, waarvan de realisatie is voorzien in de periode 2030-2040, volgt op een later moment. Belangrijk is wel om in het gebied van fase 2 de aankomende jaren geen ontwikkelingen toe te staan, die strijdig zijn met de ontwikkeling van fase 2 op een later tijdstip (dus alleen no-regret ingrepen).



Visiekaart Rijnpark Fase I

4

TOELICHTING KERNWAARDEN

4.1 NIEUWE ARNHEMSE MIX

Rijnpark is anno 2023 een extensief en enigszins gedateerd bedrijventerrein. De ruimte op het terrein wordt niet intensief gebruikt, aan de andere kant functioneert het terrein en voorziet het in de behoefte aan werkruimte voor veel MKB-bedrijven uit Arnhem en hun medewerkers. Tegelijkertijd ligt Rijnpark zeer centraal in Arnhem en heeft het de potentie om een prachtig nieuw levendig en duurzaam stuk stad te worden.

Rijnpark wordt ontwikkeld passend bij de ambities rond het energiecluster, de campussen en werkgebieden in Arnhem-Oost en de nabijheid van het stadscentrum. Er wordt gestreefd naar efficiënt ruimtegebruik, compact en gemengd, met voldoende ruimte voor ontmoeting en recreatie voor én tussen bewoners en werknemers. Rijnpark wordt een levendig en energieke stadswijk, waar mensen zich thuis voelen en fijn kunnen leven en werken met dagelijkse voorzieningen op loopafstand. In Rijnpark is bewust gekozen voor een combinatie van wonen en werken en voorzieningen. Hierin een goede balans vinden is een uitdaging daarom wordt in Rijnpark gestuurd op de juiste combinatie van een bepaald type woningen en doelgroepen, bedrijven, voorzieningen en mobiliteitsaanbod. De wijk krijgt daarmee een dynamiek zoals we die in Arnhem nog niet kennen. De mix van bedrijven, woningen en voorzieningen trekt diverse gebruikers en bezoekers aan. Ze kunnen verspreid over de dag gebruik maken van het gebied en elkaar hier ook ontmoeten. In de programmering van Rijnpark wordt gestreefd naar een 16 uurs dynamiek, zodat er ook na sluitingstijd van bedrijven nog plekken zijn waar het levendig is. In zo'n omgeving past een stadse woonvorm, waar zowel werkplekken als voorzieningen (café, sportschool, cultuur, etc.) dichtbij zijn.

De ambitie is om in Rijnpark zo'n 7.000 woningen te realiseren en ruimte te bieden voor 5.000 banen. Hiermee wordt uitgegaan van een plus op de bestaande bedrijvigheid. Uitgangspunt is ook dat bestaande bedrijvigheid (weliswaar in andere vorm) opnieuw een plek in Rijnpark kan vinden, mits mengbaar met wonen. Daarnaast zal, gezien de ambitie om de werkgelegenheid te laten stijgen, ook ander werk toegevoegd moeten worden in het nieuwe woon-werkmilieu Rijnpark. Dit vraagt om werkgelegenheid waar de stad en haar



Nieuwe Arnhemse mix

① Wonen met werken
② Wonen en werken
③ Werken en wonen
④ Werken

inwoners behoefte aan hebben én dat minder meters per baan vraagt. In Rijnpark wordt cultureel ondernemerschap zoveel mogelijk gestimuleerd, bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor circulariteit (lichte activiteiten als repair-cafe of kringloopwinkel), mode, maak- en creatieve industrie. Rijnpark biedt daarnaast vooral ruimte voor werkgelegenheid aan de lokale MKB'er. De krachtige groei van het aantal inwoners biedt draagvlak voor winkels, scholen, sport, zorg en horeca in Rijnpark. In de plannen wordt rekening gehouden met 80.000 m2 aan commerciële en maatschappelijke voorzieningen passend bij de omvang van de wijk en haar bewoners.

Gezoneerde menging

De menging van functies, wonen, werken en sociaal-maatschappelijk, zal op verschillende schaalniveaus, gebied, bouwblokniveau en gebouw, plaats vinden en wel op zo'n wijze dat er over het gehele gebied een gezonde mix is verschillende functies zodat in iedere fase een goed stuk gemixte stad ontstaat. De menging kan zowel verticaal als horizontaal , maar dit is afhankelijk type functie, schaal van de functie, de mate van mengbaarheid en de toegevoegde waarde van de functies onderling. In Rijnpark is binnen het ruimtelijk raamwerk een zonering opgezet van een mix van functies waarbij deze mix van kleur verschiet afhankelijk van de positie binnen het raamwerk. Aspecten als bereikbaarheid, mengbaarheid en aansluiting op de omliggende wijken spelen daarbij een rol.

In Rijnpark is binnen het ruimtelijk raamwerk een zonering opgezet van een mix van functies waarbij deze mix van kleur verschiet afhankelijk van de positie binnen het raamwerk. Aspecten als bereikbaarheid, mengbaarheid en aansluiting op de omliggende wijken spelen daarbij een rol.

Zo zal in de zone direct aansluitend op het bedrijventerrein het Broek/IPKW/Nieuwe Haven het zwaartepunt liggen op werken met voorzieningen. In deze zone is wonen niet toegelaten. Meer naar het westen, aan de westzijde van de oude bedrijfsspoorlijn naar de Kleefsche Waard, wordt vervolgens werken met wonen en voorzieningen gecombineerd waarbij in de zone direct grenzend aan de woonwijk 't Broek de woonfunctie prevaleert. Door het gezoneerd mengen van functies ontstaat een levendig en dynamisch woon/werkgebied met een levendige plint waarbij de diverse functies op loop- en fietsafstand bereikbaar zijn voor de toekomstige bewoners, maar ook voor de aangrenzende stedelijke gebieden.

Door het ontwerpen en beschouwen op drie schaalniveaus ontstaat er een gebied waar men zich prettig en veilig voelt, waar wat te beleven is, waar ontmoeting kan plaats vinden en waar men zich op een vanzelfsprekende wijze te voet of op de fiets door heen kan bewegen. Dit zorgt mede voor sociale binding met de plek en de gebruikers/bewoners van de plek. Hierdoor ontstaat sociale duurzaamheid wat ook weer een positief effect heeft op de verblijfskwaliteit in het gebied.

Stad op ooghoogte

De stad op ooghoogte, de plint, vormt een cruciale rol in het creëren van een prettig, leefbaar gebied, een plek waar veel te zien, te doen en te beleven is, waar veel mensen graag en gemakkelijk komen en waar men plezier heeft. De plint vormt de begane-grond laag van het bouwblok en sommige gevallen beslaat deze twee bouwlagen. De stad op ooghoogte zal bekeken moet worden op drie schaalniveaus:

- Totale gebied
- Openbare ruimte en
- Plint als onderdeel van het gebouw.

Om een levendige wijk te creëren wordt ingezet op actieve en levendige plinten in Rijnpark. Hiermee ontstaat er reuring en ontmoeting tussen bewoners, consumenten en medewerkers in het gebied. Wel kan de uitstraling van actieve en levendige plinten verschillen. Zo kunnen plinten verschillen in hoogte, naar behoefte van gebruiker. Maar ook kunnen plinten op meerdere verdiepingen met een diversiteit aan werkfuncties zijn. Daarbij zorgen de diverse functies ook voor diverse vormen van levendigheid gedurende de dag.

Gemeenschapszin

Met de uitbouw van Rijnpark ontstaat een nieuwe compacte stadswijk aan de Rijn. Bij de ontwikkeling van Rijnpark wordt tegelijkertijd gebouwd aan een nieuwe gemeenschap van bewoners, gebruikers en ondernemers in het gebied. Dit gebeurt in Rijnpark door placemaking, het inrichten van ontmoetingsplekken in de gebouwen en de openbare ruimte en het bevorderen van eigenaarschap bij de ontwikkeling van het gebied. Naast het stimuleren van de nieuwe gemeenschappen worden ook de bestaande gemeenschappen van de omliggende wijken bij Rijnpark betrokken.

Daarnaast liggen er kansen om binnen het gebied voorzieningen te delen. Zo kunnen bijvoorbeeld de werkfuncties voor hun ondersteunende voorzieningen, zoals vergader- en lunchfaciliteiten gebruik maken van voorzieningen in de plinten in de omgeving. Daarmee ontstaat een milieu in Rijnpark waarin kruisbestuiving ontstaat tussen de werkprogramma's en de bewoners en bezoekers van Rijnpark.



Principesnede Arnhemse mix

WONEN

In de nieuwe wijk Rijnpark is plek voor zo'n 7.000 woningen. Daarmee geeft Rijnpark invulling aan een substantieel deel van vraag naar de binnenstedelijke woningbouwopgave tot 2040 van de gemeente Arnhem. Gelet op de Arnhemse woningbouwbehoefte is het van belang dat een groot deel van de woningen in de betaalbare segmenten wordt gerealiseerd. We zetten in het kader van de Woondeal in op 2/3 betaalbaar wonen; 40% is sociaal en circa 25% is middelduur (waarvan 20% betaalbare koop). Er is sprake van een gelijkmatige verdeling van de verschillende segmenten over Rijnpark. Met deze invulling van woningbouw in Rijnpark dragen we voor een belangrijk deel bij aan de ambities uit in ontwikkeling zijnde Woonvisie Arnhem 2040. Met een programma met 40% sociaal in Rijnpark levert Rijnpark een bijdrage aan de beschikbaarheid én bereikbaarheid van voldoende en kwalitatief goede betaalbare woningen.

Door verschillende woonmilieus op een groot schaal aan te bieden- en zo ruimte te bieden om binnen de bestaande wijken wooncarrière te maken of meerdere generaties een plek te geven kan nieuwbouw van Rijnpark bijdragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van de woningmarkt en toegankelijkheid in Arnhem-Oost. De keuze voor 40% sociaal in Rijnpark vraagt naar verwachting meer van wijk ondersteunende functies en maakt het belangrijker om te zorgen voor werk voor praktisch geschoolden in Rijnpark en de omliggende wijken.

De grote hoeveelheid nieuwe woningen in Rijnpark maakt het mogelijk nieuwe doelgroepen aan te trekken voor de stad en doorstroming in de bestaande wijken mogelijk te maken. De vraag naar een centrumstedelijk woonmilieu in Arnhem is groot. Rijnpark is een woonplek voor verschillende beurzen, die bijdraagt aan de doorstroming in de stad, maar ook en vooral in Rijnpark en de omliggende wijken. Dit centrumstedelijk woonmilieu biedt ook ruimte voor de ontwikkeling van de nieuwe type woonvoorraad. Rijnpark is plek voor een mix van mensen die houden van het stedelijk woonmilieu. Een brede doelgroep van jonge stedelingen, vitale ouderen en senioren, alleenstaanden, stellen, gezinnen, starters, doorgroeiers en zorgbehoevenden, zal hier graag willen wonen. Ze delen de wens om midden in de stad te wonen met alle voorzieningen en groen om de hoek. Ze vinden in Rijnpark een comfortabele woning, werk en de ruimte voor ontmoeting en verbondenheid met anderen. Ze willen betrokken zijn bij en onderdeel zijn van een gemeenschap. Gezinnen met kinderen zijn daarbij erg belangrijk voor het sociale weefsel van het gebied.

Wonen met een gezin in de stad vraagt om een nieuwe type woning en kindvriendelijke woon- en leefomgeving: gestapeld wonen en ruimte maken voor opgroeien. In Rijnpark bouwen we aan gezonde stedelijke leefomgeving. In deze omgeving kunnen gezinnen een baan combineren met kinderen, cultuur



Nieuwe Arnhemse mix

① Wonen met werken
② Wonen en werken
③ Werken en wonen

en een rijk sociaal leven. Hierbij kan stedelijke kindvriendelijke woon- en leefomgeving veel ontplooiingskansen voor kinderen bieden. Opgroeien in stimulerende omgeving kan bovendien bijdragen aan meer kansengelijkheid voor kinderen. Dit betekent dat er o.a. een kwalitatief hoogwaardige openbare ruimte gecreëerd moet worden met ruimte voor ontmoeting, sociaal veilige speelomgeving in het gebouw en/of buitenruimte.

In Rijnpark is daarnaast ook aandacht en ruimte voor de huisvesting van verschillende aandachtsgroepen als maatschappelijke opvang, statushouders, kwetsbare jongeren en gemengd wonen met een goede verdeling tussen vragers en dragers. In Rijnpark komen circa 450 opvangplekken voor vluchtelingen in het noordelijke deel in fase 1. Het exacte aantal te realiseren plekken wordt later vastgesteld op basis van draagkracht van de wijk en uitvoerbaarheid voor samenwerkingspartners. In fase 2 wordt aanvullend een flexibele schil voorzien voor nog eens 350 plekken. Bij de huisvesting van aandachtsgroepen wordt gestreefd naar een flexibele invulling van de gebouwen, zodat de woonruimte voor verschillende doelgroepen en functies gebruikt kan worden.

Naast woningbouw levert de aanpak van leefbaarheid en veiligheid in het Nationaal Programma Arnhem-Oost een belangrijke bijdrage aan de aantrekkelijke woon- en leefomgeving voor bestaande en nieuwe inwoners van Arnhem. Dit betekent dat we specifieke aandacht besteden aan het ontwerp van de gebouwen en woningen (duurzaam, levensloopbestendig, collectief), de kwaliteit van buitenruimte en voorzieningen. Hierdoor wordt het gebied aantrekkelijk voor diverse doelgroepen, inkomenscategorieën, levensfasen en leefstijlen, inclusief

een mix van het opdrachtgeverschap. Door verschillende woonmilieus aan te bieden- en zo ruimte te bieden om binnen de bestaande wijken wooncarrière te maken of meerdere generaties een plek te geven kan nieuwbouw van Rijnpark bijdragen aan de leefbaarheid en vitaliteit van de woningmarkttoegankelijkheid in Arnhem-Oost.

Nieuwe manieren van wonen
In Rijnpark wordt ruimte geboden voor initiatieven die zich richten op nieuwe vormen van gemeenschappelijk bouwen en wonen (sociaal, middenhuur en koop). Collectieve woonvormen verruimen het aanbod en de kwaliteit van het wonen en dragen zodoende bij aan een gezond woningklimaat. Gezien bovenstaande is het kansrijk om in te zetten op verschillende vormen van collectieve wooninitiatieven, zoals bijv. CPO, beheercoöperaties ism woningcorporaties, autonome wooncoöperaties, concepten inclusief wonen. De ambitie is om in Rijnpark tenminste 5% van de woningen in dit segment te realiseren.

VOORZIENINGEN

De ambities voor Rijnpark zijn hoog. Het gebied transformeert de komende jaren stapsgewijs van een bedrijventerrein naar een gemengde hoog stedelijke stadswijk. Om deze nieuwe stadswijk tot een succes te maken, is een gezonde mix van programma's cruciaal. Naast wonen en werken zijn goede voorzieningen cruciaal voor een goede, gezonde stedelijke leefomgeving. De krachtige groei van het aantal inwoners en werknemers biedt draagvlak voor winkels, scholen, maatschappelijke voorzieningen, de sport en beweegsector, zorg en horeca in Rijnpark en de directe omgeving. In Rijnpark komen voorzieningen die bewoners en werknemers in Rijnpark voorzien in hun dagelijkse behoeften. Daarnaast biedt de ontwikkeling van Rijnpark kansen om voorzieningen te bouwen met een meerwaarde voor de hele stad. De voorzieningen in Rijnpark zijn een aanvulling op (dus niet concurrerend met) de bestaande voorzieningen in de omgeving en de stad. De voorzieningen dragen daarnaast substantieel bij aan de ambitie voor het creëren van 5.000 banen in Rijnpark.

In de plannen voor Rijnpark is circa 80.000 m2 BVO opgenomen voor maatschappelijke (49.000 m2) en commerciële voorzieningen als detailhandel, supermarkten, horeca, sport, publieke fietsenstallingen en voor een deel gezondheidszorg (huisartsen, fysio, tandartsen ed.). Bij het opstellen van de Detailhandelsvisie Arnhem 2024 – 2034 wordt onderzocht wat de meest optimale detailhandelsstructuur is voor het nieuwe woonwerkgebied Rijnpark en omgeving, rekening houdend met de bestaande detailhandelsfuncties in het gebied en de uitbreiding van de detailhandelsmeters. Voor maatschappelijke voorzieningen wordt daarbij gedacht aan sport en onderwijs, wijk-ondersteunende functies (als een buurthuis, een zorgcentrum, jongerenhuiskamers, een activiteitencentrum een COA of een buurthuis), of een wijkcultuurhuis (muziek, expressie, taal, toneel, dans, lezing, ontmoeting). In de volgende fase op weg naar het stedenbouwkundig plan, zal een nadere onderbouwing worden gemaakt over de onderverdeling tussen de verschillende voorzieningen binnen de gereserveerde ruimte. De maatschappelijk voorzieningen in Rijnpark dragen bij aan de creatie van een sterke, sociale en gezonde gemeenschap, de zelfredzaamheid van de bewoners, faciliteren bewonersinitiatieven, zijn zo veel mogelijk meervoudig te gebruiken en sluiten aan bij de vraag van de bewoners en werknemers in het gebied.

Kunst en cultuur
Culturele voorzieningen zoals podia (als een theater, poppodium, bioscoop) , bibliotheken, musea, en expositieruimtes en wijkcultuur dragen bij aan de levendigheid en leefbaarheid van de stad en de wijken, en zorgen voor zogenaamde 'quality of life'. Het brengt inwoners bij elkaar en versterkt de onderlinge verbondenheid.
De directe nabijheid van cultuur is belangrijk en zelfs bepalend voor de deelname aan cultuur. Door in Rijnpark bovendien werkruimte te creëren voor culturele en creatieve ondernemers in bijvoorbeeld makersplaatsen, ateliers en broedplaatsen wordt het culturele en creatieve klimaat van de stad versterkt. Dat klimaat geldt dan weer als een belangrijke vestigingsvoorwaarde voor nieuwkomers en kenniswerkers en is de basis voor de positie die Arnhem als cultuurstad inneemt.



Kromhouthal, Amsterdam



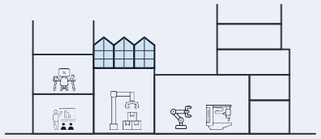
LocHal, Tilburg



Basisschool, HafenCity, Hamburg

Bedrijfsruimte

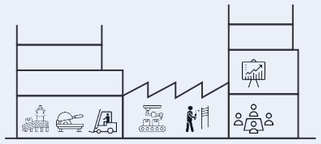
Moderne makers



Vaak kleinere bedrijven met werknemers die uit de buurt komen. Het betreft werknemers in loondienst. Kunnen enige mate van hinder veroorzaken (denk aan geluid en verkeersbewegingen). Er kan ook een klein deel kantoor zijn bij moderne makers. Vaak belang bij een relatief goedkoop en functioneel bedrijfspand dat er wel netjes uitziet. Moderne makers werken in veel verschillende sectoren maar denk aan de bouw, kleinschalige productie, zakelijke diensten (schoonmaak/verhuur) en groothandel. Moderne makers kennen soms een (beperkte) logistieke component en kunnen dus zorgen voor verkeersbewegingen.



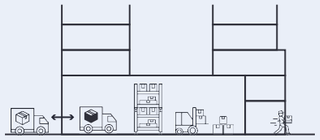
Makersplaatsen



Verzamelpanden waarin veel verschillende (creatieve) zzp'ers zijn gevestigd. In makersplaatsen zit vaak een redelijke dynamiek waardoor er veel wisselingen van huurders zijn. Belang bij goedkope ruimte (in absolute zin zou de vierkante meter prijs hoger kunnen liggen) met een creatieve/rauwe uitstraling. In makersplaatsen werken diverse zzp'ers. Denk aan: ambachtelijke en kleinschalige bouw/productie bedrijfjes, ateliers van kunstenaars/creatievelingen, reparatie/verhuur van specialistische producten (audio/videoapparatuur bijvoorbeeld), ICT- bedrijven met een fysieke toepassing (drones bijvoorbeeld).



Stadsdistributie

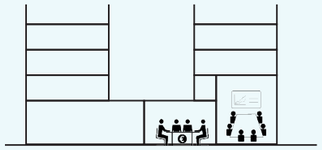


Specifiek in Rijnpark is een neutrale stadsdistributiehub kansrijk. Een neutrale stadsdistributiehub is een kleinschalige locatie nabij het centrum. De term neutraal houdt in deze context in dat de hub niet door één vervoerder/leverancier gebruikt wordt. Deze hubs bevoorraden voornamelijk het centrumgebied met kleine voertuigen zoals bakfietsen of LEVs. Hierdoor is een kleine afstand tot het afzetgebied gewenst. De 'kleinste vorm' van een stadsdistributiehub is een fietskoerier. Dit type hub heeft een ruimtebehoefte van maximaal 500 m² en is goed inpasbaar in gemengde woon-werkmilieus. Aandachtspunt is de aanlevering van goederen.



Kantoorruimte

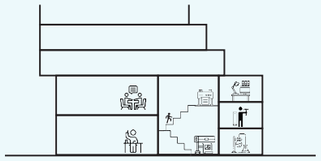
Kleinschalige kantoren



Zelfstandige kleinschalige werk- en kantoorruimten met een maximale omvang van 500 m2 ter versterking van de levendigheid en de wijkeconomie. Laat zich goed mengen met woonfuncties.



Verzamelgebouw (start-ups/scale ups)



In een kantorenverzamelgebouw zijn kleinschalige werk- en kantoorruimten met een omvang van zo'n 50 tot 500 m2 per unit kansrijk. Denk bijvoorbeeld aan een verzamelgebouw voor start-ups en scale-ups. Korte en flexibele contracten zijn passend bij deze doelgroep.



Vijf doelgroepen bedrijvigheid (uit onderzoek STEC)

Naast gebouwen, is er ook ruimte voor kunstobjecten (en cultuur) in de openbare ruimte van Rijnpark (%-regeling voor kunst). Er liggen bovendien kansen om de historie van het gebied Rijnpark terug te laten komen. Bijvoorbeeld door sloopmateriaal in te zetten om nieuwe inrichtingselementen te realiseren. Ook het inzetten van de gebiedskenmerken, zoals een aarde wal of een oude spoorlijn worden ingezet om activering van de buitenruimte te stimuleren.

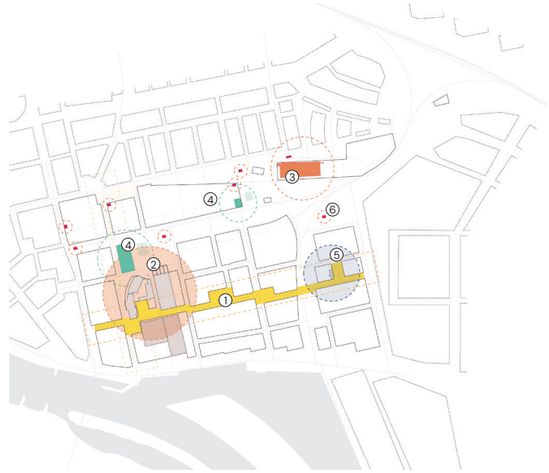
Onderwijs
Binnen het maatschappelijk programma is ruimte gereserveerd voor tenminste twee en mogelijk zelfs drie scholen in Rijnpark voor primair onderwijs. Tenminste één ervan is een basisschool in de eerste ontwikkelfase van Rijnpark. We onderzoeken een school voor 9-maanden-tot-18-jaar (een combinatie van primair en voortgezet onderwijs) in de tweede ontwikkelfase. Beide scholen voorzien in het onderwijs voor Rijnpark en de omliggende wijken. Daarmee is voor de bewoners van Rijnpark onderwijs altijd op loopafstand bereikbaar. Gekoppeld aan de school in de tweede fase wordt ook een grote sporthal ontwikkeld. Deze opereert zelfstandig en heeft een eigen entree, maar voorziet in ruimte voor het bewegingsonderwijs van beide scholen.

Voor de twee scholen en de sporthal is indicatief een plek/zoekgebied in Rijnpark bepaald. Deze functies bevinden zich bij voorkeur aan het park (zowel in de eerste, als de tweede fase), omdat een deel van het onderwijs in de buitenlucht zal plaatsvinden en het park als groen schoolplein gebruikt kan worden. Daarnaast zijn de scholen gelegen aan doorgaande sociaal veilige hoofdfiets- en voetroutes, zodat de kinderen op een gegeven moment zelfstandig naar school kunnen gaan.

Concentraties van voorzieningen
De voorzieningen liggen verspreid over Rijnpark, maar er zijn een paar plekken in Rijnpark met een hoge(re) concentratie van voorzieningen: de hartlijn, het historisch ensemble rond De Federatie en het PostNL-gebouw. Waarbij de commerciële voorzieningen als winkels en supermarkten, zich voornamelijk bevinden aan of in de buurt van de Hartlijn. Het PostNL-gebouw en het historisch ensemble lijken zich dan weer goed te lenen voor maatschappelijke voorzieningen, als een buurt- of activiteitencentrum of een cultuurhuis en horecavoorzieningen.

BESTAANDE EN NIEUWE BEDRIJVIGHEID

In Rijnpark zijn op dit moment grofweg zo'n 200 bedrijven gehuisvest, bestaande uit (innovatieve) kleinschalige industrie, opslag, mkb, detailhandel en zakelijke dienstverlening. In totaal gaat het om circa 250.000 m2. Momenteel is PostNL de grootste werkgever in



Voorzieningen
① Hartlijn
② Voorzieningencluster
③ PostNL gebouw
④ Zoekgebied scholen
⑤ Cluster voorzieningen bredrijvigheid
⑥ Bijzondere programma's

Rijnpark, maar zij vertrekt in de toekomst uit dit gebied. Het bedrijventerrein is in transitie. De industrie verdwijnt langzaam uit Rijnpark en maakt plaats voor kantoren, bedrijfsverzamelgebouwen, grootschalige detailhandel, recreatieve functies (zoals Jumpsquare) en technische bedrijven. Tevens zijn er rondom Rijnpark ook ontwikkelingen gaande op andere bestaande werklocaties. Zo werken zowel Nieuwe Haven als IPKW als Het Broek aan een economisch profiel voor de toekomst. Uitgangspunt daarbij is de positionering van de werklocaties in de toekomst en daarmee ook in relatie tot het woon-werkmilieu Rijnpark.

Uit analyse blijkt dat een groot deel van de huidige werkgelegenheid op Rijnpark in principe mengbaar is met wonen, maar een lage arbeidsdichtheid heeft. Daarmee zou deze bedrijvigheid in potentie terug kunnen keren in het toekomstige Rijnpark, maar het is de vraag of dit wenselijk en realistisch is. Hier speelt bijvoorbeeld het begrip betaalbare ruimte voor werk een rol. Rijnpark wordt ontwikkeld aansluitend op het energiecluster, de campussen en werkgebieden in Arnhem-Oost en de nabijheid van het stadscentrum. Er wordt gestreefd naar efficiënt ruimtegebruik, compact en gemengd, met voldoende ruimte voor ontmoeting voor bewoners en werknemers. In Rijnpark wordt cultureel ondernemerschap zoveel mogelijk gestimuleerd, bijvoorbeeld door ruimte te bieden voor circulariteit, mode, maak- en creatieve industrie. Uitgangspunten voor bedrijvigheid in Rijnpark zijn:

- De werkgelegenheid in Rijnpark sluit zo veel mogelijk aan bij de werkbehoefte in Rijnpark, de omliggende wijken en de stad. Daarbij wordt het principe - het juiste bedrijf op de juiste plaats - gehanteerd

- In Rijnpark is ruimte voor “betaalbaar werken” (in m2 en in huurniveau) om over een langere periode kansen te bieden aan nieuw ondernemerschap, creativiteit, ontplooiing en startups
- De bedrijvigheid in Rijnpark sluit goed aan op, is complementair aan of is aanvullend aan de bedrijvigheid in de omgeving (Het Broek en de Nieuwe haven)
- Er wordt gestreefd naar efficiënt ruimtegebruik (stapeling en compact vormgeven van werken)
- Er worden oplossingen gezocht voor bedrijven die niet aansluiten bij/passen in de nieuwe toekomst van Rijnpark

Het juiste bedrijf op de juiste plaats
De invulling van het programma werken in Rijnpark kan niet los gezien worden van de Arnhemse economie als geheel en als onderdeel van de ambitie om van Rijnpark een gemengd stedelijk gebied te maken. Keuzes die gemaakt worden rondom de invulling van het programma vragen om een afweging rondom economie en werklocaties in Arnhem en de ambities voor Rijnpark. Denk bij dat laatste bijvoorbeeld aan de mengbaarheid van bedrijvigheid met wonen en voorzieningen en de logistieke component van de bedrijfsvoering. Dit noopt tot keuzes maken. Belangrijk daarbij is dat er stadsbreed wordt ingezet op het principe ‘het juiste bedrijf op de juiste plaats’ en daaraan acties worden gekoppeld. Dit betekent dat de gemeente actief stuurt op de vestiging en verdeling van bedrijvigheid over de voor haar beschikbare terreinen. Wanneer dit vraagstuk enkel benaderd wordt vanuit Rijnpark, zal een oplossing lastig te vinden zijn. Mogelijk kan bijvoorbeeld Het Broek voor een deel bepaalde functies opvangen die in de toekomst niet meer in Rijnpark passen. De uitgangspunten en basis voor deze schuifpuzzel zijn de werkmilieus die voor de verschillende werklocaties werden vastgelegd in de Visie werklocaties Arnhem 2040.

Bedrijvigheid in Rijnpark
In Rijnpark is in elk deelgebied ruimte voor bedrijvigheid, maar telkens onder andere condities. De gemene deler is dat de bedrijvigheid in Rijnpark een hoge ruimtelijke arbeidsdichtheid (aantal m2 per baan) heeft en zijn core business naast of nabij woningen en publieksgerichte voorzieningen kan blijven uitvoeren, en dus ‘mengbaar’ is. Uit onderzoek naar de toekomstige bedrijvigheid in de Spoorzone Arnhem-oost zijn vijf verschillende kansrijke verschijningsvormen van werkfuncties in Rijnpark aan het licht gekomen: Moderne makers, makersplaatsen, stadsdistributie (kleinschalig), kleinschalige kantoren en verzamelgebouwen.

Elk van deze vijf verschijningsvormen kent zijn of haar eigen kansen, beperkingen (hinder, logistieke vraag) en randvoorwaarden (huurprijs, oppervlakte). Daarnaast blijkt uit het onderzoek dat Rijnpark niet geschikt is voor nieuwe grootschalige kantoorontwikkelingen. Rijnpark is in de Kanorennota Arnhem 2022-2030 niet als formele



Concentraties bedrijvigheid
① Makerskwartier
② Makerslus
③ Werken in de plinten
④ Werken in de plinten
⑤ Werkblok

kantoorlocatie opgenomen, maar is wel genoemd als bedrijventerrein waar een aantal grotere kantoorgebouwen staan. Ter versterking van de levendigheid van de wijkeconomie in het gebied zijn kleinschalige werk- en kantoorruimten wel wenselijk.

Concentratie bedrijven
Er is ruimte voor bedrijvigheid in heel Rijnpark. In alle werkbieden is er een sprake van een mix van wonen, werken en voorzieningen, maar onder andere voorwaarden. Zo is de noordkant van Rijnpark meer gericht op wonen met minder ruimte voor de auto en is wonen in de Zuidoost hoek van Rijnpark (nabij bedrijventerrein Het Broek), niet mogelijk vanwege de bedrijvigheid op de aangrenzende bedrijventerreinen. Daarnaast kunnen historische panden zoals de Federatie en de Corushallen ruimte bieden aan makersplaatsen of een bedrijfsverzamelgebouw. Er zijn in het gebied een aantal zones waar de bedrijvigheid zich concentreert.

In het Makerskwartier is ruimte voor bedrijvigheid die zich minder goed laat mengen met wonen en ook een grotere logistieke vraag hebben. In dit gebied is wonen niet mogelijk. De “Makerslus” (Snelliusweg, Hondiusstraat en Mercatorweg) zorgt er voor dat Rijnpark zuid-midden goed ontsloten is. De plinten aan de Makerslus bieden ruimte voor een breed scala aan bedrijvigheid, welke zich goed laat mengen met wonen. Aan de Westervoortsedijk en de Van Oldenbarneveldtstraat is ruimte voor bedrijvigheid in de plinten en enkele grotere kantoorprogramma’s. En tot slot is er een Werkblok (het PostNL-gebouw) in het noordoosten van Rijnpark, die zeer geschikt lijkt voor de ontwikkeling van een makersplaats of bedrijfsverzamelgebouw.

Betaalbare ruimte voor werk
De betaalbaarheid van bedrijfsruimte is een belangrijke succesvoorwaarde. Betaalbaarheid is namelijk een steeds belangrijker vestigingscriterium. Transformatie van een gebied, zeker wanneer dit gepaard gaat met sloop-nieuwbouw, kan ook wat doen met de toekomstige huurprijzen. Deze liggen normaliter hoger van voorheen. Voor het behoud van het MKB in Arnhem én het behoud van banen op onder andere praktisch en middelbaar geschoold niveau, is het van belang dat de ‘nieuwe’ meters voor werkgelegenheid betaalbaar blijven. Kortom een marktconforme huur- of koopprijs kennen in de toekomst. Binnen een ontwikkeling als Rijnpark wordt dat een uitdaging en zal vanuit de overheid actief gestuurd moeten worden op de realisatie van betaalbare bedrijfsruimte en kan daarnaast gedacht worden aan de oprichting van een of meerdere werkcorporaties.



Tussentijd (suggesties)
① Tijdelijk gebruik bestaande gebouwen
② Tijdelijke verbindingen over emplacement
③ Opbouw bouw/ontwikkelgroepen
④ Lokale tijdelijke intitiatieven vanuit de omgeving

TUSSENTIJD

Met het opstellen van het ontwikkelperspectief Arnhem-Oost is een start gemaakt met de transformatie van Rijnpark naar een gemengd stedelijk gebied. Met het opstellen van de startnotitie en deze gebiedsvisie voor Rijnpark komt de intensivering en verkleuring (wonen, werken en voorzieningen) van Rijnpark in een stroomversnelling. De start van het project ligt al in het verleden en de gebiedsvisie omschrijft een ‘verre’ toekomst. De visie geeft een perspectief voor het gebied dat rijkt tot tenminste 2040, maar mogelijk nog veel verder. Dat betekent niet dat er in de ‘tussentijd’ niets kan gebeuren.

Allereerst functioneert het gebied nu al, er is vrijwel geen leegstand in het gebied en de bedrijven in Rijnpark fungeren goed. Dit zal ook de komende jaren zo blijven. Tegelijkertijd komt het gebied verder tot leven – denk aan het activeren van plekken, het (tijdelijk) opstarten van activiteiten en nieuwe programma’s in het gebied en Rijnpark meer doorwaadbaar maken (bijvoorbeeld door middel van een tijdelijke voetgangersbrug over het spoorwegemplacement). Daarvoor wordt gebruikgemaakt van (bestaande) gebouwen en plekken, worden programma’s en events ontwikkeld en wordt samengewerkt met aanwezige bedrijven als opmaat naar een nieuwe economie en de volgende levensfase van Rijnpark.

Placemaking in de tussentijd creëert waarde en legt de basis voor het toekomstig karakter en de identiteit van Rijnpark. Daarom wordt er ingezet op programma’s en activiteiten die enerzijds waarde toevoegen voor de opgaven van het gebied en de stad en anderzijds passen binnen de toekomst van Rijnpark. Ook voor tijdelijke functies geldt, het juiste initiatief en programma op de juiste plek. Dat betekent dat er afstemming plaatsvindt op het niveau van de spoorzone Arnhem-Oost en de stad alvorens programma’s een plek kunnen krijgen in Rijnpark. Daarnaast wordt een afwegingskader opgesteld voor toekomstig gebruik en placemaking in Rijnpark, om te borgen dat de juiste programma’s en initiatieven een plek vinden in Rijnpark.



Luchtsingel, Rotterdam



LocHal, Tilburg



NDSM, Amsterdam



De Hartlijn, kijkend vanaf de Doctor C. Lelyweg

4.2 WATER EN BODEM ALS BASIS

Gelegen in de voormalige uiterwaarden op de splitsing van Rijn en IJssel was het gebied van Rijnpark van origine nat en de bodem niet geschikt om op te bouwen. Om het plangebied toch geschikt te maken als industriegebied en aan te sluiten op de spoorlijn in het noordoosten werd het plangebied van Rijnpark met zo'n 4 tot 5 meter opgehoogd. Dit gebeurde met zand vanuit het noorden van het stadgebied. Als gevolg daarvan kwam het gebied duidelijk hoger te liggen dan de omliggende buurten. Door het intensief gebruik als industrieterrein ontstonden er op verschillende plekken bodemverontreinigingen van verschillende intensiteit. In de huidige situatie hebben wij het dus te maken met een gebied met een vrij unieke bodemopbouw.

Uitgangspunt van deze visie is de erkenning dat de kwaliteit van de stadsbodem, de natuur en het stedelijk groen onmisbaar is voor het welzijn van Rijnpark. De bodem fungeert niet alleen als opvangbak voor hemelwater, maar biedt ook een vruchtbare voedingsbodem voor groen, wat essentieel is voor het creëren van een aangenaam stedelijk klimaat. Echter, de huidige situatie vertelt een verhaal van complexiteit en verstoring. Ophogingen en aansluitingen hebben geleid tot een hoogteverscheidenheid die resulteert in een ingewikkeld watersysteem. De bodem is droog en voedingsarm, terwijl verontreiniging door industriële activiteiten delen ervan ongeschikt maakt voor beoogd gebruik.

Desalniettemin omarmt deze visie de unieke situatie van Rijnpark en neemt haar als vertrekpunt voor een strategie om de bodem geschikt te maken voor het toekomstig gebruik en de uitbouw van de Rijnparkbiotoop. Dat is niet alleen duurzaam, maar ook minder ingrijpend en kostbaar. De strategie voor Rijnpark omvat het versterken van de waterbergingscapaciteit van de bodem, het aanpassen van het watersysteem aan de nieuwe realiteit, en het koesteren van een ecologisch evenwicht. Het is een oproep tot een harmonieuze samenkomst van natuur,



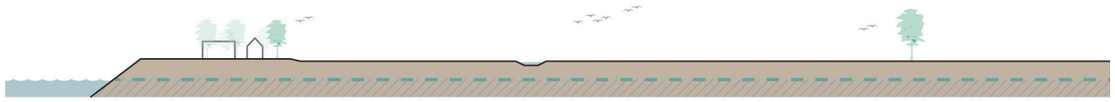
Water en bodem als basis

water, en menselijke ingrepen, waarbij Rijnpark niet alleen zijn verleden weerspiegelt, maar ook de belofte draagt van een duurzame en veerkrachtige toekomst.

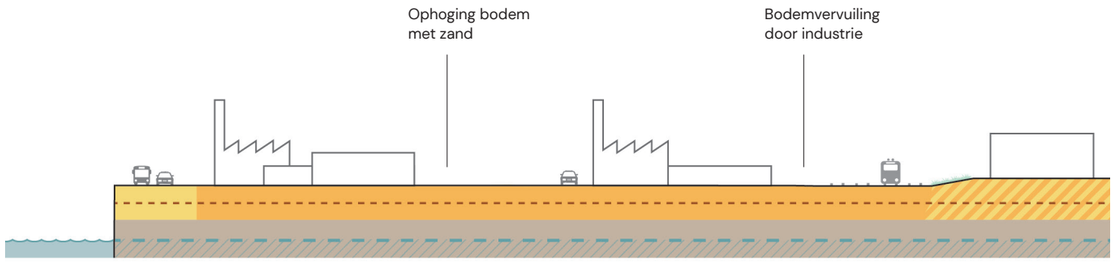
BODEMVERONTREINIGING ALS UITDAGING

Bijna het gehele gebied is verontreinigd, variërend van matig tot sterk. In veel gevallen overlappen gevallen van ernstige bodemverontreiniging elkaar; in feite is het hele plangebied een lappendeken van verschillende verontreinigingen. De verontreiniging varieert van bodemvervuiling door industrieel gebruik tot afgedekte stortplaatsen (Dr. C. Lelyweg en Oude Zevenaars). De meeste verontreinigingen in Rijnpark zijn immobiel. Het betreffen voornamelijk vervuilingen met zware metalen en PAK. Een klein deel betreft ook mobiele verontreinigingen (minerale olie, vluchtige aromaten en/of cyanide). Deze mobiele verontreinigingen verdienen bijzondere aandacht, want zij kunnen zich via het grondwater verspreiden of uitdampen. In de afgelopen jaren zijn er meerder locaties op verschillende wijze gesaneerd (Billitonterrein,

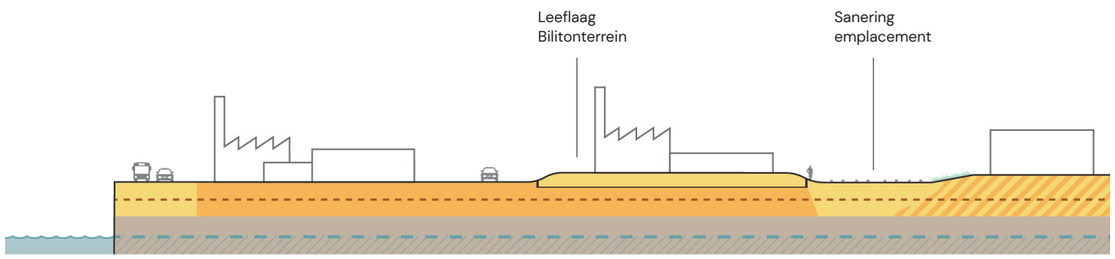
BILLITONTERREIN
Het Billiton-terrein is een grote locatie, waar een sanering is uitgevoerd. Op het terrein is de verontreinigde grond tot 1,5 meter diep afgegraven. In de ontgravingsput is een betonnen bakconstructie aangebracht, die vervolgens is opgevuld met geschikte grond. Onderdeel van de uitgevoerde sanering is een grondwaterbeheersing (drainagesysteem met pomphuisje) met eeuwigdurende nazorg. Hier zal bij een herontwikkeling rekening mee moeten worden gehouden. Buiten de aangebrachte bak is een restverontreiniging achtergebleven. De beheersmaatregelen hebben tot doel te voorkomen dat er uitstroom van grondwater naar de omgeving plaatsvindt. Het grondwaterniveau op het Billitonterrein wordt kunstmatig laag gehouden.



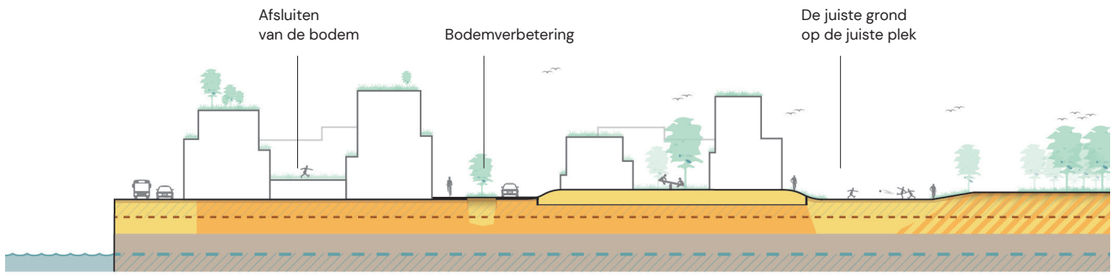
Oorspronkelijke bodem, oever aan de Rijn



Opgehoogd met zand voor het industriegebied met bodemvervuiling door industrie



Huidige situatie met gesandeerde delen



Toewerken naar een nieuwe bodemconditie en samenstelinng voor de nieuwe stadswijk

spoorwegemplacement, grond onder Jumpsquare), maar telkens met het behoud van de functie bedrijventerrein. Dat betekend dat de gesaneerde plekken ook niet geschikt zijn voor alle gebruiken. Daarnaast is er ter plaatse van de parkeerplaats bij het winkelcentrum een IBC sanering. Dit betekent dat hier afdekking en monitoring nodig is.

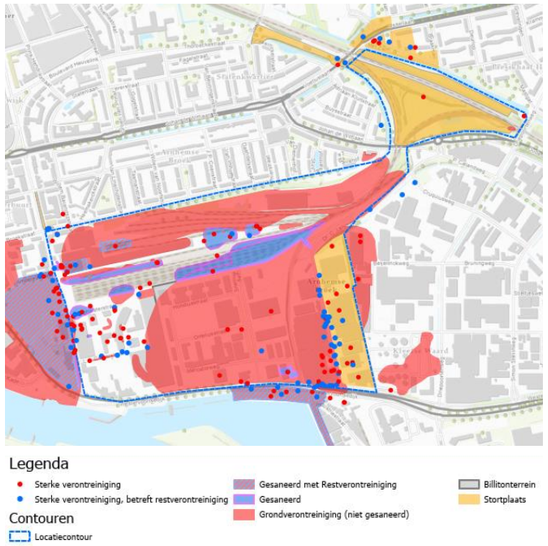
Bij het bepalen van de ontwikkelingsstrategie van het plangebied is van belang op welke wijze hoe er met de aanwezige verontreinigingen kan worden omgegaan. De milieu hygiënische kwaliteit van de bodem dient namelijk aan te sluiten op het gebruik ervan. Om het gebied geschikt te maken voor toekomstig gebruik, zijn de volgende saneringsopties relevant:

- Aanbrengen van duurzame verharding (gesloten bij mobile verontreiniging en half verharding bij immobiele verontreiniging
- Aanbrengen van een 'leeflaag' van 1 meter met de juiste bodemkwaliteit
- Sanering van de locatie

Daarbij kan gekozen worden voor een van de opties, bijvoorbeeld het gehele gebied ophogen met 1 meter, maar lijkt het in Rijnpark duurzamer en ruimtelijk beter om verschillende maatregelen slim te combineren. Het gehele gebied opschonen, ophogen of afsluiten met verharding is voor de achtergrond van een duurzame aanpak, financiële haalbaarheid, ruimtelijk perspectief en noodzaak niet realistisch of wenselijk. Juist op het gebied van duurzaamheid (het verstoren van de gegroeide bodemsamenstelling, het vermijden van verkeersbewegingen, het aan en afvoeren van grond, etc.) moet er een juiste afweging gemaakt worden op basis van natuurlijk moment en kosteneffectiviteit. Zo kan bijvoorbeeld gekozen worden voor het saneren (verwijderen) van pitten met vervuiling, het op een aantal plekken toevoegen van een leeflaag van bodem met voor de functie geschikte kwaliteit en dikte en op andere plekken voor het afdekken door bebouwing en/of verharding.

DE JUISTE GROND OP DE JUISTE PLEK

Veel winst voor het milieu en financieel, is te halen door een goede strategie om de juiste grond op de juiste plek te gebruiken door het slim combineren van boven genoemde maatregelen. Daarmee wordt bedoeld dat de grond past bij het gebruik van de plek. In Rijnpark worden drie bodemklassen gehanteerd: klasse wonen, klasse industrie en klasse niet toepasbaar. Klasse wonen is schone grond die alle gebruiken waaronder, tuinen, speelplekken, stadslandbouw en langdurig verblijf toelaat. Klasse industrie kent een lichte vervuiling met specifieke lokale maximale waarden die als ondergrond

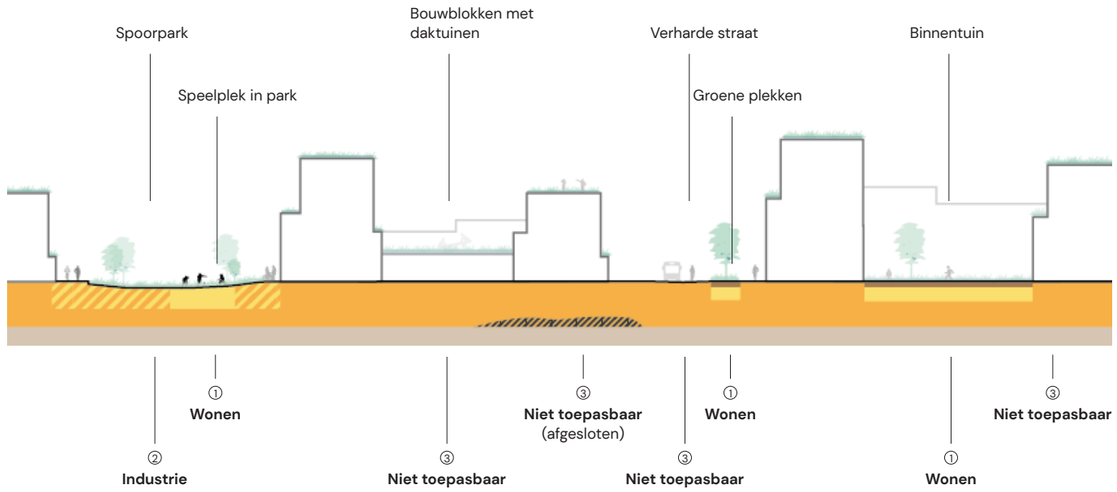


Kaart met de huidige (bekende) bodemverontreiniging

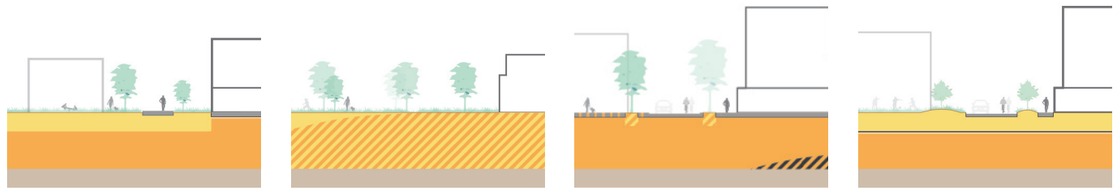
niet geschikt is voor speelplekken of tuinen, maar toepasbaar is in het spoorpark of in de straten en andere openbare ruimtes. Klasse niet toepasbaar betreft sterk verontreinigde grond. Deze vervuilde grond kan onder voorwaarden blijven zitten/worden herschikt binnen een verontreinigingslocatie. Deze grond is niet toepasbaar in parken, tuinen of speelplekken, maar kan wel gebruikt worden als de bodem is afgesloten. Bijvoorbeeld onder een straat of plein, of onder bebouwing. Afhankelijk van de mate van mobiliteit van de vervuiling is afdekken, met of zonder waterdoorlatend eigenschappen, een optie. Op plekken met mobielere verontreinigingen vraagt dit om maatwerk.

Uitgangspunten zijn en blijven dat er geen risico's voor beoogd gebruik mogen ontstaan en dat er moet worden gestreefd naar een ontwikkelstap om stilstand te voorkomen. Daarnaast is van belang dat er middels een omgevingsplan en grondbeheernota wordt vastgesteld en dat de algemene kwaliteit van dit plangebied als klasse Industrie wordt vastgesteld. Dit maakt buiten de woonfunctie hergebruik van grond met de klasse Industrie binnen het plangebied mogelijk.

De strategie voor de bodem in Rijnpark koppelt nadrukkelijk het gebruik van de grond aan de bodemklasse en maakt daarmee de omgang van de bodem zeer locatie specifiek. Bij elke ontwikkeling in Rijnpark wordt een specifieke oplossing gemaakt voor de omgang met bodemvervuiling. Niet toepasbare grond ligt onder bebouwing of verharding, klasse industriegrond in het park of tussen de bebouwing en schone grond onder de tuinen, speel- en verblijfsplekken. Dat betekent dat verschillende



Principesnede: de juiste grond op de juiste plek



① Wonen
Schone grond, geschikt voor:
- Tuinen
- Verblijfs- en speelplekken
- Stadslandbouw

Niet geschikt voor:
- -

② Industrie
Licht vervuilde grond, geschikt voor:
- Park en ecologische zones

Niet geschikt voor:
- Tuinen
- Verblijfs- en speelplekken

③ Niet toepasbaar
Vervuilde grond, moet afgedekt worden. Dit kan met bebouwing en halfverharding.

Waar er sprake is van mobile verontreiniging moet de bomen gesloten worden. Hier kan geen halverharding gebruikt worden.

Niet geschikt voor:
- Tuinen
- Verblijfs- en speelplekken

④ Billitonterrein
Vervuilde grond afgedekt met folie en 1m50 toplaag in een betonnen bakconstructie met kwaliteit wonen.

Geschikt voor:
- Tuinen
- Verblijfs- en speelplekken

Aandachtspunt:
- Diepwortelende planten en bomen niet mogelijk

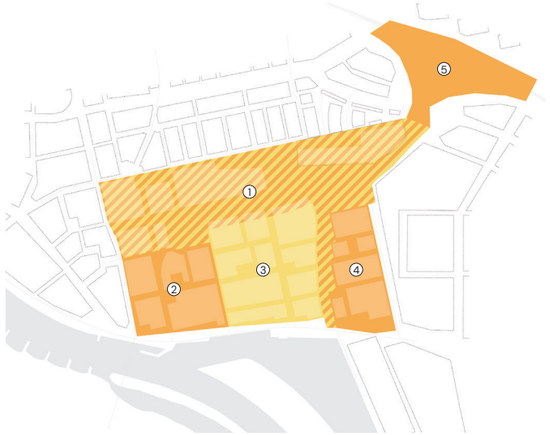
Vier bodemcategorieen

bodemklassen als een lappendeken naast elkaar kunnen voortkomen in het gebied en dat om de juiste bodemklasse op de juiste plek te krijgen wordt geschoven met de gronden in het gebied. Daarnaast heeft deze strategie ook zijn weerslag op het ruimtelijk raamwerk van de wijk. Zo worden de meer vervuilde zones intensiever bebouwd en daarmee afgedekt en andere plekken zoals het deels gesaneerde spoorwegemplacement ingezet als park. Het Billiton terrein is binnen deze strategie een uitzondering. Dit terrein beschikt over een leeflaag met klasse wonen. Toch is er vanuit de integrale afweging en ruimtelijke opzet van de nieuwe stadswijk in deze zone gekozen voor een intensieve bebouwing met een veelal, door de aanleg van straten en pleinen, gesloten bodem. Hier past de bodemklasse niet bij het gebruik. Daarom wordt de schone grond van het Billiton geruild met grond met bodemklasse industrie voor de plekken waar bijvoorbeeld een speel- of verblijfsplek komt in het park of woningen een tuin krijgen. Het Billitonterrein fungeert daarbij als een grondbank voor schone grond in Rijnpark.

Gesloten grondbalans
Deze bodemstrategie kan binnen Rijnpark grotendeels bereikt worden door het schuiven met de huidige grond in het gebied. Er wordt in Rijnpark daarom zo veel mogelijk gewerkt vanuit een gesloten grondbalans, waarbij de aan- en afvoer van grond zo beperkt mogelijk is, wat zowel vanuit kosten als duurzaamheid wenselijk is. Grond wordt in het gebied verplaatst en waar nodig tijdelijk opgeslagen in een gronddepot in het gebied. De locatie van het depot wordt zo gekozen dat het geen ontwikkelingen in de weg staat (fasering) en vervoersbewegingen zoveel mogelijk worden beperkt. Grond die niet binnen het project herbruikbaar is (qua verontreiniging of qua textuur) wordt afgevoerd naar een andere hergebruikslocatie, een reiniger of een stort.

INDICATIEVE BODEMSTRATEGIE PER DEELGEBIED

De bodemstrategie voor Rijnpark kent een locatie specifieke aanpak, maar het karakter en de invulling van een aantal deelgebieden in Rijnpark kent een leidend principe. Hieronder wordt voor deze deelgebieden een indicatieve aanpak beschreven.



Deelgebieden
① Noord en Spoorpark
② Zuidwest
③ Billiton terrein
④ Makerskwartier
⑤ Spoordriehoek

1. Noord en Spoorpark
De bodemvervuiling in het noordelijk deel van Rijnpark is nog niet volledig in beeld gebracht. Daarnaast is de beschikbare informatie oud en incompleet. Vervuiling lijkt hier in eerste instantie beperkt en oppervlakkig en een deel van deze zone is reeds gesaneerd. Door het niveauverschil met het Broek is het volledig ophogen van deze zone niet wenselijk. Er zal in deze zone locatie specifiek met grond geschoven moeten worden en op een aantal plekken zal de bodem afgedekt moeten worden. Daarnaast moeten er mogelijk enkele pitten met vervuiling worden gesaneerd.

De buitenruimte kan in deze zone met uitzondering van tuinen in de bouwblokken en enkele verblijfs- en speelplekken klasse industrie hebben. Lokaal kunnen plekken opgehoogd worden om grond met industriekwaliteit in het gebied te houden. Voor zones in het spoorpark waar woonkwaliteit nodig is kan grond met industriekwaliteit worden vervangen door schone grond van uit het billitonterrein. Voor de zones in de eerste fase wordt gezocht naar schone grond in deze zones. Is deze er niet dan zal deze mogelijk van buiten moeten worden aangevoerd.

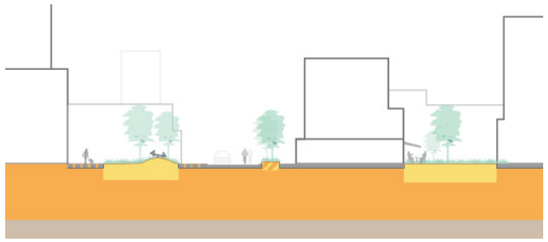
2. Zuidwest
In Zuidwest is waarschijnlijk sprake van een aanzienlijke bodemvervuiling. Onderzoek is in deze zone noodzakelijk om de aard en mate van de vervuiling verder in beeld te brengen. Omdat in deze zone een aantal historische panden blijven behouden is een ophoging van dit gebied met grond met klasse industrie of wonen hier niet haalbaar. In deze zone wordt de bodem zo veel mogelijk afgesloten, waar mogelijk met halfverharding. Op plekken waar groen en/of bomen komen wordt plaatselijk door bodemsanering of met grondruil grond met klasse industrie of wonen toegepast. Voor de binnenterreinen zijn er verschillende maatregelen denkbaar. Zij worden dan wel verhard of verhoogd aangelegd of de eerste meter vervuilde grond wordt vervangen met klasse industrie of wonen naar gelang de functie en het gebruik van het binnenterrein.

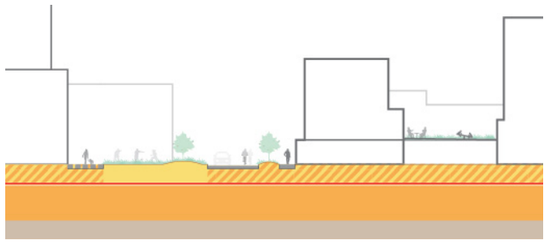
3. Zuid midden (billiton terrein)
Dit gebied is grotendeels al gesaneerd naar bodemklasse Wonen. Daarmee is het Billitonterrein een grondbank voor schone grond voor Rijnpark fase 2. Grond die vrijkomt bij projecten in dit deelgebied kan worden toegepast in het spoorpark of deelgebied 4 (fase 2). Vervuilde grond uit de omliggende gebieden (klasse industrie) wordt onder de gebouwen en de verharding toegepast. Op plekken waar dit gewenst is vanuit de functie van de plek wordt schone grond behouden. Vanuit de programmatische ambities (werkplinten) worden de binnenterreinen in deze zone voornamelijk verhoogd aangelegd.

4. Zuidoost
In de zuidoostzijde van Rijnpark (huidige dr. C. Lelyweg) is de bodem sterk vervuild en bevind zich aan de oostzijde van de dr. C. Lelyweg een oude stortplaats onder de bebouwing, Daarnaast is er op de hoek Doctor C. Lelyweg – Westervoortsedijk sprake van een mobiele verontreiniging. Het betreft een combinatie van twee verontreinigingen die in elkaar overlopen. Een verontreiniging van een tankstation en een verontreiniging als gevolg van een lekkage van een olieleiding. In het raamwerk is deze zone aangemerkt als bedrijventerrein. Het afdekken van de vervuilde grond is daarom en voor de hand liggende optie met een voorkeur voor halfverharding. Ter hoogte van de mobile verontreiniging zijn specifieke maatregelen noodzakelijk en wordt de bodem volledig afgedekt. Op plekken waar bomen of groen wordt toegevoegd aan de zone wordt punctueel vervuilde grond afgegraven en vervangen voor grond met klasse industrie.

5. Spoordriehoek
Onder de spoordriehoek ligt een oude stortplaats. Een ontwikkeling van deze zone vraagt dan ook om een sanering van de bodem, maar vanuit de visie is ervoor gekozen om in dit gebied niets te doen. Door haar geïsoleerde


① Noord en Spoorpark


② Zuidwest


③ Billitonterrein


④ Makerskwartier


② Spoordriehoek

Vijf deelgebieden

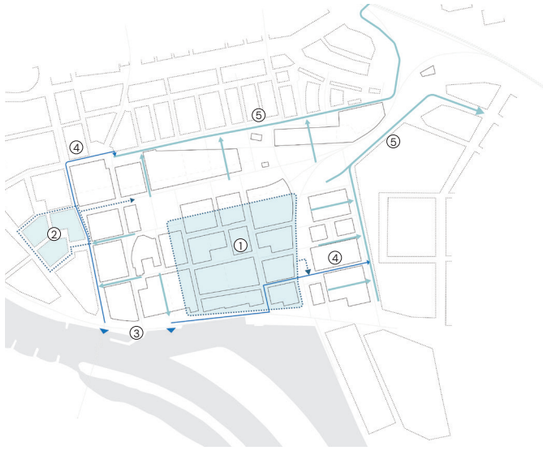
SLIM RUIMTEGEBRUIK
In Rijnpark wordt efficiënt omgegaan met ruimte. Er wordt gebouwd in een hoge dichtheid, functies worden gestapeld en gemengd en er is veel groene openbare ruimte. Deze efficiënte wordt ook doorgevoerd in de ondergrond. Kabels en leidingen worden zo compact mogelijk in ondergrond geplaats. Hierbij kan gewerkt worden met leidingentunnels en leidingbedden voor de ondergrondse infrastructuur. De ambities is om de ondergrond voor een groot deel te vrijwaren van kabels en leidingen waardoor er meer ruimte overblijft voor de wortels van het de bomen en struiken in de openbare ruimte. Een bijkomend voordeel is dat op de plekken met bodemvervuiling het graafwerk voor de aanleg, vervanging en onderhoud van de kabels en leidingen beperkt blijft.

ligging tussen de sporen is in dit gebied een bijzonder en ecologisch waardevol stuk stadsnatuur ontstaan dat ook bij de toekomstige ontwikkeling van Rijnpark behouden blijft. Een sanering van deze zone zou dit bijzondere stuk stadsnatuur tenietdoen. Dit betekent tegelijkertijd dat de spoordriehoek niet toegankelijk kan zijn voor de mens. Een ontwikkeling aan de buitenzijde van de spoordriehoek is wel mogelijk. Daarbij is maatwerk nodig om tot een geschikte invulling te komen.

EEN DUURZAAM EN VEERKRACHTIG BODEM-WATERSYSTEEM

Om extreem droge en natte omstandigheden op te kunnen vangen en om een levende voedzame bodem te garanderen, is in Rijnpark een veerkrachtig watersysteem noodzakelijk dat door de hele wijk verweven is, in zowel gebouw als openbare ruimte. Niet alleen is het watersysteem veerkrachtig, het is ook een gezond systeem dat voldoende water en schoon water heeft. Het veerkrachtige watersysteem is belangrijk om voor een aangenaam klimaat te zorgen in de wijk. Uitgangspunt is dat hemelwater, ook bij extreme buien niet wordt afgewenteld naar de omgeving of de rivier, maar lokaal wordt vastgehouden en verwerkt en dat water wordt vastgehouden in de toplaag van de bodem, zodat er, ook in droge tijden voldoende water beschikbaar is voor het groen in de wijk en door middel van verdamping verkoeling te bieden in tijden van extreme hitte . Het plangebied wordt zo ingericht dat in normale situaties niet alleen het hemelwater van het plangebied wordt verwerkt, maar ook een groot deel van het hemelwater van het naastgelegen Fluvium. Door al het hemelwater in het plangebied vast te houden, voorkomen we wateroverlast op het naastgelegen bedrijventerrein Het Broek.

Het watersysteem voor Rijnpark past binnen het grotere systeem van Arnhem Oost en houdt rekening met de bijzondere condities in het projectgebied (watersysteem Bilitonterrein en bodemverontreiniging). Het watersysteem voor Rijnpark heeft drie lagen, de met elkaar verbonden



Bestaand principe afwatering
① Billiton-terrein
② Fluvium-terrein
③ mogelijke overstortplekken naar de Rijn
④ ondergrondse afvoer hemelwater
⑤ sloot

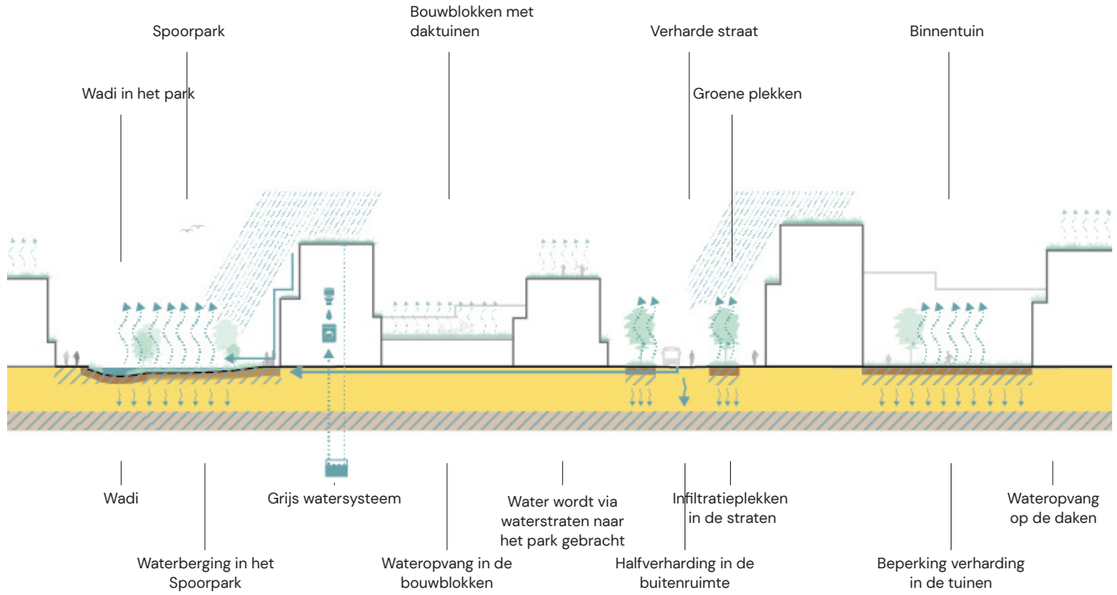
zijn: gebouwen en binnentuinen, straten en pleinen en het Spoorpark. De gebouwen en binnentuinen worden ingezet om regenwater te bufferen. Het gebufferde water wordt zoveel mogelijk lokaal gebruikt, voor bewatering van de tuinen, doorspoelen wc's etc. Overtollig water wordt vertraagd afgevoerd naar de openbare ruimte.

Het Spoorpark speelt in dit systeem een belangrijke rol. Het is spoorpark is het voornaamste infiltratie- en waterbuffergebieden in Rijnpark. Daarnaast wordt waar mogelijk water lokaal gebufferd en verwerkt in de straten en pleinen in het bebouwde gedeelte van Rijnpark. De omgang met bodemvervuiling, zoals hierboven besproken, is daarbij bepalend of de bodem toegankelijk is voor infiltratie. Niet essentiële straten kunnen daarbij gebruikt worden als tijdelijke waterbuffer tijdens noodweer. Hemelwater dat niet in het gebouwde deel verwerkt kan worden wordt in de straten zichtbaar bijvoorbeeld door het toepassen van waterstraten of molgoten, afgevoerd naar het Spoorpark. Op deze manier wordt water en de verwerking daarvan zichtbaar en beleefbaar.


Waterstraten in Gro Norrebro, Copenhagen


Groen dak op Atos, Zurich


Wadi's als speelaanleiding in het park



Principesnede: watersysteem Rijnpark


Watersysteem bij 70mm


Watersysteem bij 130mm (overloop in het park)

LEVENDE EN VOEDZAME BODEM

De samenstelling van de bodem is een belangrijke component in het bodem-watersysteem en randvoorwaardelijk voor de uitbouw van de robuuste, gelaagde en gezonde groenstructuur. De huidige bodemsamenstelling, met een forse laag zandgrond op de oorspronkelijke kleiachtige bodem werkt als een vergiet. De goed waterdoorlatende zandgrond is uitermate geschikt voor de infiltratie van hemelwater, maar er blijft weinig tot geen water over in de bovenste laag en de bodem bevat daardoor bijna geen nutriënten in de bovenste laag. Om het watersysteem te verduurzamen en de bodem geschikt te maken voor een robuuste groenstructuur zal water langer vastgehouden moeten worden in de toplaag. In Rijnpark wordt daarom gewerkt aan de creatie van een levende bodem. Een levende bodem betreft het ecologisch systeem van de bodem en is naast de voedingsbodem voor de groenstructuur en het vasthouden van water in de toplaag van belang om onze leefomgeving gezond te houden onder meer via afbraak van organisch materiaal en verontreinigingen, haar water filterende kwaliteit en CO2-vastlegging.

Er zijn twee methodes waarmee de bodem in Rijnpark wordt verbeterd: directe bodemverbetering met klei of leem of een stapsgewijze bodemverbetering door successie. Bodemverbetering op basis van successie is een proces van de lange adem waarbij met pioniersvegetatie stapsgewijs een laag met biologisch materiaal wordt opgebouwd die water en nutriënten vasthoudt en legt de basis voor een levende en voedzame bodem. Een toevoeging van klei of leem in de toplaag zorgt voor een kickstart van de opbouw van de levende bodem. De bodem houdt direct water en nutriënten vast en is daardoor direct geschikt voor de Rijnparkbiotoop, door successie zal ook deze methode lijden tot een levende bodem.

De juiste bodem op de juiste plek
De strategie om tot een duurzaam en veerkrachtig bodem-watersysteem te komen in Rijnpark vraagt net als voor de omgang met de bodemverontreiniging voor het organiseren van de juiste bodemcondities op de juiste plek. Op bepaalde plekken kan het hoge infiltrerend vermogen van de zandgrond een bijdrage leveren aan het lokaal snel en efficiënt verwerken van hemelwater terwijl op andere plekken de prioriteit juist ligt op het vasthouden en vertraagd afvoeren van hemelwater en de uitbouw van een levende bodem.

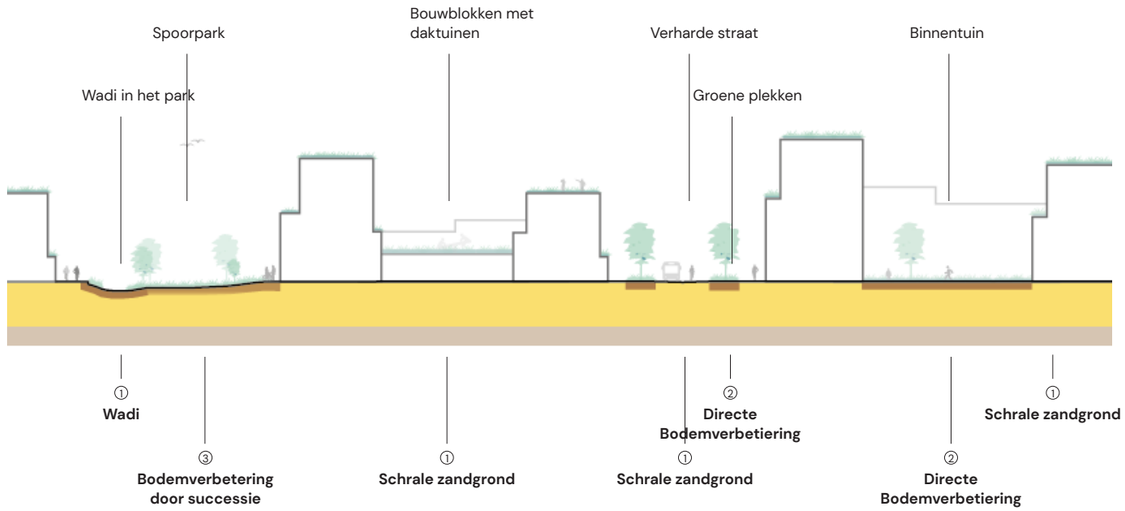
Op basis van de positie en functie van een plek in Rijnpark kan gekozen worden welk bodemtype hier gewenst en mogelijk is. Dit betekent bijvoorbeeld dat in het Spoorpark plekken kunnen voorkomen waar de bodem verbeterd wordt door het toevoegen van klei of leem terwijl er op andere plekken gekozen wordt om de huidige bodemconditie juist in te zetten voor een maximale infiltratie van hemelwater. Daarnaast kunnen er plekken voorkomen waar de bodem grotendeels of volledig gesloten wordt om water langdurig aan de oppervlakte te houden om een bepaalde ecologische biotoop of koelteplek te creëren. In het bebouwde deel van Rijnpark zal de bodem onder de straten, met uitzondering van de groene plekken, waarschijnlijk vooral gebruikt worden voor infiltratie van hemelwater. Daarbij wordt maximaal gebruik gemaakt van waterdoorlatende verharding.

Technische maatregelen
Met de uitbouw van het bodem-watersysteem wordt zo veel mogelijk water in Rijnpark lokaal verwerkt en vastgehouden, maar dit systeem is mogelijk niet toereikend om al het hemelwater (bij extreme buien) te verwerken of voldoende water vast te houden om langdurige droge perioden door te komen. Daarom kan het noodzakelijk zijn om aanvullend op de uitbouw van het natuurlijke bodem-watersysteem ook technische maatregelen, zoals het toepassen van infiltratiekratten onder de grond of wateropslag in kelders, toe te passen in Rijnpark.

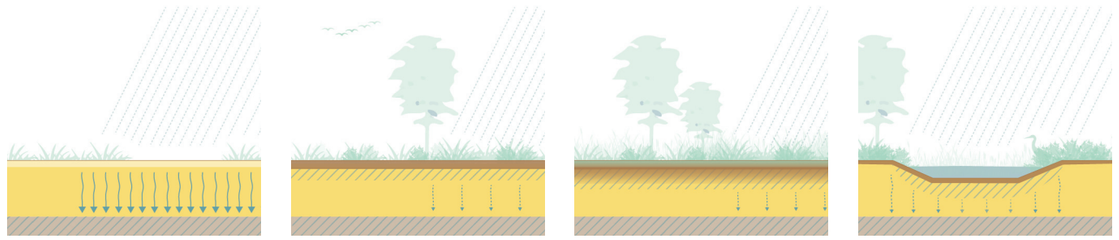
STRATEGIE VOOR DE BODEM IN RIJNPARK

De bodemstrategie en de strategie voor de omgang met bodemvervuiling in Rijnpark gaan beide uit van het creëren van de juiste bodemcondities op de juiste plek. Beide strategieën hebben een zekere relatie met elkaar en de keuze voor de functie (straat, bebouwd of groen) van de plek is veelal bepalend voor de bodemstrategie en de mate waarin bodemvervuiling geoorloofd is. Daarnaast zijn er koppelkansen voor de werkzaamheden die verricht moeten worden. Zo kan het schuiven met gronden om de juiste grond op de juiste plek te krijgen, tegelijkertijd gebruikt worden om leem of klei aan de bodem toe te voegen of kan een keuze voor het afsluiten van de bodem ertoe lijden dat juist die plek wordt benut als bufferzone voor hemelwater.

Nadere uitwerking
Een verdere uitwerking van het bodem-watersysteem en de strategie voor bodemverontreiniging volgt bij de verdere uitwerking van de deelplannen voor Rijnpark. Dit gebeurt telkens op basis van de hierboven genoemde visie op bodemverontreiniging, het bodem-watersystem en de levende voedzame bodem en als onderdeel van een strategie voor heel Rijnpark.



Principesnede: het juiste bodemtype op de juiste plek



① Schrale zandgrond
Huidige situatie van het terrein. De bodem bestaat uit een zandlaag bovenop het oorspronkelijke landschap.

Karakteristieken:
- Schrale grond; beperkte biodivirsiteit
- Bodem werkt als vergiet; water verdwijnt naar de diepten

② Bodemverbetering door successie
Met pioniersbeplaning wordt middels successie een sponslaag opgebouwd bestaande uit plantenresten.

Karakteristieken:
- Goede voedingsbodem voor groen; hogere biodiversiteitl
- Water wordt beter vastgehouden in bovenste laag; Infiltratiecapaciteit blijft hoog

③ Directe bodemverbetering
Het toevoegen van een natuurlijk materiaal (klei) in de toplaag van de bodem waardoor een sponslaag ontstaat die water en nutrienten vasthoudt.

Karakteristieken:
- Goede voedingsbodem voor groen; hogere biodiversiteit
- Vertraagde infiltratie water; blijft deels in bovenste laag

④ Wadi
Door het aanbrengen van een gesloten kleilaag op de bodem kunnen plekken gemaakt worden waar water langer kan blijven staan.

Karakteristieken:
- Drassige zones; verhoging biodiversiteit
- Vertraagde infiltratie water; vasthouden water aan het oppervlakte

Vier bodemtypen

Zicht op de Eusebiuskerk vanuit het Spoorpark

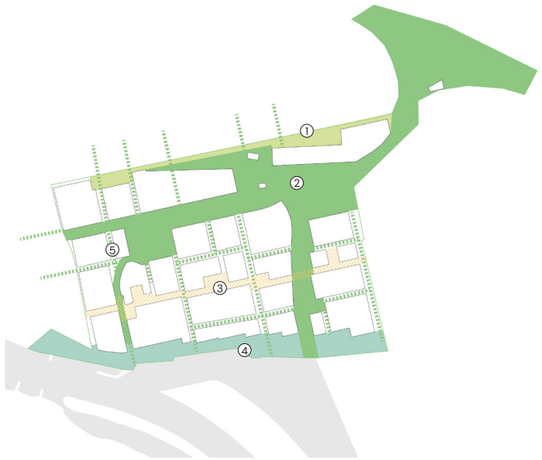
4.3 DE VELUWE AAN DE RIJN

Rijnpark wordt een aantrekkelijke, levendige en groene wijk waarin de voetganger en de fietser centraal staan. De auto is welkom, maar krijgt beperkt de ruimte in Rijnpark. Rijnpark is een plek waar mensen elkaar kunnen ontmoeten, waar gewerkt wordt en kinderen veilig op straat kunnen spelen in een ontspannen en groene openbare ruimte. De hoge dichtheid maakt dat elk stuk openbare ruimte waardevol is en voor meerdere functies (recreatie, klimaatadaptatie, groen) wordt gebruikt. Daarnaast is een kwalitatief hoogwaardige, groene omgeving een belangrijke randvoorwaarde voor het hoogstedelijke gemengde woonmilieu dat in Rijnpark gaat ontwikkeld worden en draagt bij aan de leefbaarheid en een sterke economie.

RIJNPARK WORDT GROEN

Rijnpark zet in op een maximaal groene uitstraling en beleving van de hele wijk, welke is doorgevoerd in alle aspec-ten van het plan, van de openbare ruimte, straten en pleinen, tot de binnenterreinen, daken en gevels van gebou-wen. Hierbij geldt dat zij zo groen mogelijk worden ingericht met inheemse bomen, struiken en kruiden van zand-gronden. Het groen in de buitenruimte is cruciaal voor een aantrekkelijke en gezonde leefomgeving. Een groene openbare ruimte met gelaagd groen draagt bij aan de mitigatie van hittestress en biedt ruimte voor hemelwaterin-filtratie en opvang. Door het verhogen van de biodiversiteit en het natuurinclusief inrichten van de buitenruimte wordt het groen robuuster en ontstaat er meer ruimte voor dieren.

Om de wijk zo groen mogelijk in te kunnen richten zijn integrale oplossingen nodig om de basis te leggen voor klimaatadaptatie, circulariteit en (ecologisch) groen. De voornaamste ingrepen zijn de uitbouw van een goed bodem-watersysteem (de juiste ingrepen op de juiste plek) en de inperking van de oppervlakte van een gesloten bodem (verharde ruimte). In Rijnpark wordt de openbare ruimte zo veel mogelijk gevrijwaard van zaken die ook in de bouwvelden/de bebouwing kunnen worden opgenomen. Zo wordt een groot deel van het fietsparkeren en vrijwel al het autoparkeren inpandig opgenomen, net zoals trafo's, hellingbanen en opstelruimte van parkeerentrees zo veel mogelijk inpandig opgenomen. Daarnaast wordt het ondergrondse netwerk van infrastructuur zodanig gestructureerd dat er zo veel mogelijk ruimte overblijft voor groen en bomen in de straten, aan de gevels, het park en op de pleinen. Om gevelgroen en geveltuinen op zo veel mogelijk plekken mogelijk te maken worden kabels en leidingen tenminste een halve meter van de gevel gelegd. Om ervoor te zorgen dat de beleving van groen en natuur



Robuust raamwerk

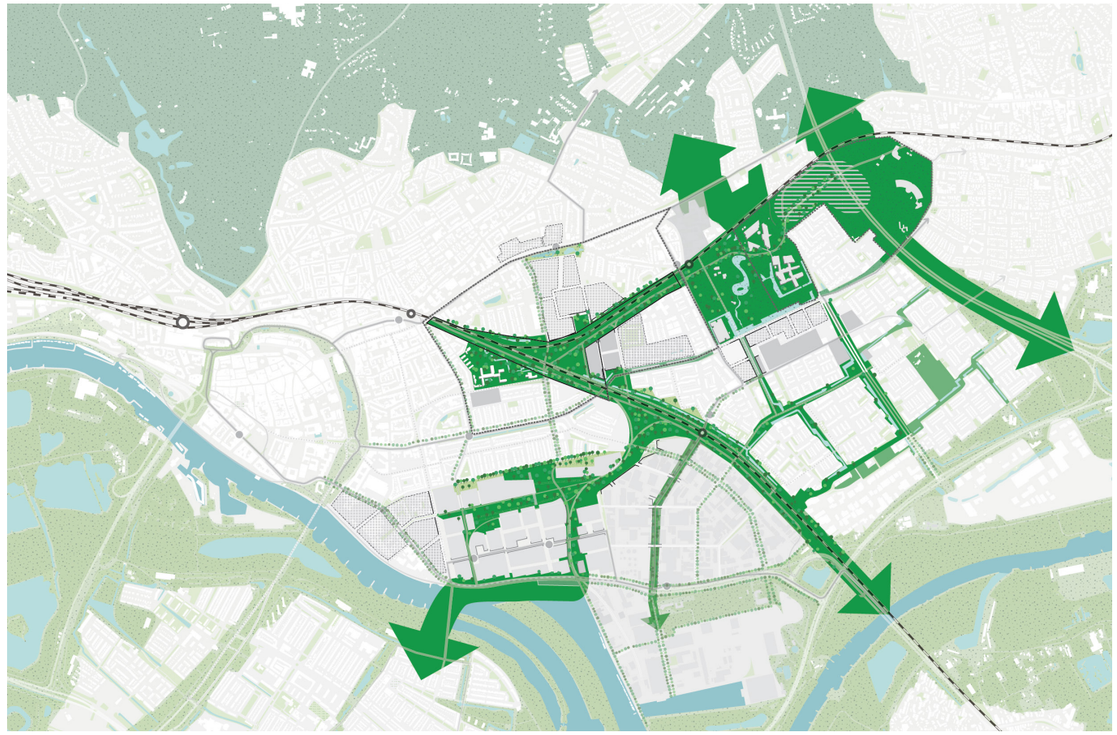
① Broekplantsoen
② Spoorpark
③ Hartlijn
④ Rijnboulevard
⑤ Dwarsloper

zo optimaal mogelijk is, kan een eenvoudige stelregel gebruikt worden met het principe van 3-30-300: elke bewoner heeft vanuit zijn huis uitzicht op tenminste 3 bomen; de openbare ruimte is voor minstens 30 procent bedekt met boomkronen; en elke woning heeft een park of openbare groenstructuur op maximaal 300 meter loopafstand.

Binnen Rijnpark is de groenblauwe structuur een belangrijke kwalitatieve drager en de basis van een gezonde en duurzame stadswijk. Door de omzetting van het gebruik van spoorlijnen naar groen krijgt de wijk een sterke identiteit en een duidelijk groene dooradering. Een nieuw stedelijk stadspark fungeert als het hart van Rijnpark. Het park vormt de basis van een fijnmazig netwerk van groene en openbare ruimtes waardoor voor ecologische verbindingen is gezorgd en Rijnpark goed aansluit op haar omgeving. Door gevarieerde inrichting biedt de groenblauwe structuur ruimte voor landschap, natuur en recreatie.

RIJNPARK ALS ONDERDEEL VAN DE VELUWELOPER

De Veluweloper is de grotere structuur van Arnhem-Oost welke een ecologische en recreatieve verbinding legt tussen het landschap van de Veluwe en de uiterwaarden



De Veluweloper verbindt de Veluwe met de Rijn

van de Rijn. In Rijnpark komen de Veluwe, stads- en ri-vierlandschappen samen, wat de potentie heeft om bestaande kwaliteiten te verbeteren en te verbinden, en op basis daarvan een eigen sfeer te ontwikkelen. De Veluweloper is minimaal 40m breed en loopt op en langs de be-staande spoorlijnen de stad in. De Veluweloper geeft ruimte voor gezond gedrag (fiets- wandel en sportroutes), plekken voor ontmoeting, gaat hittestress tegen en draagt bij aan betere luchtkwaliteit.

RIJNPARK BIOTOOP

Groen en gebouwen in het gebied vormen samen een stedelijk biotoop, het Rijnparkbiotoop. Deze is onderdeel van de Veluweloper en daarmee van het ecologisch raamwerk van de stad. Het strekt zich uit over de openbare ruimte, binnenterreinen, daken en gevels van de gebouwen. Met de implementatie van het Rijnparkbiotoop wordt gezocht naar een benadering die streeft naar het creëren van evenwicht tussen menselijke activiteiten en de natuurlijke wereld in de stad. In plaats van stedelijke gebieden te beschouwen als afgescheiden van de natuur, wordt de symbiose tussen mens en milieu benadrukt. Als onderdeel van de Veluweloper zijn de groenstructuren van Rijnpark verbindingsroutes voor flora en fauna. Deze ecologische corridors stellen planten en dieren in staat om veilig te migreren tussen verschillende delen van de stad, waardoor de biodiversiteit wordt vergroot en populaties gezonder blijven.

Door het natuurinclusief en biodivers inrichten van de buitenruimte (privé en openbaar) en de bebouwing wordt een leefomgeving gecreëerd die plaats biedt aan een gevarieerde flora en fauna. Er wordt niet gestreefd naar het vestigen van enkele soorten, maar voor een vitale biotoop waarin zich een breed spectrum aan planten en dieren kan vestigen en ontwikkelen. Rijnpark wordt niet een monotoon landschap, maar een samenspel van afwisselende habitats dat vooral soorten als gierzwaluw, huismus, vleermuizen, scholekster en zwarte roodstaart, vlinders en wilde bijen kan voorzien van een plek. Groene daken en gevels zijn essentiële componenten van natuurinclusief bouwen. Ze vormen niet alleen esthetische toevoegingen aan

de stad, maar dienen tevens als habitat voor diverse planten en insecten. Daarvoor is belangrijk dat de daken en gevels technisch voldoende uitgerust zijn om de beplanting duurzaam te laten groeien. Daarnaast moeten architectonische elementen aan de gebouwen en in de openbare ruimte dienen als nest- en schuilplekken voor dieren. Ook bij de inzet van licht wordt rekening gehouden met donkere gebieden. Op die manier fungeren gebouwen en openbare ruimtes als een naadloos verlengstuk van de omringende ecologische structuur.

Natuurinclusief bouwen legt de nadruk op het gebruik van inheemse beplanting. Dit versterkt niet alleen de lokale biodiversiteit, maar helpt ook bij het behouden van de unieke ecologische identiteit van een regio. Inheemse planten zijn aangepast aan de specifieke omstandigheden van een gebied en vormen daardoor een duurzame keuze. Groene daken verminderen hitte-eilandeffecten en dragen bij aan een gezonder stedelijk klimaat. Ze absorberen regenwater, verminderen geluidsoverlast en dragen bij aan de algehele luchtkwaliteit. De groenbeleving wordt versterkt door op slimme plekken te kiezen voor groen tegen de gevels, dit kan door verticale constructies zoals klimplanten tegen de gevel, maar ook door in het ontwerp meegenomen plantenbakken op de etages. Met name in de zone van het Billitonterrein zijn groene gevels gewenst, omdat het planten van bomen hier lastig is vanwege de complexiteit van de bodem. In deze zone kunnen in plaats van het planten van bomen groen begroeide installaties en hangend groen (klimmers groeiend over bijvoorbeeld kabels of netten) worden ingezet om de buitenruimte te vergroenen. Waar groen toegepast wordt op daken in de binnenterreinen is er voldoende gronddekking om een robuuste en gelaagde groenstructuur mogelijk te maken. Al het groen in de verschillende planonderdelen zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden en zijn onderdeel van de biotoop. Voor de Rijnparkbiotoop wordt de huidige bodemconditie als basis genomen. Het project omarmt de kunstmatige situatie met een toplaag met zand en zet bodemverbetering in om water en nutriënten vast de houden in de toplaag. Dit helpt de ecologische ontwikkeling van de bodem te stimuleren, de groei van de bestaande flora te faciliteren en pioniersbeplanting te introduceren.

STIMULEREN VAN BEWEGEN, SPORTEN EN SPELEN

Rijnpark staat garant voor een gezonde leefomgeving, waar een aantrekkelijke buitenruimte uitnodigt tot activiteit. Door inrichting van een autoluw gebied woorden bewoners aangemoedigd om naar buiten te gaan en de inrichting van de openbare ruimte stimuleert verblijf, recreëren en sociaal contact. Uitnodigende fiets- en wandelroutes verbinden de nieuwe buurt met het stadscentrum, de Rijnoever en die aangrenzende stadswijken.

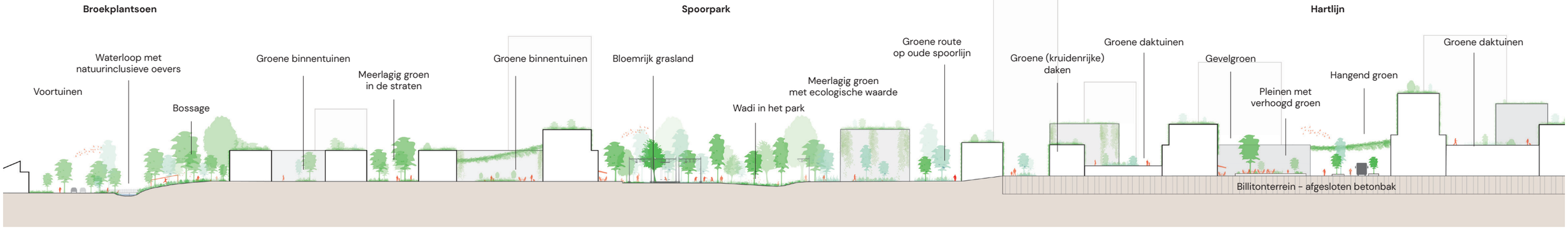
De buitenruimte in Rijnpark heeft algemeen een hoge kwaliteit die uitnodigt tot beweging en spel. Een gevarieerde inrichting biedt ruimte voor diverse activiteiten en creëert aantrekkelijke plekken om te verblijven. Informele ruimtes nodigen mensen uit om elkaar te ontmoeten, terwijl de topografie en gevarieerde beplanting de omgeving een karakteristieke uitstraling geven.

Sport en spel spelen een cruciale rol in Rijnpark. Diverse routes door het gebied gecombineerd met sportgelegenheden zoals fitness-elementen en parcours bieden mogelijkheden voor hardlopen en individueel sporten. Het park zelf nodigt uit tot beweging, met natuurlijke elementen als klimrotsen, trappen en uitnodigende omgevingen om te verkennen. Voor de buurt Het Broek wordt een speciale beweegroute ingericht. Deze kan naadloos aansluiten op de routes in Rijnpark. Zo ontstaat een uitgebreid netwerk van beweegmogelijkheden.

In twee grote speeltuinen kunnen jong en oud zich uitleven. Bij de ingang van het spoorpark vanuit het Broekplantsoen worden het talud en de bestaande bomen gebruikt om een avontuurlijke spelplek te creëren en vlakbij het stadsdeelcentrum in het westelijke deel van het park, waar het open gebied ruimte biedt voor een spelaanleiding. Daarnaast worden er twee buurtpleinen ingericht langs het Broekplantsoen met speelvoorzieningen. Het park zelf stimuleert spel en beweging met natuurlijke elementen zoals klimrotsen, bomen en uitnodigende terreininrichting. Ook kunnen oude elementen van het treinterrein worden geïntegreerd als spelelementen, waardoor de rijke geschiedenis van het gebied een interactief element krijgt in de spelbeleving. In het Rijnpark wordt een uitnodigende en vitale leefomgeving gecreëerd, waar beweging, spel en ontmoeting centraal staan. Met aandacht voor een gezond klimaat en een aantrekkelijke buitenruimte, wordt Rijnpark een plek waar mensen samenkomen, bewegen en plezier beleven.

EEN ROBUUST RAAMWERK

Als centraal onderdeel van Rijnpark wordt het Spoorpark ontwikkeld tot het kloppende hart van de nieuwe wijk. Het park is een cruciale openbare ruimte met een gevarieerd scala aan functies en dient als het slotstuk van de Veluweloper, waar de ecologische corridor en de rivierzone samenkomen. Het Spoorpark vormt de stevige, groene ruggengraat van het gebied en het ruimtelijk raamwerk. Binnen dit raamwerk worden de overkoepelende typologieën van de openbare ruimte samengebracht. Het



Principesnede Rijnpark biotoop





Foto waterloop in de Broekstraat

geeft structuur aan Rijnpark, een heldere hiërarchie en biedt oriëntatie aan bewoners en bezoekers. Elk onderdeel van dit raamwerk heeft zijn eigen unieke karakter, specifieke inrichting en biedt richting voor de programmering van de gebouwen, met name de plinten in de ontwikkelvelden.

De voornaamste structuren in het raamwerk zijn het Spoorpark, de Hartlijn, de Rijnboulevard, het Broekplantsoen en de Dwarsloper. Op de volgende pagina's worden de verschillende onderdelen van het raamwerk beknopt toegelicht.

Overige buitenruimte
Bij de inrichting van de overige buitenruimte wordt ingezet op een maximaal groene buitenruimte. Dit geldt zowel voor de straten en openbare ruimte tussen de gebouwen, als voor de binnentuinen. Hierbij gaan we uit van een combinatie van bomen en gelaagde onder beplanting. Voor de straten van Bilitonterrein moet onderzocht worden of er plekken zijn, waar er op een robuuste wijze bomen geplant kunnen worden, door te werken met boombakken en of verhoogde plantvakken (vb Wibautstraat).

De binnentuinen van de bouwblokken liggen deels op maaiveld, waarbij bomen in de volle grond kunnen staan, en deels op hoogte, waarbij er daktuinen ontstaan. De vormgeving van de buitenruimte is vooral gericht op het mogelijk maken van sociaal contact en een groene, toekomstbestendige inrichting. De routes door het gebied moeten veilig zijn en beweging stimuleren. Daarnaast moeten kleine openbare pleinen van verschillende schaal en functie ontmoeting, verblijf en informeel spel mogelijk maken. Bomen moeten zorgen voor schaduw en de omgang met water moet prominent vormgegeven worden. Ook moeten verschillende snelheden van beweging worden overwogen.



Bewegen, sporten en spelen
① Ruimte voor sport en spel
② Loop- en wandelroutes
③ Spelpleinen
④ Spelaanleidingen



Billitonterrein

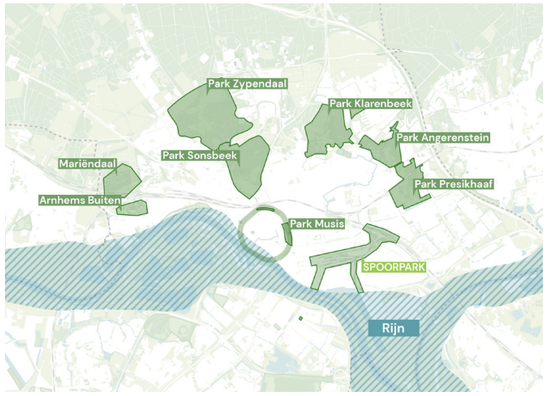
BILLITONTERREIN
Door de ondergrondse betonconstructie in het gebied van het Bilitonterrein hebben we daar te maken met een zeer specifieke situatie. De geringe bodemdiepte en het kunstmatig lage grondwaterpeil beperken het gebruik van beplanting. Het beplantingsconcept houdt hier rekening mee. In het betreffende deelgebied worden geen straatbomen gebruikt. Op de pleinsituaties kan door verhoogde elemente voor voldoende bodemdiepte worden gezorgd om kleine boombeplantingen mogelijk te maken. Verder moeten klimplanten en hangend groen voor voldoende schaduw zorgen. Geschikte structuren kunnen worden geïntegreerd in de openbare ruimte of de gevels van gebouwen kunnen hiervoor worden gebruikt. Daarnaast moet er bij de detaillering van de inrichting voor worden gezorgd dat er voldoende water beschikbaar is voor de beplanting.

SPOORPARK

In Rijnpark worden de twee emplacementen en de stamlijn getransformeerd tot een groot groen park: het spoor-park. Met de toevoeging van het Spoorpark krijgt Arnhem een nieuw type stadspark, onderscheidend in sfeer, functieaanbod en landschap. Het park, dat grotendeels op een voormalig spooremplacement ligt, biedt een unieke recreatieve en natuurlijke ervaring. Hier komen bewoners en bezoekers bij elkaar, is er ruimte voor evenementen, wordt bewegen en sporten in de openbare ruimte gestimuleerd, maar is er ook juist ruimte voor rust en natuurbele-ving.

Met de transformatie van het oude spooremplacementen naar een modern stadspark ontstaat een aantrekkelijke buitenruimte in het hart van het nieuwe stadsdeel met aantrekkingskracht voor de omliggende wijken en de stad. Het Spoorpark vormt het einde van de Veluweloper en vervult daardoor een cruciale rol als ecologische verbinding van het Veluwelandschap met het rivierenlandschap. Een groot deel van het park, rond 2 hectare, wordt ingericht als “refugium”, een leefgebied voor diverse kenmerkende soorten zoals gierzwaluw, huismus, vleermuizen, schol-ekster en zwarte roodstaart, vlinders en wilde bijen. Het Spoorpark draagt bovendien bij aan een gezond stadskli-maat en dient als toegangspoort tot de rivier, waarmee het een essentieel sluitstuk is in de kring van parken rond het stadcentrum. Het Spoorpark loopt door tot aan de randen van de omliggende wijken en geeft daarmee een di-recte groene toegang voor omwonenden tot het park. De bouwblokken en straten die rondom het Spoorpark liggen, maken weer groene verbindingen met het Spoorpark, waardoor een samenhangend groen systeem ontstaat.

De bestaande kwaliteiten van het oude spoorterrein vormen de inspiratie voor het ontwerp van het Spoorpark. Met haar lange zichtlijnen en industriële sfeer, inclusief enkele markante gebouwen, behoudt het park haar karakteris-tieke ambiance. Het doel is om een natuurvriendelijke inrichting te combineren met moderne



Stadsparken in Arnhem met het nieuwe Spoorpark

parkfuncties, waarbij door behoud van bestaande elementen een authentieke sfeer wordt uitgestraald.

Drie deelgebieden
Het Spoorpark bestaat uit drie onderscheidende deelgebieden die elk een eigen karakter en functie hebben. Het Emplacement is het hart van de wijk, waar moderne stadsparkfuncties samensmelten tot een divers aanbod aan ruimtes, sferen en activiteiten. De Stamlijn is in de eerste plaats een ecologische zone en belangrijke noord-zuidverbinding die als een groene ader door het park loopt. De Spoordriehoek is een bijzonder biotoop. De driehoek is grotendeels ontoegankelijk voor de mens, maar is wel beleefbaar vanaf twee kanten.

Het Spoorpark Arnhem belichaamt de harmonie tussen natuur en stedelijke dynamiek. Met respect voor het verleden en een oog op de toekomst, is dit park een levendige plek waar bewoners en bezoekers kunnen genieten van een unieke samensmelting van rust en levendigheid, te midden van Arnhem.


Paden door afwisselende parkbeplanting


Pioniersbeplanting tussen oude spoorlijnen


Historische elementen als toegevoegde waarde


Het Spoorpark, het hart van de nieuwe wijk, als onderdeel van de Veluweloper



Spoorpark (23 hectare
① Spoordriehoek (5 hectare)
② Stamlijn (8 hectare)
③ Emplacement (10 hectare)



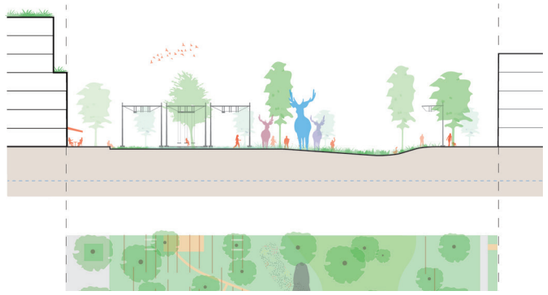
Ecologie
① Rustgebied
② Ecologische verbinding
③ Landschapspark
④ Park

EMPLACEMENT

Het Emplacement is het deel van het park dat op de huidige spoorwegemplacementen is geprojecteerd. In het westelijke deel heerst een levendige stedelijke sfeer met actieve functies, terwijl het oostelijke deel een ruwere inrichting krijgt als basis voor een ecologische ontwikkeling. Als een eerbetoon aan de oude functie weerspiegelt de inrichting van het gebied de industriële sfeer van Rijnpark en het spooremplacement, waarbij bestaande zichtlijnen, zoals het zicht op de Eusebiuskerk, geïntegreerd worden.

Het westelijke deel van het Emplacement wordt gekenmerkt door een centrale groene ruimte met een minimale breedte van 70 meter. Aan de noordzijde van deze ruimte strekt zich een promenade uit, als een doorlopende verbinding van west naar oost. Langs de promenade bevinden zich voorzieningen, kantoren en bedrijfsruimten in de plinten van de gebouwen. Erboven wordt gewoond aan en met uitzicht op het park. De promenade krijgt structuur door een begeleidend boomthema. Plantvakken geïntegreerd in de promenade en beplanting in het aangrenzende gazon verhogen de verblijfskwaliteit en de ecologische waarde. Daarnaast is er ruimte voor ontmoetingsplekken en speel- en bewegingsruimtes die in hun vormgeving refereren aan de oorspronkelijke functie van het gebied. Ten zuiden van de promenade bestaat het middengebied uit een open grasland met solitaire bomen en boomgroepen. Hier is het goed toeven en is er ruimte voor sport en spel. De zuidelijke rand van het Emplacement ligt iets verdiept en is vormgegeven als een nat grasland met gevarieerde, dichte beplanting en bomen. Dit gebied is geschikt voor wateropvang. De natuurlijke vormgeving biedt ruimte voor rustplekken van dieren, maar is tevens geschikt voor natuurvriendelijke spelaanleidingen.

De inrichting van het oostelijke deel is minder formeel en de parkgebruiker kan meer op zijn eigen manier het gebied ontdekken. Belangrijke routes door het gebied komen hier samen en er ontstaat ruimte voor verschillende functies zoals grootschalig spel en tijdelijke evenementen, vooral nabij het Post NL gebouw. De randen van het park zijn intensief gebruikte zones, terwijl het middengebied vrij blijft.



Expositie in het Emplacement, smalle gedeelte (circa. 70 meter breed)



Festival in het Emplacement, met op de achtergrond het PostNL gebouw

Kleinschalige ingrepen zoals spel of bewegingsaanleidingen of rustplekken worden voorzichtig tussen de bestaande beplanting gezet. Pioniersbeplanting wordt gekoesterd en gestimuleerd. Bovendien wordt het hele gebied voorzien van de benodigde sport- en beweegvoorzieningen voor alle doelgroepen, van jong tot oud. Zo wordt het Emplacement niet alleen een plek van groene schoonheid, maar ook van actief en gezond leven voor de hele gemeenschap.



Promenade met uitkijk over het park



Bloemrijk grasland en waterberging

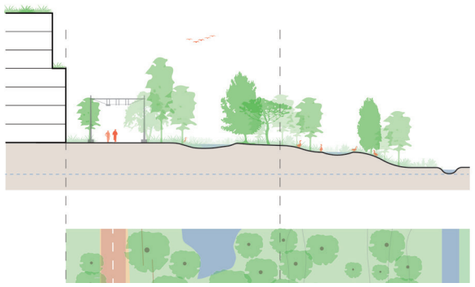


Spelgelegenheeden

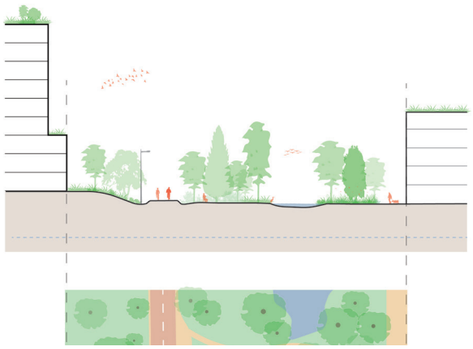
STAMLIJN

De Stamlijn maakt de verbinding tussen de Veluwe met de Rijn. De ruige stadsnatuur van de Stamlijn bezit een hoge ecologische waarde en verbindt de Veluwe met de Rijn. Wandelen door deze natuurlijke omgeving is een bijzondere ervaring. Bestaande kenmerken worden met zorg geaccentueerd, terwijl er voldoende ruimte wordt gegeven aan de natuurlijke ontwikkeling langs de overwoekerde oude spoorlijn. De centrale focus ligt op de flora en fauna. De Stamlijn fungeert als een groene buffer tussen verschillende deelgebieden en draagt bij aan de voortzetting van ecologische verbindingen richting de rivier. Met een breedte van minimaal 40 meter biedt zij voldoende ruimte voor diverse levensvormen. Verlichting wordt bewust beperkt gehouden, zodat er voldoende duisternis is voor nacht actieve dieren.

De toegankelijkheid van het gebied is doordacht vormgegeven. Paden bevinden zich bij voorkeur aan de randen en het aantal doorkruisingen is geminimaliseerd om verstoringen te voorkomen. Een voetpad en fietsroute op de oude spoorlijn vormen de hoofdroute, waarbij kruispunten met andere routes als bijzondere plekken worden vormgegeven. De zichtlijnen naar het water zijn een essentieel onderdeel van het ontwerp. De Stamlijn sluit harmonieus aan op de Rijn, waardoor een naadloze overgang ontstaat naar de groene structuren van de Rijnboulevard. Vanaf hier genieten bezoekers van een prachtig uitzicht over het water. Op bepaalde locaties wordt er bewust ingezet op een natte biotoop. Hemelwater kan hier opgevangen worden, waarmee de kans op wateroverlast in dat gebied aanzienlijk wordt verminderd. Dit toont aan hoe het ontwerp van de Stamlijn niet alleen een esthetisch, maar ook een functioneel en ecologisch verantwoord project is.



Stamlijn ter hoogte van de voormalige Doctor. C. Lelyweeg



Stamlijn tussen Makerskwartier en Rijnpark zuid midden (min. 40 meter)



Park Gleisdreieck, Beerlin



Vlonderpaden door het groen

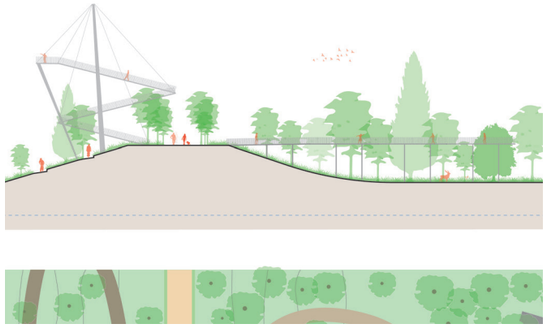


L28-park, Brussel

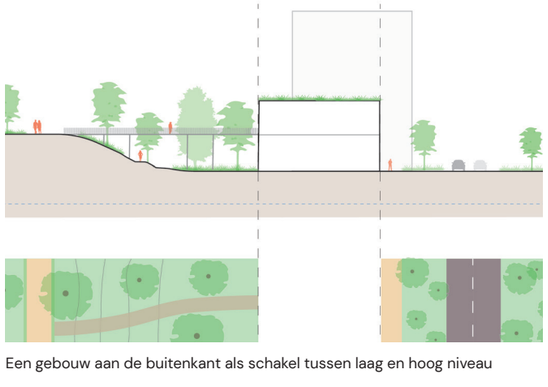
SPOORDRIEHOEK

De Spoordriehoek is een bijzonder stukje natuur omgeven door spoordijken. Het maaiveld zelf blijft niet toegankelijk voor bezoekers. In de Spoordriehoek is door de geïsoleerde ligging een bijzondere waardevolle biotoop ontstaan met een hoge ecologische waarde. Het betreft een nat gebied met een gevarieerd landschap dat bestaat uit gras, kruiden, struiken en bomen. Dit maakt het tot een belangrijk rustgebied voor amfibieën en vogels. De ambitie is om dit reservaat te beschermen en het daarom niet toegankelijk te maken voor activiteiten. In plaats daarvan worden de voormalige spoordijken omgevormd tot recreatieve voet- en fietspaden, vanwaar de Spoordriehoek beleefbaar is.

Mogelijk kan met een verhoogd voetpad tussen de bomen een wandeling op hoogte gemaakt worden met een unieke natuurbeleving. Een dergelijk pad biedt naast een fantastisch uitzicht ook de kans om het landschap vanuit een ander perspectief te bewonderen: een spectaculair uitzicht op de natuur.



Spoordriehoek als stiltegebied voor de natuur



Een gebouw aan de buitenkant als schakel tussen laag en hoog niveau



The Metro-Forest-Project, Bangkok



Cala Calafato, Tarragona



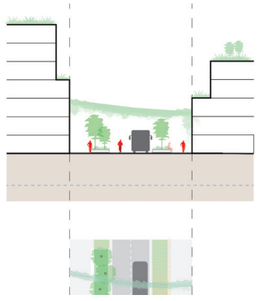
Grand Voyeux Regional Nature Reserve, Frankrijk

HARTLIJN

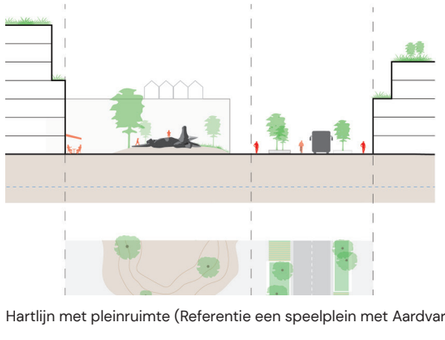
De Hartlijn is een belangrijke centrale drager in Rijnpark, welke van oost naar west loopt. Het is het kloppend hart van Rijnpark waar interactie en ontmoeting plaatsvindt en zij verbindt de drie zuidelijke deelgebieden met elkaar. Langs de Hartlijn zijn de verschillende identiteiten van de deelgebieden ervaarbaar zonder de eenheid van de Hartlijn te verliezen. De as is belangrijk voor de ruimtelijke ervaring van de lengte van het gebied, maar zorgt ook voor overzicht en daarmee oriëntatie.

Deze lange lijn speelt in op de identiteit van het deelgebied in combinatie met aanwezige centrum-, culturele- en maatschappelijke voorzieningen in de plint. De kruisende noord-zuid verbindingen vormen aanleidingen om juist de lijn te versmallen of te verbreden en daar pleinsituaties aan te koppelen in combinatie met publieke en levendige programma in de plint, te denken valt aan een bestaand gebouw met publieke functie binnen en buiten. Deze kruisingen vormen de oriëntatiepunten in de wijk doordat men zicht heeft op het Spoorpark en de Rijnboulevard. De Hartlijn is, met uitzondering van de bus, autovrij en is het domein van de fietser en voetganger.

De Hartlijn heeft een hoge, groene verblijfskwaliteit en in de plinten van de bebouwing langs de Hartlijn zijn de belangrijkste voorzieningen, als een supermarkt of buurtwinkel, terug te vinden. De lijn kenmerkt zich door een inrichting die van gevel tot gevel op één niveau is gelegen. De inrichting zal zodanig zijn dat de hartlijn een koele route is door de positionering van bomen, lage beplanting, water en verticaal groen. Maar in de koudere dagen zijn er juist ook plekken om van de zon te kunnen genieten. Naast het groen en water en de materialisatie van de straat worden andere inrichtingselementen ingezet om de verschillende verkeersdeelnemers, voet-fiets en bus op een natuurlijke manier hun weg te laten vinden.



Principeprofiel Hartlijn (20 meter breed).



Hartlijn met pleinruimte (Referentie een speelplein met Aardvark).



xxx, Sevilla



La Samaritaine Place, Paris



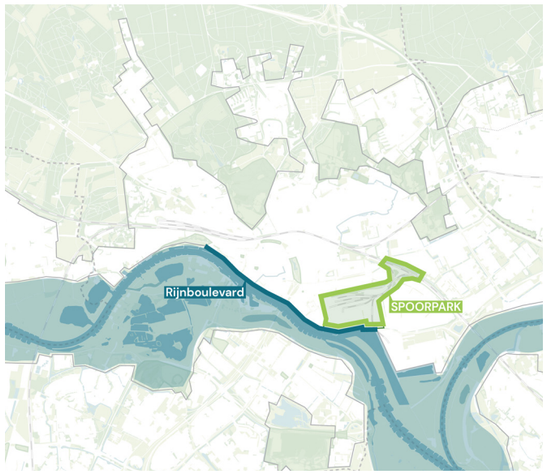
Jaktgatan, Stockholm

RIJNBOULEVARD

De Westervoortsedijk is een belangrijke historische route van buiten de stad richting het centrum. Deze route is in de loop van de jaren uitgegroeid tot een drukke straat met weinig verblijfskwaliteit, maar met een prachtig uitzicht over de Rijn. De ontwikkeling van Rijnpark biedt de kans om de historische functie van de Westervoortsedijk als verbindingsweg te behouden, maar haar tegelijk te transformeren van een verkeersader naar een boulevard met een stedelijke allure langs en aan het water. De Westervoortsedijk is echter ook nog een belangrijke waterkering, waar rekening mee moet worden gehouden bij toekomstige veranderingen. Op de schaal van de stad vormt de boulevard een continue aantrekkelijke (fiets)route langs het water. Met zijn bebouwing en inrichting zorgt de boulevard voor een indrukwekkend silhouet van Arnhem aan de Rijn. Rijnpark wordt hier onderdeel van. De nieuwe bebouwing samen met de nieuwe oeververbinding vormen een imposante aanvulling op het bestaande stadssilhouet. De Rijnboulevard geeft verblijfskwaliteit en zicht op het water op drie niveaus.

Op het waterniveau maakt een houten vlonderpad het water toegankelijk. De oever wordt daarbij zo veel mogelijk publiek toegankelijk, het toevoegen van woonboten aan de Rijnboulevard is daarom uitgesloten, en de steiger van de jachthaven wordt onderdeel van het pad langs het water. De routes op dit niveau moeten mee kunnen bewegen met het water, en/of overstroombaar zijn. De oever krijgt een nieuwe programmering, een landschappelijk en biodiverse inrichting die het aantrekkelijk maakt om vanaf de Rijnboulevard af te dalen naar het niveau van het water. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de inpassing van de watersportvereniging, een drijvend restaurant of een expositie of een drijvend zwembad.

Op het straatniveau ontstaat door een herprofilering en inrichting van de Westervoortsedijk een stedelijke promenade met een groene inrichting en een breed voetpad met uitzicht over het water. Op de schaal van de locatie zal de boulevard zo ingericht en gedimensioneerd



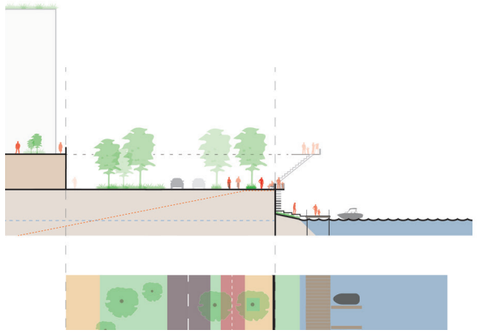
De Rijnboulevard, het openbaar toegenkelijke oever met stedelijke allure

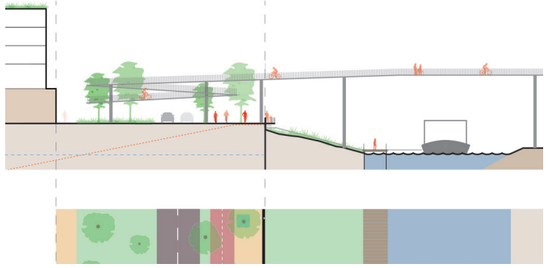
gaan worden dat er een eenvoudige oversteekbaarheid ontstaat en daarmee een vanzelfsprekende koppeling ontstaat tussen de nieuwe bebouwing en de aanwezige waterkering. De Westervoortsedijk krijgt daarmee een hoge verblijfskwaliteit die versterkt wordt door de programmering in de plint van de bebouwing en openbare ruimte.

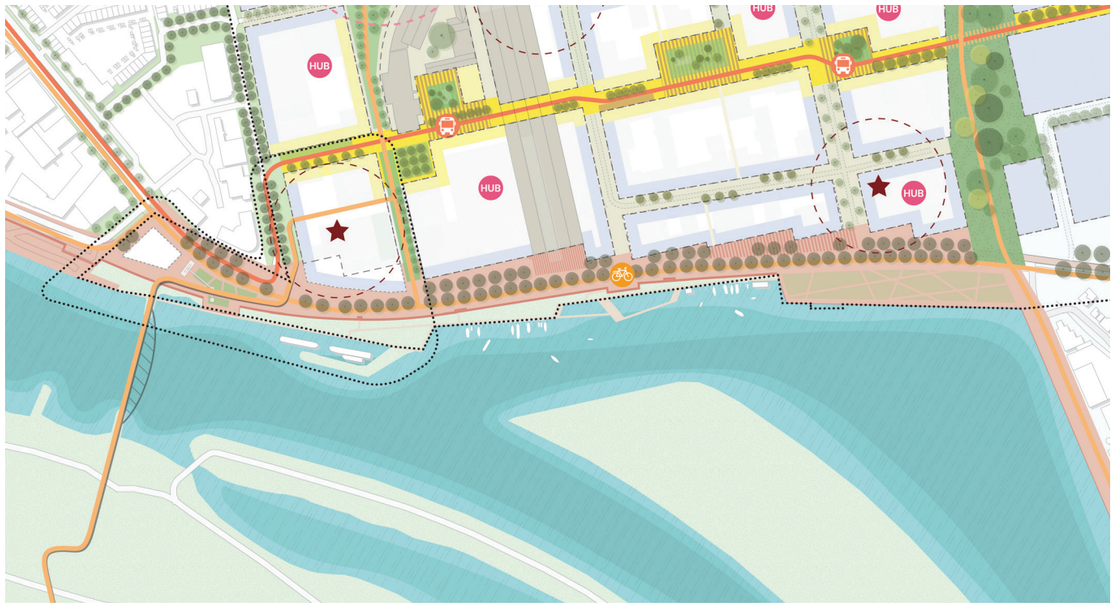
Er liggen kansen om bij de nieuwe bebouwing aan de Rijnboulevard nieuwe publieke plekken op hoogte te maken, als een nieuw balkon aan het water, bv rondom de Corushallen.



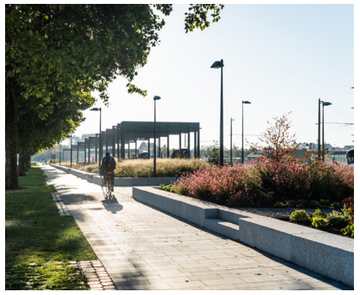

Sfeer en toegankelijkheid van het Rijnoever aan de noordkant van de rivier: Onderlangs en Rijnkade (hoogte centrum en John Frostbrug)


Westervoortsedijk

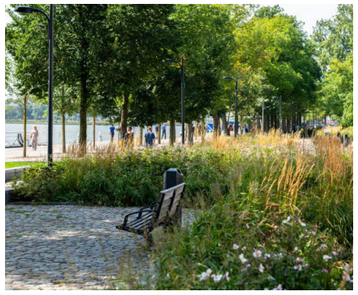

Westervoortsedijk met indicatieve fietsbrug



Visiekaart - Rijnboulevard

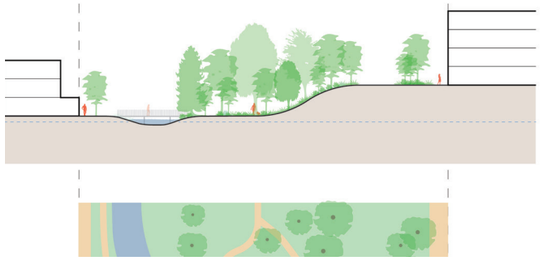

Kempenstraat, Antwerpen


BUGA-terrein, Heilbronn


Westerkade, Rotterdam

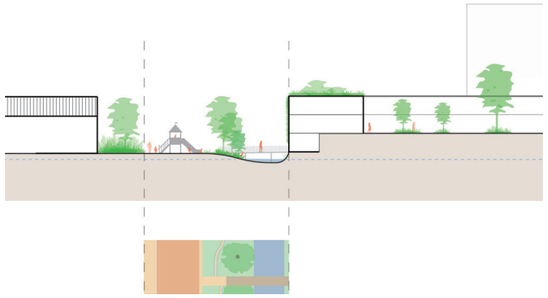
BROEKPLANTSOEN

De woonwijk ’t Broek sluit in de toekomst naadloos aan op Rijnpark. Wandel- en fietsroutes verbinden de straten en pleinen in ’t Broek met de nieuwe wijk en het Spoorpark. De overgang tussen de wijken wordt gevormd door het Broekplantsoen dat bestaat uit de huidige bossage (bomen en struiken), de waterloop en de groenstroken en speelplekken aan de Broekstraat. Deze groene rand is ecologisch zeer waardevol, blijft grotendeels behouden en wordt versterkt. Tegelijkertijd wordt deze zone doorwaadbaar gemaakt door het aanleggen van twee nieuwe noord-zuid hoofdfietsroutes en een aantal andere paden. Deze verbindingen worden zo ingericht dat het hoogteverschil tussen Rijnpark en de Broekstraat eenvoudig te overwinnen is voor voetgangers, fietsers en minder validen. Daarnaast worden de kansen benut die een talud te bieden heeft qua beleving, spel en gebruik. De Broekstraat zelf is toekomstbestendig ingericht maar de focus verschuift naar de voetganger en fietser.



Broekplantsoen in de zone waarin de groenbuffer behouden blijft.

Ter hoogte van het Le Mairehof en de speelplek nabij de Tasmanstraat wordt nieuwe bebouwing grenzend aan ’t Broek gerealiseerd. Hiermee wordt een aansluiting van de wijken tot stand gebracht en wordt er in de toekomst gewoond aan de groene zone en speelplek in het Le Mairehof. Buurtpleinen tussen nieuwe bebouwing en Broekstraat bieden ruimte voor spel, verblijf en ontmoeting. De Broekstraat wordt met het Broekplantsoen een verbindend element tussen Het Broek en Rijnpark. De inrichting hiervan wordt in nauwe samenwerking met bewoners van Het Broek vorm gegeven, in een later stadium.



Een van de plekken waar nieuwe bebouwing aan aan de Broekstraat wordt gerealiseerd.



Park Gleisdreieck, Berlin



Urban Park Jesse Owens, Grand-Couronne

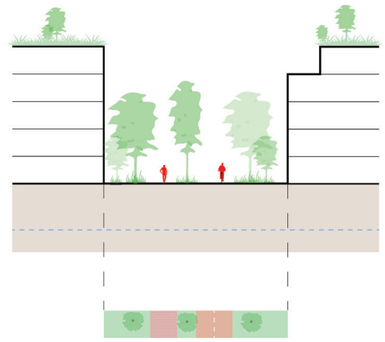


Broparken, Lingkoping

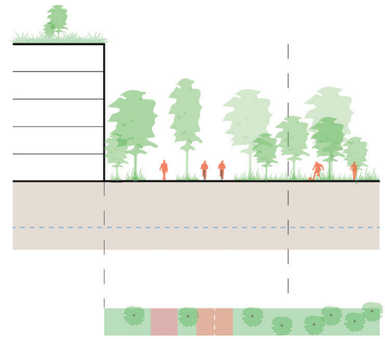
DWARSLOPER

Met het Spoorpark als centrale openbare ruimte wordt het gebied Rijnpark gedomineerd door een oost-west oriëntatie. De Dwarsloper is een belangrijke overkoepelende verbinding die deze dominantie doorbreekt en het gebied in noord-zuid richting verbindt. Intern ontsluit de Dwarsloper de buurt Het Broek en het nieuwe woongebied in het noorden, kruist het park en verbindt de noordkant met de zuidelijke woon-werk-gebieden. Tegelijkertijd wordt een overkoepelende fietsroute in de Dwarsloper geïntegreerd. Hierdoor wordt de Dwarsloper een belangrijke openbare ruimte en een efficiënte verkeersverbinding.

De Dwarsloper krijgt een eigen ruimtelijk thema, waardoor hij herkenbaar wordt en de oriëntatie in het gebied gemakkelijker wordt. Grotendeels loopt de Dwarsloper tussen bebouwing aan beide zijden. Op bepaalde plaatsen kruist hij overkoepelende open ruimtes en opent de ruimte zich. Op deze kruispunten moet het thema reageren op de ruimtelijke verandering en het uitzicht naar het oosten en westen benadrukken. Naast zijn overkoepelende rol speelt de Dwarsloper een belangrijke rol bij het creëren van een gezonde woonomgeving.



Fietsverbinding en voetpad tussen bebouwing



Route wordt gecombineerd met publieke plekken rond de bestaande gebouwen



Trapèze, Parijs



Hard Turm Park, Zurich



Innerer Garten Leutschenbach, Zurich



Entree van het Spoorpark vanaf de Broekstraat

4.4 GOED VERBONDEN

Een binnenstedelijke verdichting als Rijnpark is een grote kans om de mobiliteitstransitie naar meer duurzame mobiliteit in dit deel van de stad concreet vorm te geven. De ontwikkeling van Rijnpark benut de bestaande infrastructuur en zorgt voor meer draagvlak van de bestaande stedelijke voorzieningen en vergroot het draagvlak voor en de uitbouw van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV) in Arnhem.

In Rijnpark wordt ingezet op gezonde en duurzame mobiliteit. Dit impliceert een hoofdrol voor lopen en fietsen, de gezondste en meest duurzame vormen van mobiliteit. Ze dragen bovendien bij aan levendigheid en sociale veiligheid op straat. Er is extra aandacht voor vormen van elektrisch autoverkeer en OV, waardoor het gebruiken van de auto een bewuste keuze wordt en er minder kilometers gereden worden.

De mobiliteitsstrategie laat zich leiden door het STOMP-principe (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto). Het idee achter deze hiërarchie is dat als loop- en fietsafstanden in orde zijn en het OV en MaaS- diensten (MaaS: mobility as a service) goed geregeld zijn, een eigen auto minder of zelfs niet noodzakelijk is. Bij de ontwikkeling van Rijnpark is autobezit niet nodig en is er een geringe autoafhankelijkheid van bewoners, gebruikers en bezoekers. Rijnpark is voor iedereen. Het is duidelijk gestructureerd en goed aangesloten op omliggende wijken. De mobiliteitsstrategie gaat op hoofdlijnen uit van het beperken van de autoafhankelijkheid:

- Rijnpark is een stadswijk. Alle basisvoorzieningen zijn aanwezig zodat de auto niet hoeft te worden gebruikt voor deze basisvoorzieningen.
- De loop- en fietsroutes in en rond Rijnpark vormen een fijnmazig netwerk voor fiets en voetganger. Dit netwerk ontsluit de wijk en verbindt haar met de omgeving. Onderdeel van dit netwerk is het realiseren van een nieuwe oeververbinding over de Rijn (tweede fase). Deze is uitsluitend te gebruiken door voetgangers en fietsers.
- Rijnpark is aangetakt op een sterk regionaal en lokaal openbaar vervoersnetwerk. Haltes voor HOV op loopafstand op de Hartlijn en aan de Johan de Wittlaan. Het openbaar vervoer verbindt de wijk met het stadscentrum, het centraal station, Station Presikhaaf, de HAN, de wijkhub IPKW en een plaats als Westervoort.)
- De nieuwe wijk wordt autoluw en grote delen autovrij. Parkeervoorzieningen en bedrijvigheid liggen aan de rand of aan inprikkers in het gebied. Rijnpark wordt (via inprikkers) ontsloten vanaf de Westervoortsedijk en deels via de Van Oldenbarneveldtstraat en Johan de Wittlaan.
- Parkeren vindt plaats op afstand in Buurthubs in het gebied en de wijkhub in IPKW/Kleefsewaard. De auto verdwijnt daardoor grotendeels uit het straatbeeld. Er is geen straatparkeren en de parken zijn autovrij.
- De buurthubs en wijkhub voorzien in Mobility as a Service (MaaS), waarbij bewoners, bezoekers, werknemers en gebruikers van de wijk gebruik kunnen maken van allerlei vormen van deelmobiliteit (zoals deelauto's, busjes en bakfietsen) in plaats van deze zelf te bezitten.
- Arnhem Oost als bestemming (voorzieningen, bedrijvigheid en stadspark zijn aantrekkelijk voor de omliggende wijken en de hele stad)



Mobiliteitsstrategie in Rijnpark



In Rijnpark ligt de prioriteit bij de voetganger en fietser

De ontwikkeling van een duurzame mobiliteitsstrategie voor Rijnpark is complex en strekt zich uit over een langere termijn. Het is van vele factoren afhankelijk en heeft invloed op en wordt beïnvloed door de mobiliteitsstructuur van de stad als geheel. Deze wordt momenteel uitgewerkt in een Duurzaam mobiliteitsplan voor de stad. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt telkens het evenwicht gezocht tussen de mobiliteitsambities voor Rijnpark en de opgaven op stedelijk niveau.

FIJNMAZIG NETWERK VOOR FIETSER EN VOETGANGER

De wijk Rijnpark wordt voornamelijk het domein van de voetganger en fietser. Het autogebruik in de wijk is beperkt en lopen en fietsen worden gestimuleerd door de inrichting van de openbare ruimte en parkeren op afstand. Daarbij wordt met nieuwe fiets- en wandelroutes ook nadrukkelijk de aansluiting gezocht met de omliggende wijken.

Geef de voetganger prioriteit
In Rijnpark zijn alle basisvoorzieningen in de wijk en haar directe omgeving aanwezig en op loopafstand. De wijk is erop ingericht dat voorzieningen als winkels, werk, onderwijs, kinderdagopvang, zorgvoorzieningen, OV op een vanzelfsprekende, aangename en aantrekkelijke manier te voet bereikbaar zijn. Loopafstanden worden beperkt door een fijnmazig netwerk (maaswijdte 50-100 meter), waarbij in de openbare ruimte de voetganger prioriteit heeft. Het patroon van straten en paden in Rijnpark sluit naadloos aan op de routes van en naar de binnenstad, het Broek en de Veluweloper om ook wandelen richting deze locaties te stimuleren. Centraal in het plan ligt de Hartlijn; een autovrije boulevard waarlangs de voornaamste winkels en voorzieningen in het gebied worden gesitueerd. De Westervoortsedijk verandert in de toekomst naar een stadsboulevard met veel ruimte voor zowel de fietser als de voetganger. Daarbij wordt aangesloten op de plannen om de Nieuwe Rijnkade door te trekken en wordt verblijfskwaliteit aan het water gerealiseerd.

Rijnpark als puzzelstuk in het stedelijk fietsnetwerk
Uit de modellenstudies voor de Mobiliteitsvisie is gebleken dat de fiets het alternatief is voor de auto in Arnhem. Er worden namelijk veel korte ritten gereden met de auto. De uitbouw van een goed fietsnetwerk op schaal van de stad kan de mobiliteitstransitie een enorme boost geven. De ontwikkeling van Rijnpark, onder andere vanwege haar centrale ligging in Arnhem, kan daar een grote bijdrage aan leveren. Voor veel korte ritten wordt de fiets een vanzelfsprekend vervoersmiddel in Arnhem-Oost. Veel stedelijke en regionale bestemmingen bevinden zich op fietsafstand en in tegenstelling tot een aantal andere stadsdelen is Arnhem-Oost relatief vlak.

De ontwikkeling van het gebied, biedt de kans het stedelijke fietsnetwerk meer compleet te maken. Rijnpark is daarmee als het ware een puzzelstukje in de stedelijke structuur van de stad, die de stad meer afrondt. Vooral in de noord-zuidrelaties in de oostkant van de stad maakt de gebiedsontwikkeling het fietsnetwerk meer compleet. Er zijn drie duidelijke noordzuidroutes door het gebied:



Voetgangers

① Zoekgebied nieuwe oeververbinding
② Hartlijn
③ Veluweloper
④ Rijnboulevard



Fietsers

① Arnhem-Zuid - Velperpoort
② Route Pleybrug
③ Spoorroute (Veluweloper)
④ Zoekgebied nieuwe oeververbinding
⑤ Hoogwaardige fietsverbinding
⑥ Route Spoorpark
⑦ Rijnboulevard

1. Een route die Arnhem Zuid (Malburgen) met een nieuwe fietsbrug verbindt aan Rijnpark en station Velperpoort. (aansluiten op ambitie Arnhem-Oost).
2. Een route die de Nieuwe Havenweg benut in relatie met de Pleybrug en de verbinding maakt met de Hugo de Grootstraat en de Vosdijk
3. Een route parallel aan het spoorwegemplacement welk via de Veluweloper Arnhem-oost verbindt



Zoekgebied aanlanding brug noordzijde Rijn

NIEUWE OEVERVERBINDING
Een belangrijk hoofdprincipe voor de ontwikkeling van Rijnpark is de ontwikkeling van een nieuwe voetgangers/ fietsburg tussen Arnhem Oost en Arnhem Zuid. Hierdoor ontstaat een stedelijke hoogwaardige fietsroute die de stad aan beide zijden van de Rijn zowel fyiek als sociaal met elkaar verbindt. De nieuwe oversteek over de Rijn ligt op circa 900 hemelsbrede afstand van de John Frostbrug. Een vergelijkbare afstand als tussen de John Frostbrug en de Nelson Mandelabrug. De nieuwe oeververbinding wordt in de tweede fase gerealiseerd.

De nieuwe fietsbrug ligt ter hoogte van de Van Oldenbarneveldtstraat en sluit daarmee aan op diverse stedelijke fietsroutes en station Arnhem Velperpoort. Zowel naar de binnenstad, het Statenkwartier/ Spijkerkwartier als richting Presikhaaf. In Arnhem Zuid biedt deze nieuwe fietsbrug een stedelijke drager van Malburgen en een verbinding naar Kronenburg. Regionaal is het de verbinding tussen Velp, Arnhem en Huissen.

De nieuwe brug ligt tussen de bestaande John Frostbrug en de Pleybrug in en opent daarmee een nieuw perspectief voor dit deel van Arnhem. Om de toegevoegde waarde van de fietsbrug te bepalen is een eerste verkenning naar het effect gedaan met het regionale verkeersmodel. Daarbij trad een toename in het aantal fietsers van 40 a 45% op over de Rijn. Met de nieuwe fietsbrug ontstaan ook andere verdelingen van het fietsverkeer over de stad en de bruggen. Met de fietsbrug ontstaat een nieuwe stedelijke noord-zuidroute.

Zoekgebied voor aansluiting brug
De exacte positie en de aansluiting van de brug op de fietsroute langs de Rijn en de routes door Rijnpark is nog in onderzoek. In deze gebiedsvisie is een zoekzone aangegeven voor de aanlanding van de brug aan de Noordzijde van de Rijn.

Deze nieuwe routes zorgen tegelijkertijd voor de aansluiting op de hoofdfietsroutes die een oost-west orientatie hebben:

4. De hoogwaardige fietsverbinding door Het Broek/ Stadhoudersstraat
5. De route dwars door Rijnpark (secundaire route)
6. De Rijnboulevard/Westervoortsedijk.

Samen vormen deze routes een sterk netwerk dat de wijk Rijnpark stevig verankert in haar omgeving, in Arnhem-Oost en in de stad en regio.

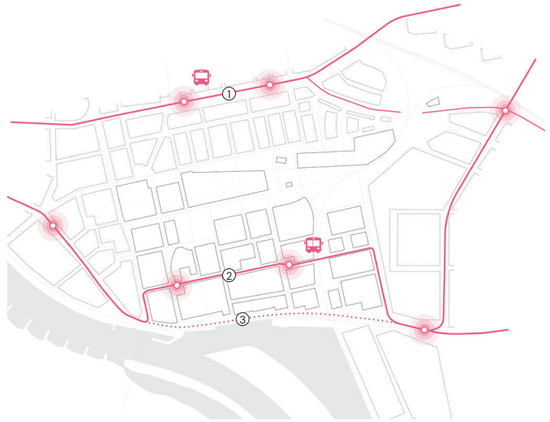
HOOGWAARDIG OPENBAAR VERVOER

De wijk Rijnpark wordt goed aangesloten op het openbaar vervoer. De wijk maakt gebruik van en zorgt voor draagvlak voor twee (H)OV-assen. De (H)OV-verbinding over de Johan de Wittlaan (lijn 5 en 6) en de (H)OV-verbinding over de Westervoortsedijk. In de eerste fase wordt de (H)OV-lijn op de Westervoortsedijk versnelt. De haltes aan de Johan de Wittlaan liggen op afstand van Rijnpark, maar nog net binnen het invloedsgebied van de haltes. Directe en aantrekkelijke looproutes naar de haltes van Rijnpark zijn een must.

Om de potentie voor het openbaar vervoer in Rijnpark te vergroten wordt de (H)OV-as van de Westervoortsedijk het gebied in getrokken. Bussen nemen een route over de Hartlijn en daardoor ontstaat een centraal gelegen (H)OV-as in het gebied. Hierdoor komen de haltes meer in het midden van Rijnpark te liggen. Dit biedt een hogere potentie voor het OV-gebruik en geeft aanleiding tot knooppuntontwikkeling in Rijnpark.

BEREIKBAAR

In de mobiliteitsstrategie voor Rijnpark wordt uitgegaan van een sterke afname van de autoafhankelijkheid en daarmee het gebruik in de toekomst. Rijnpark blijft bereikbaar met de auto. Parkeervoorzieningen zijn



(H)OV
① Johan de Wittlaan
② Hartlijn
③ Alternatieve route over de Westervoortsedijk

indirect gekoppeld aan de woningen, voorzieningen en bedrijven. Parkeren gebeurt op iets langere loopafstand. De locaties binnen het plangebied waar de auto aanwezig zal zijn (buiten de doorgaande structuur van de Westervoortsedijk) zullen allen bestaan uit zogenaamde erftoegangsweg met een snelheidsregime van 30 of 15 km/uur. Auto's worden in Rijnpark zo veel mogelijk opgevangen aan de randen in centrale collectieve parkeervoorzieningen. Hierdoor blijft het grootste deel van de openbare ruimte in Rijnpark gevrijwaard van autoverkeer.

Westervoortsedijk
De Westervoortsedijk is dé ontsluiting voor Rijnpark en tevens een belangrijke verkeersader voor Arnhem aan deze kant van de stad. In samenhang met de gebiedsontwikkeling wordt de Westervoortsedijk aangepakt en transformeert zij naar een stadsboulevard. Dit geeft een andere uitstraling dan de huidige situatie met ruimtelijke



fietsbrug en natuurverbinding Nigtevecht (© Lucas van der Wee)



Sharde space met tram, Sevilla

functies aan de straat en laat meer ruimte voor voetgangers en fietsers. De weg krijgt ter hoogte van Rijnpark een hogere verblijfskwaliteit en daar past een lagere snelheid bij (voorkeur is teruggaan naar 30km/uur). Het profiel van de Westervoortsedijk kent bij voorkeur 2x1 rijstroken, met een middenberm om de oversteekbaarheid te verbeteren en er worden een aantal kruispunten toegevoegd.

Deelmobiliteit
In Rijnpark streven we naar een mobiliteitstransitie waarbij het autogebruik, aantal gereden kilometers, en de noodzaak voor eigen autobezit afneemt. Om dat laatste voor elkaar te krijgen wordt actief ingezet op deelmobiliteit. Daarbij wordt ingezet op een breed en ruim aanbod. Er moeten voldoende auto's beschikbaar zijn, aansluitend bij de wensen en eisen van de bewoners en gebruikers van de wijk. Deelmobiliteit is vooral ook beschikbaar voor bewoners van de aangrenzende wijken. Gezien de omvang van de wijk, de compactheid en de kleinere autoafhankelijkheid zijn de kansen voor deelmobiliteit veel groter dan in andere wijken.

Hulp- en nooddiensten
Rijnpark blijft voor hulp- en nooddiensten maximaal toegankelijk. Ook alle voorname routes (fietspaden, wandelroutes) door het gebied worden geschikt gemaakt voor hulp- en nooddiensten.

LOGISTIEK

Rijnpark is een gemengd gebied waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt. In Rijnpark zijn meerdere soorten logistiek van belang: de bouwlogistiek en de bevoorrading van bedrijven, afvalophaal en pakketbezorging. Van belang is om te streven naar zo weinig mogelijk logistieke bewegingen in combinatie met passend vervoersmiddelen (bijvoorbeeld kleine lichtere zero-emissie voertuigen). Dit kan door goederenvervoerders hun voertuigen zo vol mogelijk (gebundeld) laden, dit op een zo klein mogelijk postcodegebied op te lossen en tegelijkertijd goederen op te halen. Dit kan door gebruik te maken van stadsHubs aan de rand van de stad. Daarnaast worden in Rijnpark 'white label' pakketwanden ingezet om de consumentenlogistiek te beperken.



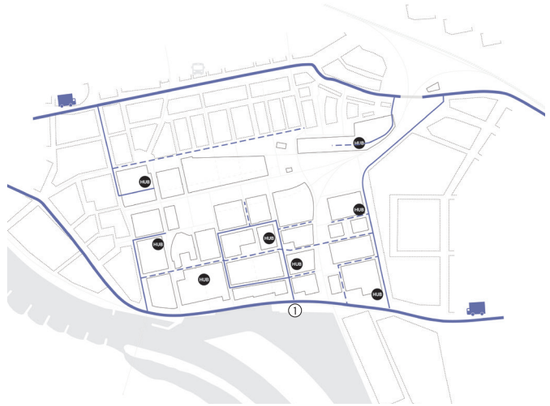
Auto
① Knip van Oldenbarneveldtstraat
② Verlegging en knip Lelyweg



Hulp- en nooddiensten

Het stedenbouwkundig raamwerk kent een zonering met autoluwe omgevingen, inprikkers en werkstraten. De zonering zorgt voor een overgang tussen enerzijds de logistieke voorwaarden in de zones met een accent op bedrijvigheid, en anderzijds condities voor een prettige woonomgeving. Volgens deze methode kan het zwaardere (vracht)verkeer worden gescheiden van verkeersluwe plekken van verblijf en langzaam verkeer. Dit levert zowel een verkeersveilig model op als potentie voor een functionele en duurzame inrichting van de openbare ruimte.

Door de ligging aan de Rijn met een havenhoofd direct aan de Westervoortsedijk, lijken er kansen om een deel van de (bouw)logistiek over water te laten plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal dit verder onderzocht worden.



Logistiek
① Havenhoofd

VAN AUTOBEZIT NAAR GEBRUIK
Rijnpark anticipeert op een toekomst waarin MaaS steeds meer voet aan de grond zal krijgen en nieuwe generaties minder hechten aan het bezit van een eigen auto. Autodelen draagt bij aan een lager autobezit en -gebruik; in plaats daarvan wordt meer te voet, met de fiets en het openbaar vervoer gereisd. In Rijnpark kun je prima zonder eigen auto, omdat deelmobiliteit altijd dichtbij is. Dat helpt het waarborgen van de bereikbaarheid van het gebied. Rijnpark ontwikkelt zich dus van eigen autobezit in de richting van gebruik van deelmobiliteit.


Goede fietsverbindingen


Autovrije gebieden



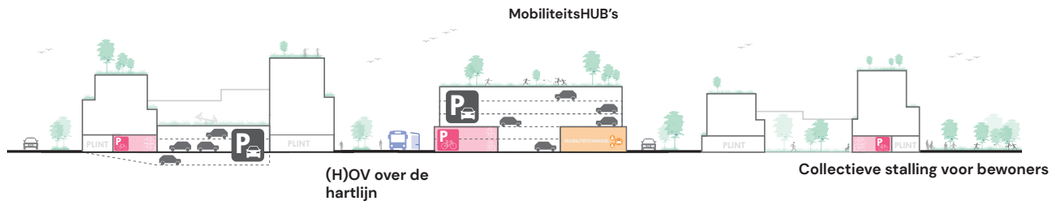
Nieuwe vormen van mobiliteit


White label pakketwand


Deelmobiliteit


Politieauto in het Vondelpark, Amsterdam

EEN AMBITIEUZE PARKEERSTRATEGIE



Principesnede parkeerstrategie in Rijnpark

De gebiedsvisie laat zich zoals eerder vermeld leiden door het STOMP-principe. Parkeernormen voor auto's kunnen bij een goede uitvoering van deze mobiliteitsstrategie drastisch verlaagd worden. Een belangrijk uitgangspunt voor de ontwikkeling van Rijnpark is dat de nieuwbouw niet leidt tot parkeeroverlast in de omliggende buurten. Wanneer er enkel voor Rijnpark een vergunningenstelsel met betaald parkeren wordt ingevoerd, bestaat de mogelijkheid dat parkeerders van Rijnpark de auto parkeren in de omliggende wijken. Om de mogelijke overlast in het Broek tegen te gaan, is het nodig om parkeerbeschermingsbeleid in te voeren. Dit is een systeem van parkeerregulering waarbij de bestaande bewoners een parkeervergunning krijgen, zodat zij in de eigen buurt kunnen parkeren. De tariefstelling van de vergunning en de hoeveelheid vergunningen hebben invloed op het aantal geparkeerde auto's in de wijk. Dit zijn onderwerpen die van belang zijn voor de omgeving, maar die onderdeel uit moeten maken van een parkeerbeleidsplan voor de gehele gemeente. Met een systeem van bezoekersvergunningen kunnen ook bezoekers van de bewoners tegen gereduceerd tarief parkeren voor een x-aantal parkeeruren.

Mobiliteitshub's
In Rijnpark wordt geparkeerd in mobiliteitshub's. Deze mobiliteitshub's zijn publiek toegankelijk, ruim opgezet, goed bereikbaar, ruimtelijk herkenbaar en bieden ruimte voor het stallen van de privéauto en deelmobiliteit. In de mobiliteitshub worden de parkeerplaatsen verhuurd in plaats van verkocht. Hierdoor kan in het gebied maximaal worden ingezet op een lage parkeernorm en dubbelgebruik van parkeerplekken en blijft het parkeeraanbod flexibel en transformeerbaar over tijd.

De mobiliteithub's in Rijnpark zijn fysieke locaties waar een overstap tussen modaliteiten kan plaatsvinden. Het zijn de plekken waar mobiliteitsdiensten en -stromen (fiets, auto en deelmobiliteit) samenkomen. Wat betreft beeldkwaliteit, zullen het herkenbare gebouwen zijn met duidelijke entrees. Om het stallen van de auto in de Hubs en garages aantrekkelijk te maken worden de garages ruim opgezet,worden ze goed verlicht en sociaal veilig. Hubs in het Rijnpark voorzien ruimte voor het parkeren van auto's fietsen en deelmobiliteit gekoppeld aan aanvullend programma.

Aanvullend programma verhoogt de aantrekkelijkheid voor de gebruiker en kan zorgen voor nieuwe werkgelegenheid. Voorbeelden van aanvullend programma zijn een buurtkamer, een flexwerkplek, een fietsherstelplaats of een publiek groen dakterras. Andere koppelkansen liggen in infrastructuur voor het opladen van elektrische voertuigen of voor het opwekken en opslaan van energie.
Door grotendeels gebruik te maken van gebouwde bovengrondse parkeergarages wordt er flexibiliteit in de planvorming ingebouwd. Als het autoluwe concept voor Rijnpark succesvol blijkt, kunnen overtollige parkeervoorzieningen eenvoudig worden verwijderd of omgebouwd naar andere functies. Als andersom parkeeroplossingen, deelmobiliteit of programmatische veranderingen alsnog dreigen te leiden tot meer autogebruik dan inpasbaar is, kan het nodig zijn om in de tweede fase meer parkeren toe te voegen. Dit leidt dan tot een reductie of verandering in het programma voor de tweede fase.

Een fietsparkeerstrategie gericht op kwaliteit en gemak
Vanwege de ambitieuze mobiliteitsstrategie waarin vol wordt ingezet op een verminderd autogebruik wordt in een forse toename van het fietsgebruik voorzien voor de bewoners, gebruikers en bezoekers van Rijnpark. Naast goede routes vraagt dit om hoogwaardige, voldoende en veilige fietsparkeerplaatsen. In Rijnpark wordt een fietsparkeerstrategie gehanteerd welke gericht is op kwaliteit en gemak. Voor bewoners in Rijnpark worden collectieve bewonersstallingen gerealiseerd welke direct gekoppeld zijn aan de appartementen en woningen.
Voor gebruikers en bezoekers van het gebied worden publieke fietsenstallingen voorzien. Omdat in de openbare ruimte slechts beperkt ruimte is om het fiets parkeren in te passen, vindt het stallen van fietsen deels plaats in gebouwde stallingen en in de mobiliteitsHubs. Voor kortdurend stallen kunnen mensen hun fiets kwijt in fietsparkeervakken, verspreidt over de wijk.

In Rijnpark hanteren we de fietsparkeernormen uit de 'Amsterdamse bouwbrief' waarbij de woninggrootte de exacte norm bepaald en er gerekend wordt met een parkeernorm van 0,5 fietsparkeerplaats per woning voor bezoek. Daarnaast zijn er fietsparkeerplaatsen voor bezoekers, werknemers en gebruikers van de bedrijven en voorzieningen in het gebied. Ook voor het fietsparkeren wordt maximaal ingezet op het dubbelgebruik van parkeerplaatsen.

Naast het bieden van voldoende ruimte is ook de locatie en kwaliteit van de stallingen van belang. Bewonersstallingen zijn bij voorkeur op maaiveld en dichtbij. Het parkeren van de fiets gebeurt bij de ingang van de woningen. Dit moet dermate gemakkelijk zijn dat bewoners hun fiets niet op straat gaan stallen.
De fietsvoorziening moet gaan fungeren als een soort huiskamer voor de fiets. De fietsenstalling zijn licht en ruim en bieden voldoende ruimte voor het parkeren van fietsen op het maaiveld en gestapeld. De gebouwde stallingen liggen zo veel mogelijk op maaiveld. Waar dit niet mogelijk is wordt gewerkt met flauwe hellingbanen of fietsliften.
Voor bewoners is de eerste fiets direct van het maaiveld bereikbaar. Van de fietsparkeerplaatsen is ongeveer 20% geschikt voor speciale fietsen (cargobikes, fietsen met mandjes, bakfietsen, e-scooters,...).


Parkeergebouw met sportveld, Copenhagen


Lichte en ruimte fietsenstalling


MobiliteitsHub Wisselspoor, Utrecht



Parkeergarage Barones, Breda


Rijwielstalling, Haarlem


Houten P&R, Zutphen



Impressie van de Rijnboulevard

4.5 EIGENTIJDSE, GELAAGDE STADSWIJK

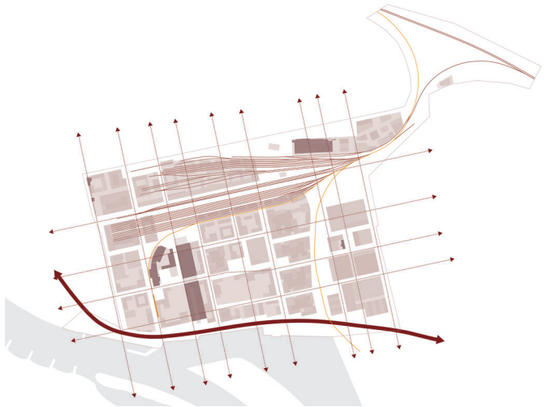
Rijnpark is een stuk stad dat intensief en divers wordt gebruikt, waar oud en nieuw hand in hand gaan en waar zowel bestaande als nieuwe gebruikers en bewoners zich thuis voelen.

VOORTBOUWEN OP DE ZICHTBARE EN ONZICHTBARE HISTORIE VAN RIJNPARK

Met de transformatie van Rijnpark tot een gemengd woon- en werkgebied wordt een nieuw hoofdstuk toegevoegd aan de rijke historie van de plek. Bij de ontwikkeling van Rijnpark wordt daarom voortgebouwd op de zichtbare en onzichtbare historie van de plek waarbij het industriële verleden en de karakteristieken van Rijnpark de basis leggen voor de nieuwe ontwikkeling. Het raamwerk voor de wijk is gebaseerd op twee bestaande ruimtelijke structuren: het spoorweglandschap en het historische stratenpatroon dat voortkomt uit de historische polderstructuur.

Het spoorwegemplacement met het bedrijfsspoorlijntje naar het bedrijventerrein Kleefsche Waard transformeert in de toekomst stapsgewijs van een barrière en breuklijn in het gebied naar een centraal gelegen en verbindend ‘Spoorpark’. Rondom het spoorpark wordt het bestaande stratenpatroon ingezet als basis voor de uitbouw van het nieuwe raamwerk voor de wijk. Bestaande straten worden doorgetrokken en nieuwe ontbrekende verbindingen worden toegevoegd. Barrières, als het emplacement, worden doorbroken en met de nieuwe verbindingen wordt nadrukkelijk aansluiting gezocht met de omliggende wijken.

Het spoorwegemplacement met het bedrijfsspoorlijntje naar het bedrijventerrein Kleefsche Waard transformeert in de toekomst stapsgewijs van een barrière en breuklijn in het gebied naar een centraal gelegen en verbindend ‘Spoorpark’. Rondom het spoorpark wordt het bestaande stratenpatroon ingezet als basis voor de uitbouw van het nieuwe raamwerk voor de wijk. Bestaande straten worden doorgetrokken en nieuwe ontbrekende verbindingen worden toegevoegd. Barrières, als het emplacement, worden doorbroken en met de nieuwe verbindingen wordt nadrukkelijk aansluiting gezocht met de omliggende wijken.



Kernwaarde, Eigentijdse, gelaagde stadswijk

Karakteristieke gebouwen en elementen
De verschillen in gebouwvorm, bouwmethode en tijdgeest hebben geresulteerd in een diverse verzameling van gebouwen in het bestaande Rijnpark; van hele kleine en hele grote gebouwen, bedrijfsloodsen, historische panden en enkele lange hallen. Historische foto’s tonen dat dit van oudsher ook het geval was. Een aantal van deze gebouwen is in een inventariserend onderzoek, uitgevoerd naar de (waardevolle) historische bebouwing in het industriegebied Het Arnhemse Broek te Arnhem Rijnpark, aangemerkt met een positieve of hoge waarde, zoals het kantoorgebouw voor de motorenfabriek Kaptein NV aan de Doctor C. Lelyweg, het gebouw van de Federatie en omliggend ensemble aan de L.J. Costerstraat, Peja, Post, Post NL, de voormalige



Voormalige Rijnstaalhallen in Rijnpark



Stamlijn in Rijnpark



PostNL-gebouw in Rijnpark

Corushallen en het ensemble van hallen aan de Van Oldenbarneveldtstraat .

In de toekomstplannen voor Rijnpark zijn deze panden aangemerkt als (deels) te behouden. Dit zijn de panden met een zekere monumentale, historische en ensemble waarde. Deze gebouwen fungeren als identiteitsdragers voor Rijnpark en verbinden het verleden met de toekomst en refereren elk op hun eigen wijze aan het industriële verleden van Rijnpark. Bij voorkeur komen er specifieke publieke en commerciële programma’s in deze gebouwen. Bij elk gebouw zal specifiek moeten worden gekeken, hoe deze getransformeerd kunnen worden naar een nieuwe bestemming, en of alles van een gebouw behouden moet blijven. Hierbij is het doel om vanuit de kracht van het gebouw of het ensemble te denken, en niet om een gebouw zoveel mogelijk te behouden of in oude staat te restaureren.

Dit betekent niet dat de overige gebouwen geen waarde hebben, zoals het Gelders Archief, en enkele van de kleine gebouwtjes die verspreid op Rijnpark voortkomen. Op basis van verder cultuurhistorisch onderzoek kunnen panden worden toegevoegd aan de lijst van te behouden panden. Daarnaast wordt gestimuleerd (vanuit circulariteit) dat overige panden behouden blijven, als zij goed ingepast kunnen worden, of qua materiaal worden hergebruikt. Rijnpark is zodanig opgezet dat bestaande bebouwing zoveel ingepast kan worden binnen de nieuwe structuur.

STEDELIJKHEID MET MENSELIJKE MAAT

Rijnpark is door haar hoge dichtheid, bereikbaarheid, menging van wonen, werken, voorzieningen en uitstraling een bijzonder milieu in Arnhem. Wonen en werken in het Rijnpark betekent bewust kiezen voor een stedelijke omgeving met een hoge dichtheid. Om de gewenste stedelijkheid met hoge kwaliteit en levendigheid te bieden is er gekozen voor een compacte, eigentijdse stedenbouw die voortbouwt op het karakter en de historie van de plek en de aansluiting zoekt met de omliggende wijken. Daarbij staan in Rijnpark de menselijke maat en beleving van de wijk op ooghoogte centraal. In Rijnpark wordt ontworpen met aandacht voor het verleden, heden en toekomst, met toegevoegde waarde voor de buurt en aandacht voor het publieke domein (mens en ruimte). De bebouwing en buitenruimte wordt ontworpen met heen hoge kwaliteit en zorgvuldigheid.

In het raamwerk van Rijnpark zijn bouwvelden gedefinieerd waarbinnen bebouwing mogelijk is. De bouwvelden in de noordzijde van Rijnpark zijn ruime zones die verder opgedeeld kunnen worden. De Bouwvelden in de zuidzijde



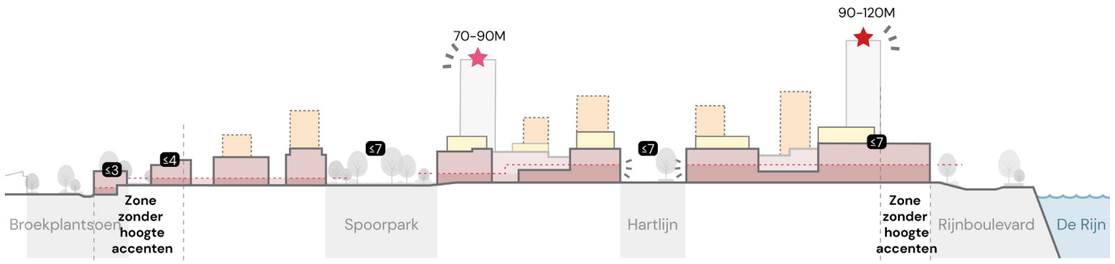
Bouwvelden en bouwhoogte

① Overgangszone omliggende wijken
② Geen hoogteaccenten in de eerste lijn
③ Stedelijke accenten

van Rijnpark zijn strakker gedefinieerd en beslaan over het algemeen een bouwblok. Om de doorwaadbaarheid van Rijnpark, en het fijnmazig netwerk voor de voetganger, te garanderen lopen er door een aantal bouwvelden routes.

Bouwhoogtes en aansluiting met de buurt
Om overal een “menselijke maat” te borgen, bestaat de bebouwing uit een basislaag van 3 tot 7 lagen. Daarboven steken hogere gebouwen uit, met op een aantal plekken hoge stedelijke accenten. Ten zuiden van het Spoorpark is de dichtheid hoger en is er meer ruimte voor voorzieningen en bedrijvigheid in de plinten. De dichtheid ten noorden van het spoorpark is lager en de bouwhoogte sluit beter aan bij woonwijk. Het Broek. In Rijnpark wordt rekenschap gegeven van de menselijke maat. De straatbreedtes, de afmetingen van de binnentuin, de hoogte en de uitstraling van de gebouwen zijn daarbij allesbepalend. In Rijnpark bereiken we dat onder andere door hoger gelegen gevels terug te laten springen.

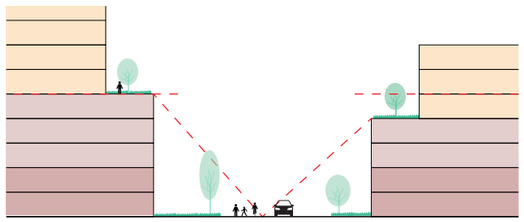
Stad op ooghoogte
Rijnpark krijgt een levendig stedelijk milieu waarin de menging van wonen, werken en voorzieningen leidt tot (geplande en ongeplande) menselijke ontmoetingen en activiteiten. De beleving op ooghoogte – hoe we de stad ervaren als we erdoorheen lopen – speelt daarbij een sleutelrol. In Rijnpark wordt ingezet op de realisatie van goede levendige plinten en goede overgangen tussen gebouw en openbare ruimte. Met de levendige plint wordt de uitwisseling en interactie, zowel tussen functies als tussen



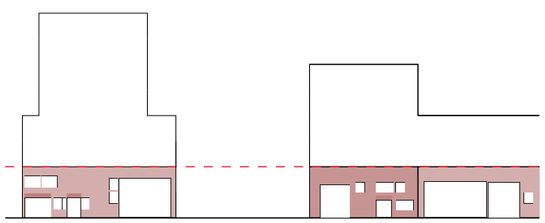
Rijnpark bouwhoogte concept

(groepen)mensen gestimuleerd. Dit kan door:

- Het maken van leesbare adressen en herkenbare hoofdentrees. Realiseer voordeuren aan de straat met herkenbare functies. Hoofdentrees zijn herkenbaar, een bijzonder onderdeel van de plint, uitnodigend en expressief.
- Actieve programma's op strategische bronpunten te positioneren om levendige activeringsplekken te creëren.
- Te zorgen voor uitwisseling tussen binnen- en buitenruimte. Dat kan onder andere met een publiek interieur en veel aandacht voor de overgang van binnen naar buiten.
- Voldoende ogen op de straat.
- Zorg voor visuele relaties tussen programma en maaiveld.
- De hoofdentrees van de gebouwen, parkeergarages en (publieke) fietsenstallingen bevinden zich aan de straatzijde van de bouwblokken en gebouwen of aan een publieke doorsteek.
- De plinthoogte varieert in het gebied, maar de plinten zijn om functiewijziging en flexibiliteit in invulling mogelijk te maken minimaal 3,5 meter hoog (netto verdiepingshoogte), met uitzondering van plekken waarvan mag worden verwacht dat de plint voornamelijk een woonfunctie zal hebben



Stad op ooghoogte



Levendige plint

Hoogteaccenten
Om het beoogde nieuwe woonprogramma te kunnen realiseren en tegelijkertijd ruimte te houden voor natuur, groen, werken en voorzieningen wordt hoogbouw in verschillende maten, als een nieuwe laag toegevoegd aan Rijnpark. Hoger bouwen biedt kansen voor een gezonde en duurzame verstedelijking. Door het verkleinen van bebouwde oppervlakten kan meer ruimte worden gecreëerd voor pleinruimtes, het behoud van bestaande panden en het spoorpark. Ook dragen hoogteaccenten bij aan de nieuwe identiteit van Rijnpark en levert het voor veel woningen woonkwaliteit.

Gebouwen die hoger worden dan de "basislaag" (3 tot 7 lagen) noemen we hoogte accenten. In Rijnpark komen twee typen hoogteaccenten voor: "hoge gebouwen" en "stedelijke accenten". Hoge gebouwen komen in heel Rijnpark voor en hebben afhankelijk van het deelgebied een maximale hoogte van 30 tot 50 meter. Daarnaast zijn er een aantal stedelijke accenten in Rijnpark. Voor de stedelijke accenten is een zoekgebied en maximale hoogte bepaald. Hoge gebouwen en stedelijke accenten manifesteren zich als torens (en geen 'planken'), staan op voldoende afstand van elkaar, en verschillen zichtbaar in bouwhoogte, materiaalgebruik en verschijningsvorm. De stedelijke accenten in het Rijnpark krijgen een programma, waardoor ze een interessante plek worden voor iedereen in de stad. Dit kan door bijvoorbeeld een publiek toegankelijk programma in de bovenste bouwlaag of een toegankelijk dak. Om de ervaring van hoogte in de bebouwing op straatniveau te beheersen worden bij hoogte accenten setbacks als middel ingezet.

MENGING VAN WONEN EN WERKEN

Ontwikkelingen in Rijnpark zijn samengesteld uit verschillende gebouwtypen, die stoer wonen, werken en voorzieningen met elkaar combineren. De gewenste functiemenging kan een belangrijke bijdrage leveren aan een levendige en aantrekkelijke woon- en werkomgeving. Echter, er is zorgvuldigheid en aandacht nodig voor de ruimtelijke aspecten met betrekking tot functiemenging om tot een succesvol resultaat te komen. Een dergelijke functiemenging vraagt vanwege contactgeluiden als gevolg van bedrijven en geluiden van laden en lossen om extra aandacht bij het ontwerp. Om het mengen van wonen en werken mogelijk te maken zijn de volgende principes van belang:

- Gebouwen zo ontwerpen dat geluid en trillingen zo min mogelijk doorgegeven worden
- Het slim afschermen van geluidsbronnen (denk aan hoogte, setbacks en overstekken)
- Activiteiten die geluid maken zo veel mogelijk binnen of afgeschermd uitvoeren (inclusief laden/lossen)
- Bij bedrijven die meer overlast veroorzaken meer afstand houden en werken met zonering. Voor dergelijke bedrijven is ruimte in het 'makerskwartier' in Rijnpark.

Daarnaast zijn ook organisatorische oplossingen mogelijk:

- Gebruikstijden voor logistiek verkeer en laden/lossen
- Gebruiksregels, bijvoorbeeld over koelmotoren op vrachtwagens en het draaiende houden van motoren
- Stadslogistiek met stille voertuigen, gekoppeld aan de hub's

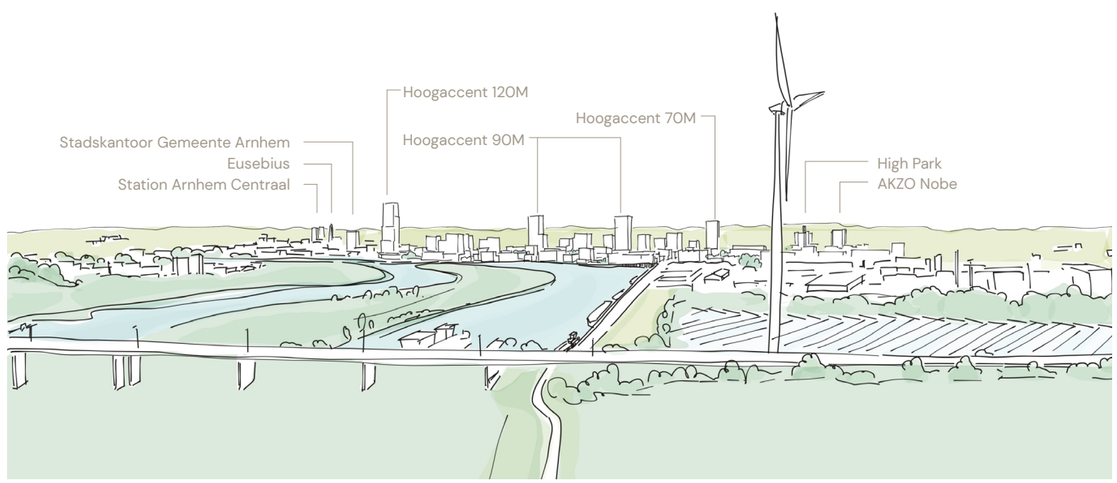
VIER DEELGEBIEDEN

Het raamwerk voor de ontwikkeling van Rijnpark laat zich opdelen in vier logische deelgebieden: Rijnpark Noord, Rijnpark Zuidwest, Rijnpark Midden en Rijnpark Zuidoost. De ligging van het deelgebied ten opzichte van



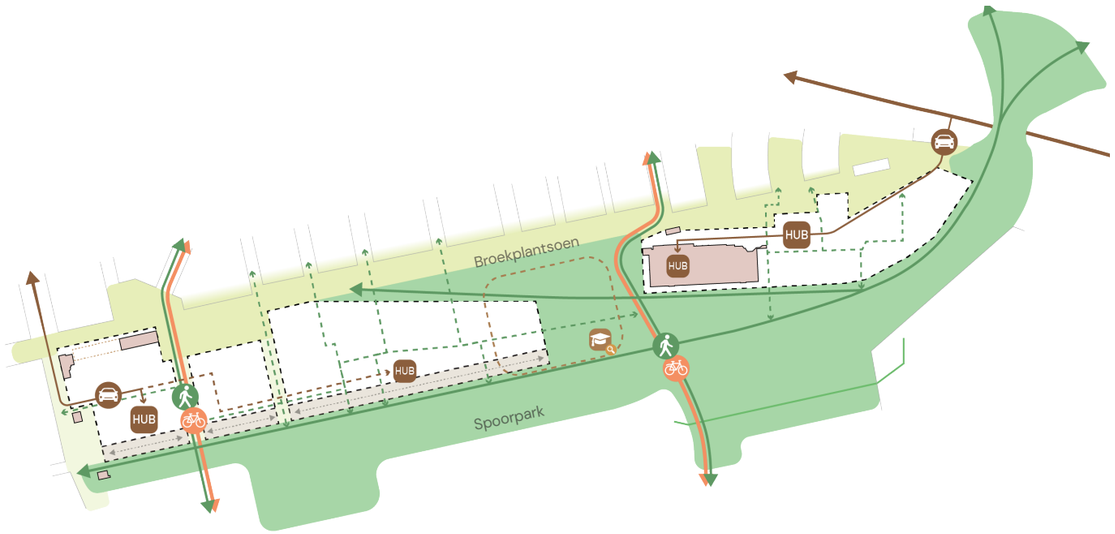
Deelgebieden
① Rijnpark Noord
② Rijnpark Zuidwest
③ Rijnpark Zuid midden
④ Rijnpark Zuidoost

zijn omgeving bepaald de menging van programma, de bebouwingstypologie, verschijningsvorm en architectuur. Hierdoor zal elk deelgebied ook een andere uitstraling krijgen, waarbij de openbare ruimte en de eerdergenoemde regels ten aanzien van bouwhoogtes, zorgen voor de samenhang. Voor elk deelgebied wordt hieronder het algemene karakter, typologie, bouwhoogte en structuur omschreven.krijgen, waarbij de openbare ruimte en de eerdergenoemde regels ten aanzien van bouwhoogtes, zorgen voor de samenhang. Voor elk deelgebied wordt hieronder het algemene karakter, typologie, bouwhoogte en structuur omschreven.



Nieuw stadsgezicht vanaf de Pleijroute

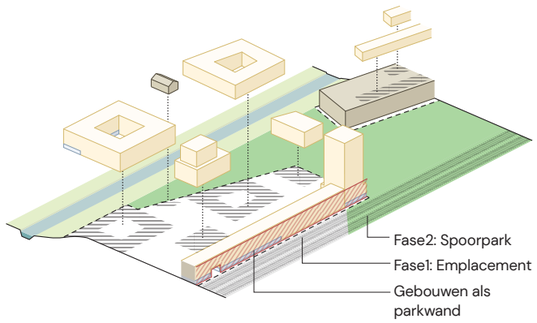
RIJNPARK NOORD



Ruimtelijke essentiekaart Rijnpark Noord

Rijnpark Noord kent een duidelijke oost-west oriëntatie die ingegeven is door het voormalige emplacement met de bovengrondse techniek zoals de portalen van de bovenleidingen. De ruimtelijke opzet van dit deelgebied vormt een belangrijke schakel tussen de bestaande wijk ‘t Broek en Rijnpark. Verschillende waardevolle historische gebouwen, o.a Van Oldenbarneveldtstraat 85A en PostNL, worden geïntegreerd binnen de bouwvelden. Deze historisch waardevolle gebouwen zijn ook aanleiding om juist op deze plekken het Broekplantsoen een meer “open’ groene ruimte te geven, zodat gebouwen nog beter een verankering krijgen in het gebied. Op een beperkt aantal logische plekken zal de bebouwing op enige afstand grenzen aan het Broekplantsoen zodat de huidige achterkant, meer een voorkant wordt.
In het noordelijk deel is sprake van een zekere samenhang in de uitstraling, kleur, bouwhoogte en het materiaalgebruik van de bebouwing. Hier liggen bijvoorbeeld kansen voor biobased (houtbouw) en natuurinclusieve architectuur, omdat de hoogte van de bebouwing zich hiervoor leent. Door het spoorpark voor een deel af te buigen naar het Broekplantsoen ontstaat een belangrijk entreegebied en een functionele schakel tussen ‘t Broek en Rijnpark. Rijnpark Noord is op te delen in twee verschillende sferen, ten oosten en westen van het entreegebied.

Bebouwing en structuur
Een fijnmazige padenstructuur in heel Deelgebied Noord zorgt voor een goede doorwaadbaarheid voor de voetganger. Bebouwing in het deelgebied bestaat hoofdzakelijk uit alzijdige en solitiare gebouwen. Een verbijzondering in typologie vindt plaats grenzend aan het westelijk deel van het Spoorpark. Hier wordt een langgerekt gebouw parallel aan de sporen voorgesteld dat enerzijds een front maakt aan het park en in de eerste fase fungeert als geluidsbuffer voor het spoorgeluid van het emplacement. Binnen de structuur worden (historisch) waardevolle gebouwen op een natuurlijke wijze opgenomen.

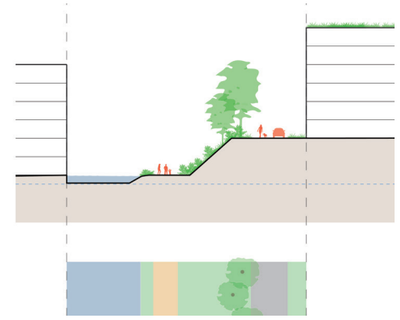


Typologie Rijnpark Noord

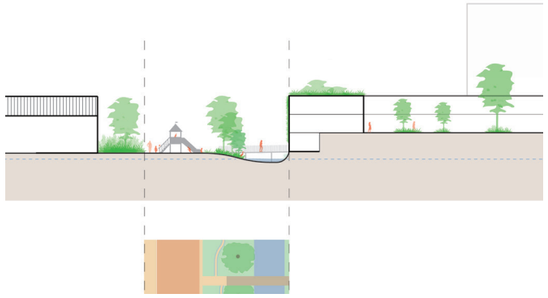
Het gebied rondom het PostNL-gebouw ontleent zijn identiteit aan het stoere gebouw, door zijn verschijningsvorm en maat en schaal. De huidige ontsluiting vanaf de Johan de Witlaan wordt gebruikt om dit gebied te ontsluiten. Langs het PostNL-gebouw loopt een hoofd voet- en fietsroute die “t Broek met Rijnpark verbindt. De nieuwe bebouwing wordt ingezet om het aanzienlijke hoogteverschil tussen ‘t Broek en Rijnpark te overwinnen en de beide wijken met elkaar te verweven, wel met voldoende afstand tot Le Mairehof.

Programma
In de zone direct aan Van Oldenbarneveldtstraat is er een menging van programma (wonen, werken en voorzieningen). Verder van de Van Oldenbarneveldtstraat ligt de nadruk meer op wonen met sporadisch kleinschalige bedrijvigheid en voorzieningen in de plinten. Het PostNL-gebouw leent zich uitstekend voor een verzamelgebouw voor bedrijvigheid en (sociaalmaatschappelijke en culturele) voorzieningen, met wonen daarboven. Parkeren gebeurt in parkeerhub’s die zowel bovengronds als ondergronds kunnen worden gerealiseerd. Aan het park komt een basisschool en in het park een overdekte buitenspeelplek. In het noordelijk deel wordt een opvang voor circa 450 vluchtelingen gerealiseerd.

Bouwhoogte
De basislaag is in dit gebied dominant en varieert tussen de 3 en 7 bouwlagen, waarbij de aansluiting op het Broek zorgvuldig wordt vormgegeven. Er zijn een beperkt aantal hogere gebouwen mogelijk in dit deelgebied (ca 40-60), maar zij staan op voldoende afstand van elkaar en grenzen niet direct aan de Van Oldenbarneveldtstraat of de Broekstraat.



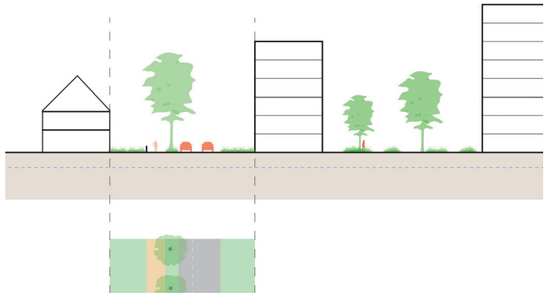
Er wordt voldoende afstand gehouden tot de flat aan het Le Mariehof



De nieuwe bebouwing aan de Broekstraat ter hoogte van Tasmanstraat is maximaal 3 bouwlagen

RIJNPARK ZUIDWEST

Rijnpark Zuidwest is duidelijk anders dan Rijnpark Noord. Het deelgebied Zuidwest maakt de overgang tussen Fluvium Zuid en het Gashouderskwartier aan de oostzijde van de Van Oldenbarneveldtstraat. Aan de zuidzijde grenst het gebied aan de Westervoortsedijk, de toekomstige Rijnboulevard en aan de oostzijde vormen de voormalige Coriushallen met de aanpalende bebouwing de grens. Aan de noordzijde sluit dit gebied direct aan op het toekomstige Spoorpark. Dit deelgebied is door de aanlanding van de nieuwe oeververbinding tegelijkertijd een belangrijke schakel



Ter hoogte van de Willem Barendzstraat wordt het bestaande pand behouden of wordt een nieuwbouw gerealisserd met eenzelfde bouwhoogte



Hunziker Areal, Zürich



Escherpark, Zürich

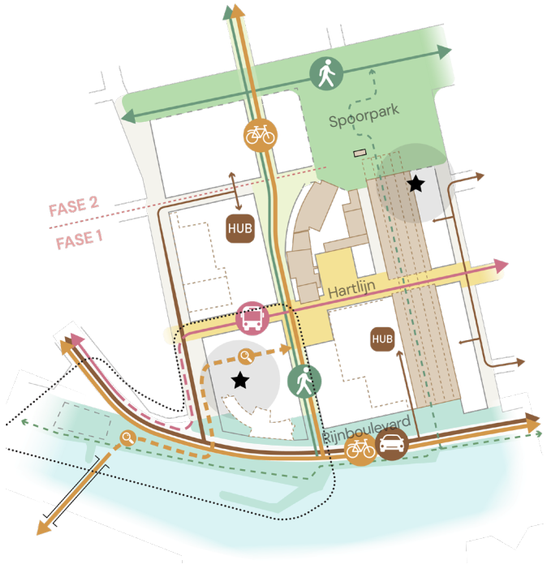


Diepeveen, Rotterdam

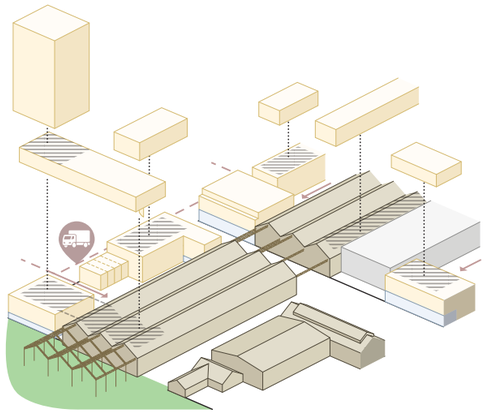
tussen Arnhem Zuid en Noord. De ontwikkeling vormt tevens het nieuwe stadse silhouet van Arnhem aan de Rijn, op korte termijn. Daarnaast kent dit deelgebied door haar ligging in de bocht van de Rijn een wijds en spectaculair uitzicht over de rivier en de uiterwaarden.

Deelgebied Zuidwest kent een min of meer orthogonaal stratenpatroon dat voortbouwt op de historische onderlegger van Rijnpark. Aan dit stratenpatroon wordt met de realisatie van de Hartlijn een nieuwe oost-west verbinding toegevoegd. Deelgebied Zuidwest wordt daarnaast doorsneden door de Dwarsloper, een van de twee nieuwe fietsroutes door het gebied. De zigzaggende rooilijn langs de Rijnboulevard geeft extra openbare ruimte langs de Rijn, waardoor de sfeer en invloed van het water verder reiken dan alleen de kade naar de wijk. Het stratenpatroon verdeelt dit deelgebied grofweg in vijf bouwvelden. Vanwege de bodemgesteldheid is het groen in dit deelgebied georganiseerd in een reeks pocketparken, hofjes en pleinen met formele en informele plekken voor mens en dier. Het groen tussen de bouwblokken sluit aan op het Spoorpark en de Rijnboulevard, de grotere landschappelijke structuren van Rijnpark.

Oud en nieuw
De wisselwerking tussen oude en nieuwe gebouwen is een belangrijk kenmerk van dit deelgebied. Het gebied kenmerkt zich, in de omgeving van de Laurens Jansz Costerstraat, door een min of meer samenhangend historisch ensemble van bedrijfsgebouwen uit de vroeg naoorlogse periode, binnen het eenvoudige vooroorlogse stratenplan met relicten van een oud bedrijfsspoor en historische verhardingen. Deze elementen geven het deelgebied identiteit en karakter. Het contrast tussen oud en nieuw wordt versterkt en uitgespeeld. De waardevolle industriële gebouwen fungeren daarbij als identiteitsdragers in het deelgebied en Rijnpark. De schaal en de enorme lengte van de Corushallen is een grote kwaliteit, welke in vorm en structuur bewaard dient te blijven. Precieze uitwerking kan nog op meerdere manieren. De doorsnijding van de Hartlijn is daaraan ondergeschikt. De Corushallen verbinden daarnaast de Rijnboulevard met het Spoorpark.



Ruimtelijke essentiekaart Rijnpark Zuidwest


Typologie Rijnpark Zuidwest


Strijp S, Eindhoven


Pakt, Antwerpen


Havenkwartier, Deventer

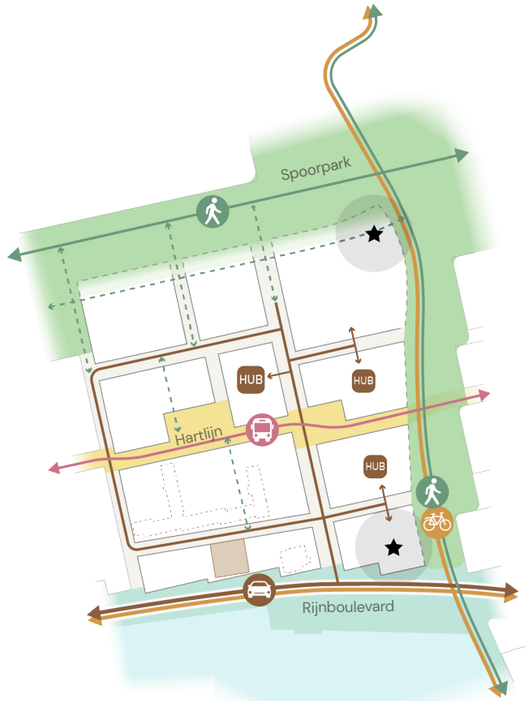
Het historisch ensemble is historisch waardevol en fungeert als identiteitsdrager in Rijnpark, maar krijgt ook een nieuw leven. De historische panden worden getransformeerd en opnieuw in gebruik genomen. Daarbij lijkt een bedrijfs- of voorzieningenprogramma voor de hand liggend, maar ook een invulling met wonen is mogelijk.

Programma
Het programma in dit deelgebied is gevarieerd. Rondom de historische ensembles en Corushallen ontstaat een levendige mix tussen wonen, werken en voorzieningen. Het deelgebied kent een rijke mix aan functies, waarbij wonen de boventoon voert. In de kleinere historische gebouwen (oa De Federatiegebouw) is ruimte voor maatschappelijke en culturele voorzieningen en horeca. Grotere bestaande gebouwen bieden ruimte voor werken en logistiek. De plinten van de gebouwen bieden ruimte aan kantoren, kleinschalige bedrijvigheid, en voorzieningen. Het parkeren wordt georganiseerd in hubs, in de vorm van parkeergebouwen, ontsloten via de Van Oldenbarneveldtstraat en de Rijnboulevard (Westervoortsedijk). Er ligt een kans om aan de Rijnboulevard publieke balkons op hoogte te maken (1e of 2e verdieping), met publieksprogramma, welke gebruik maken van het fantastische uitzicht over de Rijn.

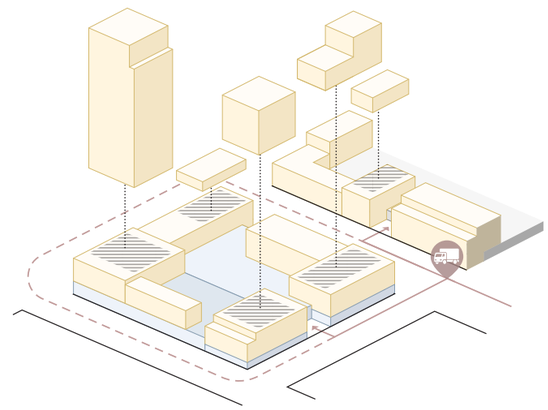
Bouwhoogte
De bebouwing in het deelgebied heeft een basislaag van 4-7 bouwlagen en er zijn hogere gebouwen tot ca 50-55m. Daarnaast is er in dit deelgebied ruimte voor twee stedelijke accenten van circa 90 en 120M. Eén stedelijk accent als sterk verticaal volume in balans met de nieuwe brug en een tweede stedelijk accent markeert het Spoorpark. Plinten in dit gebied zijn dubbellaags (circa 8-9 meter) en bieden ruimte aan bedrijvigheid, voorzieningen, woonentrees, fietsenstallingen en woningen. De hogere bebouwing staat aan de Van Oldenbarneveldtstraat en de Rijnboulevard altijd op de 2e lijn.

RIJNPARK MIDDEN

Rijnpark midden ligt tussen Rijnpark zuidwest en de Veluweloper en aan de noordzijde het Spoorpark en de zuidelijk de Rijnboulevard. Het gebied wordt gekenmerkt door een rationeel stratenpatroon dat gebaseerd is op de historische onderlegger (stratenpatroon en polderstructuur). Het behoud van het bestaande stratenpatroon maakt de ontwikkeling van dit deelgebied faseerbaar en de ontwikkeling kan perceelsgewijs plaatsvinden. De Orteliusstraat wordt in de toekomst onderdeel van de ‘Hartlijn’ en daarmee autovrij. De ontsluiting van het gebied vindt plaats vanaf de Westervoortsedijk, waarbij via de Snelliusweg de verschillende parkeervoorzieningen in het gebied kunnen worden bereikt.



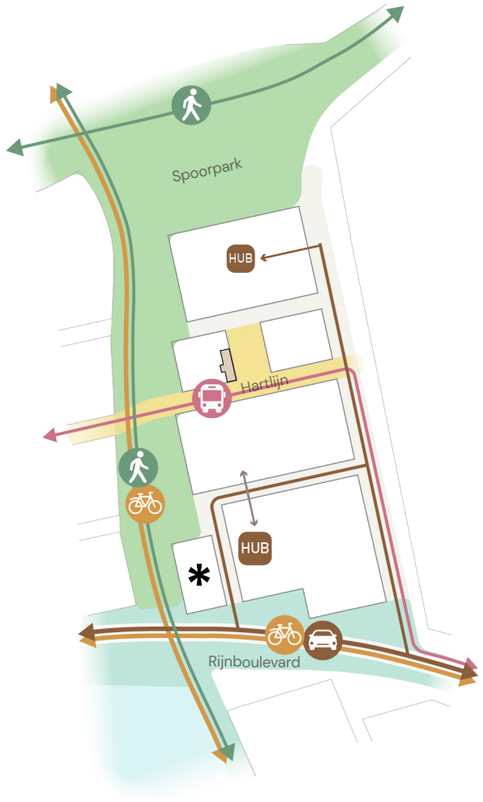
Ruimtelijke essentiekaart Rijnpark Zuid-midden


Typologie Rijnpark Zuid midden

Vanwege de bodemgesteldheid is het groen in dit deelgebied georganiseerd in een reeks pocketparken, hofjes en pleinen met formele en informele plekken voor mens en dier. De bijzondere conditie van de ondergrond (sanering Bilitonterrein) maakt dat het planten van bomen in dit deelgebied niet vanzelfsprekend is. Naast het realiseren van bomen in verhoogde boombakken komen er met opgaand groen begroeide structuren in de openbare ruimte en wordt er in dit deelgebied extra ingezet op de realisatie van groene gevels.

Programma
Wonen en werken worden in dit gebied gemengd, waarbij het werken zich voornamelijk concentreert in de plinten en onder de binnenterreinen van de bouwblokken. De plinten van de bebouwing worden geactiveerd en zorgen voor een aangename verblijfskwaliteit in de openbare ruimte. De Mercatorweg en Hondiusstraat vormen samen met de Snelliusweg de “Makerslus”. Het is de lus waarlangs de bedrijvigheid zich in dit deelgebied concentreert en via Makerslus wordt ontsloten. Voorzieningen concentreren zich in dit gebied aan de Hartlijn.

Bouwhoogte
De bebouwing in het deelgebied heeft een basislaag van 4-7 bouwlagen en er zijn hogere gebouwen tot ca 50-55m. Daarnaast is er in dit deelgebied ruimte voor twee stedelijke accenten van circa 90M. Plinten in dit gebied zijn veelal dubbellaags (circa 8-9 meter) en bieden ruimte aan bedrijvigheid, voorzieningen, woonentrees, fietsenstallingen en woningen. De hogere bebouwing staat aan de Rijnboulevard altijd op de 2e lijn.



Ruimtelijke essentiekaart Rijnpark Zuid-midden

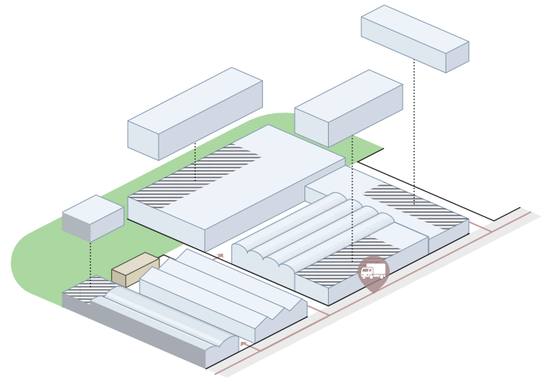
RIJNPARK ZUIDOOST

Rijnpark Zuidoost vormt de overgang naar het bedrijventerrein “Het Broek”, en is volledig gericht op bedrijven en aanvullende voorzieningen. Hier komt het Makerskwartier van Rijnpark, waar bedrijven een plek krijgen met een sterke maak- en kenniscomponent. De Doctor C. Lelyweg wordt verplaatst naar de rand van Rijnpark, waardoor er grote, diepe kavels ontstaan grenzend aan een brede ecologische groenzone de “Stamlijn”.

In het Makerskwartier is ruimte voor programma’s die minder goed mengbaar zijn met wonen, een groter oppervlak nodig hebben, of een grotere logistieke component hebben. Deze plek leent zich voor de inpassing van stadsdistributie en kan daarmee een bijdrage leveren om bijvoorbeeld de binnenstad van zwaar logistiek te ontlasten. In dit gebied wordt qua maat en schaal en bebouwingstypologie aangesloten bij de omliggende bedrijventerreinen als IPKW en Het Broek. Het werk- en voorzieningsprogramma wordt in deze zone op een slimme manier gestapeld en logistiek vindt zo veel mogelijk inpandig plaats. Het gebied wordt gekenmerkt door iconische werkgebouwen en verticale fabrieken. Aan de Hartlijn komen meer publieke programma’s zoals beroepsonderwijs, detailhandel en leerwerkplekken.

Door de omvang en de grote van de aaneengesloten dakoppervlakten is Rijnpark Zuidoost een geschikte plek om op grote schaal zonne-energie op te wekken voor Rijnpark. De sfeer in dit gebied is die van een werkterrein met een hoogwaardige openbare ruimte, maar welke wel past bij de logistieke vraag. Het werkgebied zorgt door zichtlijnen en verbindingen, voor een goed contact met de groene omgeving, waardoor werknemers, bezoekers en gebruikers van de voorzieningen en de bedrijven in het gebied in de lunchpauze een rondje Spoorpark kunnen maken of kunnen flaneren op de Rijnboulevard.

Het deelgebied sluit het gebied aan op het havenhoofd en parkeerterrein van de Nieuwe haven. De ontwikkeling van Rijnpark tot gemengd stedelijk woon- en werkgebied kan aanleiding geven om anders over de plek na te denken. Gedurende de ontwikkeling van Rijnpark kan het havenhoofd dienstdoen als aanleverpunt voor bouwmaterialen en later kan het mogelijk een logistieke rol krijgen voor de omliggende bedrijvigheid of getransformeerd worden tot een terminal voor de cruisesschepen, waarbij de voorzieningen ook van toegevoegde waarde kunnen zijn voor de Rijnboulevard.



Typologie Rijnpark Zuidoost



Bd de La Prairie au Duc, Ile de Nantes



Kabeldistrict, Delft



Caxton-Works, London



Freitag Fabrik, Zürich



Factura, London (prototype)



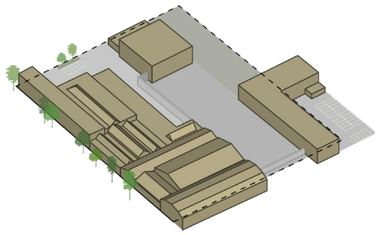
Here East, London

INDICATIEVE UITWERKING

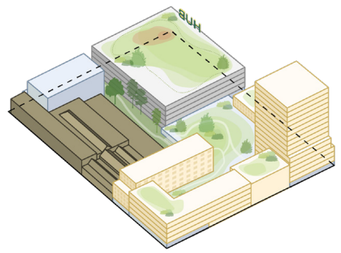
De gebiedsvisie geeft de richting voor de ontwikkeling van Rijnpark in de komende jaren. Het stelt de kaders en geeft een eerste raamwerk voor de ontwikkeling, maar is nog geen concreet plan. Om inzicht te geven hoe de ontwikkeling van Rijnpark er in de toekomst uit kan zien zijn verschillende voorbeelduitwerkingen gemaakt. Enerzijds om te onderzoeken of de ambities (programma) te verwezenlijken zijn in Rijnpark en anderzijds om een beeld te krijgen van het toekomstige Rijnpark. Twee van deze voorbeelduitwerkingen zijn op de volgende pagina weergegeven.

De voorbeelduitwerkingen geven een mogelijk toekomstbeeld voor de lange termijn ontwikkeling in Rijnpark waarbij op grote schaal ontwikkelingen hebben plaatsgevonden. Beide voorbeelduitwerkingen zijn een ruimtelijke vertaling van de opgave voor Rijnpark op basis van het ruimtelijk raamwerk en de ambities vastgelegd in deze gebiedsvisie. Beide voorbeelduitwerkingen zijn indicatief voor een ontwikkeling, maar kunnen niet gelezen worden als een concreet plan. De ontwikkeling van Rijnpark gaat in de komende jaren verder vorm krijgen. Wat, waar en door wie ontwikkeld wordt, hangt sterk af van private initiatieven van eigenaren in het gebied. De gebiedsvisie geeft de richting waarbinnen ontwikkelingen kunnen plaatsvinden.

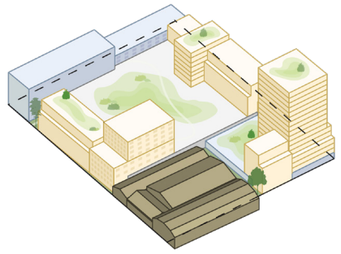
Als voorbeeld van deze flexibiliteit in ontwikkeling van Rijnpark is voor een van de bouwvelden een snelle variantenstudie gemaakt waarin verschillende ontwikkelingsrichtingen voor het bouwveld zijn getest. De ontwikkelingsrichtingen variëren in de parkeeroplossing, het programma in het blok en het bouwvolume. Deze variantenstudie kan niet los worden gezien van de totale opgave voor Rijnpark en het deelgebied. Wanneer een andere functieverdeling en bouwvolume wordt gebruikt bij de ontwikkeling van dit bouwblok dan betekent dit dat dit in een ander bouwveld of bouwvelden gecompenseerd moet worden. Wordt bijvoorbeeld de parkeeropgave uit dit blok verwijdert dan zal dit parkeren elders in het plan terug moeten komen.



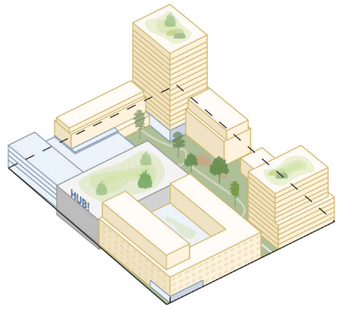
Bestaande situatie



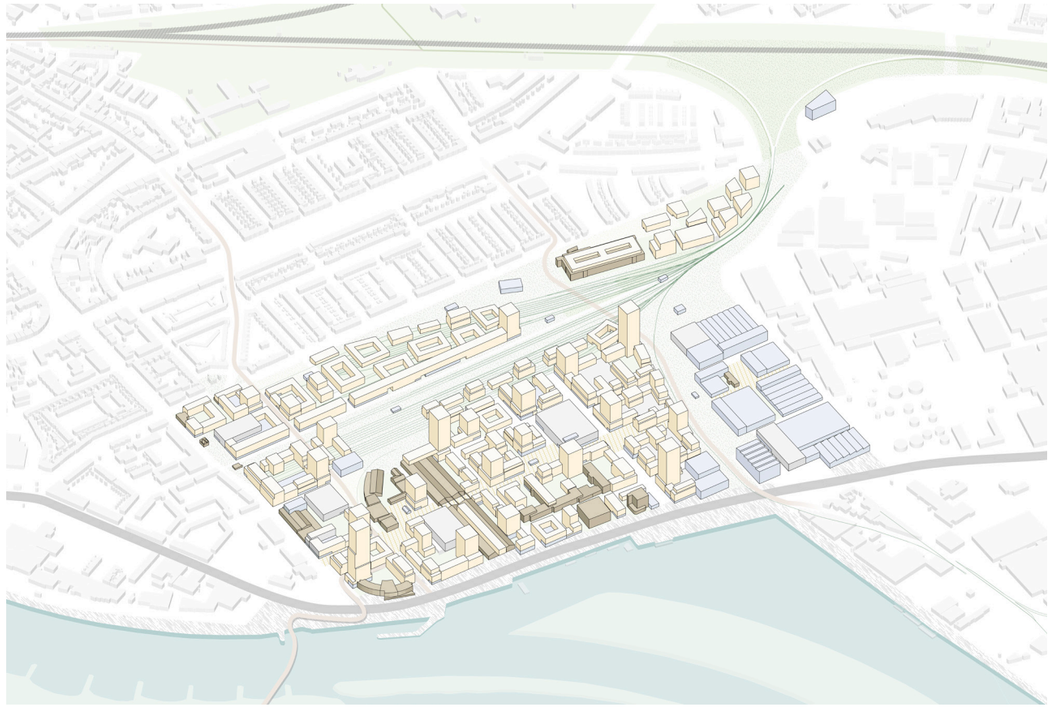
Variant 1: Deels van bestaande gebouwen behouden + hub



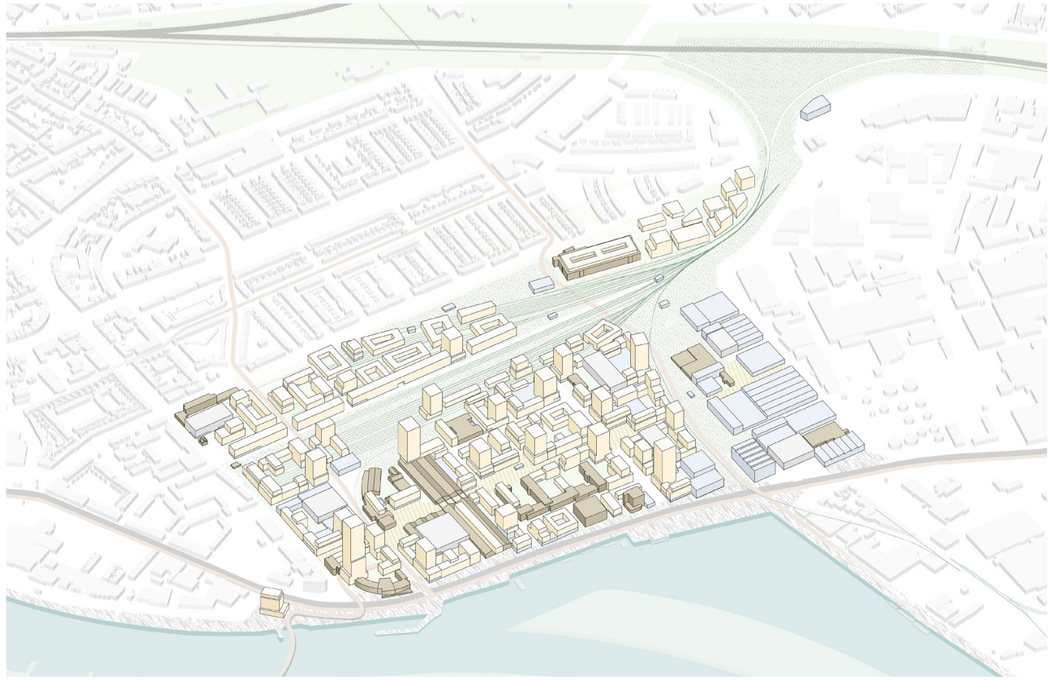
Variant 2: Deels van bestaande gebouwen behouden + parkeren in verhoogde plint



Variant 3: Geen bestaande gebouwen behouden + andere opties voor hub



Voorbeelduitwerking 1



Voorbeelduitwerking 2



Zicht vanuit het Spoorpark op het historisch ensemble

4.6 GEZOND, ENERGIEK EN CIRCULAIR

Rijnpark wordt een duurzame, groene en gezonde wijk, gericht op de toekomst. Een wijk die bestand is tegen zware regenval, hitte en droogte met een levendige mix in programma's. Een leefomgeving met voldoende zonlicht en schaduw, schone lucht en ruimte voor biodiversiteit. Rijnpark wordt een aangename plek om te wonen, werken en verblijven. Bij de ontwikkeling van Rijnpark staat het streven naar deze veilige, gezonde en groene leefomgeving voorop. Negatieve milieu-invloeden van binnen en buiten het gebied worden zo veel mogelijk ingeperkt, waarbij rekening wordt gehouden met de aanwezige bedrijvigheid in en rondom Rijnpark. Keuzes voor de ontwikkeling van Rijnpark zijn (gedeeltelijk) ook vanuit dat idee gemaakt.

Denk daarbij aan het vrijwaren van het zuidoostelijk deel van het plangebied van wonen en andere verblijfsfuncties, en het beter gebruik maken van de ruimte en samenwerking in de overige delen van Rijnpark door functies (wonen, werken en voorzieningen) te combineren. De opwaardering van het water-bodemsysteem om een gezonde leefomgeving en de uitbouw van de Rijnparkbiotoop mogelijk te maken en de mobiliteitsstrategie die erop gericht is om verkeersbewegingen te voorkomen. Daarnaast wordt bij elke ontwikkeling (samen met eigenaren) gekeken op welke wijze en in welke mate circulaire gebiedsontwikkeling bijdraagt aan het realiseren van de duurzaamheidsambities van Rijnpark.

MICROKLIMAAT ALS INSPIRATIEBRON

Het stadsklimaat wordt gevormd door de lokale effecten van landschappelijke structuur, stedenbouwkundige opzet, architectuur en materialiteit. Dit heeft gevolgen voor wind, ventilatie, verdamping, zon- en warmtestraling. Het microklimaat vraag meer aandacht dan enkel het groen. Het vraagt ook om de juiste condities, waarvoor ook de toekomstige (stedelijke) vormgeving essentieel is. We zetten in op een breed scala aan ontwerpprincipes waarmee we het thema stadsklimaat laden en een inspiratiebron laten zijn voor het creëren van een goede woon- en leefkwaliteit.

Zon en schaduw
Rijnpark kent een balans tussen zonnige en schaduwrijke plekken. In de buitenruimte zijn er (natuurlijke) schaduwrijke routes voor fietsers en voetgangers, en ook aangename zonnige plekken. Bij de uitwerking van de bebouwing én de openbare ruimte wordt rekening gehouden met voldoende zonlicht in de openbare ruimte en daglichttoetreding in de gebouwen. We organiseren aangename verblijfsgebieden in de openbare ruimte en sluiten daar met de juiste groeninrichting op aan.



Kernwaarde, gezond, energie en circulair

Hitte en koelte
Zon en schaduw spelen daarnaast ook een belangrijke rol in de opwarming van de wijk. Om hoge temperaturen en hitte eilanden te voorkomen of te verminderen wordt een sterke groenstructuur opgebouwd die enerzijds door verdamping de omgeving koelt en anderzijds in combinatie met de bebouwing voldoende schaduw en beschutting creëert. Daarnaast kan wind ook ingezet worden voor verkoeling van gebouwen en of openbare ruimte, maar daarbij moet naast de verkoelende werking in de zomer ook de mogelijk negatieve effecten in de andere jaargetijden meegenomen worden. Voor hete zomerdagen zijn er, onder andere met het spoorpark, voldoende koele plekken in de wijk. Daarnaast worden publieke gebouwen, bijvoorbeeld een schoolgebouw, sporthal of buurtcentrum, in Rijnpark gekoeld zodat zij koele plekken worden in de wijk. Hier een koppeling met het vele groen, dat zorgt voor verkoeling door schaduw en verdamping.

Wind
In Rijnpark wordt wind ingezet om bij te dragen aan verkoeling van de openbare ruimte. De keerzijde van wind (windhinder) willen we zoveel mogelijk voorkomen. Het doel is om rondom de gebouwen een prettig verblijfsklimaat te creëren. Daarom wordt bij de planvorming in Rijnpark al in een vroeg stadium nadrukkelijk gekeken naar windhinder en de eventuele negatieve effecten op de verblijfskwaliteit in de buitenruimte. Voor elk gebouw boven de basishoogte (alles boven 6 bouwlagen ≈ 20 meter) moet een windonderzoek uitgevoerd worden.

NEGATIEVE MILIEUEFFECTEN WORDEN BEPERKT

Met de ontwikkeling van Rijnpark transformeert het gebied van een puur bedrijventerrein naar een gemengd woon-werkgebied. Uitgangspunt daarbij is dat wordt voorkomen dat milieu een probleem wordt bij de ontwikkeling van Rijnpark en de omliggende bedrijvigheid, met als doel om een aangenaam, veilig en gezond leefklimaat te creëren in Rijnpark. Daarvoor zijn de milieueffecten als geluid, bodem, externe veiligheid in beeld gebracht en zijn vanuit elk milieuaspect (ontwerp)keuzes gemaakt om de negatieve effecten op Rijnpark te beperken en de gestelde ambities te realiseren. Het onderdeel bodem is al uitgebreid behandeld in hoofdstuk 4.2.

Geluid
Op basis van een eerste onderzoek blijken er drie bronnen van geluidshinder van invloed op Rijnpark: wegverkeerslawaai (Westervoortsedijk), Industrielawaai (geluidgezoneerd industrieterrein Arnhem Noord) en spoorverkeerslawaai. In de gebiedsvisie dragen we verschillende oplossingen aan om met elk van deze vormen van geluidsoverlast om te gaan.

<u>Wegverkeerslawaai</u>
Wegverkeerslawaai in Rijnpark blijft beperkt tot de Westervoortsedijk. De verkeersintensiteit ligt op deze stedelijke ontsluitingsroute a hoog en zal mede door de ontwikkeling van Rijnpark, maar ook door veranderingen van het verkeersnetwerk op stedelijk niveau iets toenemen in de toekomst. Door de ambitieuze mobiliteitsstrategie in Rijnpark blijft de toename van het verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Rijnpark over de Westervoortsedijk beperkt. Tegelijkertijd verandert de weg van profiel en wordt de verkeerssnelheid verlaagd naar 30 km/uur. De verwachting is dat de toekomstige geluidsproductie van de Westervoortsedijk gelijk blijft of beperkt toeneemt. Dit is onder andere afhankelijk van de inrichting van het profiel en het materiaalgebruik. Er kan bijvoorbeeld gewerkt worden met geluiddempende materialen als stil asfalt.

Momenteel ligt de geluidsbelasting op de gevels langs de Westervoortsedijk boven de voorkeurswaarde van 48 dB, maar onder de grenswaarde van 63 dB. Aanvullende geluidmaatregelen zijn dan nodig. Bij de verdere uitwerking van de plannen voor Rijnpark wordt verder onderzocht wat de geluidsbelasting is op de eerstelijns bebouwing aan de Westervoortsedijk en wordt onderzocht welke geluidsreducerende maatregelen genomen kunnen worden om hinder te beperken. Daarbij kan gedacht worden aan: inrichting en materiaalgebruik Westervoortsedijk, programmering van de gebouwen aan de Westervoortsedijk (bijvoorbeeld wonen in tweede lijn), gebouwgebonden maatregelen (bijvoorbeeld door het gebruik van dove gevels aan de Westervoortsedijk), geluidluwe buitenruimte (balkon/tuin), tenminste 1 verblijfsruimte aan de geluidluwe zijde

<u>Spoorverkeerslawaai</u>
Het te verwachten spoorverkeerslawaai beperkt zich tot de geluidsproductie van het spoorwegemplacement in fase 1 van Rijnpark. De spoorlijn Arnhem-Zevenaar ligt op ruime afstand van de woningbouw in Rijnpark. De geluidsproductie van activiteiten op het spooremplacement is beperkt. Treinen rijden er op een lage snelheid. De geluidsproductie van het emplacement valt momenteel onder de geluidszone van het geluidgezoneerd terrein. De verwachting is dat geluidsoverlast van het spooremplacement beperkt is. Nieuwbouw aan de overzijde van de Van Oldenbarneveldtstraat werd eerder toegestaan met een richtafstand van 30 meter. Bij de ontwikkeling van de eerste fase van Rijnpark moet mogelijk eenzelfde afstand worden aangehouden of moeten aanvullende



Zonnige plekken (Park Spoor Noord, Antwerpen)



Koele beschaduwde plekken (Hobooken, New York)



Fietsroutes met voldoende schaduw (Zennpark Brussel)



Foto Westervoortsedijk

maatregelen, denk aan programmering van de gebouwen grenzend aan het emplacement of gebouwgebonden maatregelen, getroffen worden om geluidsoverlast voor de toekomstige bewoners in fase 1 van Rijnpark te voorkomen. Bij de verdere uitwerking van de plannen wordt de geluidsproductie van het emplacement nader onderzocht.

Industrielawaai
Rijnpark is nu onderdeel van het geluidgezoneerd terrein in Arnhem. Woningen horen niet thuis horen op een geluidgezoneerd terrein. Dat betekent dat het geluidgezoneerd terrein en de bijbehorende geluidzone moet worden verkleind.

De Wet geluidhinder schrijft voor dat een geluidgezoneerd terrein nodig is voor zogenaamde aangewezen bedrijven (grote lawaaimakers), dat rond een geluidgezoneerd terrein een geluidzone ligt en dat het geluidgezoneerd terrein en de zone planologisch (dus in een bestemmingsplan) worden vastgelegd. Aan de buitengrens van de geluidzone moet de geluidbelasting als gevolg van alle bedrijven op het terrein aan een bepaalde cumulatieve waarde voldoen: de 50 dB(A)-etmaalwaarde. Dit houdt in dat bedrijven op een geluidgezoneerd terrein gezamenlijk de beschikbare geluidsruimte van het terrein mogen vullen. Voor bedrijven die niet op een geluidgezoneerd terrein liggen gelden waarden per bedrijf, op nabijgelegen woningen.
Na nader milieuonderzoek wordt een voornemen tot aanpassing van het geluidgezoneerd terrein en de bijbehorende geluidzone gemaakt, waarover de relevante bedrijven en vastgoedeigenaren worden geïnformeerd en geraadpleegd.

Externe veiligheid
Volgens de milieuverkenningen is externe veiligheid in principe geen belemmering voor de ontwikkeling van Rijnpark, omdat er naar verwachting geen overschrijding is van de grenswaarden van het zogenaamde plaatsgebonden risico van de diverse risicobronnen. Nader milieuonderzoek wordt uitgevoerd. Onder andere naar het groepsrisico en naar mogelijk benodigde maatregelen in dat kader. Bijvoorbeeld bouwkundige eisen voor gebouwen, bluswatervoorzieningen en aanvullende vluchtroutes, aanrijroutes voor hulpdiensten e.d., om de veiligheid van de aanwezigen in het gebied te borgen.
En onder andere vanwege de nieuwe regels onder de Omgevingswet: de aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolk en eventuele extra bouwkundige eisen bij zeer kwetsbare gebouwen, zoals basisscholen. Het overleg met de GGD en de Brandweer/Veiligheidsregio is onderdeel van de verdere planvorming.

Gasleiding
Op dit moment ligt er een hoge-druk-gasleiding in Rijnpark. De leiding komt uit noorden/oosten en loopt naar een gasverdeelstation in het gebied direct ten westen van de Van Oldebarneveldtstraat. De gasleiding geeft een aantal beperkingen voor een ontwikkeling van het gebied. Er moet rekening gehouden worden met de zakelijk rechtstrook van 4 meter aan beide zijden van de leiding waarin geen bouwwerken mogen worden geplaatst en mogen er geen kwetsbare functies als scholen en gezondheidsvoorzieningen direct in de buurt van de gasleiding worden gerealiseerd. Vanuit de integrale afweging voor de ontwikkeling van Rijnpark wordt een verplaatsing van de gasleiding onderzocht.

Luchtkwaliteit
De eerste verkenningen tonen aan dat de luchtkwaliteit geen belemmering oplevert op basis van de Wet milieubeheer. Wel zijn er aandachtspunten (fijnstof en NO2). De uitbouw van de Rijnparkbiotoop kan een positieve bijdrage leveren aan de luchtkwaliteit in Rijnpark

Westervoortsedijk
De GGD heeft een luchtkwaliteitsadvies opgesteld met betrekking tot gevoelige bestemmingenlangs drukke wegen. Dit zijn bestemmingen voor personen die gevoelig zijn voor langdurige blootstelling aan luchtverontreiniging, zoals ouderen en kinderen. Een drukke weg is een weg binnen de bebouwde kom met meer dan 10.000 motorvoertuigen per etmaal. Dit is het geval voor de Westervoortsedijk. Een maatregel op basis van dit advies is om binnen 25 meter van de Westervoortsedijk geen scholen (kinderen jonger dan 18 jaar, kinderdagverblijf of verzorgingstehuis) te situeren. Daarnaast zal het toevoegen van groen een positieve bijdrage aan de luchtkwaliteit leveren.

BETAALBARE, SCHONE EN DUURZAME ENERGIEVOORZIENING

De transformatie van Rijnpark is op het gebied van de toekomstige energievraag en -voorziening complex. We zetten in op een energiesysteem dat met de actualiteit én de onzekerheden van de toekomst om kan gaan.
In Rijnpark willen we optimaal gebruik maken van de stedelijke dichtheid, de fasering en de schaal van de gebiedsontwikkeling om een flexibele, betaalbare schone en efficiënte energievoorziening te realiseren. Om dit te bereiken is het van belang dat:

1. Er efficiënte technieken kunnen wordt toegepast, die optimaal gebruik kunnen maken van beschikbare lokale schone energiebronnen, zodat de vraag naar elektriciteit wordt beperkt.
2. De energievoorziening voldoende flexibel is, zodat - in combinatie met slimme aansturing - zoveel mogelijk elektriciteit in het gebied kan worden gebruikt of opgeslagen op momenten van de dag dat er ook daadwerkelijk aanbod is van groene stroom en op

momenten dat de vraag laag is.
3. De elektriciteitsvraag van grote energievragers in het gebied zoveel als mogelijk op elkaar worden afgestemd.
4. Er in het gebied - daar waar mogelijk - groene stroom wordt opgewekt, die zoveel als mogelijk lokaal gelijktijdig wordt gebruikt op opgeslagen. Vanwege de hoge dichtheid van het gebied zijn de mogelijkheden voor opwek beperkt.

Lokale opwek stroom
De energievoorziening (ook warmte en koude) van Rijnpark zal grotendeels elektrificeren. Het aandeel elektrische mobiliteit zal de komende jaren sterk toenemen en de warmtepompen, die nodig zijn voor de warmtevoorziening gaan ook relatief veel stroom vragen.

In Rijnpark wordt zo veel mogelijk stroom lokaal opgewekt, maar het opwekken van zoveel mogelijk energie geen doel op zich. Een leefbaar, klimaat adaptief gebied met veel groen en leefruimte is minimaal zo belangrijk. Het Rijk heeft de ambitie om uiterlijk in 2035 een elektriciteitsvoorziening te hebben in Nederland, die energieneutraal is (net zero). Naast wind op land en zonne-energie (±35 TWh), zal het grootste deel van de stroom, die nodig is voor de realisatie van deze ambitie, opgewekt worden met wind op zee (21 MW, ±90 TWh) en mogelijk ook kernenergie (±24 TWh), aldus het Rijk. Een groot deel van de opwek van duurzame stroom zal dus niet in een stedelijke omgeving plaatsvinden - waar de ruimte schaars is - maar daarbuiten.

Op basis van de gebiedskenmerken is een energieneutraal gebouw op gebiedsniveau voor Rijnpark het ambitieniveau. Daarvoor moeten zonnepanelen geplaats worden op de daken en daar waar wenselijk zonnepanelen geïntegreerd worden in de gevel en zonnekronen gerealiseerd worden op de torens. Zonnekronen kunnen ook worden gecombineerd met de opwek van windenergie.

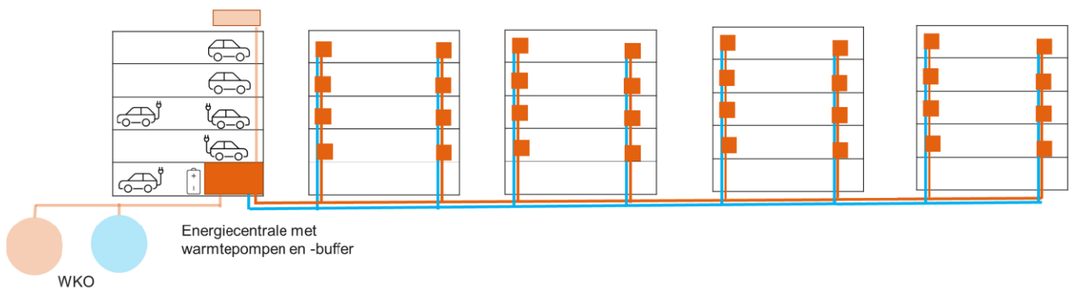
Warmte en koude
Rijnpark wordt gasloos. Voor de verwarming en koeling van de gebouwen en het warme tapwater wordt gebruik



Energiehubs

gemaakt van bodemenergie. Daarbij is vooral de schaal bepalend voor de efficiënte van het energiesysteem. Ter ondersteuning van de opmaak van de gebiedsvsie is een eerste onderzoek verricht naar het optimale schaalnvieau voor energiesystemen in Rijnpark. De maximale schaal wordt voor een groot deel bepaald door gebiedskenmerken Daarom is gekeken naar de warmte en koudebronnen,
de bouwdichtheid en of er voldoende aansluitgaranties gegeven kunnen worden door ontwikkelaars.

<u>Collectief energiesysteem</u>
Uit dit eerste onderzoek bleek dat het meest efficiënte systeem (betaalbaarheid, kosten, energieprestatie, impact op het stroomnet, inpassing, organisatie en governance) voor Rijnpark een schaalgrootte heeft van 750-1.250 Woonequivalenten. Een Woonequivalent (WEQ) is een eenheid van warmtevraag gebruikt bij het ontwerpen van warmtenetten). Dat betekent bijvoorbeeld dat in de eerste fase voor Rijnpark circa 3-5 vijf energiesystemen moeten worden gerealiseerd om het gebied van warmte en koude te voorzien.



Schema collectieve WKO

Het interessante van een schaalgrootte van 750-1.250 WEQ is dat de centrale warmtepompen in de energiecentrale, naast de WKO, de mogelijkheid hebben om optimaal gebruik te maken van een tweede beschikbare lokale warmtebron. In het gebied zijn meerdere 2de warmtebronnen kansrijk. Naast WKO zijn dat: buitenlucht, de Rijn, restwarmte van het datacenter van CCV en het warmtenet Vattenfall. Omdat bij alle varianten ook gebruik wordt gemaakt van WKO, ontlopen de verschillende warmtebronnen elkaar niet veel wat betreft energieprestatie en energie-efficiëntie. Alle varianten hebben voor- en nadelen.

<u>Koppelkansen omliggende wijken</u>
Het koppelen van de omliggende wijken op warmtebronnen in Rijnpark is vanwege de complexiteit en de onzekerheden die een dergelijk gebiedsoverstijgend energiesysteem met zich meebrengt niet realistisch. Daarnaast zijn er voor de bestaande bouw voldoende gelijkwaardige of betere alternatieve opties op woning, gebouw en wijkniveau, die veel minder complex zijn om te organiseren.

Energiehub's
Een kansrijke locatie voor de energiecentrale van het collectieve energiesysteem voor warmte en koude is de mobiliteitshub. Als de energiecentrales worden gecombineerd met de mobiliteitshubs wordt een groot deel van de stroomvraag (50-65%) van ieder deelplan op zich, geconcentreerd op één locatie. Alle stroom die nodig is voor het opladen van elektrische voertuigen en voor het opwekken van alle warmte en koude, kan dan achter één netaansluiting worden georganiseerd. Hierdoor ontstaat de kans om energiehubs te realiseren met veel flexibiliteit. De elektriciteitsvraag van de grote energievragers kan dan veel beter op elkaar worden afgestemd en er kan veel beter worden gestuurd op basis van vraag en aanbod van elektriciteit (Smart Energy System. Dit draagt bij aan een schone en betaalbare energievoorziening en voorkomt file op het elektriciteitsnet. Een realisatie van een collectief syteem met dergelijke energiehubs vraagt om een actieve en sturende rol van de gemeente.

Nadere uitwerking
De uitbouw van een collectief integraal energiesysteem met een schaal van 750 tot 1.250 WEQ met energiehub's lijkt erg interessante strategie voor Rijnpark. Bij de verdere planvorming van Rijnpark wordt deze strategie verder verkend.

CIRCULAIRE ECONOMIE

De gemeente Arnhem heeft de ambitie om in 2050 volledig circulair te zijn en zet daarbij in op het verbinden van economische, sociale en ecologische waarden. Circulaire economie is het middel voor meer duurzame en betere wereld. Met het plan van aanpak 'Op weg naar een circulair Arnhem' heeft de gemeente een concreet actieplan geformuleerd om in 2050 volledig circulair te zijn. Een ontwikkeling als Rijnpark heeft een maat en schaal die van een grote betekenis kan hebben in de transitie naar een circulaire bouweconomie. In Rijnpark wordt met een integrale blik gekeken naar circulariteit. Het idee achter de circulaire economie is dat er geen afval ontstaat en alle reststoffen hergebruikt worden. Zo ontstaat er een kringloop. Een circulaire economie heeft een economische, sociale en ecologische waarde.

Om een circulair gebied te realiseren helpt een besluitvormingshiërarchie om circulaire kansen zo effectief mogelijk aan te grijpen. Het achterliggende idee is dat het minder gebruiken het meest circulair is om minder te gebruiken. Begin de reductie van grondstoffengebruik bij de bron en zoek vervolgens naar manieren om bestaande stromen optimaal te benutten. Kijk daarna naar eventuele duurzame en circulaire alternatieven en zoek als laatste naar manieren om grondstoffen en energie betere te managen. Elk gebied, zo ook Rijnpark, kent een aantal belangrijke kenmerken (bouwhoogte, transformatie bestaande panden, hergebruik infrastructuur, bodemstrategie, mobiliteitsconcept) qua locatie en programma, die maximaal benut moeten worden, vanuit circulariteit. In Rijnpark staan op het vlak van circulariteit vijf ontwerpprincipes centraal:



Zonnepanelen op de daken



Zonnepanelen verwerkt in de gevel (Internationale school Kopenhagen)



'Powernest' met zonnepanelen en windturbine op 'Haasje Over' op Strijp S in Eindhoven

1. Rijnpark als stedelijke mijn
In Rijnpark wordt de bestaande (wegen)structuur grotendeels behouden en worden cultuurhistorische panden herbestemd en getransformeerd. Daarnaast is er ruimte om andere gebouwen te behouden, te transformeren, op te toppen of uit te bouwen. Indien de panden niet worden behouden, worden zij circulair gesloopt. Daarbij wordt onderzocht of bestaande funderingen slim benut kunnen worden bij de nieuwbouw.

Bij de transformatie van het gebied worden bestaande materialen in de openbare ruimte en de panden die worden verwijderd, geïnventariseerd en zo veel mogelijk hergebruikt in Rijnpark. Dit vraagt om transparantie in de beschikbare materialen en een opslag/materialendepot in de wijk tijdens het transformatieproces. Bestaande materialen kunnen bijvoorbeeld gebruikt worden in de openbare ruimte (meubilair), bijzondere paviljoens in de openbare ruimte en het park en nieuwe gebouwen (bijvoorbeeld het werken met donorstaal).

2. Adaptief plan op meerdere schaalniveaus
In Rijnpark wordt de nieuwe bebouwing ontworpen met minimaal gebruik van materialen èn voor verlenging van de levensduur en hergebruik. Dit begint bij aanpasbaar en flexibel bouwen. Dit vindt in Rijnpark plaats op alle schaalniveaus. Het ruimtelijk raamwerk van Rijnpark is robuust en met ruime bouwvelden welke verschillende invullingen toelaten. Daarnaast worden nieuwe gebouwen in Rijnpark zo gebouwd dat zij relatief eenvoudig van functie kunnen veranderen, samengevoegd of opgesplitst kunnen worden.

3. Circulair en biobased bouwen
In Rijnpark wordt gebouwd met circulaire bouwmaterialen. De ambitie is om in Rijnpark te werken met 25% circulaire materialen tot 2030 en 50% na 2030). Materialen worden op zo'n manier toegepast dat ze over meerdere levenscycli kunnen worden gerecycled op een zo hoog mogelijk niveau zonder te verdwijnen in het milieu. Het gebruik van secundaire en biobased materialen wordt gestimuleerd, net als het gebruik van materialen met een lage milieu- impact wordt geprioriteerd. Het stedenbouwkundig concept, met een basislaag van 3 tot 7 bouwlagen, is zeer geschikt voor het bouwen in hout.

Om onderhoud, hergebruik en recycling mogelijk te maken wordt ingezet op materiaalmanagement door middel van een materialenpaspoort.

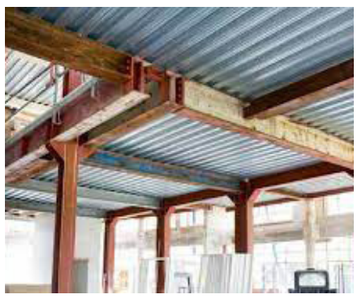
4. Circulair gebruik en kennisdeling
De ontwikkeling van Rijnpark biedt een grote kans om de circulaire economie in de praktijk te brengen, zowel in producten, bebouwing als dagelijks gebruik. Hierbij wordt ingezet op de bestaande innovatiekracht van bedrijven, onderwijsinstellingen, bewoners en organisaties als Kiemt, OOST NL en Arnhem Cirkelstad. Juist de nabijheid van circulaire bedrijvenpark IPKW en de HAN-campus biedt hiervoor grote kansen. Denk daarbij aan het introduceren van circulair business cases, waardoor er meer eigenaarschap ontstaat over de levensduur van materialen zonder te eindigen als afval.

Daarnaast wordt duurzaam gebruik gestimuleerd, door het creëren van ruimte voor het collectiviseren van maatregelen op gebiedsniveau; Denk dan aan ruimte voor vergaderen, horeca, sporten of mobiliteit en het uitwisselen van stromen (materialen, energie, water) binnen en buiten het gebied (smart grid), maar ook tussen gebruikers in het gebied, bijvoorbeeld via marktplaatsen (digitaal of fysiek). Als laatste worden programma's die de circulaire economie versterken zoals repaircafe's, secondhand shops, een Circulair Ambachts Centrum en Circulaire maakbedrijven in het "makers district" (mogelijk aangevuld met een "Hof van Cartesius"-achtig experiment) in Rijnpark gefaciliteerd.

5. Afval
In Rijnpark is het een doel dat de afvalinzameling geen negatieve invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte heeft. Er is nog geen keuze gemaakt voor een bepaalde oplossingsrichting. Wel gelden een aantal uitgangspunten, welke in een later stadium uitgewerkt dienen te worden:

- Afval verminderen en/of hergebruiken
- Bedrijfsafval wordt in gebouwen opgeslagen.
- Er wordt zoveel mogelijk gebruik gemaakt van één afvalinzamelaar (het liefst voor zowel huishoudelijk- als bedrijfsafval). Voor hele specifieke afvalstromen van bedrijven wordt een uitzondering gemaakt.
- Er wordt gezocht naar vernieuwende oplossingen voor de afvalinzameling, waardoor het aantal voertuigbewegingen beperkt wordt en de invloed op de kwaliteit van de openbare ruimte minimaal is.


Circulair Paviljoen, Paris (Encore Heureux)


Donorstaal in nieuwbouwprojecten


Materialendepot

Implementatie en instrumentarium
Voor de gemeente Arnhem is circulair bouwen het uitgangspunt in Rijnpark. Tegelijkertijd is het nog niet duidelijk wat circulaire gebiedsontwikkeling precies inhoudt en wat dat in de praktijk betekend. Hierboven werden de voornaamste principes en ambities voor een circulaire gebiedsontwikkeling van Rijnpark beschreven. Tijdens de opmaak van deze gebiedsvisie zijn deze ambities verder uitgewerkt in een concreet afgewogen (getoetst op haalbaarheid) advies over welke meetbare waardes en ambities er gerealiseerd kunnen worden in Rijnpark.

Voor de opmaak van deze gebiedsvisie is dit advies richtinggevend en is bij de opmaak van deze gebiedsvisie gebruikt om een eerste haalbaarheid van de plannen te toetsen. De concretisering en vaststelling van meetwaarden en ambities volgt pas als het gebiedsontwerp in een verder stadium is en de doelen integraal doorgerekend en afgewogen kunnen worden. Dit om de ambitie hoog, maar haalbaar te houden.

LIVING LAB
De technologische ontwikkeling staat niet stil en daarom is het van belang de duurzame ambities (energie, circulariteit, deeleconomie) - zeker tijdens de uitwerking - steeds weer tegen het licht te houden. Zijn de voorgenomen maatregelen straks nog efficiënt en aantrekkelijk genoeg? En welke exploitatievorm past daar en is denkbaar? Voor de realisatie van de gestelde ambities is een goede samenwerking, procesgang en kennisdeling cruciaal. De ontwikkeling van het Rijnpark kan daarbij fungeren als een 'living lab' voor gezonde en circulaire gebiedsontwikkeling van de regio.



Zicht op het Postblok vanaf de Stamlijn

5

SAMEN STAD MAKEN

5.1 PROCES

De vaststelling van de startnotitie Rijnpark, in mei 2023, was de start van het proces om tot deze gebiedsvisie te komen. Na de vaststelling van de Startnotitie is er een start gemaakt met het participatieproces en is begin juni een Informatie-Festival (InfoFest, zie ook Stadsdialoog) Rijnpark georganiseerd. Hiermee is een begin gemaakt om Rijnpark actief uit te dragen en beter bekend te laten zijn in de stad. De bijeenkomst heeft veel input opgeleverd in de vorm van vragen, ideeën, suggesties, en verbeterpunten. In de periode tot en met vandaag de dag loopt de omgevingsdialoog Rijnpark. Onder andere met bewoners, tijdens bijeenkomsten en individueel, grondeigenaren, Wijkplatform Het Broek, huurders, woningcorporaties, en diverse belangenverenigingen zoals Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen.

Werkwijze omgevingsmanagement
De gebiedsontwikkeling van de Spoorzone Arnhem Oost en daarmee ook Rijnpark is een complexe opgave, met veel belanghebbenden, verschillende ambities en tegengestelde belangen. Om de gebiedsontwikkeling te laten slagen is een goede samenwerking met stakeholders van groot belang. Hiervoor is het zaak dat we een goed beeld hebben hoe we die samenwerking vorm gaan geven. Dat gaan we doen om met elkaar in gesprek te gaan.

We willen stakeholders zoveel mogelijk betrekken bij het proces. Door goede, structurele en tijdige communicatie, door het ophalen van waardevolle input, door het stellen van duidelijke kaders in de samenwerking en door het delen van de gemaakte keuzes. Het bouwen aan een relatie staat dus voorop. Dit doet de gemeente door:

- Omgevingssensitief te zijn. Sensitief door ons te verplaatsen in anderen en hen met oprechte interesse te benaderen. Door oog te hebben voor zaken die onze omgeving niet uitspreekt maar die wel leven.
- In de terugkoppeling naar stakeholders te laten zien hoe we belangen van verschillende stakeholders tegen elkaar afwegen.
- Als projectteam verantwoordelijk te zijn voor omgevingsmanagement. Het is een organisatie-competentie en niet alleen het domein van de omgevingsmanager.
- Realistische verwachtingen bij stakeholders te scheppen over hun invloed (betrouwbaarheid).
- Onze afspraken na te komen.
- Stakeholders tijdig (op het moment dat er nog keuzemogelijkheden zijn) te betrekken bij visie- en planvorming (gelijkwaardigheid en gezamenlijkheid).
- Abstracte materie voor stakeholders begrijpelijk te maken.
- Te communiceren in heldere taal.
- Leren door te doen.

Visie op omgevingsmanagement of omgevingsgericht werken
De essentie van de aanpak is erop gericht dat het eindbeeld van de totale ontwikkeling van Rijnpark kan rekenen op begrip, betrokkenheid en waardering van de betrokken stakeholders. Dit vereist dat we bereid zijn te bouwen aan duurzame relaties met de omgeving, en dat we die bereidheid ook aan de stad vragen. Hierin staan de belangen van de verschillende partijen centraal en hebben we oprechte interesse in elkaars belangen.

In de aanpak ligt de focus in eerste instantie op het creëren van begrip voor de opgave. Wanneer de urgentie voor Rijnpark niet genoeg wordt aangetoond kunnen stakeholders afhaken of voelen zij zich onvoldoende verbonden met de opgave. Dat willen we voorkomen. Omdat het vertrekpunt in de verschillende deelgebieden binnen Rijnpark (fase 1 en 2) anders is en de situatie van elkaar verschilt, is de aanpak ook per fase verschillend.

Wanneer er begrip is voor de ontwikkeling van Rijnpark ontstaat ruimte om de omgeving te betrekken bij de ontwikkeling. Dit is al in gang gezet. Wanneer belanghebbenden zich onderdeel voelen van de ontwikkeling en zich betrokken zijn in het planproces hebben we een belangrijke basis gelegd. In Rijnpark is de omgevingsdialoog met eigenaren al ingezet en daarin wordt flink ingezet op deze betrokkenheid. Ook de bewoners en ondernemers van omliggende wijken zijn meegenomen in de gebiedsvisie Rijnpark, waarmee de basis is gelegd voor toekomstige betrokkenheid.

Uiteindelijk is onze missie dat de omgeving waardering heeft in de manier waarop het project (de gemeente) de omgeving meeneemt en betrekt bij de ontwikkeling van Rijnpark. Wanneer deze waardering er is kan de relatie ook in minder goede tijden of minder populaire beslissingen tegen een stootje.

PARTICIPATIE IN ARNHEM

De intentie van participatie is om de kwaliteit van projecten en de uitvoering ervan te verhogen en om het draagvlak voor een project onder bewoners en ondernemers te vergroten. We stellen in navolging op de gebiedsvisie in 2024 een meer specifiek participatieplan voor Rijnpark op, waarin we vastleggen in welke mate participatie mogelijk is in de verschillende deelprojecten en in welke fase van de ontwikkelingen. Bijvoorbeeld hoofdstraten, tussenstraten en groen, en ook programmering en bouwvolumes. In een meer gedetailleerde omgevingsaanpak per deelproject bespreken we vervolgens hoe en wanneer we bewoners en ondernemers gaan betrekken. Dit leggen we ook vast in afspraken met ontwikkelaars.
Aan de voorkant zijn we naar betrokken partijen, de omgeving en ook de ontwikkelaar of aannemer, glashelder over de mate van participatie en de spelregels die we hanteren. Ook hier is het belangrijk de verwachtingen helder te hebben.
Als je spreekt over co-creatie of meedenken, vult ieder die begrippen op eigen wijze in. We moeten ervoor zorgen dat we dezelfde taal spreken en afspraken maken over de betekenis van begrippen.

Arnhems Stappenplan participatie
Participatie is maatwerk. Arnhem heeft daarvoor een ‘Arnhems stappenplan Participatie’ uitgewerkt met een handreiking met te zetten stappen (de structuur) en te maken werkafspraken (verankering van participatie in de werkprocessen). In de stappen zit ondermeer een beslisboom als hulpmiddel om te bepalen welke participatievorm geschikt is (faciliteren, samenwerken, meebeslissen, adviseren, raadplegen, informeren). De werkafspraken omvat afspraken over hoe participatie op te nemen in college- en raadsstukken en afspraken over het opstellen, bijsturen en evalueren van een participatieplan.

Een belangrijk punt dat benoemd wordt in het Stappenplan is dat verwachtingsmanagement van groot belang is: wat is de (speel)ruimte per stakeholder, ook per fase?
Enkele voorbeelden uit de omgevingsdialoog Rijnpark
In de afgelopen periode is met veel partijen gesproken. Dit heeft ons inzicht gegeven in belangen en zorgen die bij partijen spelen. Voor de gebiedsvisie

- Aan de noordzijde van Rijnpark, de aansluiting op de Broekstraat, is het plan bijgesteld. Al tijdens het InfoFest Rijnpark (juni 2023) zijn vanuit de wijk Het Broek wensen geuit om autoverkeer in de Broekstraat minimaal te houden, de inrichting niet te wijzigen, en om de sloot en groenstrook aan de zuidkant van de Broekstraat te laten zoals deze is. Hier zijn we mee aan de slag gegaan, Tijdens een opvolgende de informatiebijeenkomst (oktober 2023) is specifiek ingegaan op de aansluiting Rijnpark-Broekstraat. De groenstrook zou op enkele plaatsen doorkruist ruimte bieden aan langzaam verkeersroutes (loop- en fietspaden). Ook wordt de groenstrook op één plaats voor een deel onderbroken door bebouwing, om stedenbouwkundig de aansluiting van Het Broek en Rijnpark te leggen. Deze uitwerking bleek onvoldoende aan te sluiten op de wens van een groot aantal aanwezigen. De plannen zijn daarna bijgesteld. Er komt minder bebouwing direct aan de Broekstraat. Tussen Tasmanstraat en Van Linschotenstraat komt lage bebouwing van maximaal 3 lagen. Tussen Van Oldebarneveldt en Heemskerckstraat komt bebouwing met een vergelijkbare hoogte als het Peja gebouw. Tussen Tasmanstraat en Willem Van Noortstraat is de bebouwing verder weg geplaatst van de bestaande bebouwing, zodat zowel de sloot als de groenstrook behouden kunnen blijven.
- In het oostelijk deel van Rijnpark, aansluitend op bedrijventerrein Het Broek, is de woningbouw teruggebracht en het programma aan bedrijvigheid juist naar boven bijgesteld. Mede naar aanleiding van zorgen vanuit bedrijven over toekomstige bedrijvigheid én vanuit de behoefte om Rijnpark bij te laten dragen aan het versterken van het toekomstige profiel van bedrijventerrein Het Broek.

COMMUNICATIESTRATEGIE

De essentie van stakeholdermanagement is het bouwen aan een goede en duurzame relatie met de projectomgeving en een goede en frequente stakeholdercommunicatie. Die communicatie gaat over inhoud en over proces. Ons doel is constructief samen te werken met interne en externe stakeholders aan resultaten waar iedereen tevreden over kan zijn. We willen de doelen en belangen van de in- en externe projectomgeving inzichtelijk krijgen en serieus nemen. Door dit consequent te doen creëer je draagvlak voor het project. We gaan stakeholders zo vroeg mogelijk betrekken in het planvorming- en realisatieproces. Als er nog ‘schuifruimte’ is, of al eerder om samen een probleem te analyseren. Belangrijk is dat we herkenbaar zijn. Stakeholders moeten weten bij wie ze terecht kunnen met vragen, zorgen en ideeën.


Infofest Rijnpark

COLOFON

BURA

GEMEENTE Arnhem

BURA urbanism
KNSM-laan 53
1019 LB Amsterdam
+31 20 7372085
info@bura.city
www.bura.city

Gemeente Arnhem
Eusebiusbuitensingel 53
6828 HZ Arnhem
0800 - 1809

www.arnhem.nl

Team:
Marco Broekman
Bart Claassen
Yunshih Chen
Marian Enders
Frank de Boer
Francisco Adriane

Adviseurs
Goudappel
Arcadis/Overmorgen
SWECO
STEC groep
Universiteit Wageningen
Econsultancy
Studio R, building sustainable
Alba Concepts
Fakton consultancy

Disclaimer
Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder naam- en bronvermelding. Dit document betreft een gebiedsvisie waarbij geen rechten aan kaarten en dergelijke kunnen worden ontleend. BURA urbanism heeft getracht de gebruikte bronnen zorgvuldig te vermelden en auteursrechten te respecteren. Mocht in dit document iets niet juist zijn vermeld, dan kunt u dat ons laten weten, zodat alsnog de juiste bronvermelding kan worden opgenomen.



Bijlage

Datum : 19 februari 2024

Betreft : Bijlage bij Gebiedsvisie Rijnpark – Toelichting op de omgevingsdialoog

---

Inleiding
Op basis van de vastgestelde startnotitie is gewerkt aan de Gebiedsvisie Rijnpark. In lijn met de afspraken in de Startnotitie Rijnpark over het actief voeren van de omgevingsdialoog is dit vervolgens opgepakt. Daarbij is aangeven dat we uitgaan van de participatieniveaus: informeren, raadplegen en adviseren. Hiervoor hebben we (pro)actief de stad betrokken. Deze participatie heeft geleidt tot input én feedback. Mede door de inbreng van zorgen, ideeën en suggesties van betrokkenen is de gebiedsvisie vorm gegeven. De participatie heeft ook geleidt tot het opbouwen van relaties. Onder andere met bewoners, bedrijven, en grondeigenaren. Deze relaties gaan verder dan de gebiedsvisie. Ze zijn ook waardevol voor de vervolgstappen. Niet alleen voor Rijnpark, ook voor Spoorzone-Oost en in relatie tot de opgaven in Arnhem-Oost.

Het begin is gemaakt om Rijnpark (en daarmee de gemeente) een gezicht te geven, en herkenbaar te zijn taal en in aanpak. Partijen beginnen te merken bij wie ze terecht kunnen met vragen, zorgen en ideeën/ initiatieven. Een proces dat in de vervolgfase doorgezet wordt.

Top 5
De top 5 van de meest kritische feedback is als volgt weer te geven:

1. Percentage sociale huurwoningen is te hoog mede irt de omliggende wijken;
2. De bouwafstand en de bouwhoogte nabij PostNL in aansluiting is te fors;
3. Zorgen over verkeersafwikkeling (blijven de wijken bereikbaar);
4. Ontbreken ruimtereservering voor woonwagens;
5. Bedrijven maken zich zorgen over hun bedrijfsvoering.

Omgevingsdialoog in de praktijk
In de periode mei 2023 tot en met 1 december 2023 is actief de dialoog met de stad gezocht. Op georganiseerde momenten (oa het Rijnpark Informatiefestival op 1 juli en op 24 oktober), en op ad hoc basis (mn. met bewoners en bedrijven). De voornaamste items vanuit de omgevingsdialoog op dit moment zijn onderstaand weergegeven. Dit zijn met name recente ontwikkelingen, items die open staan, en zorgen die begin 2024 om actieve sturing vragen.

1. Omgevingsdialoog met de wijk Arnhemse Broek–Broekstraat: tijdens de bewonersavond op 24 oktober 2023 is door bewoners aan de Broekstraat aangegeven dat zij zich zorgen maken over (1) de aansluiting van Rijnpark op hun wijk/straat, (2) toekomstige verkeersontwikkeling, en (3) de uitvoeringsfase met bouwverkeer, geluidsoverlast en trillingen. Hier is naar nadere op gestudeerd. De resultaten hiervan zijn op 16 november 2023 tijdens een vervolgbijeenkomst met bewoners besproken. Het resultaat van de bijeenkomst is:
    a. Er zijn nog altijd zorgen over de verkeersontwikkeling op stadsniveau en over het mobiliteitsconcept. Vervolg: op 23 januari 2024 is een themabijeenkomst over mobiliteit

gehouden. Het duurzaam mobiliteitsplan is toegelicht, het mobiliteitsconcept tin Rijnpark en wat dit betekent voor het ontwerp en de omliggende wijken.

b. De zorgen over de uitvoeringsfase zijn niet nader besproken, hier gaan we in een volgende bijeenkomst nader op in.
c. Er zijn zorgen over het aandeel sociaal van 40%, juist in stadsdeel Arnhem-Oost.
d. Er zijn nog zorgen over de bebouwing van Rijnpark die direct op de Broekstraat aansluit. Bebouwing Rijnpark zorgt voor inbreuk op de privacy, omdat deze te hoog (4 bouwlagen) en te dichtbij (30m) is. De woningen aan de Broekstraat hebben hun dakterras op de 3de verdieping richting het zuiden (Rijnpark). De bebouwing nabij het PostNL gebouw komt te dicht bij de woningen in Het Broek en is te hoog.
    - Stedenbouwkundig wordt waarde gehecht aan voorliggend voorstel om de wijken Het Broek en Rijnpark ook in fysieke zin te verbinden, en een scheiding (2 wijken met de rug naar elkaar) te voorkomen. De bouwhoogte is voor dit blok naar 3 bouwlagen gebracht, en de afstand (30m) is gehandhaafd.
    - De afstand van de nieuwbouw in Rijnpark tot aan de LeMaireflat (gelegen aan de Le Mariehof) is vergroot tot ca. 25meter (was 15m). Eventuele bijstelling van de bouwhoogte vraagt eerst meer studie.
e. De fietsverbinding in het midden van de Broekstraat naar het stadspark is ongewenst, als dit enkel een voetgangersverbinding is, is het akkoord.
    - Deze fietsverbinding is gehandhaafd, omdat we een goede toegankelijkheid van de voorzieningen van Rijnpark vanuit Het Broek juist uitgangspunt vinden van de gebiedsontwikkeling.

2. Er is rekening gehouden met 400-450 opvangplekken voor vluchtelingen en bijbehorende maatschappelijke voorzieningen in het noordelijk deel van Rijnpark Fase 1. Naast vermeldingen in presentaties en teksten is Wijkplatform Het Broek begin december expliciet geïnformeerd over de keuze om in het noordelijk deel van Rijnpark Fase 1 opvang voor 400-450 vluchtelingen op te nemen. Een beperkt aantal mensen maakt zich daar zorgen over.

3. Vereniging van Woonwagenbewoners; als onderdeel van de startnotitie Rijnpark is binnen het woonprogramma de categorie “Bijzondere doelgroepen” opgenomen. In de woonvisie is voor woonwagens opgenomen de ambitie om hiervoor nieuwe standplaatsen te realiseren/laten groeien (oa. pag. 25 en 34). Binnen Rijnpark is voor deze doelgroep geen ruimte opgenomen. Dit is in gesprek met de Vereniging van Woonwagenbewoners besproken. De Vereniging van Woonwagenbewoners pleit voor plaatsen (ca. 15-20) als onderdeel van Rijnpark.
    - Rijnpark is een intensief bebouwd gebied in lijn met de omgevingsvisie en de door de raad vastgestelde startnotitie. De gestapelde bouw vraagt openbare ruimte om de leefbaarheid in een dergelijk dichtbebouwd gebied te kunnen borgen. Extensieve ruimtegebruik dat met de bouw van woonwagens samenhangt zou dan ten koste gaan van openbare ruimte of bebouwd programma en leiden. Het kost veel meer woningen dan dat met 20 woonwagens wordt toegevoegd.

Grondeigenaren fase 1 en fase 2

In juni 2023 zijn alle grondeigenaren op Rijnpark (fase 1&2) uitgenodigd voor een bijeenkomst in het stadhuis. Voor het delen van de startnotitie, toelichting op het proces, het ophalen van eerste feedback

en het bouwen van een relatie en een overlegstructuur. De bedrijven zelf, naast eigenaren vaak ook huurders, zijn na de zomer uitgenodigd voor een bijeenkomst om de startnotitie en het vervolgproces om te komen tot een gebiedsvisie te bespreken.

Met de ervaringen van deze eerste bijeenkomsten is met de grondeigenaren van fase 1 een separaat traject opgezet. De vragen, rollen en belangen van grondeigenaren, met name door het verschil in tijdsplanning tussen fase 1 en fase 2, wijken teveel af om alles samen te doen. De doelgroepen zijn in feite anders van aard.

<u>Fase 1</u>
Met grondeigenaren in fase 1 loopt een apart en specifiek traject. Met elke grondeigenaar in fase 1 is inhoudelijk het gesprek gevoerd over de gebiedsvisie. Met de grondeigenaren in fase 1, welke ook allemaal hebben aangegeven positief tegenover de ontwikkeling van Rijnpark te staan en meedoen als 'zelfrealisatoren', is tot een overlegstructuur gekomen. In zijn algemeen kunnen de eigenaren de lijn van de gebiedsvisie goed volgen, maar er zijn nog geen (financiële) afspraken gemaakt. Deze zijn onderdeel van het vervolgproces. Deze zijn uiteindelijk bepalend of zij mee kunnen en willen gaan met deze gebiedsontwikkeling. Inmiddels hebben gemeente en eigenaren van fase 1 gezamenlijk opdracht gegeven aan een procesbegeleider om te komen tot deze afspraken, waarvoor de gebiedsvisie uitgangspunt is .

<u>Fase 2</u>
Met grondeigenaren en bedrijven in fase 2 is na de brede bijeenkomst in de 2de helft van 2023 meer maatwerk toegepast. De informatieverstrekking heeft plaatsgevonden via

- informatiebijeenkomsten, waarbij postadressen in én rond Rijnpark zijn aangeschreven.
- Met een vele bedrijven is, mede naar aanleiding van bijvoorbeeld verzonden brieven, door persoonlijk gesprekken, mail, of telefonisch informatie en uitleg gegeven. Voorbeelden zijn: E-Unit, VVE Snelliusweg, Bensink Vastgoed/Jansen de Jonge, StAB, diverse ondernemers aan de Mercatorweg, Gelders Archief, XXL Water, en diverse (20?) enkel telefonische contacten.
- Met StAB is meerdere malen gesproken en gemaild over Rijnpark.

Een aantal bedrijven in fase 2 maken zich zorgen over hun bedrijfsvoering irt de ontwikkeling van Rijnpark. De kenmerken uit de diverse gesprekken zijn:

- De ambities voor Fase 2 van Rijnpark leidt in de periode 2030-2040 voor een groot aantal bedrijven tot sloop van hun huidige bedrijfspand. Hierover kan nog niet naar alle partijen de gewenste duidelijkheid worden gegeven.
- Enkele zijn erg positief (ontwikkelpotentie), anderen uiten zorgen. De zorgen gaan over verhuurbaarheid, investeringen, achteruitgang van beheer en onderhoud, ongewenste vraagstukken op het gebied van toekomstige huisvesting (omvang, locatie), planschade, et cetera.

Eind 2023 is gestart met het komen tot een aanpak/strategie ten aanzien van verplaatsingsmogelijkheden, -behoefte, en -onmogelijkheden. Enerzijds vanuit het Voorbereidingsbesluit, anderzijds vanuit de vragen vanuit bedrijven over verplaatsingsmogelijkheden. Waarbij een van de kernvragen is; welke rol nemen we als gemeente vanuit onze publieke rol, en willen we ook niet-publiek regie/rol nemen. Hierover zal in komende periode besluitvorming over moeten plaatsvinden.

Vervolg - doorkijk

De afgelopen maanden heeft de omgevingsdialoog tot aanscherping van de gebiedsvisie geleid. Zowel in proces al de inhoud. Er zijn relaties opgebouwd met de omgeving. Het begin is gemaakt. De volgende stap in de ontwikkeling van Rijnpark is een nadere uitwerking van de gebiedsvisie in stedenbouwkundig plan, het doorlopen van de MER-procedure, en het komen tot een omgevingsplan. Deze volgende stap vraagt om een intensivering van de omgevingsdialoog. Specifiek voor grondeigenaren en huurders in fase 2, en voor omwonenden. Om hier een goed beeld van te krijgen is een stakeholderanalyse uitgevoerd, welke in de afrondende fase zit. We zien in de nieuwe fase een aantal nieuwe partijen die we willen en moeten betrekken, en waarmee in enkele gevallen al afspraken zijn ingepland (oa. de GGD/Brandweer). Aan de hand van deze stakeholderanalyse wordt, samen met een vastgestelde gebiedsvisie, de dialoog (pro)actief voortgezet.

# # #

Bijlage

Datum : 19 februari 2024

Betreft : Bijlage bij Gebiedsvisie Rijnpark – Logboek omgevingsdialoog

---

Inleiding

Na vaststelling van de Startnotitie Rijnpark (mei 2023) is de omgevingsdialoog actief opgepakt. Enerzijds proactief, anderzijds melden belanghebbende of geïnteresseerden zich bij de gemeente. De dialoog is veelzijdig geweest. Van persoonlijke huisbezoeken tot algemene informatiebijeenkomsten voor een groot publiek, en van directe omwonenden en bedrijven tot waterschappen en de GGD.

Overzicht omgevingsdialoog

Afronding	Omschrijving	Toelichting
2024	Gebiedsvisie Rijnpark + Ruimtelijk raamwerk Fase 1	Visie op de ontwikkeling van Rijnpark voor fase 1+2 Ruimtelijk Raamwerk fase 1 (nadere meer specifieke uitwerking)
25 januari 2024	Bijeenkomst grondeigenaren fase1	Regulier 2wekelijks overleg met grondeigenaren in fase 1.
23 januari 2024	Huisartsen en apothekers	Toelichting op Rijnpark gegeven, met name over maatschappelijke voorzieningen gehad, en de positie van 1stelijns zorg in Rijnpark. Contacten gelegd voor vervolgbesprekingen.
23 januari 2024	Themabijeenkomst Mobiliteit	Toelichting duurzaam mobiliteitsplan (DMP), wat dit voor de Rijnpark betekent, en wat dit voor de omliggende wijken betekent. Opkomst circa. 30 mensen.
19 januari 2024	Vereniging van Woonwagenbewoners	Toelichting plannen en woonprogramma. Er is geen ruimte voor woonwagens is meegenomen. De vereniging roept op hier het programma op te herzien en ook woonwagens (ca. 15-20st.) mee te nemen als onderdeel van de gebiedsvisie..
18 januari 2024	Bewoner Le Maire Flat	De afstand van nieuwe bebouwing en de hoogte rondom het PostNL gebouw is zeer bezwaarlijk.
18 januari 2024	GGD/Brandweer	Toelichting op het plan, vervolgafspraak 12 maart 2024.
1 december 2023	Gesprek dhr. [redacted]	Toelichting keuzes gebiedsvisie en laatste keuzes vanuit de Staf GS en Staf SPZ. Goed overleg, hoofdlijn akkoord, nog zorgen tav mobiliteit, Geen notulen gemaakt.
28-29-30 nov 2023	Diverse mailtjes bewoners Broekstraat	Nav de staf GS en de staf SPZ zijn diverse bewoners geïnformeerd over de keuzes in de Broekstraat. Oa: bouwhoogte 3 bouwlagen (was 4), behoud 3de fietsverbinding, en behoud afstand 30m1.

		Wijkplatform Het Broek is expliciet geïnformeerd over 400-450 plekken voor vluchtelingen in Rijnpark-Noord.
16 nov 2023	Vervolg bewoners Broekstraat	Bespreking met bewoners in de Broekstraat, opkomst circa 50 personen als vervolg op de bijeenkomst van 24 oktober. Nadere studie naar de aansluiting Rijnpark-Brokstraat is gepresenteerd en besproken. Kritische en constructieve avond. Er zijn stappen gezet, en er is nog studie nodig. Vooral bouwhoogte, afstand, en fietspad. In mindere mate besproken: uitvoeringsfase (geluid, trillingen, bouwverkeer) en mobiliteit (toezegging: themabijeenkomst januari 2024). Er volgt een verslag in de wijkkrant.
15 november	E-unit ([redacted]) – Eigenaren in fase 2	Toelichting Gebiedsvisie, ontvangen signalen/zorgen mn. tav onderhoud en verhuurbaarheid.
9 november	Afspraak mevr. [redacted] (Thomas J. Witteroosstraat)	Mevrouw kon niet aanwezig zijn bij de bewonersavond op 24 oktober [redacted]. Thuis gesproken, met een buurvrouw. Erg positief over de plannen, mn de voorzieningen in Rijnpark. Wel wat zorgen over toekomstig verkeer in de Oldenbarneveldtstraat.
30 okt 2023	Gesprek StAB – Specifiek Bedrijventerrein Rijnpark	Toelichting gebiedsvisie (inhoud en proces). Voornaamste vragen: hoe gaat de woningbouw naar bedrijven, toegelicht de denkrichting: woningbouw zuidoost schuift op.
27 okt 2023	Grondeigenaren fase 1 – Vervolg samenwerking	Pitch Stadkwadraat (en opdracht namens partijen excl. NS) en Fakton, voorzitterschap overgedragen aan Stadkwadraat, start gesprekken om samenwerking te smeden.
24 okt 2023	InfoFest_2 – Informatiebijeenkomst Rijnpark voor inwoners/omwonenden	Ongeveer 80-100 personen in De Symfonie, een presentatie met veel dialoog, van 19.00-21.30. Voornaamste aandachtspunten: 1) Broekstraat, 2) Johan de Witlaan, en 3) Uitvoering zoals geluid, en trillingen.
24 okt 2023	K3, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie en werklocatie	Gebiedsvisie (proces en inhoud) besproken. Oa dat we géén directe ontwikkelvolumes vastleggen. Akkoord met deze aanpak. We zien een aanleiding om naast de fietsbrug ook een ontwikkelvolume op de locatie te plaatsen. Nemen we mee in de gebiedsvisie. Geen verslag.
24 okt 2023	Peja, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie	Gebiedsvisie (proces en inhoud) besproken. Oa dat we géén directe ontwikkelvolumes vastleggen. Akkoord met deze aanpak. Idee om hoek Westervoortsedijk-Oldenbarneveldtstraat mee te nemen. Doen we niet, valt buiten plangebied. Geen verslag.
19 oktober 2023	VVE Snelliusweg 40-x	Gesprek nav bijeenkomst grondeigenaren fase 2, oa over de zorgen/gevolgen voor beheer en onderhoud

		vastgoed en openbare ruimte, en onzekerheid voor ondernemers. Ook kansen besproken. Geen verslag.
17 oktober	Boomwortel, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie	Gebiedsvisie (proces en inhoud) besproken. Oa dat we géén directe ontwikkelvolumes vastleggen. Akkoord met deze aanpak. Tijdelijke activiteiten besproken, vervolg [redacted]. Geen verslag.
13 oktober	[redacted], 1op1 gesprek over Rijnpark	Verzoek [redacted]: graag mee in fase 1, met name schuifruimte en ontwikkelsnelheid te bieden. Formele antwoord nee. [redacted] heeft in december een gesprek met weth. Economie.
12 oktober 2023	Bespreking [redacted] (Wijkplatform Het Broek)	Deels namens wijkplatform, deels op eigen titel, bespreking over zorgen en ideeën. Ook aanwezig: [redacted]. Verslag op 12-10 gedeeld met [redacted] (TLC). Mn bebouwing Broekstraat en verkeer.
26 september 2023	Stg. De Serre (pand CCV), 1op1 gesprek over de gebiedsvisie en werklocatie	Met de heer [redacted] (eigenaren) en (DM Architecten) gesproken over de visie. [redacted] aanwezig. Vanuit DM Architecten hun visie (plan) gepresenteerd. Met name over groen voor ouders op locatie K3, boekwaarde huidige pand, forse investeringen huidige bedrijfsvoering en strenge regels ivm geldverkeer en toezicht DNB. Geen verslag.
19 september 2023	K3, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie en werklocatie	Met collega economie gesproken over nieuwe locatie K3 aan de haven tbv verplaatsing in de stad, en vrijkomende locatie nabij Rijnpark. Interessant; huidige locatie primair voor fietsbrug, en secundair voor vastgoed. Indien meewerken aan verplaatsing dan óók afwaardering milieuklasse op de huidige locatie.
12 september 2023	Overleg Woningcorporaties	Nadere toelichting proces en gebiedsvisie. Vanuit Volkshuisvesting ([redacted]) mn financiële argumenten waarom zaken niet kunnen of heel lastig zijn (afzet, eisen aan de woonomgeving, ontwerpkwaliteit en parkeren)
11 september 2023	Grondeigenaren fase 1 kopgroep	Procesafspraak gemaakt: gemeente [redacted] (Stadkwadraat)
8 september 2023	Grondeigenaren fase 1 – Vervolg samenwerking	Kopgroep gevormd, afspraken over vervolg, oa inzet Stadkwadraat en Fakton. Vervolgoverleg maandag 11 sept.
5 september 2023	Peja, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie	Met de heer [redacted] (Klok) gesproken over de visie. [redacted] aanwezig. Vanuit Peja-Klok hun visie (plan) gepresenteerd en historie (PostNL) besproken. Geen verslag.
5 september 2023	K3, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie	Met de heer [redacted] (K3) en [redacted] adviseur/ontwikkelaar) gesproken over de visie. [redacted] aanwezig. Vanuit K3 hun visie (plan) gepresenteerd. Met name over verplaatsing

		bedrijf, aanlanding van de brug en evt. ontwikkelvolume. Geen verslag, vervolgafspraak met collega's economie.
5 september 2023	Boomwortel, 1op1 gesprek over de gebiedsvisie	Met de heer [redacted] (Boomwortel) [redacted] (Pique) gesproken over de visie. [redacted] aanwezig. Vanuit Boomwortel hun visie (plan) gepresenteerd. Interessante aanleidingen voor verdere studie. Geen verslag.
20 juli 2023	Mevr. [redacted] (bewoner Broekstraat)	Gesprek nav informatie-fest met nadere toelichting op het plan Rijnpark. Met name over de groenstrook en langzaam verkeersverbindingen Het Broek-Rijnpark. Verslag gedeeld met TLC (Noortje)
13 juli 2023	Overleg Woningcorporaties	2de overleg, vervolg op bespreking 6 juni
7 juli 2023	Grondeigenaren – Verdieping **Samenwerking**	Afgerond
1 juli 2023	Omwonenden / De stad – Informatie Festival	Afgerond
27 juni 2023	Bestuursvergadering Wijkplatform Het Broek	Bijeenkomst 29 juni.
16 juni 2023	Bijeenkomst Grondeigenaren Rijnpark	09.30-12.00, stadhuis Arnhem, plenair deel inclusief inhoudelijke tafels. Resultaat: nog uitwerken.
10 juni 2023	Contact gelegd met Wijkplatform Het Broek, onszelf uitgenodigd om op 27 juni aan te mogen sluiten (kennismaken en plan Rijnpark) de bestuursvergadering van Wijkplatform.	Samen optrekken met TLO ([redacted] en enkele collega's)
6 juni 2023	Corporaties Portaal, Vivare en Volkshuisvesting	Aanwezig: Vivare, Portaal, Volkshuisvesting, en gemeente ([redacted]) Aandachtspunten oa: Parkeren (betaalbaarheid), omvang sociaal (investeringsvolume) en horizontale splitsing woonproducten (sociaal icm vrije sector)
3 juni 2023	StAB (Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen)	Aanwezig: bestuur StAB en gemeente ([redacted]) Resultaat: schuifruimte bestaande bedrijven, en toekomstperspectief omliggende bedrijventerreinen.
31 mei 2023	Raadsbesluit Startnotitie Rijnpark (vastgesteld)	-

# # #

Gemeenteraad Arnhem
Postbus 9029
6800 EL ARNHEM

Datum 22 november 2023
Onderwerp gebiedsvisie RijnPark
Ons kenmerk 23073

Geacht leden van de raad,

In december ligt de Gebiedsvisie voor RijnPark bij u ter besluitvorming voor. De ingrijpende ontwikkeling van RijnPark naar een woon-werklocatie heeft niet alleen grote impact op het bestaande bedrijventerrein, maar ook op de naastgelegen bedrijventerreinen Het Broek en Nieuwe Haven. Wij vragen u daarom in de besluitvorming de overwegingen verwoord in deze brief mee te nemen.

Inleidend
StAB stelt vast dat steeds meer bedrijventerrein verloren gaat in Arnhem en dat bestaande terreinen structureel verwaarloosd worden. Nu er zoveel middelen gaan naar woningbouw moeten er ook substantiële middelen worden ingezet om de overgebleven bedrijventerreinen aan de noordzijde van Arnhem (Het Broek, Nieuwe Haven en een deel van RijnPark) toekomstbestendig te maken. Door de gemeente wordt verdichting op de bestaande terreinen als een van de oplossingen gezien voor het tekort aan bedrijventerrein; dit is een kostbare oplossing en kan niet uitsluitend voor rekening komen van het bedrijfsleven.

Werkgelegenheid
Met de toename van het aantal woningen en inwoners in de stad, is evident dat alle werkgelegenheid behouden dient te blijven en moet meegroeien met de stad. Dat betekent ook dat werkgelegenheid die vertrekt als gevolg van de ontwikkeling van RijnPark gecompenseerd moet worden in gelijksoortige werkplekken elders op het bedrijventerrein of op een andere plek in Arnhem. Dan gaat het niet alleen om aantallen, maar ook om de aard van het werk. De gemeente moet hier actief op toezien.

Daarbij constateren wij dat er veel globale werkgelegenheidsgetallen worden genoemd, die leiden tot conclusies waarvan wij ons afvragen of die correct zijn. We dringen er dan ook op aan dit te onderbouwen en concreter te maken. Wij gaan er vanuit dat de 5000 banen die worden genoemd bedoeld zijn als 5000 fte, waarin het vertrek van een grote werkgever als PostNL is meegenomen.

Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
Postadres Vlamoven 34 6826 TN Arnhem
t (026) 351 82 45
e info@stab-arnhem.nl
i stab-arnhem.nl
iban NL77INGB0654113963
kvk 09128571
btw NL810567416B01
stichtingarnhemsebedrijventerreinen
stab-arnhem
chainels.com/stab

Voorts dringt StAB, mede voor garantie van behoud bestaande werkgelegenheid, erop aan dat de gemeente actief aan bedrijven die door de geplande woningbouw verdwijnen, nieuwe kavels aanbiedt.

Verkeer/mobiliteit
De ambitieuze woningbouwplannen zullen zowel tijdens de ontwikkelingsfase als in de eindsituatie grote gevolgen hebben voor de verkeersdoorstroming van de Westervoortsedijk. Hier moeten vooraf oplossingen voor gevonden worden. Dat geldt ook voor de voortdurende problematiek van parkeren van grote voertuigen. In deze gebiedsvisie is er hiervoor geen ruimte voorzien.

Milieuhinder/veiligheid
De grote snelheid waarmee deze gebiedsvisie is ontwikkeld, leidt ertoe dat er op het moment van besluitvorming nog geen MER-onderzoek is uitgevoerd. Wij vinden dit onacceptabel. De huidige en nog te ontwikkelen bedrijfsactiviteiten op de naastgelegen bedrijventerreinen Het Broek en Nieuwe Haven mogen geen belemmering of hinder ondervinden van de woningbouw. Dat vraagt om een degelijke onderbouwing in de vorm van een MER, op basis waarvan een overgangs-/bufferzone die op RijnPark moet komen te liggen kan worden vastgesteld. Tegelijk adviseren wij om in het kader van deze gebiedsvisie schuifruimte op RijnPark te reserveren voor bedrijfsactiviteiten met een lage milieucategorie die niet passen binnen de signatuur van de aanpalende bedrijventerreinen.

Energie
Wij vinden dat de gegarandeerde beschikbaarheid van energie/elektriciteit een voorwaarde is voor de ontwikkeling van het terrein. Immers, de bedrijventerreinen hebben nu al te kampen met de gevolgen van netcongestie. Dit schaadt de (lokale) economie en de innovatiekracht voor energietransitie. De vrijkomende netcapaciteit van de te slopen bedrijfspanden op RijnPark moet ons inziens dan ook behouden blijven voor de bedrijven op RijnPark en de omliggende bedrijventerreinen.

Handhaving gedurende ontwikkelfase
Gedurende de gehele ontwikkeling van het gebied t/m fase 2 dient het vigerende bestemmingsplan door ODRA actief gehandhaafd te worden. Immers, gedogen zal ertoe leiden dat bedrijven die nu binnen de bestemming ondernemen er hinder van ondervinden en voortijdig vertrekken. Gedogen leidt bovendien tot verloedering en ondermijningsgevaar.

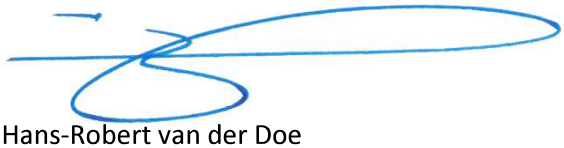
Een alternatief
Veel recentelijk duurzaam gebouwde bedrijfspanden in fase 2 zijn in 2040 rond de 20 jaar oud. Wij gaan ervanuit dat deze panden vanuit duurzaamheidsoogpunt niet gesloopt worden, maar dat dit behouden blijft voor bedrijvigheid. Dit is ook logisch gezien het feit dat de grond onder deze objecten vervuild is en (her)bouwen daardoor onevenredig duur is. In dat verband ligt het meer voor de hand te bouwen in het gebied Fluvium en Nieuwe Kade (zie bijlage). Daar staan overwegend gedateerde bedrijfspanden en is deze locatie aantrekkelijker door haar ligging aan de Rijn en nabij het stadscentrum. Het fase 2 gebied inclusief de Dr. C. Lelyweg blijft dan beschikbaar voor bedrijvigheid. StAB pleit ervoor deze mogelijkheid serieus te onderzoeken. Zo vormt fase 2 ook geen belemmering voor de Nieuwe Haven, Het Broek en IPKW. Overigens hebben wij begrepen dat

eigenaren in dit gebied ook dit idee al geopperd hebben, maar dat hier op ambtelijk niveau geen medewerking aan gegeven wordt.

Tot slot
Voor nagenoeg alle bedrijventerreinen rondom RijnPark (Het Broek, IPKW en Nieuwe Haven) worden op dit moment ontwikkelplannen en ambitiedocumenten opgesteld. Die zullen binnen afzienbare tijd worden vervat in een overkoepelende gebiedsvisie. De gebiedsvisie voor RijnPark zou hier in onze ogen niet op vooruit moeten lopen. Daarnaast maken wij ons zorgen over de grote snelheid waarmee deze gebiedsvisie tot stand komt en de gevolgen die dit heeft voor onze achterban. Het creëert onduidelijkheid voor ondernemers en hun toekomstplannen en zal leiden tot planschade waarmee u als gemeente in de budgettering rekening zou moeten houden.

Het maakt ook duidelijk dat aan dergelijke ingrijpende ontwikkelingen onlosmakelijk is verbonden dat er transparant en helder wordt gecommuniceerd. We hebben de afgelopen jaren ondervonden, dat dit niet vanzelfsprekend was. Wij vragen de gemeente dan ook transparant te communiceren en informeren en om binnen redelijke termijn inhoudelijk en gemotiveerd te reageren op onderhavige brief. Deze brief zullen wij ook delen met onze achterban via Chanels en LinkedIn.

Met vriendelijke groet,
Namens bestuur StAB



Hans-Robert van der Doe
voorzitter

c.c. gemeente Arnhem, wethouder Nermina Kundic
gemeente Arnhem, afdeling Economische Zaken

Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
Postadres Vlamoven 34 6826 TN Arnhem
t (026) 351 82 45
e info@stab-arnhem.nl
i stab-arnhem.nl
iban NL77INGB0654113963
kvk 09128571
btw NL810567416B01
stichtingarnhemsebedrijventerreinen
stab-arnhem
chainels.com/stab

Bijlage bij brief d.d. 21 november 2023 met kenmerk 23073 inzake gebiedsvisie RijnPark



Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
Postadres Vlamoven 34 6826 TN Arnhem
t (026) 351 82 45
e info@stab-arnhem.nl
i stab-arnhem.nl
iban NL77INGB0654113963
kvk 09128571
btw NL810567416B01
stichtingarnhemsebedrijventerreinen
stab-arnhem
chainels.com/stab

Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
T.a.v. de heer Van der Doe
Vlamoven 34
6826 TN ARNHEM

Datum : 5 maart 2024
Uw kenmerk : 23073
Zaaknummer : 4016575
Contactpersoon : Sander Pasmans
Telefoonnummer : 026 3775011

Onderwerp: Gebiedsvisie Rijnpark

Geachte heer Van der Doe,

Wij hebben uw brief over de Gebiedsvisie Rijnpark, met kenmerk 23073, ontvangen. In uw brief vraagt u aandacht voor de impact die de ontwikkeling van Rijnpark naar een woon-werklocatie heeft op het bestaande bedrijventerrein en de omliggende bedrijventerreinen.

Het verzoek om aandacht voor de ontwikkeling van werkgelegenheid in de groeiende stad en de bestaande stad is terecht en belangrijk. In de door de gemeenteraad van Arnhem vastgestelde Omgevingsvisie en Verstedelijkingstrategie is behoud, versterking en groei van werkgelegenheid voor het toenemend aantal inwoners een belangrijk onderdeel.

Om die reden zijn in de vorig jaar door de gemeenteraad vastgestelde startnotitie Rijnpark kaders meegeven over het belang en de beoogde toename van werkgelegenheid in Rijnpark en is dit nogmaals benadrukt in het door de gemeenteraad op woensdag 28 februari 2024 met moties vastgestelde gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost.

Vanuit het Rijk wordt, gezien de landelijke urgentie om de woningbouwtekort aan te pakken, gestuurd op het versnellen van de woningbouw. Ook Arnhem voelt deze urgentie en wil het tekort aan (vooral betaalbare) woningen aanpakken. Medio 2023 heeft de gemeenteraad de startnotitie Rijnpark vastgesteld, waarin de ambities en de eerste kaders zijn vastgelegd om Rijnpark te ontwikkelen van een bedrijventerrein nu, tot volwaardige stadswijk/ woon-werklocatie. De gemeente heeft vanaf medio 2023 gewerkt aan de gebiedsvisie Rijnpark, waarin de ambities uit de startnotitie worden vertaald naar een eerste plan. Inmiddels heeft het college deze gebiedsvisie ter vaststelling aan de raad gestuurd. Gelijktijdig heeft het college besloten de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in het kader van de Milieueffectrapportage ter inzage te leggen.

Hieronder zullen we ingaan op de punten van uw brief.

Werkgelegenheid
De gemeente vindt het behoud van werkgelegenheid in haar stad erg belangrijk. Het is een uitgangspunt voor de gebiedsontwikkeling en de groei van de stad dat mensen ook in hun omgeving kunnen werken. Dit sluit aan bij het principe van de 15-minutenstad, namelijk dat inwoners binnen 15 minuten lopen of fietsen alle basisbehoeften kunnen bereiken.

U geeft daarnaast in uw brief aan dat er veel globale cijfers gebruikt worden en u vraagt naar duiding en onderbouwing hiervan. In Rijnpark streven we naar 5000 banen. U geeft terecht aan dat dit niet hetzelfde is als het aantal fte en bovendien niet door de gemeente kan worden afgedwongen. Wij gaan ervan uit dat 5000 banen vergelijkbaar zijn met 3650 fte. Dit aantal hebben wij dan ook in het gebiedsprogramma van de Spoorzone opgenomen voor Rijnpark. We bedoelen met deze aantallen niet de toevoeging maar het totale aantal in Rijnpark te realiseren banen. Om deze aantallen banen in Rijnpark te kunnen realiseren, kan de gemeente vooral sturen op de hiervoor benodigde aantallen vierkante meters. Hiertoe hebben we onderzoek laten doen naar het benodigde aantal vierkante meters per baan per type bedrijvigheid en hebben we dit gemiddelde aantal vierkante meters ook getoetst aan andere grotere gebiedsontwikkelingen in Nederland. Met gemiddeld 51m2 per baan zitten we daarmee op het landelijk gemiddelde. We willen dit in de opvolgende fasen, waarin het uitwerkingsniveau meer gedetailleerd wordt, ook meer gedetailleerd gaan beschouwen.

In uw brief geeft u aan dat de gemeente vertrekkende bedrijven een nieuw kavel zou moeten aanbieden. De transformatie van Rijnpark biedt kansen voor nieuwe bedrijvigheid en er is ruimte binnen het werkprogramma in het gebied voor bedrijven die mengbaar zijn en terug willen keren. Hierbij is de vraag of dat past bij het specifieke bedrijf en de dichtheden die we hier voorstaan. De gebiedsontwikkeling gaat vele jaren duren en daarom is het van belang om richting het omgevingsplan ook een transformatieplan op te stellen waarin de transitie van de huidige situatie en naar de toekomstige situatie staat beschreven en daarmee houvast geeft aan bestaande gebruikers. Uitgangspunt is dat de beschikbare ruimte in eerste instantie is bedoeld voor de huidige bedrijven in de Spoorzone die mengbaar zijn en terug willen keren. Daarna komen de maatschappelijke en commerciële (retail, horeca) functies die horen bij een wijk van deze omvang. De ruimte die dan nog in het programma overblijft, is bedoeld voor verschillende typen bedrijvigheid, waaronder creatieve bedrijvigheid.

Verkeer/mobiliteit

De woningbouwplannen hebben zowel tijdens de ontwikkelingsfase als in de eindsituatie gevolgen voor de verkeersdoorstroming in de stad en de Westervoortsedijk in het bijzonder. In het door de raad vastgestelde gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem-Oost is benadrukt dat de verstedelijkingsopgave van Arnhem en de Spoorzone in het bijzonder een integrale en samenhangende aanpak vraagt van het mobiliteitsnetwerk in de stad en de regio. De door de raad aangenomen motie benadrukt het belang van bereikbaarheid tijdens de ontwikkeling daarbij. De transitie naar een duurzame versterking van het mobiliteitssysteem vraagt vele investeringen. Naast de aanzienlijke middelen die Arnhem heeft gekregen voor een mobiliteitsversterking in de spoorzone Arnhem-Oost is in de uitwerking van de gebiedsvisie Rijnpark hierop geanticipeerd en zal uiteindelijk bij de Milieueffectrapportage (MER) en het omgevingsplan hier invulling aan moeten worden gegeven.

Milieuhinder/veiligheid
In uw brief geeft u aan dat u het noodzakelijk vindt dat vóór vaststellen van de gebiedsvisie de Milieueffectrapportage (MER) afgerond is. Om goed onderzoek te kunnen doen, is het echter noodzakelijk dat er een concrete visie ligt op de ontwikkeling van het gebied om deze te toetsen of de aannames die in deze visie gedaan zijn ook juist en uitvoerbaar zijn. Daartoe is juist de gebiedsvisie noodzakelijk. Mocht deze MER tot andere inzichten leiden dan nu wordt aangenomen, dan zal het college met voorstellen komen hoe hiermee om te gaan. Daarbij neemt het college zowel het economisch belang als het woningbouwbelang in ogenschouw. Immers de groei van de stad op gebied van woningen moet niet ten koste gaan van de werkgelegenheid in de stad. Ook de raad heeft hier met het aannemen van de motie “Behoud van werkgelegenheid en bedrijventerrein is ook uitgangspunt bij gebiedsontwikkeling Spoorzone Arhem Oost” bij het gebiedsprogramma Spoorzone Arnhem Oost ook uitdrukkelijk aandacht voor gevraagd.

In uw brief geeft u aan dat de ontwikkeling van Rijnpark geen impact mag hebben op de huidige en toekomstige activiteiten van omliggende bedrijven. Naar onze huidige inzichten heeft de ontwikkeling van Rijnpark geen effecten op de huidige bedrijfsactiviteiten van omliggende bedrijven. De MER moet deze aanname toetsen. Wel zal de ontwikkeling van Rijnpark op een beperkt deel van de omliggende bedrijventerreinen invloed hebben op de toekomstige mogelijkheden om bedrijfsactiviteiten uit te breiden. Onze huidige inzichten zijn dat dit beperkt is – zowel in omvang van het gebied als in mate van afschaling van de maximale milieucategorieën – mede gezien het feit dat we een bufferzone hebben opgenomen aan de oostzijde van Rijnpark fase 2. Ook hier gaan de MER-onderzoeken aangeven of deze inzichten juist zijn. Zoals ook hierboven aangegeven, zal het college met voorstellen komen als dit niet het geval blijkt te zijn, waarbij het economisch belang nadrukkelijk even zwaar mee weegt bij het doen van voorstellen.

U vraagt aandacht voor schuifruimte vanuit omliggende bedrijventerreinen naar Rijnpark voor bedrijven met lage milieu-categorieën. Wij onderschrijven deze ambitie en hebben deze in het raadsvoorstel voor de gebiedsvisie Rijnpark ook een plek gegeven in het op te stellen transformatieplan voor Rijnpark. De transformatie van Rijnpark biedt kansen voor nieuwe bedrijvigheid en er is ruimte binnen het werkprogramma in het gebied voor bedrijven uit de spoorzone die mengbaar zijn.

Energie
Veel gebiedsontwikkelingen in Nederland worden geconfronteerd met geen of beperkte netaansluiting. Dit kan tot vertraging en mogelijk extra kosten leiden. Aan versterking van het elektriciteitsnetwerk wordt landelijk en regionaal hard gewerkt mede gezien de groei en ontwikkeling van het stedelijk gebied en de urgentie qua woningbouw. Zo ook voor Rijnpark. De langjarige gebiedsontwikkeling geeft echter wel ruimte om te anticiperen op verder verloop van de aanpak op netcongestie en biedt de kans om nieuwe energieconcepten te ontwikkelen om zo de impact van netcongestieproblematiek op de gebiedsontwikkeling van Rijnpark zo klein mogelijk te houden. Over vrijkomende capaciteit en

behoud/verdeling van huidige capaciteit wordt landelijk veel gesproken en er worden vanuit rijkswege nadere regels verwacht.

Handhaving gedurende de ontwikkeling
Als door ontwikkelingen in het gebied verloedering en voortijdig vertrek optreedt lijkt het ons goed om daar gezamenlijk in op te treden en na te denken hoe we de transitie van Rijnpark zo goed mogelijk samen vorm kunnen geven.

Alternatief
U geeft aan een alternatief te zien in de ontwikkeling op een ander deel aan de Westervoortsedijk. De groei van de stad vraagt veel ruimte en intensivering van wonen, werken en voorzieningen. Het is goed om na te denken over meerdere gebieden in Arnhem die kansrijk zijn om ook te ontwikkelen. Voor de locatie Fluvium is de ontwikkeling in uitvoering. De door u genoemde locatie Nieuwe Kade zien wij, mede gelet op de omvang van deze locatie, niet als een alternatief voor de ontwikkeling van Rijnpark fase 2. De intensivering van ruimtegebruik die nodig is om de binnenstedelijke groei te faciliteren zal in Rijnpark fase 2 inderdaad leiden tot sloop van panden. Deze ontwikkeling staat nog verder weg in de tijd waardoor nog niet te zeggen is welke dat precies zullen zijn.

Tot slot deelt u uw zorg over de snelheid en de afstemming van diverse trajecten om tot ambitiedocumenten en gebiedsvisies te komen. Wij willen u dan ook uitnodigen voor een overleg met wethouders Kundic en Smeulders waarin we met u en betrokkenen in het gebied in gesprek kunnen over de ontwikkelingen in dit deel van Arnhem. Graag agenderen we tijdens dat gesprek uw wens ten aanzien van toekomstige communicatie en afstemming over de planvorming in Rijnpark. Wij zullen het initiatief nemen voor dit overleg. Verder blijven we met u samenwerken aan de ambities voor de omliggende bedrijventerreinen Het Broek en Nieuwe Haven, zoals vastgelegd in de verschillende visies en ambitiedocumenten.

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

RAPPORT

Notitie Reikwijdte en Detailniveau

MER Rijnpark

Klant: Gemeente Arnhem

Referentie: BJ4785-RP-001
Status: Definitief
Datum: 27 februari 2024



Open

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Jonkerbosplein 52
6534 AB Nijmegen
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 70 00 **T**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document:	Notitie Reikwijdte en Detailniveau
Sub titel:	MER Rijnpark
Referentie:	BJ4785-RP-001
Status:	Definitief
Datum:	27 februari 2024
Projectnaam:	MER Rijnpark
Projectnummer:	BJ4785

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderzins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

1 Inleiding 1
1.1 Gebiedsontwikkeling Rijnpark 1
1.2 De NRD is de eerste stap in de m.e.r.-procedure 2

2 Gebiedsontwikkeling Rijnpark 4
2.1 Omgevingsvisie Arnhem: Spoorzone Arnhem Oost 4
2.2 Rijnpark in het kort 4

3 Alternatieven in het MER 7
3.1 Inleiding 7
3.2 Referentiesituatie: autonome ontwikkelingen 7
3.3 Nul-alternatief 8
3.4 Basisalternatief 8
3.5 Voorkeursalternatief 9

4 Onderzoeksthema's 10
4.1 Beoordelingsmethodiek 10
4.2 Plan- en studiegebied 10
4.3 Planhorizon en referentiejaar 10
4.4 Beoordelingskader 11

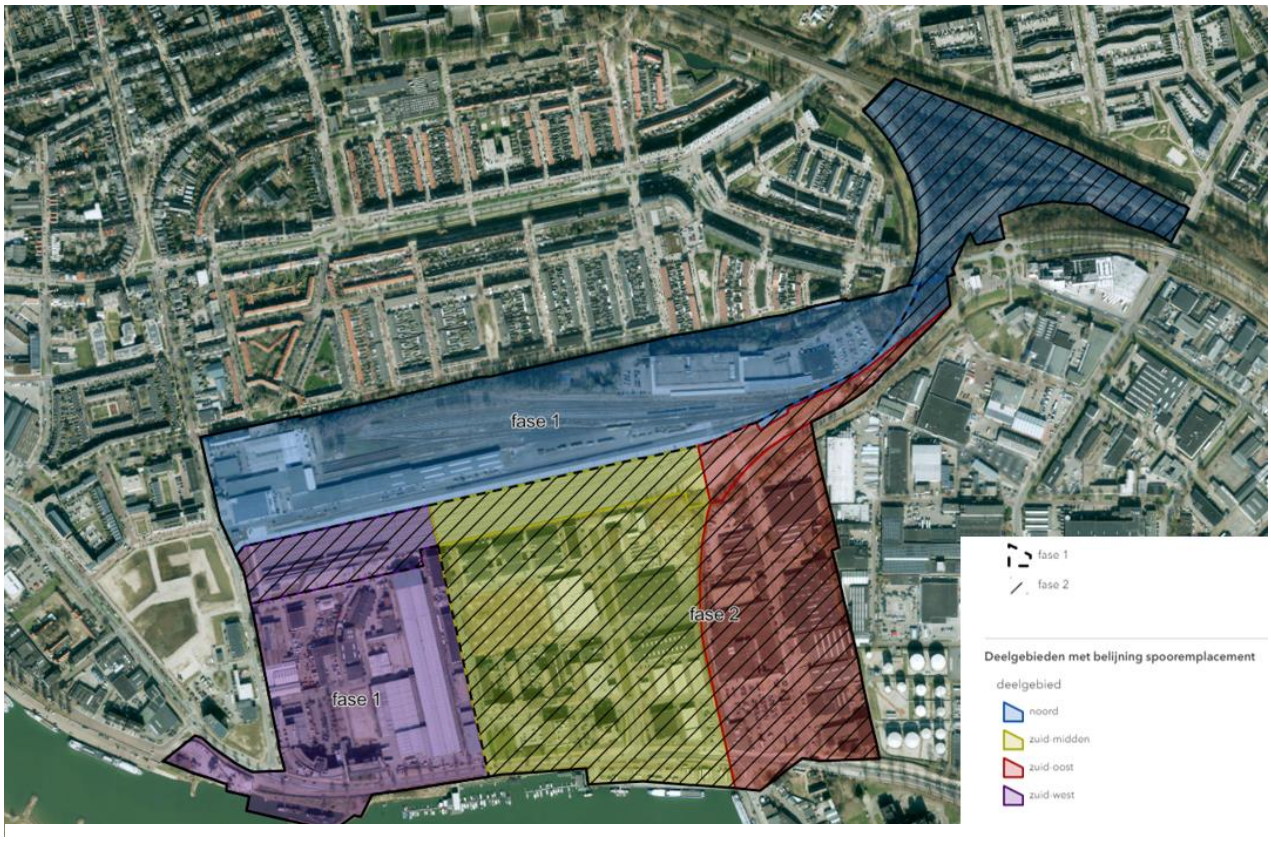
5 M.e.r.-procedure 14
5.1 Doel van de m.e.r.-procedure 14
5.2 M.e.r.-plicht 14
5.3 M.e.r.-procedure 15

1 Inleiding

1.1 Gebiedsontwikkeling Rijnpark

De gebiedsontwikkeling Rijnpark betreft het transformeren van een binnenstedelijk gemengd bedrijventerrein van circa 70 hectare naar een intensiever gebruikt gebied met ruimte voor wonen, werken en voorzieningen. De gemeente Arnhem wil in Rijnpark onder meer ruimte bieden aan circa 7.000 woningen, 5.000 banen, maatschappelijke voorzieningen en een stadspark.

Rijnpark is gelegen tussen de Broekstraat, de Westervoortsedijk, de Van Oldenbarneveldtstraat en de Doctor C. Lelyweg. Ten noorden van Rijnpark ligt woonwijk Het Broek, ten westen nieuwbouwwoonwijk het Gashouderskwartier, ten oosten bedrijventerrein Het Broek en ten zuidoosten bedrijventerreinen De Nieuw Haven en cleantech campus IPKW.



Figuur 1: Plangebied Rijnpark

Rijnpark wordt gefaseerd ontwikkeld: fase 1 (2030) en fase 2 (2040). Voor de realisatie van fase 1 is onder meer de uitplaatsing van een deel van het spooremplacement (het ProRail-gedeelte) nodig en voor fase 2 de uitplaatsing van het resterende emplacement (het NS-gedeelte).



Figuur 2: Luchtfoto van een deel van Rijnpark

Voor Rijnpark is de Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld (maart 2024, collegebesluit met raadsvoorstel), met een ruimtelijk raamwerk voor fase 1. Voor fase 1 is begin 2023 ook voorkeursrecht gevestigd.

Om de grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling Rijnpark mogelijk te maken zijn wijzigingen van het omgevingsplan nodig. Ook wordt er een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Daartoe wordt de m.e.r.-procedure (m.e.r.) doorlopen en worden milieuonderzoeken uitgevoerd. Het MER wordt bij de eerste ontwerp-omgevingsplan voor Rijnpark ter inzage gelegd.

1.2 De NRD is de eerste stap in de m.e.r.-procedure

Bij een ontwikkeling als deze moet de gemeente openbaar kennisgeven van de start van de m.e.r.-procedure en moet de gemeente de andere bestuursorganen en adviseurs raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER (o.a. provincie, waterschap, veiligheidsregio). Daartoe is deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD). De NRD is met de openbare kennisgeving de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Bij de NRD gaat het om de onderzoeksopzet. ‘Reikwijdte' staat voor de onderwerpen die het MER moet gaan bestrijken: welke alternatieven moeten onderzocht worden en welke milieuaspecten zijn relevant in dit onderzoek? Bij ‘detailniveau' draait het om de vraag hoe uitgebreid en op welk schaalniveau de verschillende milieuaspecten onderzocht moeten worden en op welke manier dat onderzoek moet worden uitgevoerd.

De gemeente stelt eenieder in de gelegenheid om te reageren op de NRD; niet alleen de bestuursorganen en adviseurs, De NRD gaat dus over de onderzoeksopzet voor de nog uit te voeren milieuonderzoeken bij het MER en (enkel) daarover kan een reactie worden ingediend. Bijvoorbeeld door een voorstel te doen voor aanscherping van het uit te voeren onderzoeken. Verzocht wordt om reacties over meer dan onderzoeksopzet, zoals over de inhoud van de Gebiedsvisie en over de betrokkenheid bij het vervolgproces, niet in te dienen als reactie op de NRD. Met de ingediende reacties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden in het op te stellen MER. In het MER wordt aangegeven hoe met de reacties is omgegaan.

De komende periode worden de milieuonderzoeken in het kader van het MER uitgevoerd. Het MER wordt bij het eerste ontwerp-omgevingsplan voor Rijnpark ter inzage worden gelegd.

Definities m.e.r en MER
Zowel de term m.e.r als MER wordt genoemd. Er zit verschil in definitie van deze termen: De milieueffectrapportage (afkorting m.e.r.) is een procedure die de milieueffecten van een plan in beeld brengt voordat de overheid daar een besluit over neemt. De onderzoeksresultaten van de m.e.r. worden gepubliceerd in het milieueffectrapport (afkorting MER).

2 Gebiedsontwikkeling Rijnpark

2.1 Omgevingsvisie Arnhem: Spoorzone Arnhem Oost

Het gebied Rijnpark is onderdeel van Spoorzone Arnhem-Oost. In het Ontwikkelperspectief Spoorzone Arnhem-Oost (2021) en het ontwerp-Omgevingsvisie Arnhem 2040 (november 2022) zijn de ambities van Arnhem voor dit gebied vastgelegd. Naast opgaven voor de woonwijken en werkgebieden ligt er een opgave voor het spoor. Enerzijds gaat het om het toekomstbestendig maken van het spoor en anderzijds gaat het om het slechten van de barrière die de railinfrastructuur in Arnhem Oost vormt.

De omgevingsvisie Arnhem 2040 schetst een toekomstbeeld voor de stad en geeft aan hoe de gemeente om wil gaan met opgaven als de groei van bewoners, bedrijven en bezoekers, de energietransitie en druk op de natuur. De gemeente zet de koers voor Arnhem uit aan de hand van zes algemene ambities: (1) aantrekkelijke stad, (2) groene, gezonde en veilige stad, (3) vitale stad, (4) ruimte voor schone mobiliteit, (5) goed wonen en (6) een stad met nieuwe energie. In de visie staan is aangeven hoe de gemeente deze ambities wil bereiken, zoals:

- het bouwen op goed bereikbare plekken waar voorzieningen nabij zijn;
- het bij elkaar brengen van wonen, werken en voorzieningen;
- wandelen, fietsen, en OV zijn de meest voor de hand liggende vormen van vervoer;
- het verder vergroenen van de stad, passend bij het veranderende klimaat.

Ten behoeve van de Omgevingsvisie is een MER en een passende beoordeling opgesteld. Deze is samen met de ontwerp Omgevingsvisie eind 2022 ter inzage gelegd. De raad heeft in december 2023 de Omgevingsvisie vastgesteld.

Het MER dat is opgesteld voor de Omgevingsvisie Arnhem 2040 sluit aan bij het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Het op te stellen MER Rijnpark zal concreter zijn en aansluiten bij de te nemen besluiten over ruimtelijke plannen en vervolgbesluiten voor Rijnpark en de daarbij behorende dilemma's en te maken keuzes.

2.2 Rijnpark in het kort

Voor Rijnpark heeft de gemeenteraad in mei 2023 de Startnotitie Rijnpark met Ruimtelijke Verkenning vastgesteld. Inmiddels is er de Gebiedsvisie Rijnpark (maart 2024, collegebesluit met raadsvoorstel), met een ruimtelijk raamwerk voor fase 1. De Gebiedsvisie is opgebouwd aan de hand van zes kenwaarden voor Rijnpark. De uitgangspunten per ieder van de zes kernwaarden zijn als volgt uitgewerkt in de Gebiedsvisie:

1. NIEUWE ARNHEMSE MIX

Rijnpark wordt een gemengde, diverse en inclusieve stadswijk met een gezonde mix aan functies. Naast 7.000 woningen bevat de wijk een breed scala aan voorzieningen en bedrijvigheid. De voorzieningen en bedrijvigheid in Rijnpark zorgen voor tenminste 5.000 banen in het gebied. In Rijnpark wordt gestreefd naar zoveel mogelijk efficiënt ruimtegebruik, met compacte en gemengde gebouwen, met een levendige dynamiek en voldoende ruimte voor ontmoeting.



- *Rijnpark bestaat uit 2/3 betaalbaar wonen (40% is sociaal en circa 25% is middelduur; waarvan 20% betaalbare koop) gelijkmatig verdeeld over Rijnpark*

- *Circa 80.000 m2 BVO aan maatschappelijke en commerciële voorzieningen*
- *Het werken is complementair aan omliggende werkgebieden als Het Broek en IPKW, en versterkt het ecosysteem van Arnhem, inclusief betaalbare ruimte, totaal ca 180.000m2*
- *In Rijnpark is er ruimte voor de huisvesting van verschillende aandachtsgroepen (opvang, statushouders, kwetsbare jongeren) en in fase 1 komen, ca 450 plekken voor de opvang van vluchtelingen.*
- *In Rijnpark komt tenminste een basisschool in fase 1, en mogelijk een 9-maanden-tot-18-jaar school (onderzoek) en een grote multifunctionele sporthal in fase 2 (onderzoek)*

2. Water en bodem als basis



De kwaliteit van de bodem is de basis voor een gezonde en groene stadswijk. In Rijnpark komt de juiste grond op de juiste plek. Dit geldt zowel voor de bodemkwaliteit (mate van bodemvervuiling) als voor de bodemsamenstelling (mate van doorlaatbaarheid en voedzaamheid). De gekozen strategie brengt de bodem tot leven, maakt het gebied leefbaar, legt de basis voor een sterke, biodiverse en natuurinclusieve groenstructuur en zorgt voor een veerkrachtig watersysteem dat wateroverlast voorkomt en verkoeling biedt in warme periodes.

- *In Rijnpark wordt gewerkt met een (zo veel mogelijk) gesloten grondbalans*
- *De bodem in Rijnpark legt de basis voor een gezond stedelijk leven voor mens, dier en plant*
- *In Rijnpark wordt de kleine watercyclus hersteld. Wateroverlast en hittestress wordt hiermee voorkomen.*
- *In Rijnpark wordt hemelwater zo veel mogelijk lokaal verwerkt en gebruikt (bewatering tuinen, grijs watersysteem)*
- *Ondergrond en bovengrond worden in Rijnpark op elkaar afgestemd om zo veel mogelijk ruimte te vrijwaren voor groen*

3. Veluwe aan de Rijn



Rijnpark wordt een groene en aantrekkelijke stadswijk voor mens en dier. De wijk is via de Veluweloper direct verbonden met de Rijn en de Veluwe en krijgt een groot centraal Spoorpark op het voormalige emplacement. Tesamen met de openbare ruimte, de gebouwen (daken, gevels) en de binnentuinen wordt Rijnpark maximaal groen ingericht, waardoor de "Rijnparkbiotoop" ontstaat, een leefomgeving voor mens, plant en dier.

- *Met het Spoorpark wordt een nieuw type stadspark aan Arnhem toegevoegd*
- *De Veluweloper voorziet in een ecologische en recreatieve verbinding tussen de Veluwe en de Rijn.*
- *Rijnpark wordt zo groen mogelijk ingericht, met robuuste en gelaagde beplanting*
- *In Rijnpark geldt de 3-30-300 spelregel*
- *De buitenruimte in Rijnpark nodigt uit tot beweging en spel*
- *De Westervoortsedijk wordt getransformeerd tot een groene "Rijnboulevard", waardoor de kwaliteiten van de Rijn-kade worden doorgezet en Arnhem Oost zich aan de Rijn presenteert*

4. Goed verbonden



In Rijnpark wordt ingezet op een mobiliteitstransitie naar een meer duurzame mobiliteit. De mobiliteitsstrategie laat zich leiden door het STOMP-principe. (Stappen-Trappen-OV-MaaS-Privéauto) Hierbij ligt de focus op het voorkomen van verplaatsingen met de (privé)auto, met meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Voorzieningen zijn in Rijnpark nabij en de wijk is goed verbonden met haar omgeving. Onder andere door middel van de nieuwe oeververbinding. De bedrijvigheid met noodzakelijke logistiek en bijbehorende wegen, is zoveel mogelijk ontvlecht van de langzaam verkeerroutes.

- *Lage parkeernorm voor auto's in Rijnpark*

- *Parkeren van auto's op afstand in publieke garages en Hub's*
- *Goede, veilige en ruime parkeervoorzieningen voor de fiets en auto*
- *(H)OV-haltes op loopafstand*
- *Fijnmazig netwerk voor fietsers en voetgangers*
- *De realisatie van een nieuwe oeververbinding voor fietsers en voetgangers in fase 1*
- *Bedrijven die meer afhankelijk zijn van logistiek zijn geconcentreerd in specifieke zones*

5. Eigentijdse, gelaagde stadswijk



In Rijnpark worden werken en wonen zoveel mogelijk gecombineerd, met passende voorzieningen in de nabijheid. De historische structuren (zichtbaar en onzichtbaar), historische gebouwen en andere historische elementen worden gebruikt om de wijk eigenheid en karakter mee te geven. In Rijnpark wordt compact en stedelijk gebouwd.

- *De industriële historie van Rijnpark vormt het erfgoed van het gebied. De zichtbare en onzichtbare historie en het industriële karakter leggen de basis voor de ontwikkeling van het gebied*
- *De bebouwing sluit goed aan op de omliggende wijken*
- *In Rijnpark wordt gebouwd in een hoge dichtheid met aandacht voor de menselijke maat en schaal*
- *In Rijnpark komt hoogbouw, met stedelijke accenten van 100 en 120 meter*
- *Functies worden zowel horizontaal als verticaal gemengd*

6. Gezond, energiek en circulair



Bij de ontwikkeling van Rijnpark staat het streven naar een veilige, gezonde, aangename en groene leefomgeving voorop. Negatieve milieu-invloeden van binnen en buiten het gebied worden zo veel mogelijk ingeperkt. Daarbij wordt rekening gehouden met de bestaande bedrijvigheid in en rondom Rijnpark. Qua materiaal en circulariteit wordt ingezet op hergebruik van de materialen van bestaande gebouwen en fundamenten

- *Rijnpark kent een goed microklimaat*
- *In Rijnpark wordt zo veel mogelijk energie lokaal opgewekt*
- *In Rijnpark wordt gebruik gemaakt van collectieve energiesystemen gekoppeld aan de mobiliteitsHub's*
- *De ontwikkeling van Rijnpark is afgestemd op omliggende bedrijvigheid. Negatieve milieueffecten worden daarbij voorkomen en er blijft ruimte voor de bedrijvigheid op de omliggende terreinen*
- *In Rijnpark wordt ingezet op duurzaam materiaalgebruik; 25% hergebruik van bestaande materialen tot 2030 en 50% na 2030*
- *Bestaande bebouwing wordt op een circulaire wijze gesloopt, en in de nieuwbouw worden circulair en biobased materialen gestimuleerd*
- *Afvalstromen worden beperkt, gescheiden verzameld en waar mogelijk hergebruikt*

3 Alternatieven in het MER

3.1 Inleiding

Referentiesituatie
In een MER worden de effecten van een voorgenomen ontwikkeling (Rijnpark) vergeleken met de referentiesituatie (de autonome ontwikkeling).

Alternatieven
In een MER moeten, naast de voorgenomen activiteit, ook de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven worden onderzocht. De (locatie)keuze om in Rijnpark o.a. ruimte te bieden voor nieuwe woningen en extra werkgelegenheid is gemaakt in het kader van de Omgevingsvisie Arnhem 2040. De gevolgen van de in de Omgevingsvisie gemaakte keuzen zijn beschreven in het MER voor de Omgevingsvisie (MER 2022 en aanvulling 2023). Het onderzoek naar de milieugevolgen van de voorgenomen ontwikkeling en eventueel redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven, zal zich daarom focussen op de invulling van het gebied Rijnpark.

Basisalternatief
Voor de voorgenomen ontwikkeling van Rijnpark wordt eerst een Basisalternatief beschouwd. Het Basisalternatief is een eerste uitwerking gebaseerd op de Gebiedsvisie Rijnpark.

Voorkeursalternatief
Met de kennis en inzichten na het Basisalternatief wordt een zogenaamd Voorkeursalternatief ontwikkeld. Het Voorkeursalternatief omvat mogelijk onder meer een verdere concretisering en uitwerking op diverse milieuthema's.

Nul-alternatief
De effecten van de voorgenomen ontwikkeling Rijnpark worden niet alleen vergeleken met de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkelingen, zonder de transformatie van Rijnpark), maar ook met het zogenaamde Nul-alternatief (situatie waarbij de ruimte in het geldende omgevingsplan wordt benut, met meer bedrijvigheid, zonder transformatie Rijnpark).

3.2 Referentiesituatie: autonome ontwikkelingen

In een MER worden de effecten van de voorgenomen ontwikkeling van Rijnpark vergeleken met de referentiesituatie. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als de voorgenomen ontwikkeling (het ontwikkelprogramma voor Rijnpark) niet wordt gerealiseerd. De referentiesituatie is gebaseerd op de bestaande situatie van het milieu, samen met de gevolgen van de zogenaamde autonome ontwikkelingen in- en rondom het plangebied. De autonome ontwikkeling is dus onderdeel van de referentiesituatie, waarmee de voorgenomen activiteit en alternatieven worden vergeleken.

Het beschrijven van de referentiesituatie vraagt dus om een analyse van de vraag hoe het plan- en studiegebied er in de toekomst uit zal zien bij ongewijzigd beleid. Omdat er een verschil kan zitten in de feitelijke situatie en de planologisch of milieukundige mogelijke situatie, wordt in eerste instantie uitgegaan van de feitelijke, bestaande toestand en concrete ontwikkelingen die nog niet zijn gerealiseerd, maar waarover wel al besluiten zijn genomen. Besluiten zoals omgevingsvergunningen voor uitbreiding van bedrijven of nieuwe functies in het plangebied. Ook wordt rekening gehouden met generieke (plan-overschrijdende) ontwikkelingen die van belang zijn voor de te verwachten milieueffecten, zoals vigerende milieuregels die randvoorwaarden stellen aan de milieueffecten van bedrijven.

Daarnaast wordt er rekening gehouden met de verwachte autonome ontwikkeling van het verkeer in het plan- en studiegebied en de aan het verkeer gerelateerde emissies en immissies (met name geluid en luchtkwaliteit). Ook zal er rekening worden gehouden met vastgestelde ontwikkelingen in het studiegebied die van invloed zijn op de milieugevolgen en milieugebruiksruimte in het plangebied.

De uitgangspunten die hiervoor worden gehanteerd worden in het MER onderbouwd. Hierbij zal worden ingegaan op de onderverdeling c.q. opbouw van de referentiesituatie, te weten

- de bestaande situatie aangevuld met concrete vastgestelde ontwikkelingen die op de korte termijn zullen worden gerealiseerd;
- De verwachte autonome ontwikkeling, op basis van toekomstige ontwikkelingen buiten het plangebied en generieke ontwikkelingen (met een horizon van circa 15 tot 20 jaar).

Daar waar er een belangrijk verschil is tussen de huidige situatie en de referentiesituatie (huidige situatie en autonome ontwikkeling), zal in de effectbeschrijving van de alternatieven ook een vergelijking worden gemaakt met (alleen) de huidige situatie.

3.3 Nul-alternatief

De effecten van de voorgenomen ontwikkeling Rijnpark worden niet alleen vergeleken met de referentiesituatie (huidige situatie met autonome ontwikkelingen, zonder de transformatie van Rijnpark), maar ook met het zogenaamde Nul-alternatief (situatie waarbij de ruimte in het geldende omgevingsplan wordt benut, met meer bedrijvigheid, zonder transformatie Rijnpark).

In de vorm van een nul-alternatief zal in het MER ook worden ingegaan op de milieugevolgen die het gevolg kunnen zijn van de invulling van de niet-benutte mogelijkheden zoals die worden geboden in de vigerende omgevingsplannen. Bijvoorbeeld daar waar het gaat om verschillen tussen de maximale milieucategorie van bedrijven en de feitelijke milieucategorie of -impact van bedrijven. Invulling van de huidige maximale planologische mogelijkheden is geen onderdeel van de referentiesituatie. De uitwerking van het nul-alternatief verschilt per milieuthema. Vooral voor aspecten als verkeer, geluid, lucht en natuur (stikstof) zal het nul-alternatief afwijken van de referentie.

In het MER zal het Nul-alternatief enkel kwalitatief (en niet ook kwantitatief) worden beschouwd.

3.4 Basisalternatief

Voor de voorgenomen ontwikkeling van Rijnpark wordt eerst een Basisalternatief beschouwd. Het Basisalternatief is een eerste uitwerking gebaseerd op de Gebiedsvisie Rijnpark. Voor fase 1 is er ook een ruimtelijk raamwerk.

De Gebiedsvisie Rijnpark gaat uit van 7.000 woningen en 5.000 banen, maar voor het MER wordt uitgegaan van +10% woningen (dus 7.700), om enige robuustheid in de milieuonderzoeken te creëren.

Net als in de referentiesituatie, wordt hierbij rekening gehouden met generieke ontwikkelingen en geldende randvoorwaarden die van belang zijn voor de te verwachten milieueffecten en de milieugebruiksruimte en met autonome ontwikkelingen buiten het plangebied.

3.5 Voorkeursalternatief

Met de kennis en inzichten na het Basisalternatief wordt een zogenaamd Voorkeursalternatief ontwikkeld. Het Voorkeursalternatief omvat mogelijk onder meer een verdere concretisering en uitwerking op diverse milieuthema's.

De informatie op basis van de effectvergelijking met het Basisalternatief kan worden gebruikt om het Basisalternatief te optimaliseren dan wel om nader te maken afwegingen te adresseren. Het Voorkeursalternatief wordt dus later, gaandeweg het proces, uitgewerkt.

Ook bij het Voorkeursalternatief worden zowel fase 1+2 (2040) als fase 1 (2030) beschouwd.

4 Onderzoeksthema's

4.1 Beoordelingsmethodiek

De kern van het MER is dat de belangrijkste gevolgen van de ontwikkelingsmogelijkheden op het milieu overzichtelijk in beeld worden gebracht. Het detailniveau van het MER moet aansluiten op het detailniveau van de ontwikkeling. Voor het beschrijven van de effecten wordt de volgende werkwijze gehanteerd:

- de milieueffecten worden zoveel mogelijk kwantitatief (cijfermatig) beschreven;
- voor die criteria waarbij het niet mogelijk of minder relevant is om de effecten kwantitatief te bepalen, worden deze kwalitatief beschreven.

In het MER worden de effecten (positief en negatief) van het project op verschillende milieuaspecten in beeld gebracht en vergeleken met de referentiesituatie. Per aspect worden één of meer criteria gebruikt voor de effectbeoordeling. De effecten worden beoordeeld met behulp van de vijfpunt beoordelingsschaal zoals weergegeven in onderstaande tabel.

Tabel 1 Scoremethodiek

Score	Toelichting score (ten opzichte van de referentie situatie)
++	Zeer positieve bijdrage / effect
+	Positieve bijdrage / effect
0	Gelijkblijvende bijdrage / neutraal
-	Negatieve bijdrage /effect
--	Zeer negatieve bijdrage / effect

4.2 Plan- en studiegebied

Bij de beschrijving van de mogelijke effecten voor een aantal milieuthema's zal er soms sprake zijn van een groter beïnvloedingsgebied dan het plangebied Rijnpark, omdat effecten buiten het plangebied kunnen optreden. Bijvoorbeeld effecten ten gevolge van verkeer of effecten m.b.t. de depositie van stikstof. Andersom kunnen functies en ontwikkelingen buiten het plangebied milieugevolgen hebben in het plangebied. Denk hierbij aan de invloed van bedrijven die gelegen zijn op de nabijgelegen bedrijventerreinen op de geluidsbelasting in het plangebied. Het beïnvloedingsgebied verschilt per milieuthema. In het MER wordt bij de uitwerking van alternatieven en bij het beschrijven van de milieueffecten onderscheid gemaakt in het plangebied en in het studiegebied. Het plangebied is beschreven in hoofdstuk 1 en 2 van deze NRD. Het studiegebied wordt per milieuthema uitgewerkt in het MER.

4.3 Planhorizon en referentiejaar

De planhorizon ligt op circa 15 tot 20 jaar. Als referentiejaar wordt uitgegaan van het jaar 2040 en volledige realisatie van het ontwikkelprogramma (fase 1 en fase 2), waarbij voor fase 1 wordt uitgegaan van 2030.

4.4 Beoordelingskader

Doel van het MER is om de relevante milieueffecten van de voorgenomen ontwikkeling en de alternatieven c.q. varianten inzichtelijk te maken. De volgende tabel (concept beoordelingskader) geeft voor de verschillende relevante milieuthema's aan de hand van welke criteria de effectbeoordeling naar verwachting wordt uitgevoerd.

Aspect	Thema	Beoordelingscriteria
Verkeer	Verkeersafwikkeling	Doorstroming wegverkeer (I/C-verhoudingen) Voertuigverliesuren
	Bereikbaarheid per fiets	Structuur fietsnetwerk (fijnmazigheid, capaciteit, robuustheid en betrouwbaarheid)
	Bereikbaarheid per OV	Structuur OV netwerk (fijnmazigheid, capaciteit, robuustheid en betrouwbaarheid)
	Bereikbaarheid te voet	Structuur voetgangersnetwerk (fijnmazigheid, capaciteit en betrouwbaarheid)
	Veiligheid	Verkeersveiligheidsrisico's, oversteekbaarheid Scheiding verschillende verkeersstromen
	Parkeren	Parkeerbalans (deelmobiliteit, auto, fiets)
	Mobiliteitstransitie	Aansluiting van diverse (mobiliteitsnetwerken) op elkaar. Verhouding tussen de verschillende modaliteiten: Gewenste verandering van de modal split: minder auto en meer OV, fiets en lopen
Geluid en trillingen	Wegverkeer	Aantal geluidgehinderden (woningen) per geluidsklasse
	Spoor- en scheepvaartlawaai	Aantal geluidgehinderden (woningen) per geluidsklasse
	Industrie en bedrijven	Industrielawaai: aantal geluidgehinderden irt blootstelling per klasse
	Cumulatie	Cumulatie van geluid (wegverkeer, industrie, spoor, scheepvaart) irt aantal geluidgehinderde woningen
	Trillingen	Effect en voorwaarden als gevolg van trillingen irt aantal trillingsgevoelige objecten
Luchtkwaliteit	Concentratie en blootstelling	Aantal woningen en gevoelige bestemmingen waar concentratie-verschillen optreden (NO2, PM10 en PM2,5) door verkeer en bedrijfsactiviteiten. Toets aan wettelijke grenswaarden en gezondheidskundige advieswaarden

Aspect	Thema	Beoordelingscriteria
Externe veiligheid	Plaatsgebonden risico	Risico op een plaats nabij een risicobron en/of transportroute
	Groepsrisico en aandachtsgebieden brand en explosies	Cumulatieve risico's als gevolg van een ongewoon voorval waarbij een gevaarlijke stof betrokken is.
Gezondheid	Gezondheidsbescherming	Beoordeling blootstelling nieuwe woningen aan geluid, luchtkwaliteit en externe veiligheidsrisico's
	Gezondheidsbevordering	Kansen voor gezondheidsbevordering; mate waarin openbare ruimte uitnodigt tot en beschikbaar is voor rust, bewegen, recreëren en ontmoeten.
Geur	Bedrijven	Aantal (woningen) geurgehinderden
Bodem	Bodemkwaliteit	Effect op de bestaande bodemkwaliteit en geschiktheid bestaande bodemkwaliteit voor toekomstige functies (wonen / werken / groen)
	Grondverzet	Mogelijkheden hergebruik vrijgekomen grond
	Ontplofbare oorlogsresten / niet gesprongen explosieven	Kans op aantreffen en risico's
	Bodemleven	Bodemgesteldheid: vochtbalans en beschikbare voedingstoffen
Water	Grondwater	Effect op grondwaterkwantiteit en grondwaterkwaliteit
	Oppervlaktewater	Effect op oppervlaktewaterkwantiteit en oppervlaktewaterkwaliteit
Natuur	Gebiedsbescherming	Effect op Natura 2000-gebieden en andere beschermde natuurgebieden
	Soortenbescherming	Effect op beschermde soorten
	Biodiversiteit	Effect op biodiversiteit
Landschap, cultuurhistorie en archeologie	Landschap en cultuurhistorie	Invloed op landschappelijke en cultuurhistorische waarden
	Archeologie	Invloed op archeologische waarden
Klimaat en energie	Waterhuishouding	Adaptief vermogen van waterhuishouding (om wateroverlast en nadelige effecten van droogte te voorkomen)
	Hitte	Voorkomen van hittestress
	Energie	Beperking energievraag van gebouwen en opwek/ toepassing van duurzame energie

Aspect	Thema	Beoordelingscriteria
Wind, zon en schaduw	Wind	Effect windklimaat op nieuwe woningen
	Bezonning en schaduw	Mate van bezonning en schaduw op nieuwe woningen
Circulariteit	Circulariteit en grondstoffen	Mate van efficiënte omgang met grondstoffen, materialen, producten en afval

5 M.e.r.-procedure

5.1 Doel van de m.e.r.-procedure

Een m.e.r.-procedure heeft als doel om het milieu een volwaardige plaats te geven binnen de besluitvorming.

Het milieuonderzoek dat wordt uitgevoerd levert informatie op over de milieugevolgen van de voorgenomen ontwikkeling. De resultaten van het milieuonderzoek worden vastgelegd in een Milieueffectrapport (MER). Op basis van het milieuonderzoek kunnen, vanuit het milieuperspectief, kansen en risico's worden benoemd voor de verdere invulling en uitwerking van het ontwikkelprogramma. Ook beschrijft het MER hoe negatieve milieugevolgen kunnen worden voorkomen en verminderd en op welke wijze positieve milieueffecten kunnen worden geoptimaliseerd.

Het MER geeft inzicht in de gecumuleerde milieugevolgen van verschillende milieuthema's en -aspecten van de gehele gebiedsontwikkeling. Het MER schrijft geen resultaat voor. Na uitvoering van de milieuonderzoeken bij het MER blijft het aan de gemeenteraad om een integrale afweging te maken bij de vervolgbesluiten, de wijzigingen van het omgevingsplan. Die integrale afweging gaat over meer dan alleen milieuaspecten.

5.2 M.e.r.-plicht

Bij de Omgevingsvisie Arnhem 2040, waarin de ontwikkeling van Rijnpark is opgenomen, is reeds een MER en een passende beoordeling opgesteld. Deze is samen met de ontwerp-Omgevingsvisie eind 2022 ter inzage gelegd. De raad heeft in december 2023 de Omgevingsvisie vastgesteld.
Gelet op de omvang van deze (stedelijke) grootschalige binnenstedelijke gebiedsontwikkeling Rijnpark is het nodig om in aanvulling daarop en vooruitlopend op de planologische besluiten (wijzigingen van het omgevingsplan) voor Rijnpark afzonderlijk een m.e.r.-procedure te doorlopen en een milieueffectrapport (MER) op te stellen.

Het MER dat is opgesteld voor de Omgevingsvisie Arnhem 2040 sluit aan bij het abstractieniveau van de Omgevingsvisie. Het op te stellen MER Rijnpark zal concreter zijn en aansluiten bij de te nemen besluiten over ruimtelijke plannen en vervolgbesluiten voor Rijnpark en de daarbij behorende dilemma's en te maken keuzes.

De wetgeving rond de milieueffectrapportage is opgenomen in afdeling 16.4 van de Omgevingswet en in hoofdstuk 11 en bijlage V bij het Omgevingsbesluit. Inhoudelijk is er niet veel veranderd ten opzichte van de vorige wetgeving (Wet milieubeheer).

Voor de wijziging van het omgevingsplan bestaat een wettelijke verplichting om een milieueffectrapport (MER) op te stellen en hierbij de m.e.r.-procedure (m.e.r.) te doorlopen. Er is sprake van een wettelijke m.e.r.-plicht als het nieuwe ruimtelijk plan (wijziging van een omgevingsplan) kaderstellend is voor later te nemen m.e.r-plichtige - of m.e.r-beoordeling plichtige besluiten. Ook kan er sprake zijn van een m.e.r.-plicht als zou blijken dat er een zogenaamde Passende beoordeling moet worden opgesteld. Dat is een nader onderzoek dat wordt voorgeschreven in Europese richtlijnen en de Wet natuurbescherming, als uit een eerste toets (voortoets) blijkt dat het plan kan leiden tot significant negatieve effecten op de Europees beschermde Natura 2000-gebieden.

De gebiedsontwikkeling Rijnpark betreft een stedelijk ontwikkelingsproject zoals bedoeld in categorie J11 van bijlage V van het Omgevingsbesluit. Daarom moet een MER worden opgesteld. Mogelijk moet er ook een Passende Beoordeling worden opgesteld.

5.3 M.e.r.-procedure

Een MER wordt opgesteld ten behoeve van het eerste ruimtelijke besluit waarin mogelijke m.e.r.(beoordelings)-plichtige activiteiten mogelijk worden gemaakt. De m.e.r.-procedure loopt dan gelijk op met de procedure voor het ruimtelijke besluit. Het MER zelf vormt een bijlage bij dit (eerste) ruimtelijk plan en dient als onderbouwing van de besluitvorming over de transformatie van Rijnpark. De m.e.r.-procedure kent een aantal belangrijke stappen die hierna zijn genoemd.

Kennisgeving en raadpleging start m.e.r.-procedure
Voor de (uitgebreide) m.e.r.-procedure is kennisgeving/publicatie van de start van de m.e.r.-procedure met (vormvrije) reactiemogelijkheid vereist.

Bij een ontwikkeling als deze moet de gemeente openbaar kennisgeven van de start van de m.e.r.-procedure en moet de gemeente de andere bestuursorganen en adviseurs raadplegen over de reikwijdte en het detailniveau van het op te stellen MER (o.a. provincie, waterschap, veiligheidsregio). Daartoe is deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark (NRD). De NRD is met de openbare kennisgeving de eerste stap in de m.e.r.-procedure.

Bij de NRD gaat het om de onderzoeksopzet. ‘Reikwijdte’ staat voor de onderwerpen die het MER moet gaan bestrijken: welke alternatieven moeten onderzocht worden en welke milieuaspecten zijn relevant in dit onderzoek? Bij ‘detailniveau’ draait het om de vraag hoe uitgebreid en op welk schaalniveau de verschillende milieuaspecten onderzocht moeten worden en op welke manier dat onderzoek moet worden uitgevoerd.

We stellen eenieder in de gelegenheid om te reageren op de NRD; niet alleen de bestuursorganen en adviseurs. De NRD gaat over de onderzoeksopzet voor de nog uit te voeren milieuonderzoeken bij het MER en (enkel) daaroveren (daarmee niet over de gebiedsvisie waarvoor het raadsvoorstel voorligt ter vaststelling) kan een reactie worden ingediend. Bijvoorbeeld door een voorstel te doen voor aanscherping van het uit te voeren onderzoeken. Met de ingediende reacties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden in het op te stellen MER. In het MER wordt aangegeven hoe met de reacties is omgegaan.

Ingediende reacties
Met de ingediende reacties wordt zoveel mogelijk rekening gehouden in het op te stellen MER. In het MER wordt aangegeven hoe met de reacties is omgegaan.

Opstellen MER
In het MER worden de effecten van het voornemen op de omgeving in beeld gebracht, aan de hand van verschillende deelonderzoeken en op basis van alternatieven voor de gebiedsontwikkeling.

Het op te stellen MER bestaat tenminste uit de volgende onderdelen:

- Een beschrijving van wat met de voorgenomen gebiedsontwikkeling wordt beoogd.
- Een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de redelijkerwijs in beschouwing te nemen alternatieven daarvoor, inclusief de motivering van de keuze voor de in beschouwing genomen alternatieven.
- Een overzicht van eerder vastgestelde plannen en besluiten die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven.
- Een beschrijving van de bestaande situatie en verwachte ontwikkeling, zoals die er zou zijn zonder de voorgenomen gebiedsontwikkeling.
- Effecten: een beschrijving van de gevolgen voor het milieu die de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven kunnen hebben, inclusief een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven.
- Vergelijking: een vergelijking van de beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven mogelijke gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en elk van de in beschouwing genomen alternatieven
- Mitigerende en compenserende maatregelen: een beschrijving van de maatregelen om belangrijke nadelige gevolgen op het milieu van de activiteit te voorkomen, te beperken of zoveel mogelijk teniet te doen.
- Leemten in informatie: een overzicht van de leemten in de beschrijvingen van de bestaande toestand van het milieu en de gevolgen voor het milieu als gevolg van het ontbreken van de benodigde gegevens.
- Samenvatting: een zelfstandig leesbare samenvatting van het MER

Terinzagelegging MER bij het eerste ruimtelijk plan
Het MER wordt bij het eerste ontwerp-omgevingsplan voor Rijnpark ter inzage gelegd. Eenieder kan binnen de inzagetermijn zijn of haar zienswijze tegen het ruimtelijk plan en het bijbehorende MER indienen.

Advies Commissie m.e.r.
Tegelijkertijd met de terinzagelegging van het MER wordt aan de Commissie m.e.r. advies gevraagd. De Commissie toetst of het MER alle informatie bevat die nodig is om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij het te nemen besluit c.q. besluiten.

Zienswijzennota
Het advies van de Commissie m.e.r. en de ontvangen zienswijzen worden vervolgens verwerkt door het college in een zienswijzennota, waarbij wordt gemotiveerd waarom een zienswijze wel of niet wordt overgenomen in het MER of het ruimtelijk plan.

Van: Rob Bik [redacted]
Verzonden: donderdag 28 maart 2024 13:43
Aan: Fractievolgers Arnhem <fractievolgers@arnhem.nl>; Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>
CC: Jasper Ambagtsheer [redacted]
Onderwerp: Zorgen m.b.t. de gevolgen van de Gebiedsvisie Rijnpark.

Geachte Raad en Fracties van de gemeente Arnhem.

Op 3 April aanstaande zal behandeling Gebiedsvisie Rijnpark aan de orde komen in de gemeenteraad van Arnhem. Helaas ben ik persoonlijk verhinderd en heb ik aangegeven graag geïnformeerd te blijven over hetgeen besproken is.

Desondanks wil ik graag op deze wijze mijn zorgen uitspreken. Ik wil u dan ook verzoeken kennis te nemen van onze zorgen welke ik hieronder uiteen zal zetten.

Wij hebben al eerdere gesprekken en sessies gehad voorafgaand aan dit raadsvoorstel “Gebiedsvisie Rijnpark”. Uiteraard zijn wij overrompeld door het plan om op het terrein waar we met ons bedrijf gevestigd zijn, plaats zullen moeten gaan maken voor Woningbouw. Los van het feit dat we begrijpen dat ruimte beperkt is en planologisch gezien de keuze wel te verantwoorden is, brengt het voor ons als bedrijf (en medewerkers van het bedrijf) onrust en onzekerheid. Vanaf het moment dat de plannen bekend zijn heeft dit niet alleen direct invloed op de mate van gevoelde onzekerheid, maar ook voor de waarde van ons vastgoed en de kosten waarmee we onherroepelijk te maken krijgen. Waar we altijd graag vooruitdenken (denk aan investeren in de duurzaamheid en continuïteit van het bedrijf) is die horizon ineens heel anders geworden.

Mooie woorden over het combineren van wonen en werken, maar hoe we een verplaatsing van onze bedrijfsactiviteit ook bekijken, dit heeft impact op ons personeel, onze klanten, onze marketing kortom op het hele bedrijfsproces.

Er zijn ook grote verschillen in de waarde van de bedrijfspanden in ons verzamelgebouw. De mate van investering varieert van nagenoeg geen aanpassing (hal met sectiedeur) tot een compleet en hoogwaardig ingericht kantoor en serviceruimte, waar enorme investeringen mee gepaard gaan.

Vooralsnog zal moeten blijken of we hiervoor ook voldoende gecompenseerd zullen worden. Verkoop naar waarde is nu al niet meer mogelijk. Wie investeert immers in een pand waar nog slechts enkele jaren gebruik van gemaakt kan worden. Daarnaast vrees ik een versnelde afnemende attractiviteit van het betreffende gebied door toenemende leegstand, andersoortig korter gebruik (pop up bedrijven etc.) En door aanvangende voorbereidingen ook verslechterende bereikbaarheid, toenemende bouw overlast etc. etc.

Wat is dan het moment om de keuze te maken je elders te vestigen? En nogmaals hoe kunnen we worden gecompenseerd voor de kosten die we moeten maken, die onherroepelijk veel meer zullen zijn dan de (afgenomen) waarde van het pand.

Ik vertrouw erop dat de opmerkingen die tot op heden in de voorbesprekingen zijn gemaakt, ook gestand gedaan worden. (Ruimhartig compenseren) maar in alle eerlijkheid maak ik mij daar zonder concrete voorstellen wel enorm veel zorgen over.

Ik wens u allen veel wijsheid met deze vergadering en hoop met dit betoog in ieder geval duidelijk te hebben gemaakt dat er voldoende ruimte (lees budget) moet komen om de huidige bedrijven en gebruikers op een eerlijke manier volledig te compenseren voor de toekomstige plannen. Hoe nodig ze ook zijn en hoe logisch de gebiedsvisie ook in elkaar steekt.

Met vriendelijke groet,
Kind regards,

Rob Bik
New Business Development Manager

[redacted]

[redacted] - www.geometius.nl

Operetteweg 4A, 1323 VA Almere
Snelliusweg 40-4, 6827 DH Arnhem



ONTVANGEN 2 8 MAART 2024

Gemeente Arnhem

Koningstraat 3 8

Postbus 9029

6800 EL Arnhem

2024-1001776R

Aan Willem Lammers , Raadsadviseur Griffie Arnhem

*

Verzoek: is het mogelijk dat u 39 kopieën kan laten maken en deze kan uitdelen aan de 39 raadsleden van de gemeente Arnhem.

Arnhem, 26 maart 2024

Geachte heer Willem Lammers,

Zoals u mij al eerder in een mail geschreven heeft.

Zal op woensdagavond 3 april aanstaande de bespreking van het raadsvoorstel gebiedsvisie rijnpark plaats vinden.

Ik heb behalve dit velletje nog twee andere velletjes in de envelop toegevoegd.

Arnhem heeft 39 raadsleden.

Mijn verzoek is deze.

Kan u kopieën laten maken en deze aan alle 39 raadsleden uitdelen.

Indien er kosten aan zijn verbonden en deze redelijk zijn, ben ik uiteraard bereidt de kosten voor mijn rekening te nemen.

Hopende dat u mijn verzoek inlost, verblijf ik met vriendelijke groet,

[redacted] Terenstra

[redacted]

26/03/2024

* 39 x 2 (I + II)

I

Aan raadsleden

Gemeente Arnhem

Betreft: 'Gebiedsvisie Rijnpark Arnhem'

Bijlage: kopie, meerdere hoge gebouwen grenzend aan de noordzijde van le Mairehof.

Gebiedsvisie Rijnpark en omgeving ' Search 'ctrl + F' : 'Le Mairehof', 15, 36 en 45 in het PDF-document gebiedsvisie Rijnpark en omgeving.

Geachte raadsleden van de gemeente Arnhem

De gemeente Arnhem heeft de ambitie om het gebied Rijnpark in twee fasen te ontwikkelen.

Wij als bewoners van le Mairehof hebben te maken met de plannen van de 1e fase.

De plannen voor de 1e fase van deze ontwikkeling worden op dit moment uitgewerkt in een Gebiedsvisie Rijnpark.

In dat document komt in grote lijnen vast te liggen hoe het gebied Rijnpark er in de toekomst uit komt te zien.

Het document legt onder andere vast waar wonen, werken en voorzieningen komen.

U heeft als raadslid ongetwijfeld het document gelezen.

Maar, het blijft een dure verkoopfolder vol met onjuiste veronderstellingen en aannames, en staat bol van geschreven verkooppraatjes.

Ik vraag u naar de kopie te kijken van le Mairehof appartement.

Wie heeft dat bedacht, woont hij/zij op mars en kan je hem/haar bereiken per raket.

10 kolossale gebouwen!, weg uitzicht !, zon -en daglicht!, privacy!, leefbaarheid!, rust!, geluidshinder!, leefruimte!, parkeervergunning?

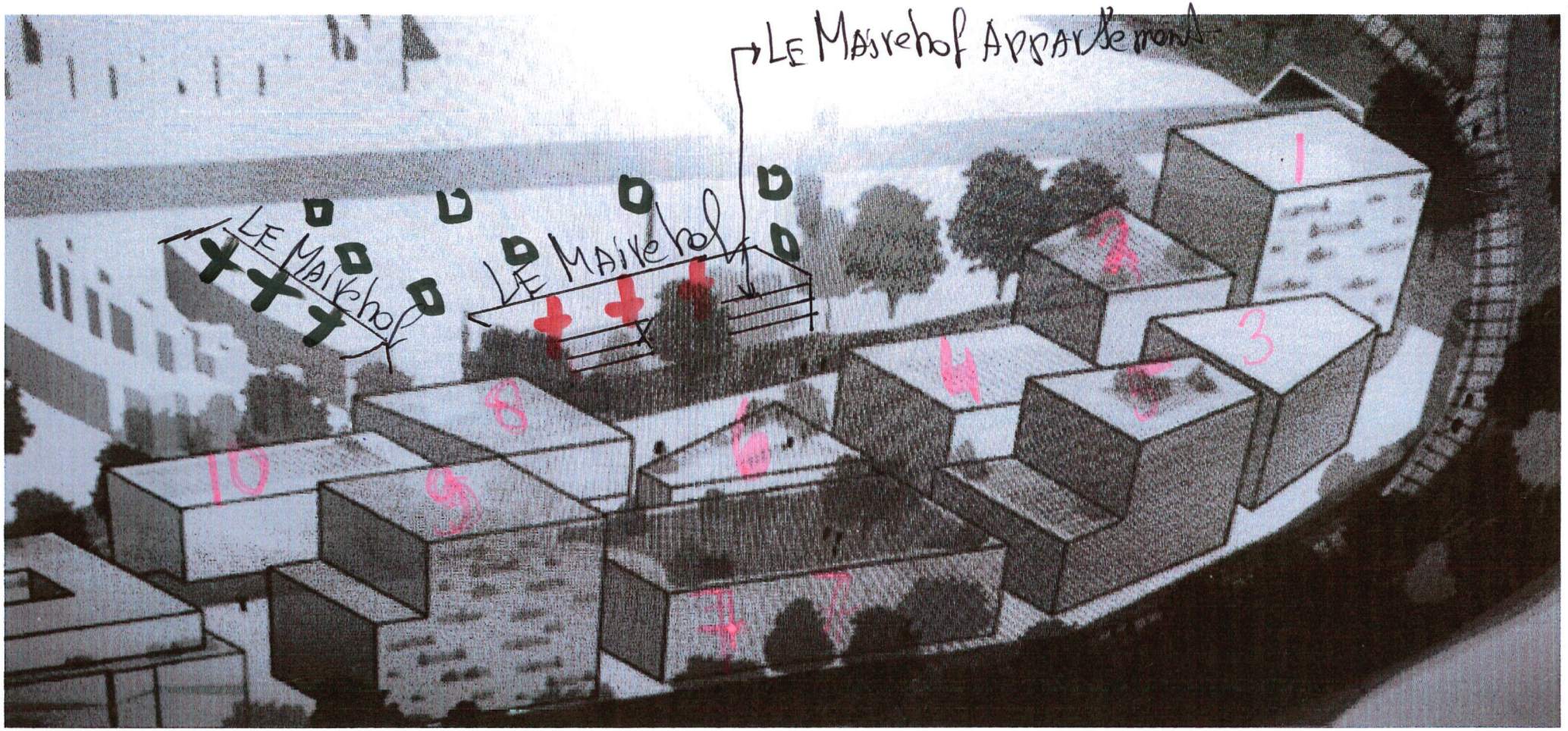
Lieve raadsleden, dit kan niet, hier win je geen hearts and minds mee.

Hopende jullie aandacht gewekt te hebben, verblijf ik met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

26/03/2024.



X → LE Mairehof =; koophuizen.

+ → LE Mairehof =; Huurappartementen

□ → Parkeervergunning / Betaald Parkeren ?

?

Geachte Raad en Fracties van de gemeente Arnhem,

Via deze weg wil ik mijn zorgen met u delen over de voorgenomen plannen om ons bedrijventerrein op te offeren voor woningbouw.

*
Verduurzamings investeringen:

Mijn pand gelegen aan de Snelliusweg 40-20 is begin vorig jaar duurzaam verbouwd en is nu een hoogwaardig en volledig gemeubileerde kantoorunit zonder gasaansluiting en voorzien van energiezuinige koel en verwarmings techniek.
Deze verduurzaming is een aanzienlijke investering geweest die ik vanuit mijn vakgebied hoofdzakelijk zelf heb uitgevoerd.
Mijn zorg is dat deze verbeteringen waar onze regering zo op hamert, grotendeels verloren zullen gaan door de voorgenomen sloop.

*
Verkoopbaarheid:

Reeds is merkbaar dat potentiële kopers terughoudend zijn om over te gaan tot koop van panden in ons bedrijvencomplex.
Ook het voornemen van Gemeente Arnhem om het VOORKEURSRECHT in te stellen, wat er voor zorgt dat eigenaren hun object als eerst aan de Gemeente Arnhem moet aanbieden, doet geen goed aan de verkoopbaarheid en waarde.

* Verhuurbaarheid:

Reeds is merkbaar dat het meerjarig verhuren van mijn object lastiger is geworden.
Ik voel mij verplicht de potentiële huurder in te lichten over de door de Gemeente Arnhem
voorgenomen plannen.
Deze ontwikkelingen hebben uiteraard direct en indirect invloed op mijn inkomsten.

*
Waardebepaling:

Op welk moment wordt de actuele waarde van mijn pand door de Gemeente Arnhem
officieel vastgesteld.
en
Wordt de waardebepaling van mijn pand gebaseerd op de actuele verkoopwaarde
of
Wordt deze gebaseerd op de WOZ waarde die de Gemeente Arnhem heeft vastgesteld.
of
Wordt deze gebaseerd op de waarde van de bedrijfsactiviteiten van de afgelopen jaren.

*
Herlocatie:

In geval van herlocatie dient het nieuwe bedrijfspand minimaal over dezelfde voorzieningen te beschikken, eenvoudig bereikbaar zijn voor klanten en toeleveranciers en dient een toekomstbestendig bedrijventerrein zijn met gelijkwaardige attractiviteit en bedrijfsaffiniteit.

*
Compensatie:

Pand gerelateerde financiële compensatie voor omzetverlies, verhuis en inrichting, marketing en reclame.

Ik hoop dat u allen mijn zorgen en opmerkingen ter harte wilt nemen en vanuit mijn visie wilt meedenken over een eerlijke en passende oplossing.



Bijdrage Onze Huisartsen – door Jacolien Roos

Ik ben Jacolien Roos en ben hier samen met Clary te Velde namens Onze Huisartsen, de Regionale Huisartsen Organisatie van Arnhem en Omstreken. Ik ben 18 jaar huisarts in de stad. De patiënten in mijn praktijk wonen in het Centrum, Arnhemse Broek en spijkerbuurt.

Tekort aan huisartsen
Al vaker hebben we contact gezocht met de gemeente over het nijpende tekort aan huisartsen en de te verwachten problemen in de toekomst. Als Arnhemse huisartsen willen we dat huisartsenzorg toegankelijk en beschikbaar blijft voor iedere inwoner van de stad.

Die toegankelijkheid staat onder druk.

Op dit moment zitten alle huisartsen in de stad vol. Zij kunnen weinig nieuwe patiënten in hun praktijken opnemen. En dus moeten we samen Rijnpark aantrekkelijk maken voor nieuwe huisartsen die zich in Arnhem willen vestigen.

We zijn enthousiast over de gebiedsvisie Rijnpark waarin veel ruimte en aandacht is voor een gezond leefklimaat. Dit past volledig in de toekomstvisie van de huisartsen in Arnhem en ook landelijk. We roepen u op bij de wijkinrichting nadruk te leggen op gemeenschapsgevoel, verbinding, uitnodigende ruimtes om te bewegen en winkels en voorzieningen met gezonde producten.

In uw stukken schrijft u: *"Rijnpark is een complete wijk met plekken voor scholen, sport, en activiteiten op sociaal en cultureel gebied."* Voeg daar huisartsen aan toe. De huisarts als bijzondere doelgroep en als maatschappelijke voorziening!

Reserveer ruimte voor huisartspraktijken
7000 Woningen in Rijnpark betekent op zijn minst 14.000 inwoners. Dit betekent dat er in ieder geval 9 huisartsen gevonden moeten worden om voor deze burgers huisartsenzorg beschikbaar te maken. Voor deze 9 nieuwe collega's en hun team zullen ongeveer 3 nieuwe praktijken nodig zijn. Daar waar gebouwd wordt kan in de plint ruimte gereserveerd worden voor een huisartsenpraktijk. Praktijken in de wijk, dicht bij de inwoners. Zo kunnen we holistische, integrale en wijkgerichte zorg bieden aan de burgers samen met de wijkcoaches, thuiszorg, jeugdzorg, ambulante hulpverleners en vrijwilligers.

Het starten van een huisartsenpraktijk is niet makkelijk in de huidige maatschappij, het vraagt ambitie, doorzettingsvermogen en letterlijk ruimte! Jonge collega's zien huisvesting als een grote drempel voor de start van een praktijk. Het zal u niet ontgaan zijn dat de commerciële partijen die zich in den lande opwerpen om het gat in de huisartsenzorg te vullen met hun winstgevende modellen geen toekomstbestendige zorg opleveren.

Er zijn inmiddels gemeenten die doordrongen zijn van het feit dat de huisartsenzorg geen vanzelfsprekendheid meer is. In Amstelveen en Culemborg helpt de gemeente huisartsen met het vinden van praktijkruimte en passen ze de huurprijzen aan. Om hier richting aan te geven hebben we de handreiking huisvesting van de Landelijke Huisartsen Vereniging met u gedeeld voorzitter…. **ONZE OPROEP:**

Vergeet de ruimte voor de huisartsen niet, in deze prachtig nieuw te ontwikkelen wijk!

HANDREIKING

Huisvesting huisartsen en gezondheidscentra

Steeds meer huisartsenpraktijken kunnen geen nieuwe patiënten meer aannemen. Geschikte huisvesting voor huisartsenpraktijken kan bijdragen aan het verminderen van de druk op de huisartsenzorg.



Inhoudsopgave

1 **Inleiding** 3

Probleemschets 4
Doel handreiking 5

2 **Samenwerking betrokken partijen** 6

3 **Rol direct betrokken partijen** 9

Rol huisarts/gezondheidscentrum 10
Rol regionale huisartsenorganisatie 11
Rol zorgverzekeraar 13
Rol gemeente 16

4 **Rol overige partijen** 21

Rol Rijksoverheid 22
Rol bank 23
Rol provincie 23

5 **Financiering** 24

6 **Achtergrondinformatie** 26

Feiten en cijfers 27
Verschillende soorten huisartsenpraktijken 28
Wettelijke kaders 29

Leeswijzer

De handreiking is opgebouwd uit verschillende hoofdstukken. Het eerste hoofdstuk bevat de probleemschets en het doel van de handreiking. Het tweede hoofdstuk beschrijft hoe de verschillende betrokken partijen het beste kunnen samenwerken. Het derde hoofdstuk gaat in op de rollen van de direct betrokken partijen. Hoofdstuk vier beschrijft de rol van overige partijen en hoofdstuk vijf geeft meer toelichting over de financiële knelpunten en de aanvullende afspraken die partijen gemaakt hebben. Hoofdstuk zes geeft achtergrondinformatie over dit probleem.

Deze handreiking is geschreven door de leden van de werkgroep huisvesting: het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, InEen, de Landelijke Huisartsen Vereniging, de Nederlandse Zorgautoriteit, de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, het ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport en Zorgverzekeraars Nederland.

1 Inleiding



INLEIDING

Probleem-schets

De huisartsenzorg heeft een spilfunctie in het Nederlandse zorgsysteem. Ook is de huisartsenzorg een basisvereiste voor de leefbaarheid en aantrekkelijkheid van wijken.

Een grote meerderheid van huisartsen geeft aan problemen te hebben met huisvesting en de bekostiging daarvan[1]. Het is van groot belang dat alle inwoners van Nederland een huisartsenpraktijk dichtbij hebben en houden, zodat iedereen toegang heeft tot gezondheidszorg. Een voorwaarde hiervan is dat het voor huisartsen en gezondheidscentra mogelijk is om zich te vestigen in de wijk waar hun patiëntenpopulatie woont. Dat lukt nu niet altijd.

Huisvestingsproblematiek van huisartsen moet gezien worden in de bredere context van de toenemende druk op de huisartsenzorg. Steeds meer huisartsenpraktijken kunnen bijvoorbeeld geen nieuwe patiënten meer aannemen. Geschikte huisvesting voor huisartsenpraktijken kan helpen bij het verminderen van de druk op de huisartsenzorg.

De knelpunten rondom huisvesting vallen uiteen in ***drie categorieën***:



Het vinden van geschikte ruimte om bestaande praktijken uit te breiden.



Het vinden van geschikte nieuwe of vervangende praktijkruimte.



Financiële knelpunten.

Deze handreiking biedt een oplossing voor probleem 1 en 2. Voor de financiële knelpunten zijn aanvullende afspraken gemaakt. Deze worden toegelicht in hoofdstuk 5 Financiering.

1 https://www.lhv.nl/nieuws/zorgen-over-huisvesting-huisartsenpraktijken/

INLEIDING

Doel handreiking

Om de huisvestingsproblematiek op te lossen hebben zorgpartijen en overheden in het Integraal Zorgakkoord (IZA) in 2022 de volgende afspraak gemaakt:

> ***"VWS, ZN, LHV, InEen en de VNG spannen zich in om voor de zomer van 2023 tot werkbare afspraken en een handreiking te komen over het oplossen van huisvestingsproblematiek van huisartsenpraktijken en gezondheidscentra, waar betaalbare huisvesting niet beschikbaar is, de bestaande huisvesting inadequaat is of nieuwe voorzieningen nodig zijn om de visie op de eerstelijn te realiseren[2]."***

Deze afspraak is noodzakelijk omdat de verantwoordelijkheid voor de huisvesting van huisartsen en gezondheidscentra niet expliciet bij één partij ligt. Het probleem kan alleen opgelost worden als alle betrokken partijen een stap naar voren zetten. De partijen die deze handreiking hebben geschreven voelen gezamenlijk de verantwoordelijkheid om bij te dragen aan de toegankelijkheid van de huisartsenzorg. Het oplossen van problemen in de huisvesting is daar een onderdeel van.

Het doel van deze handreiking is om huisartsen, regionale huisartsenorganisaties, gemeenten en zorgverzekeraars te ondersteunen bij het vinden van (lokale en regionale) oplossingen voor huisvestingsproblematiek van huisartsen. In deze handreiking staat hoe partijen kunnen bijdragen aan een oplossing, zowel individueel als gezamenlijk. Ook worden de instrumenten omschreven die elke partij heeft om passende huisvesting voor huisvestingspraktijken te realiseren.

2 https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2022/09/16/integraal-zorgakkoord-samen-werken-aan-gezonde-zorg

2

Samenwerking direct betrokken partijen



Samenwerking direct betrokken partijen

De basis voor aanpak en preventie van huisvestingsproblemen ligt in regionale en lokale samenwerking tussen:



Huisartsen/ gezondheidscentra



Regionale huisartsenorganisaties



Zorgverzekeraars



Gemeenten

Het realiseren van passende huisvesting is alleen mogelijk als deze partijen zich committeren aan deze samenwerking en elke partij daarbij zijn eigen rol kent en verantwoordelijkheid neemt.

De exacte inrichting van die samenwerking hangt af van de omvang van de gemeente, bestaande lokale of regionale organisaties voor huisartsen en gezondheidscentra en lopende samenwerkingsverbanden.

Als er problemen rondom huisvesting van meerdere huisartsen en gezondheidscentra zijn of op korte termijn verwacht worden, is een structureel overleg waardevol. Dit kan in regionale samenwerking van meerdere gemeenten, maar ook op gemeentelijk niveau. Het overleg kan worden ingericht zowel op bestuurlijk niveau (wethouder en directies) als op uitvoerend niveau.

Samenwerking direct betrokken partijen

In het overleg is het van belang dat:

1. Huisartsen en gezondheidscentra hun **knelpunten** zo vroeg mogelijk **signaleren**.
2. De betrokken partijen **kennis delen**;
3. De betrokken partijen **samen zoeken naar oplossingen** waarbij iedereen zijn eigen kwaliteiten en verantwoordelijkheden zo goed mogelijk inzet.

Overigens is niet altijd een structureel beleidsmatig overleg nodig. Huisvestingsproblematiek kan ook op individueel niveau (casus-niveau) worden opgelost.

Voorbeeld huisartsenpraktijk

Een bestaande huisartsenpraktijk (DUO-praktijk aan huis) in een kleine stad met 30.000 inwoners zocht nieuwe huisvesting. In een eerste traject stelde de gemeente ruimte beschikbaar, maar de huurtarieven bleken te hoog voor deze praktijk. Later ontwikkelde de woningcorporatie nieuwbouw en ruimde op de begane grond plek in voor zorgvoorzieningen. De huisartsenpraktijk paste de eerder gemaakte plannen aan de beschikbare ruimte. Zo kon de huisartsenpraktijk groeien van 2500 naar 4000 patiënten en met een andere praktijk fuseren van DUO- naar groepspraktijk. De doorlooptijd was ongeveer 2 jaar. De huisartsen stapten namelijk in toen de plannen al gemaakt waren. De gemeente heeft de huisartsen in het tweede traject geholpen met het doen van de benodigde aanvragen voor vergunningen, parkeerplaatsen en meer.

3

Rol direct betrokken partijen





ROL

huisarts/ gezondheids-centrum

Steeds meer huisartsen hebben problemen met hun huisvesting en lopen tegen hun grenzen aan bij het aannemen van personeel, opleiden van huisartsen en inschrijven van nieuwe patiënten.

Als zelfstandige ondernemer ligt de eindverantwoordelijkheid voor het vinden van huisvesting bij de huisarts zelf. Huisartsen kunnen hierbij natuurlijk wel worden ondersteund door betrokken partijen, die er ook belang bij hebben dat de huisarts zorg kan leveren in de wijk waar zijn of haar patiëntenpopulatie gevestigd is.

De huisarts of het gezondheidscentrum kan de volgende acties ondernemen:

1. Zo vroeg mogelijk **signaleren** dat zij een nieuwe ruimte zoeken, met pensioen gaan/hun praktijk willen overdragen, een wachtlijst hebben of hun huidige ruimte ontgroeien en dit delen met de regionale huisartsenorganisatie die in de eigen regio het aanspreekpunt is voor huisvesting (zie de volgende paragraaf voor de verschillende organisaties die betrokken kunnen zijn). Tijdig signaleren helpt om continuïteitsproblemen en noodsituaties te voorkomen.
   - Het is belangrijk om hierbij in het achterhoofd te houden dat processen rondom huisvesting vaak lang duren: gebiedsontwikkeling kan 5-10 jaar duren; projectontwikkeling 3-8 jaar en verbouwing met bestemmingswijziging 2-3 jaar. Dit zijn geen wettelijke termijnen maar indicatieve.
2. Zich **laten vertegenwoordigen** door de regionale huisartsenorganisatie, zodat deze aanspreekpunt voor gemeente en zorgverzekeraar kan zijn. Dit hangt onder andere af van de omvang van de gemeente en het aantal huisartsenpraktijken met huisvestingsproblemen: een individuele vraag kan ook als zodanig worden opgepakt.
3. **Informatie delen** met de regionale huisartsenorganisatie over ruimtebehoefte op korte en langere termijn. De gemeente heeft dit nodig voor het maken van de gebiedsplanning en daarbij het bestemmen van de ruimte.
4. Bij acute financiële knelpunten **contact opnemen** met de zorgverzekeraar.

Er komt veel kijken bij het beginnen of overnemen van een praktijk. Diverse organisaties leveren hiervoor ondersteuningsmaterialen zoals cursussen, handboeken, een stappenplan en dergelijke. Zie bijvoorbeeld Praktijkhouderschap – LHV. Daarnaast ontwikkelt de LHV voor huisartsen een aparte handreiking om hen te ondersteunen bij het zoeken van praktijkruimte. In deze handreiking staat informatie over de bouwnormen, welke partijen de huisarts kunnen ondersteunen en welke stappen een huisarts kan zetten om huisvesting te realiseren.[3]

3 https://www.lhv.nl/product/lhv-bouwnorm/



ROL

regionale huisartsen-organisatie

Regionale huisartsenorganisaties ondersteunen huisartsen en gezondheidscentra bij het vinden van passende huisvesting.

Binnen regionale (huisartsen)organisaties werken huisartsen structureel samen aan slagkracht en korte lijnen in de regio.[4]
In de regio zijn op dit moment verschillende (huisartsen)organisaties actief op het thema huisvesting, denk bijvoorbeeld aan de LHV-afdeling, de HAGRO, regionale huisartsenorganisatie (RHO).
In een enkel geval is ook de regionale ondersteuningsstructuur (ROS) betrokken. Het is belangrijk dat de verschillende regionale huisartsen-organisaties samen één aanspreekpunt voor de stakeholders op het gebied van huisvesting aanwijzen.

De regionale huisartsenorganisatie die in de regio de rol pakt kan:

1. **Aanspreekpunt zijn** voor gemeente en zorgverzekeraars en kennis delen over de behoeften met betrekking tot huisvesting van huisartsen en gezondheidscentra in de regio.

2. **Verzamelpunt zijn** voor signalen van de huisartsen en gezondheidscentra uit de betreffende regio.
   - Bij de huisartsen en gezondheidscentra in de regio de **huisvestingsbehoefte inventariseren**, zowel de huidige als de verwachte behoeften, bijvoorbeeld vanwege aanstaand pensioen en aankomende praktijkovernames. Tijdig inzicht betekent bij voorkeur 4 tot 6 jaar vooraf. Inzicht in deze behoefte helpt de gemeente bij het maken van de gebiedsplannen en het bestemmen van de ruimte.
   - Proactief **informatie delen** over (aankomende) problematiek over de beschikbaarheid van huisartsenzorg, bijvoorbeeld door een gebrek aan praktijkruimte, met de preferente zorgverzekeraar en gemeente en hiervoor gezamenlijk beleid opstellen.

3. **Contractafspraken maken** met zorgverzekeraars over het ondersteunen van huisartsen en gezondheidscentra om de toegankelijkheid van de huisartsenzorg in de regio te ondersteunen. Dit kan via segment 2 van de bekostiging, via de Organisatie & Infrastructuur gelden.

Voorbeeld HONK

De RHO HONK in regio Noord-Kennemerland ondersteunt huisartsen-praktijken die willen uitbreiden, verhuizen of een nieuwe praktijk willen starten met behulp van het Data-Dialoog-Doen model. In fase 1, de Data-fase, worden data en cijfers verzameld om de regionale opgave vast te stellen: welke demografische uitdagingen en eventuele tekorten zijn er? Vervolgens wordt in de tweede Dialoog-fase de verbinding gezocht met regionale organisaties, zoals bestaande huisartsen-praktijken, zorgorganisaties, de zorgverzekeraar en de gemeente. Ook externe partijen, zoals woningcoöperaties en ondernemers denken in dit stadium mee over oplossingen rondom huisvesting. In de derde en laatste Doen-fase wordt van alle verzamelde input een concreet plan van aanpak geschreven, waarna de transitie start. HONK biedt een toolkit huisvesting aan waar deze stappen staan beschreven. Daarnaast ontzorgt HONK in dit hele proces door te faciliteren in het verbinden van partijen, behoefte-inventarisatie, project-management, analyses en ondersteuning op financiële vraagstukken.

4 https://uploads-ssl.webflow.com/5e5a420d9e288fd85de3bd78/5fc11bfae4b222fc0271af72_Visie%20Regionale%20samenwerking%20in%20de%20huisartsenzorg%20-%20Hechte%20Huisartsenzorg.pdf



ROL

regionale huisartsen-organisatie

4. **Ondersteunen bij een indeplaatsstelling.** Een indeplaatsstelling betekent dat bij bedrijfsovername (in dit geval bij praktijk-overname) de nieuwe eigenaar de plaats van de oude eigenaar mag innemen in de huurovereenkomst. De huurovereenkomst loopt door met dezelfde voorwaarden en afspraken, bijvoorbeeld afspraken over de huurprijs en de huurtermijn.

Voorbeeld Hadoks

De RHO Hadoks in Den Haag speelt een steeds actievere rol in huisvestingsvraagstukken van huisartsen. Huisartsen kunnen bij hen aankloppen wanneer ze bijvoorbeeld te weinig ruimte hebben of een nieuwe praktijklocatie zoeken. Hadoks legt contacten met verschillende partijen zoals gemeenten en woningcorporaties in de regio. Hierdoor hebben ze beter zicht op waar ruimtes beschikbaar komen. Daarnaast brengt Hadoks problemen onder de aandacht bij de verschillende betrokken partijen om een gezamenlijk gevoelde urgentie te creëren.

Voorbeeld ZHCo-PeriScaldes

De RHO ZHCo-PeriScaldes faciliteert, organiseert en innoveert binnen de Zeeuwse huisartsenzorg en de daarbij horende eerstelijnszorg. Ze ondersteunen huisartsen in de praktijkvorming of -voering en helpen hen contacten te leggen in het werkveld. Op het gebied van huisvesting ondersteunen ze huisartsen bij het maken van plannen voor het openen van een nieuwe praktijk, het faciliteren bij praktijk-overname of associatie en het in contact brengen met makelaars. Ze werken nauw samen met de zorgverzekeraar en gemeenten.[5]

5 https://huisartseninzeeland.nl/over-ons



ROL

zorg-verzekeraar

Voor zorgverzekeraars is toegankelijkheid steeds vaker prioriteit nummer één.

De zorgverzekeraar moet voldoende zorg inkopen en richt zijn aandacht onder andere op de toegankelijkheid en continuïteit van de huisartsenzorg. Huisvesting is één van de factoren die beïnvloedt hoe toegankelijk de huisartsenzorg is. Immers, als een praktijk de huisvesting is ontgroeid, maar geen grotere ruimte kan vinden, kunnen er geen patiënten meer worden ingeschreven.

Zorgverzekeraars dragen bij aan passende huisvesting door:

1. Een proactieve rol in de regionale samenwerking met de gemeente en regionale huisartsenorganisatie om passende huisvesting te **agenderen** en **organiseren**. Zorgverzekeraars zijn in de positie om waar nodig de samenwerking met de regionale huisartsenorganisatie en gemeenten aan te jagen en zo knelpunten op te lossen.
2. Samen met de regionale huisartsenorganisatie regionale **knelpunten** rondom de toegankelijkheid van de huisartsenzorg **in kaart brengen**, onder meer:
    a. Door in beeld te brengen wat de zorgbehoefte in de toekomst is. Bijvoorbeeld welke huisartsen binnen nu en 5 jaar met pensioen gaan en in welke wijken er patiëntenstops zijn;
    b. Door samen met de regionale huisartsenorganisatie te anticiperen op toegankelijkheidsproblemen. Bijvoorbeeld door een plan te maken voor het opvangen van de capaciteit als een huisarts stopt. In het geval van huisvestingsproblematiek wordt de betreffende gemeente hier ook actief bij betrokken.



ROL

zorg-verzekeraar

3. Het **koppelen** van huisartsen en gezondheidscentra aan mogelijke samenwerkingspartners die kunnen bijdragen aan passende huisvesting van huisartsen. Denk bijvoorbeeld aan andere (eerstelijns)zorgaanbieders die kapitaalkrachtiger zijn dan huisartsen en belang hebben bij een gezamenlijk pand. Of door huisartsen die praktijkruimte zoeken te koppelen aan zorginstellingen die juist ruimtes vrij hebben of afstoten.

Voorbeeld Blerick

Een voorbeeld waarbij huisartsen samen met andere zorgverleners tot een passende oplossing zijn gekomen is in de Lambertuskerk in Blerick. Verschillende eerstelijnszorgaanbieders, waaronder een huisartsenpraktijk, zijn samen in een ontheiligde kerk gevestigd. De kerk is eigendom van een apotheker, die een deel van de ruimte verhuurt aan de andere zorgaanbieders.[6]

4. Met de RHO **afspraken te maken** via segment 2 (Organisatie & Infrastructuur, O&I) om de toegankelijkheid van de huisartsenzorg in de regio te ondersteunen. Huisvestingsproblematiek kan ook een onderdeel zijn van toegankelijkheid. Zo kan de RHO huisartsenpraktijken ondersteunen die willen uitbreiden of verhuizen. Dit met als doel om de toegankelijkheid van de huisartsenzorg in de regio te ondersteunen.[7]

5. **Maatwerkoplossingen te bieden** via segment 3 als de toegankelijkheid van de huisartsenzorg in geding is en er sprake is van (dreigende) discontinuïteit van huisartsenzorg.

Voorbeeld Hardenberg

In 2022 is een nieuwe huisartsenpraktijk gestart in Hardenberg. Dit is gefaciliteerd door een samenwerking tussen Zilveren Kruis, Flexdokters en de regionale huisartsenorganisatie Medrie. Zilveren Kruis heeft Medrie aan Flexdokters gekoppeld en een financiële bijdrage geleverd voor het opzetten van deze nieuwe praktijk.[8]

6 https://www.limburger.nl/cnt/dmf20220405_93605968

7 https://puc.overheid.nl/nza/doc/PUC_711597_22/2/#c692450d-dc5e-4006-bfe5-cdb3334ee4e9

8 https://www.medrie.nl/medrie-actueel/unieke-samenwerking-innovatieve-huisartsenpraktijk-in-hardenberg-van-start



ROL

zorg-verzekeraar

6. Tenslotte kan de zorgverzekeraar ook **op andere manieren** het huisvestingsvraagstuk verminderen, zie hier het voorbeeld van een samenwerking tussen DSW en zorgorganisaties:

In de regio's Delft, Westland, Oostland (DWO) en Nieuwe Waterweg Noord (NWV) werken verschillende zorgorganisaties samen in de facilitaire stichting Gezondheidszorg (FSG) om huisartsen te ondersteunen bij huisvestingsproblematiek. Het bestuur van de stichting bestaat uit bestuurders van de grotere zorgconcerns zoals het Franciscus Gasthuis & Vlietland, de Reinier de Graafgroep en DSW Zorgverzekeraar. Door geschikte panden in eigendom te verwerven en deze met professionele begeleiding en in goed overleg exploitatie gereed te maken, creëert de FSG een aantrekkelijk vestigingsklimaat voor de lange termijn met continuïteit voor huisartsen.

Binnen de regio kan op verzoek van huisartsen of de gemeente een overleg met de FSG worden gepland. DSW sluit hier over het algemeen bij aan. De RHO informeert bestaande en geïnteresseerde praktijkhouders over de mogelijkheden van de FSG. Daarnaast heeft de Zorgorganisatie Eerste Lijn (ZEL) een leergang ontwikkeld voor huisartsen die zich oriënteren om binnen nu en 3 jaar als praktijkhouder aan de slag te gaan. Tijdens deze leergang wordt er informatie gegeven over de rol en werkwijze van de FSG. DSW deelt data en voert actief het gesprek met gemeenten in de regio over de beschikbare capaciteit van huisartsen, hoe dit zich verhoudt met het inwonersaantal, de prognose hiervan en wat dit betekent voor de huisvesting van huisarts in de gemeente, met name bij nieuwbouwgebieden. Naar aanleiding van deze gesprekken nemen gemeenten regelmatig contact op met de FSG.[9]

9 https://www.fsg.nl/OverFSG



ROL

gemeente

De gemeente speelt een grote rol in de huisvesting van huisartsen, zowel door samenwerking met andere partijen als door eigen beleid.

De Wet Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet per 2024[10]) vormt de basis voor alle bouwactiviteiten, gebiedsontwikkeling en ruimtelijke ordening binnen een gemeente. Voor de leefbaarheid en omgevingskwaliteit is van belang dat gemeenten in hun omgevingsbeleid ook zorgen voor maatschappelijke en sociale voorzieningen, sportfaciliteiten en gezondheidszorg. Gemeenten hebben er baat bij dat hun inwoners huisartsenzorg ontvangen, ook vanwege de functie van de huisarts als verwijzer naar Jeugdzorg, Wmo-voorzieningen en andere ondersteuning.

Hieronder beschrijven we handelingsopties om als gemeente bij te kunnen dragen aan het huisvestingsvraagstuk:

1. In een beleidsvisie (bijvoorbeeld de Omgevingsvisie) een **beleidsdoel formuleren** over het bevorderen van voldoende ruimte voor eerstelijnszorg en/of huisartsenzorg.

2. Een **medewerker** of een team de **taak** geven om **overleg te voeren** met de regionale huisartsenorganisatie die de huisvestingsrol oppakt en zorgverzekeraar(s) over huisvesting voor eerstelijnszorg en/of te helpen bij huisvestingsproblemen. Aanvullend kan een gemeente een (digitaal) **loket ontwikkelen** om vraag en aanbod van maatschappelijk vastgoed bij elkaar te brengen.[11]

Voorbeeld huisvestingsaanbod Utrecht

Utrecht: het Makelpunt brengt vraag en aanbod van huisvesting voor culturele, maatschappelijke of commerciële activiteiten samen met een focus op inhoudelijke samenwerking. Doel is tegemoet te komen aan de vraag naar ruimte in de stad en tegelijkertijd beschikbare locaties te gebruiken.

3. Binnen de gemeentelijke organisatie **zorgen voor goede samenwerking en informatie-uitwisselingen** tussen de 'sociale' en 'fysieke' afdelingen en wethouders. Signalen van huisartsen komen doorgaans binnen bij Maatschappelijke ontwikkeling, maar het aanpakken van het huisvestings-probleem vraagt ook om inzet vanuit Ruimtelijke ontwikkeling.

4. **Referentienormen** voor maatschappelijke- , zorg- en sportvoorzieningen **vaststellen**, met daarin een vierkante meter norm voor eerstelijnszorg of huisartsenzorg. Gemeenten kunnen de norm naar eigen inzicht vaststellen, voorbeelden zijn te vinden via www.bouwstenen.nl en websites van onder meer de gemeenten Amsterdam, Den Haag en Rotterdam[12].

10 https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/omgevingswet

11 Zie bijvoorbeeld de voorbeelden van Utrecht https://makelpunt-utrecht.nl/, Rotterdam https://www.hteamo10.nl/forum/ en Amsterdam http://www.amsterdam.nl/stadsloods/

12 https://assets.amsterdam.nl/publish/pages/972592/vrm21_401_20180109_referentienorm_maatschappelijke_voorzieningen.pdf en https://denhaag.raadsinformatie.nl/modules/13/Overige%20bestuurlijke%20stukken/641944 en https://www.rotterdam.nl/referentiewaarden-maatschappelijke-voorzieningen



ROL

gemeente

Referentienormen gemeenten voor maatschappelijke-, zorg- en sportvoorzieningen

Bij het opstellen van referentienormen is het advies om aan te sluiten op volgende landelijke normen:

- *De NZa baseert haar tarieven voor de bekostiging op 2.095 ingeschreven patiënten per 1 FTE huisarts (en ondersteunend team). Ervan uitgaande dat elke bewoner van een gemeente plek moet kunnen vinden bij een huisarts, kan op basis van het aantal inwoners berekend worden voor hoeveel FTE huisartsen en hun teamleden ruimte nodig is.*
- *De LHV rekent met een eigen bouwnorm à 150m² praktijkruimte per 1 FTE huisarts (met 2095 patiënten).*[13]
- *Per inwoner is 0,07 m² praktijkruimte nodig.*
- *NB: niet alle ruimtes zijn geschikt voor huisartsenzorg. Belangrijke eisen zijn toegankelijkheid voor mindervaliden, een lift waar ambulancepersoneel met een brancard in kan en geluiddichtheid van de muren in het kader van privacy.*[13]

Bovenstaande getallen zijn gebaseerd op een gemiddelde praktijk met een gemiddelde populatie. Afhankelijk van diverse praktijkkenmerken zal de feitelijke huisvestingsbehoefte verschillen. In wijken met bewoners met een lage sociaaleconomische status is de zorgvraag gemiddeld hoger, waardoor er meer huisartsen nodig zijn en daardoor ook ruimere huisvesting. Het is daarom goed om niet alleen naar de cijfers te kijken, maar ook naar individuele factoren zoals de capaciteit van huisartsen of de huidige praktijkruimte. Ga hierover samen in gesprek.

5. **Afspraken maken** met woningbouwcorporaties over de bouw of het beheer van buurtgezondheidscentra. Sinds 2022 is de ontwikkeling van bedrijfsonroerend goed (BOG) door woningbouwcorporaties toegestaan, als het BOG[14]:
   - gelegen is in een wijk waar de corporatie woningbezit heeft;
   - gericht is op de wijkbewoners en bijdraagt aan de woonkwaliteit;
   - de investering kleinschalig is (> 10 miljoen, daarboven moet noodzaak aangetoond worden).

Hiervoor is geen goedkeuring van de Autoriteit woningcorporaties vereist.[15] Gemeenten en corporaties kunnen ontwikkeling en beheer van gezondheidscentra of huisartsenpraktijken ook opnemen in de Prestatieafspraken.

6. Bij het vaststellen of wijzigen van omgevingsplannen en/of maken van nieuwbouwplannen **rekening houden** met huisvesting voor huisartsen en andere eerstelijns zorgaanbieders en/of waar nodig (delen van) kavels specifiek voor (eerstelijns-)zorg te bestemmen. De Omgevingswet geeft gemeente hiervoor ruime beleidsvrijheid.

13 https://www.lhv.nl/product/lhv-bouwnorm/
14 https://www.ilent.nl/onderwerpen/publicaties-cijfers-en-wetgeving-autoriteit-woningcorporaties/documenten/publicaties/2021/12/01/beleidsregels-autoriteit-woningcorporaties
15 https://www.ilent.nl/onderwerpen/vastgoed/bouwen-en-verwerven-maatschappelijk-en-bedrijfsmatig-vastgoed



ROL

gemeente

Bestemming voor eerstelijnszorg

In veel gemeenten wordt van oudsher gekozen voor de bestemming 'maatschappelijk' of 'maatschappelijk-zorg'. Met introductie van de Omgevingswet hebben gemeenten volledige vrijheid om de bestemmingen zo gedetailleerd te maken als wenselijk is. Zo kan een bestemming 'zorg' gekozen worden waarbij de regels bepalen welke type gezondheidszorg is toegestaan: bijvoorbeeld 1) alleen huisartsen, 2) gezondheidscentra met meerdere eerstelijns zorg-aanbieders, of 3) meerdere typen zorgaanbieders zowel eerste- als tweedelijns. Smalle bestemmingen beperken de kans op verkoop of verhuur van ruimtes aan partijen met meer draagkracht, maar vergroten het risico op leegstand. Bij nieuwbouw in stedelijke gebieden en hoge vastgoedprijzen is de vestiging van huisartsen gebaat bij smalle bestemmingen. Dan is het wel belangrijk dat vooraf de markt goed wordt geconsulteerd en er voldoende kandidaten zijn voor de functie/bestemming. Bij bredere bestemmingen ('gemengd' of 'dienstverlening') is nieuwbouw of verbouw makkelijker te financieren, omdat banken en ontwikkelaars minder risico lopen. Bij vertrek van een huisarts of het afzien van vestiging, kan de financier makkelijker verkopen of verhuren aan andere partijen. Het nadeel van brede bestemmingen is dat de koop- of huurprijzen te hoog kunnen worden voor huisartsen en bij een tender ook andere (maatschappelijke en commerciële) gebruiksfuncties dan huisartsen-zorg mogelijk zijn. Dit speelt vooral in stedelijke gebieden bij panden waarin ook commerciële zorg, kinderopvang of kantoor-, of detail-handelsfuncties en/of wonen is toegestaan.

Voorbeeld Gemeente Amsterdam

Aan de Cornelis Lelylaan en het Koningin Wilhelminaplein in Amsterdam ontwikkelt Gemeente Amsterdam een nieuwe buurt. In deze buurt is veel ruimte voor maatschappelijke voorzieningen, zo is er circa 1000 m² vrijgemaakt voor een gezondheidscentrum[16].

7. Eerstelijnszorg en/of huisartsenzorg **opnemen in gemeentelijk vastgoedbeleid**. Organisaties kunnen in aanmerking komen voor het huren van gemeentelijk vastgoed als ze bijdragen aan realisatie van gemeentelijke beleidsdoelen (zie ook punt 1). Dit geldt ook als de organisatie niet rechtstreeks subsidie of opdrachten van de gemeente ontvangt.

Voorbeeld Dufayhuis

Twee huisartsenpraktijken (6 artsen) en een fysiotherapiepraktijk (5 fysiotherapeuten) konden de extreme huurverhoging van hun voormalige pand niet betalen. Daarom hebben zij de gemeente Amsterdam benaderd om in de voormalige Dufayschool, eigendom van de gemeente, een buurt- en zorgcentrum te creëren met een betaalbare huur. Dit kon gerealiseerd worden doordat de gemeente de school casco+ heeft verbouwd en vervolgens de gehele inrichting en afwerking werd gefinancierd uit giften van patiënten en buurt-bewoners. Naast de huisartsen en fysiotherapeuten werken er nog veertig andere (para)medici, is er een apotheek en consultatiebureau en is het een ontmoetingsplek in de wijk dankzij een buurtcafé en -tuin, waarin vrijwilligers zorgen voor de aanleg en het onderhoud.[17]

16 https://www.amsterdam.nl/projecten/cornelis-lelylaan/
17 https://dufayhuis.nl/over-ons/



ROL

gemeente

8. Bij gebiedsontwikkeling en nieuwbouwprojecten **inventariseren** welke vraag er is naar huisvesting voor eerstelijnszorg en welke partijen geïnteresseerd zijn om daarin te investeren of huren en onder welke voorwaarden. Dit kan door middel van een marktconsultatie. Dit is ook raadzaam in bestaande wijken, omdat gemeenten daar niet altijd goed zicht op hebben op het aanbod en behoefte aan eerstelijnszorg. Let wel dat bij een voornemen tot verkoop van vastgoed en grond het van belang is om deze te publiceren (zie Didam arrest).

9. In een bestaande wijk, waar geen nieuwbouw mogelijk is, een **winkelplintstrategie opstellen** waarin rekening wordt gehouden met eerstelijnszorg. Hierbij legt de gemeente vast wat de nieuwe bestemming van veelal oude detail-handels wordt. Bij verhuur van vastgoed of grond (pacht) en grondverkoop kunnen gemeenten juridische problemen vermijden door openbare selectieprocedures te hanteren (zie Didam-arrest).

Didam Arrest

Na het Didam-arrest van de Hoge Raad en aanvullende jurisprudentie is gebleken dat het voornemen tot verhuur (of verkoop) van een pand of kavel in eigendom van de gemeente, altijd vooraf gepubliceerd moet worden door de gemeente. Op basis van het omgevingsplan of eigen vastgoedbeleid kan de eis gesteld worden dat er het kavel of pand gebruikt moet worden voor eerstelijnszorg of huisartsenzorg. Als er meerdere serieuze gegadigden zijn, moet de gemeente een openbare toewijzings- of selectieprocedure hanteren op basis van redelijke, objectieve en toetsbare criteria[18].

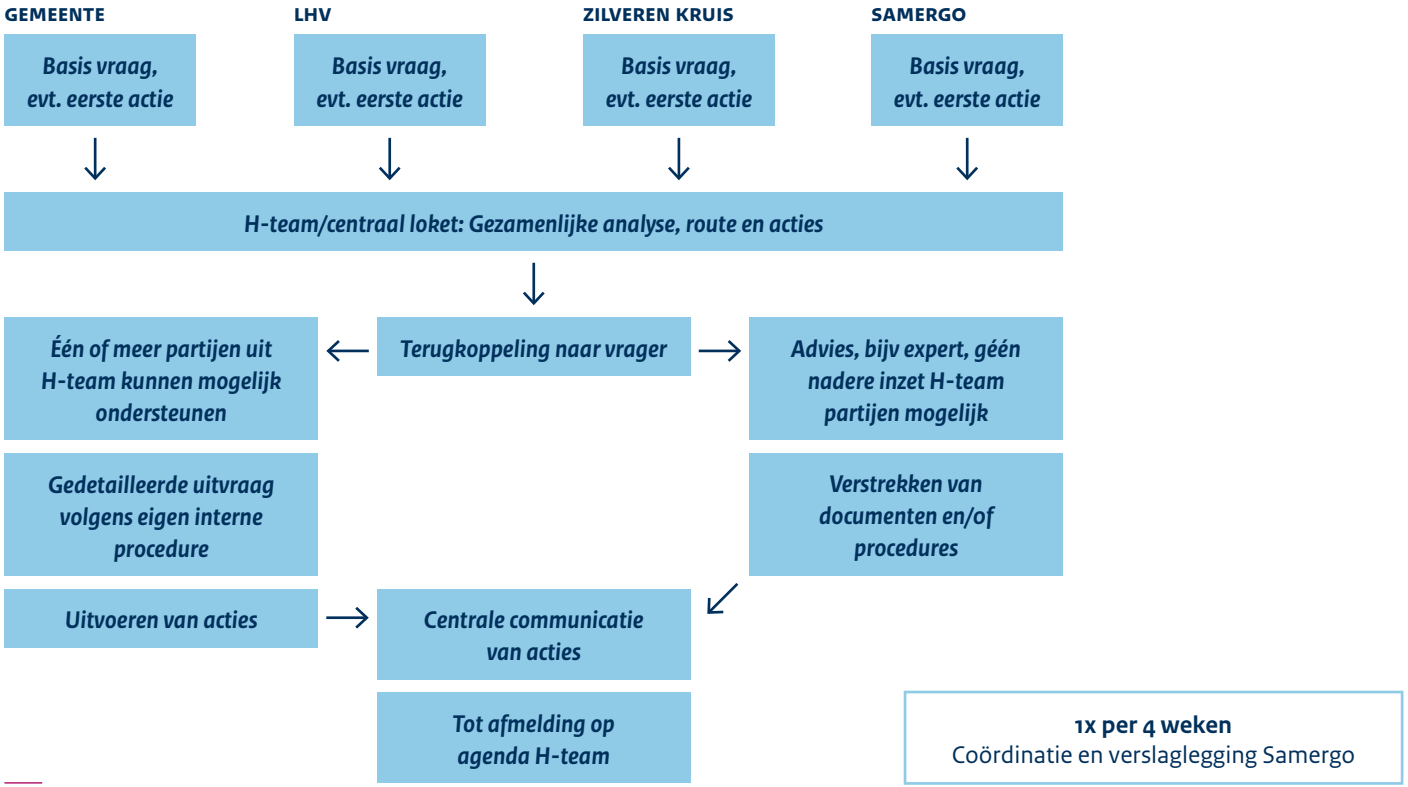
18 https://www.volkshuisvestingnederland.nl/documenten/publicaties/2022/11/07/handreiking-implementatie-van-het-arrest-didam

VOORBEELD

Samenwerking verschillende partijen

Voorbeeld samenwerking verschillende partijen

In Rotterdam is het H-team 010 opgericht, oftewel het Huisvesting Huisartsen team, waar huisartsen met hun vragen over praktijkruimte terecht kunnen. Daarnaast kan iedereen die in Rotterdam aanbod heeft of ontwikkelt waar binnen ruimte is voor maatschappelijke voorzieningen zoals huisartsenzorg ook bij het team terecht. Denk daarbij aan projectmanagers van de gemeente, projectontwikkelaars en bedrijfsmakelaars. Het H-team 010 is een initiatief van de gemeente Rotterdam, zorgverzekeraar Zilveren Kruis, LHV-afdeling Rotterdam en de Regionale Ondersteuningsstructuur (ROS) Samergo. In een periodiek overleg (één keer in de vier weken) bespreekt het H-team 010 casussen en wordt de juiste route bepaald voor de vragen. Oplossingen kunnen zijn: inzicht in een gangbare huur- of koopprijs, functiewijziging, regels voor vergunningen en aanbestedingen, het opnemen van maatschappelijke voorzieningen in bouwplannen en actief inzicht verwerven in vraag naar bestaande en te realiseren locaties. Is door het H-team 010 een advies geformuleerd, dan neemt Samergo namens of samen met één van de deelnemende partijen contact op met de huisarts. De aanvrager blijft zelf verantwoordelijk.
Ook op bestuurlijk niveau vindt periodiek overleg plaats tussen genoemde partijen. Daar wordt besproken of zaken die meerdere malen op casusniveau in het H-team 010 worden aangekaart moeten leiden tot beleidsaanpassingen.[19]



19 https://www.hteam010.nl/

4

Rol overige partijen





Rol overige partijen

De Rijksoverheid
Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport (VWS)

Het ministerie van VWS is stelselverantwoordelijke voor de zorg in Nederland. Via verschillende wettelijke kaders zijn de verantwoordelijkheden voor de toegankelijkheid, betaalbaarheid en kwaliteit van gezondheidszorg bij verschillende partijen belegd. In september 2022 hebben de bewindspersonen van VWS vanuit hun rol met verschillende partijen uit de zorg het Integraal Zorgakkoord (IZA) gesloten. Onderdeel van het IZA is de afspraak over het opstellen van deze handreiking over huisvestingsproblematiek van huisartsen en gezondheidscentra. VWS is de trekker van deze IZA-afspraak en vanuit die rol ook voorzitter van de werkgroep huisvesting huisartsen. Hierin brengt VWS de verschillende betrokken landelijke partijen bij elkaar om concrete afspraken te maken over het oplossen van deze problematiek. De handreiking is vastgesteld door het Bestuurlijk Overleg IZA waarvan VWS ook de voorzitter is. Met het oprichten en voorzitten van de werkgroep en het gezamenlijk opstellen van deze handreiking, voert VWS ook een aangenomen motie uit van Tweede Kamerleden Ellemeet (GroenLinks) en Kuiken (PvdA) over de huisvesting van huisartsen.[20] Om het vraagstuk goed in beeld te krijgen heeft VWS op verschillende plekken in Nederland waar problemen met huisvesting spelen gesprekken gevoerd met huisartsen, huisartsenorganisaties, gemeenten en zorgverzekeraars. In deze gesprekken zijn ook juist mooie voorbeelden van oplossingen naar voren gekomen. Een deel daarvan is in deze handreiking terecht gekomen.

De Nederlandse Zorgautoriteit (NZa)

De NZa is een zelfstandig bestuursorgaan dat valt onder de politieke verantwoordelijkheid van de minister van VWS. De NZa heeft zowel een regulerende als toezichthoudende taak. Vanuit haar regulerende taak stelt de NZa in beleidsregels vast welke prestaties tegen welke (maximum)tarieven in rekening gebracht mogen worden door zorgaanbieders. Vanuit haar toezichthoudende taak houdt de NZa onder andere toezicht op de wijze waarop zorgverzekeraars invulling geven aan hun zorgplicht. De NZa is vanuit deze taken ook actief lid van de *werkgroep huisvesting huisartsen* die deze handreiking heeft opgesteld. In deze werkgroep legt de NZa onder meer de verbinding met het kostenonderzoek dat zij uitvoeren in de huisartsenzorg. Dit onderzoek vormt de basis voor nieuwe tarieven voor de huisartsenzorg die per 2025 zullen ingaan.[21]

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK)

Het ministerie van BZK heeft in dit vraagstuk een faciliterende rol. Het realiseren van voldoende en toereikende huisvesting voor huisartsenzorg en gezondheidscentra is een belangrijk aandachtspunt bij grootschalige woningbouwlocaties, nieuwe geclusterde woonvormen voor ouderen en grote renovaties in de bestaande woningvoorraad. In de woonzorgvisies die gemeenten opstellen kan verwezen worden naar de opgave in eerstelijnszorg, waaronder de huisartsenzorg. BZK speelt een rol in het ontsluiten van de informatie uit deze handreiking vanuit het zorgdomein naar het domein wonen en richt zich daarbij voornamelijk op gemeenten. Ook BZK is lid van de werkgroep huisvesting huisartsen.

20 https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/moties/detail?id=2022D43077&did=2022D43077
21 Zie voor meer informatie hoofdstuk 5 over de financiering.



Rol overige partijen

Banken

Naast de rol van een bank als kredietverstrekker, nemen banken een grotere rol op zich in het huisvestingsvraagstuk. Ze signaleren problematiek, begeleiden huisartsen en verbinden verschillende stakeholders door kennis te delen. Regelmatig publiceren de banken brancherapporten over hun bevindingen en vragen aandacht voor de problematiek. Ook is het een optie voor een bank om een rondetafel- of kennissessie te organiseren om vraagstukken te bespreken of om te zoeken naar een concrete oplossing. Denk hierbij aan: het verduurzamen van de huisvesting en kennis over ondernemerschap bij huisartsen. Contact met een bank kan op drie niveaus plaatsvinden. Huisartsen kunnen, als relatie van de bank, schakelen met zijn of haar relatiemanager. Ook kan er geschakeld worden met de sectorspecialisten gezondheidszorg van individuele banken. Daarnaast heeft de Nederlandse Vereniging van Banken (NVB) een werkgroep gezondheidszorg. In deze groep zijn de sectorspecialisten van ABN AMRO, BNG Bank, ING, Rabobank en Triodos vertegenwoordigd. In het collectief wordt de problematiek besproken en gezocht naar een logisch vervolg. Als laatste is het zinvol als banken of de NVB integraal onderdeel uitmaken van regionale en nationale overlegconstructies met regionale huisartsenorganisaties, zorgverzekeraars en gemeenten.

Provincie

De provincie heeft geen formele rol bij de huisvesting van huisartsen. Wel zijn er mooie voorbeelden waar de provincie bijdraagt aan het oplossen van de huisvestingsproblematiek.

Voorbeeld Groningen en Friesland

In Groningen is het netwerk Gezond Groningen actief.[22] In dit netwerk werken ruim 40 (maatschappelijke) organisaties en overheden samen aan zorg-gerelateerde onderwerpen, waaronder huisvesting voor huisartsen. Zo heeft de provincie Groningen de subsidieregeling Zorg en Voorzieningen opgestart. Met deze subsidieregeling wil de provincie de voorzieningen en de zorg in de provincie versterken, verbeteren en toekomstbestendig maken. De provincie stemt hierin af met de zorgverzekeraars en gemeenten en speelt een verbindende rol. Deze subsidie wordt ook door veel huisartsen gebruikt om uit te breiden of een nieuw pand te starten. Het is hierbij wel van belang dat er, naast zorg, ook andere functies (bijvoorbeeld welzijn) onder 1 dak worden gecombineerd binnen de (nieuwe) praktijk of gezondheidscentrum.[23]

De provincie Friesland is in het najaar van 2019 een subsidieregeling gestart om een bijdrage te leveren aan de spreiding en bereikbaarheid van zorgvoorzieningen in de provincie. Met deze subsidie werd bijgedragen aan de bouw of verbouw van een bestaand of nieuwe huisartsenpraktijk. Er werd veel gebruik gemaakt van de subsidie, het bedrag is in twee tenders volledig besteed.[24]

22 https://www.provinciegroningen.nl/actueel/nieuws/nieuwsartikel/groningse-organisaties-voor-meer-gezonde-jaren-gezonde-groningers-gezonde-zorg/
23 https://www.provinciegroningen.nl/subsidies/wonen-en-welzijn/zorg-en-voorzieningen/
24 https://www.fondswervingonline.nl/nieuws/subsidie-voor-het-bouwen-verbouwen-van-huisartsenpraktijken#:~:text=De%20subsidie%20voor%20de%20bouw%20of%20verbouw%20van,externe%20adviseur%20bedraagt%20de%20subsidie%20maximaal%20%E2%82%AC%205.000%2C-

5 Financiering



Financiering

Tarieven NZa
De NZa stelt de maximumtarieven voor de huisartsenzorg vast op basis van historisch kostenonderzoek. Dit kostenonderzoek leidt tot gemiddeld kostendekkende maximumtarieven waarin huisvestingskosten verdisconteerd zijn. Het kostenonderzoek waarop de huidige tarieven gebaseerd zijn is gedaan over het jaar 2015. Deze tarieven worden sindsdien elk jaar geïndexeerd.

Kostprijsonderzoek 2023
In het najaar van 2023 is de NZa begonnen met een kostenonderzoek om de maximumtarieven voor de huisartsenzorg te herijken. De nieuwe tarieven zullen ingaan per januari 2025. In dit kostenonderzoek wordt huisvesting op uitgebreidere wijze uitgevraagd dan in het voorgaande kostenonderzoek.

Aanvullende afspraken
Huisvestingsproblematiek kan ook door financiële knelpunten komen. Bijvoorbeeld omdat grond- of vastgoedprijzen erg hoog zijn of omdat kosten voor een verbouwing te hoog zijn. In de LHV-enquête over huisvesting gaf circa 40% van de bevraagde huisartsen aan (ook) te maken te hebben met te hoge kosten voor huisvesting. De landelijke partijen zijn het erover eens dat de aard en omvang van de financiële knelpunten scherper in beeld moeten worden gebracht en dat er oplossingsrichtingen moeten worden uitgewerkt voor situaties waarin een tekort aan financiële middelen passende huisvesting in de weg staat. Daarom hebben VWS, ZN, LHV, InEen en de VNG afgesproken om de financiële knelpunten bij huisvestingsproblematiek beter in kaart te brengen met een aanvullend onderzoek. Dit gebeurt in drie stappen, die zoveel mogelijk tegelijk worden uitgevoerd. Ten eerste wordt in beeld gebracht hoe vaak geld een (belangrijke) rol speelt bij problemen met huisvesting. Dit gebeurt door extra informatie uit te vragen over huisvesting in het kostenonderzoek van de NZa. De deelresultaten worden begin 2024 verwacht. Daarnaast heeft Nivel op verzoek van partijen vragen over huisvesting toegevoegd aan de praktijkenquête die zij uitvoeren in de huisartsenzorg. De resultaten hiervan worden eind 2023 verwacht. Deze onderzoeken zijn kwantitatief van aard.

Naast deze kwantitatieve onderzoeken zullen partijen ook een normatief onderzoek laten doen naar specifieke casuïstiek die representatief is voor situaties waarin financiële redenen (mede) oorzaak zijn van problemen met huisvesting. Hier staat de vraag centraal wat in de weg staat tussen de huidige en de gewenste situatie. De onderzoeksvragen worden door partijen in het najaar van 2023 geformuleerd.

Op basis van de informatie uit deze onderzoeken, werkt de werkgroep concrete beleidsopties uit die bijdragen aan het oplossen gevonden knelpunten. Dit leidt naar verwachting in de loop van 2024 tot een handreiking ‘versie 2.0’ met aanvullende informatie over financiering van huisvesting.

Bij het uitvoeren van de stappen hebben partijen aandacht voor de bekostigingssystematiek van de NZa en het feit dat huisvesting van huisartsen vaak in private handen is. Er moet daarom een balans zijn tussen publieke kosten versus private baten.

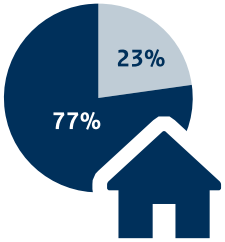
6

Achtergrond-informatie

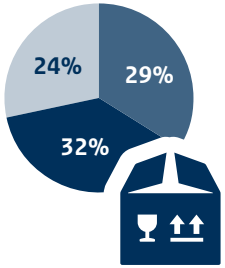


ACHTERGRONDINFORMATIE

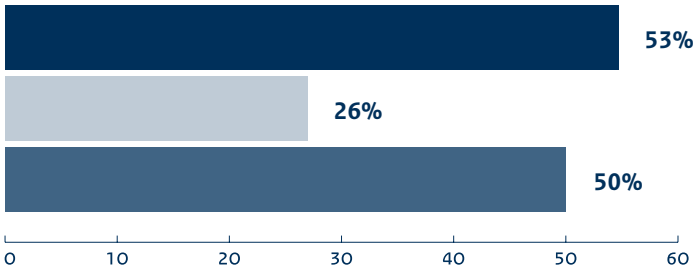
Feiten en cijfers



Uit onderzoek van de LHV in september 2021 naar de huisvestings-problematiek van huisartsen bleek dat **77% van de huisartsen één of meer nadelen ondervindt door ruimtegebrek**. Denk aan het niet aan kunnen van patiëntengroei of het niet kunnen aannemen of opleiden van extra personeel of huisartsen; [23]



Uit datzelfde onderzoek blijkt dat **29%** van de praktijkhouders **wil verhuizen**, **32%** wil de **huidige ruimte uitbreiden in m²** en **24%** heeft **behoefte om te verbouwen**; [23]



Diezelfde praktijkhouders schatten hun kansen om deze wensen te realiseren als volgt in:
Kans om te **verhuizen**: **53%**
Kans om **uit te breiden**: **26%**
Kans om te **verbouwen**: **50%** [23]



Het huisvestingsprobleem is in **grote steden** iets groter dan in de randgemeenten, maar huisvestings-problematiek speelt door het hele land; [23]



Afhankelijk van de precieze wijze van organisatie en eventuele samen-werkingsverbanden, kunnen grotere of kleinere praktijken nodig zijn. De LHV hanteert **minimaal 150m²** per 1 FTE huisarts (met 2095 patiënten);



De Zorgverzekeringswet (Zvw) hanteert dat huisartsen bij spoed de **inspanningsverplichting** hebben om **binnen 15 minuten** bij de patiënt te zijn. [24]

23 https://www.lhv.nl/thema/praktijkzaken/huisvestingsproblemen/
24 https://wetten.overheid.nl/BWBR0040215/2018-01-01

ACHTERGRONDINFORMATIE

Verschillende soorten huisartsen-praktijken

Er zijn veel verschillende manieren bekend waarop huisartsen zich vestigen:



Solopraktijk
er is één praktijkhoudend huisarts.



Duopraktijk
er zijn twee praktijkhoudend huisartsen.



Huisartsen Onder Eén Dak (HOED):
hierbij vestigen meerdere huisartsen zich in één praktijkpand, maar houden ze wel hun eigen autonomie rondom de bedrijfsvoering.



Groepspraktijk:
hierbij wordt de praktijkvoering samen vormgegeven.



Gezondheidscentrum:
in een gezondheidscentrum werkt de huisarts samen met andere eerstelijnszorgaanbieders, bijvoorbeeld een apotheek, fysiotherapeut of psycholoog. Zorgverleners kunnen in dienst zijn van het gezondheidscentrum of de bijbehorende stichting. Maar een gezondheidscentrum kan ook een bedrijfsverzamelgebouw zijn waarbinnen de zorgverleners zelfstandig ondernemers zijn.

De vorm van vestigen heeft invloed op de huisvesting. Zo is voor een gezondheidscentrum veel meer oppervlak nodig dan voor een solopraktijk, maar kunnen de kosten voor huisvesting bij een gezondheidscentrum onder de zorgprofessionals worden gedeeld.

ACHTERGRONDINFORMATIE

Wettelijke kaders

Het wettelijke kader voor huisartsenzorg wordt gevormd door de Zorgverzekeringswet (Zvw) en de Wet Marktordening Gezondheidszorg (Wmg). Het wettelijke kader voor bouwen en ruimtelijke ordening is gelegen in de Wet Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet per 2024).

1. **Zorgverzekeringswet (Zvw)**: Volgens de Zorgverzekeringswet hebben zorgverzekeraars een zorgplicht en moeten zij garanderen dat hun verzekerden toegang hebben tot huisartsgeneeskundige zorg.

2. **Wet Marktordening gezondheidszorg (Wmg)**: De Wet Marktordening gezondheidszorg (Wmg) is in 2006 in werking getreden en stelt een betere marktwerking in de zorg als doel. Met deze wetgeving heeft het rijk de zorg als een (stevig gereguleerde) commerciële activiteit bestempeld. Uiteindelijk ligt de eindverantwoordelijkheid voor het vinden van huisvesting bij huisartsen als zelfstandig ondernemers.

3. **Wet Ruimtelijke Ordening (Omgevingswet per 2024)**: De Wet Ruimtelijke Ordening vormt de basis voor alle bouwactiviteiten, gebiedsontwikkeling en ruimtelijke ordening. Voor de leefbaarheid en omgevingskwaliteit is van belang dat gemeenten in hun omgevingsbeleid ook zorgen voor maatschappelijke en sociale voorzieningen, sport-faciliteiten en gezondheidszorg.

Bekostiging huisartsenzorg en multidisciplinaire zorg
De bekostiging van de huisartsenzorg en multidisciplinaire zorg bestaat uit drie segmenten. Segment 1 (Basisvoorziening huisartsenzorg) omvat onder andere het inschrijftarief voor elke ingeschreven patiënt en een vergoeding per verrichting. Segment 2 (Programmatische multidisciplinaire zorg) bevat prestaties voor multidisciplinaire samenwerking tussen verschillende zorgverleners. Daarnaast bestaat binnen segment 2 ook de mogelijkheid om via Organisatie & Infrastructuur (O&I) aanvullende vergoedingen overeen te komen op basis van afspraken tussen zorgverzekeraars en regionale organisaties met als doel om de samenwerking tussen zorgverleners te stimuleren. Voor deze prestaties is een ondersteuningsstructuur nodig. Segment 3 (resultaatbeloning en zorgvernieuwing) biedt ruimte voor zorgaanbieders en zorgverzekeraars om maatwerkafspraken te maken. Bijvoorbeeld voor zorgvernieuwing of aanvullende afspraken als de toegankelijkheid in het geding is.[27]

27 Zie voor meer informatie de beleidsregel huisartsenzorg en multidisciplinaire zorg https://puc.overheid.nl/nza/doc/PUC_711597_22/

landelijke huisartsen vereniging

ineen ORGANISEERT DE EERSTE LIJN

VNG

Zorgverzekeraars Nederland

NZa

Ministerie van Volksgezondheid, Welzijn en Sport

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

[redacted]

Arnhem, 2 april 2024

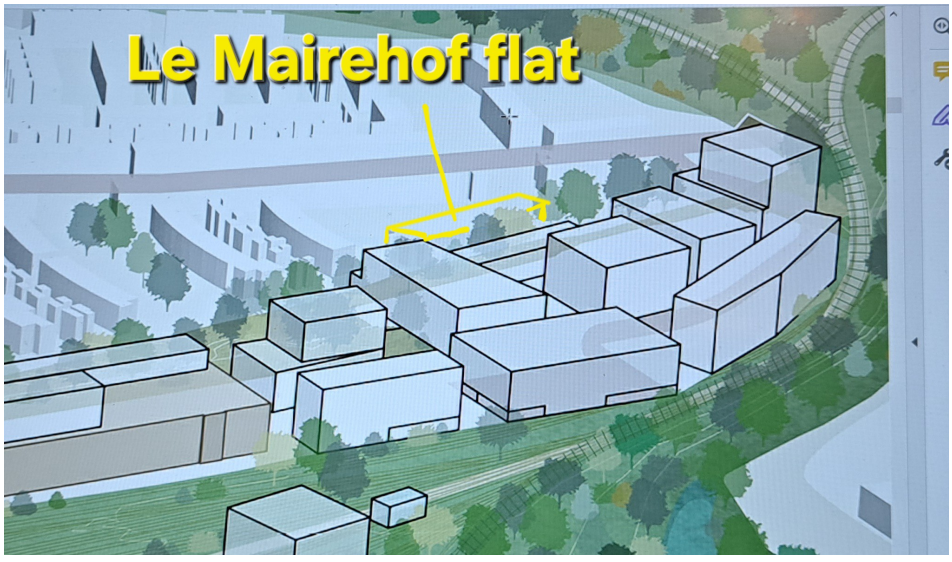
Betreft: schriftelijke bijdrage behandeling Gebiedsvisie Rijnpark woensdag 3 april, 20:30 uur

Geachte leden van de raad,

Woensdagavond 3 april om 20:30 uur start de behandeling van de Gebiedsvisie Rijnpark in de gemeenteraad.

Rijnpark wordt in 2 fasen ontwikkeld. Het plan is dat de 1e fase rond 2030 klaar is, en de 2e fase wordt gebouwd tussen 2030 en 2040.
Ik ben woonachtig in de **Le Mairehof flat** (LMflat) in het **Arnhemse Broek**, direct grenzend aan Rijnpark, **en maak me grote zorgen over en heb ernstige bezwaren tegen de huidige Rijnpark Fase 1-bouwplannen direct ten zuiden van onze flat.**
Mijns inziens is er geen enkele plek waar de impact zo immens groot zal gaan zijn en zo gevoeld zal gaan worden als bij onze flat.
Wij zijn **de enige flat in het Arnhemse Broek die aan het verhoogde deel van Rijnpark Fase 1 grenst** en **nergens anders is de afstand tot de rand van het hoger gelegen 'Rijnpark Fase 1' zo klein als bij de Le Mairehof flat.**
En juist direct ten zuiden van ónze flat, zo laat de Gebiedsvisie zien, **is een dichtbebouwde "blokkendoos" aan gebouwen met hoge(re) (of zelfs veel hogere) flats gepland.**
Ik doe dan ook **een beroep op u om de Gebiedsvisie zo aan te passen dat dat niet gaat gebeuren.**

Op dit moment staat er, behalve een PostNL loods (= begane grond bebouwing), geen énkele bebouwing in het Rijnpark Fase 1 gebied direct ten zuiden van onze flat.
Misschien kunt u begrijpen waarom ik wakker lig van de onvermijdelijke negatieve gevolgen die deze geplande "blokkendoos" voor mij en mede flatbewoners zal gaan hebben en waarom ik de bouwplannen in dit specifieke gebied onacceptabel vind als u onderstaande afbeelding bekijkt.
Telt u even mee?
Van "niets" naar zeven massale gebouwen en flats die boven of ver(der) boven onze LMflat uit zullen torenen ! --->



Er hebben inmiddels 3 informatiebijeenkomsten voor omwonenden plaatsgevonden in de Symfonie (wijkcentrum) in het Arnhemse Broek en er hebben 2 persoonlijke gesprekken plaatsgevonden met de heer [redacted], projectleider stedelijke ontwikkeling Rijnpark. Bij het laatste persoonlijke gesprek waren ook de heer [redacted]r, omgevingsmanager binnen de hele spoorzone ontwikkeling waar Rijnpark dus een belangrijk onderdeel van is, en een mede flatbewoner aanwezig.
De gesprekken met de heer [redacted] heb ik als zeer prettig, waardevol en leerzaam ervaren.
Echter hebben mijn bezwaarschrift aan de heer [redacted]/de gemeente, als ook mijn inbreng tijdens de laatste bijeenkomst in de Symfonie én de persoonlijke gesprekken met de heer [redacted] tot op heden tot geen enkele aanpassing van de bouwplannen direct ten zuiden van onze LMflat geleid, behalve het ietsje groter maken van de afstand van één (!) nieuw te bouwen flat van 5-hoog op 15 meter van onze voorgevel en balkons.

Door de **inbreng van Broekstraat bewoners** (die ook met Rijnpark-bouw ten zuiden van hun woningen geconfronteerd worden) **heeft de gemeente nieuwe inzichten verkregen met daaruit voortvloeiende aanpassing van de plannen bij de Broekstraat**.
Ik heb nog niet mogen constateren dat de gemeente naar aanleiding van de inbreng van Le Mairehof flatbewoners (die dezelfde bezwaren uiten en die met veel hevigere bouwplannen “voor hun neus” geconfronteerd zijn en op wie de impact van de plannen daarom vele malen groter zal gaan zijn), **tot dezelfde nieuwe inzichten is gekomen en deze doorvoert in haar plannen in 'het Rijnpark Fase 1 gebied ten zuiden van de Le Mairehof flat'**.
Heb er een hard hoofd in of dit uiteindelijk wel gáát gebeuren en **wil u daarom vragen om waar mogelijk in te grijpen in de plannen ten zuiden van de Le Mairehof flat in het Arnhemse Broek.**

Hieronder wil ik graag mijn zorgen en bezwaren v.w.b. de 'Rijnpark Fase 1 bouwplannen direct ten zuiden van onze Le Mairehof flat' richting u trachten te duiden.

<u>De ligging van en huidige situatie v.w.b. de Le Mairehof flat is als volgt</u>:

Ten zuiden van onze flat loopt een beek.
De zuidzijde/balkonzijde van onze flat staat in het water van die beek.
Ten zuiden van onze flat, achter die beek, ligt een geasfalteerd pad dat door het Waterschap gebruikt wordt om de beek 2 keer per jaar machinaal schoon te kunnen maken.
Vervolgens ligt áchter dat pad een begroeide wal waarachter zich het PostNL terrein bevindt. (het toekomstige Rijnpark Fase 1 gebied)
Daar weer achter ligt een spoor en daarachter de Dr. C. Lelyweg.
Het gehele huidige PostNL terrein is 'Rijnpark Fase 1 gebied'.

De zuidzijde/balkonzijde van de Le Mairehof flat, het pad en de begroeide wal liggen op een afgesloten terrein waar niemand zonder sleutel van de twee toegangspoorten tot het terrein op kan komen. (= het Blokhut terrein, Le Mairehof 20)

Wij kijken dus op dit moment uit op een afgesloten terrein met daarachter een begroeide wal en veel bewoners hebben vrij verder-uitzicht over het PostNL terrein (een toekomstige Rijnpark Fase 1 gebied) en het daar weer achtergelegen industrieterrein.
Al onze hoofd-leefvertrekken (woonkamer, eetkamer, keuken en onze enige buitenruimte, het balkon) bevinden zich aan de zuidzijde/balkonzijde van de flat.

Onze LMflat is meters lager gelegen dan het gehele 'Rijnpark Fase 1 gebied ten zuiden van onze flat' waarop Rijnpark-nieuwbouw gepland is.
Rijnpark nieuwbouw ten zuiden van onze flat zal dus op een meters hoger terrein dan onze LMflat-grondlijn worden gebouwd.

Daarnaast hebben wij een, volgens de huidig geldende bouwvoorschriften, te laag plafond.
Dat betekent dat bijv. een nieuw te bouwen 5-hoog flat (in het Fase 1 Rijnpark gebied direct ten zuiden van onze flat) ook om deze tweede reden boven ons uit zal gaan torenen.

De toekomstige situatie, afgaande op de huidige Rijnpark bouwplannen ten zuiden van onze LMflat, zal als volgt gaan zijn:

Volgens de huidige Rijnpark bouwplannen ten zuiden van onze LMflat komen er 7 zeven massale gebouwen en flats die boven of ver boven onze LMflat uit zullen gaan torenen.
Eén van de gebouwen lijkt op 3D tekeningen zelfs 2 keer zo hoog als onze LMflat te gaan worden.

Verder zal er ten zuiden/zuidwesten van onze flat een gebouw met meerdere etages (op een dus sowieso al meters hoger gelegen 'Rijnpark Fase 1 terrein' t.o.v. de grondlijn van de onze LMflat!) gebouwd gaan worden.
Deze verhoging en de huidige bouwvoorschriften v.w.b. plafondhoogtes meenemend zal de hoogte van dit gebouw dus niet onwaarschijnlijk (bijna) gelijk gaan zijn aan de hoogte van onze LMflat?
Om dit gebouw (en een naastgelegen te bouwen gebouw) mogelijk te maken zal de begroeide wal ten zuiden/zuidwesten van onze flat afgebroken/onderbroken moeten worden.
In het gebouw zullen voornamelijk woningen komen wat qua verderop te noemen pijnpunten zoals inkijk, verlies van privacy en woongenot, een grote impact zal gaan hebben op alle bewoners in onze LMflat, maar nog meer op de huurders van LMflat appartementen aan de zuidwest zijde.

De huidige toegangsweg naar het PostNL terrein (vanaf de Johan de Wittlaan), die aan de zuidzijde/balkonzijde langs onze gehele flat loopt, **zal een drukke toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer (!) gaan worden waar honderden (duizenden?) nieuwe 'Rijnpark Fase 1 bewoners ten zuiden van onze flat' gebruik van dienen te en zullen gaan maken.**

Verder is een mobiliteitshub, een centrale locatie waar verschillend vervoer samenkomt, ten zuiden van onze flat gepland. Al dat verkeer gaat voor onze LMflat langs rijden.

Ik las het volgende in een verslag van de informatiebijeenkomst in de Symfonie op 24 oktober jl. :

“Ook zijn er zorgen (lees: geuit door bewoners van de Broekstraat) *rond de verkeersdrukte. “De parkeergarages en -plaatsen komen niet uit op de Broekstraat”, weet* [redacted] *namen de gemeente“*

Bij onze LMflat zal dit dus wél het geval gaan zijn.
Wij zullen door dit plan opeens massaal verkeer/vervoer langs en vóór-langs (balkonzijde + hoofdleefvertrekken-zijde) onze flat gaan krijgen.
En onze hoofd-leefvertrekken bevinden zich niet, zoals in de koopwoningen aan de Broekstraat het geval is, op de begane grond, maar op etages, en niet aan de achterzijde van de woning (zoals in de Broekstraat met veel vertrekken het geval is) maar aan de toekomstige Rijnparkzijde.

Ik woon zelf op de 4de etage en kijk over de begroeide wal heen.
Alle geluiden van buitenaf weerkaatsen in een flatwoning (ook in een aangeklede woning) die als een soort klankkast fungeert, zo is me destijds ook uitgelegd door een geluidsexpert van de ODRA.
Ik heb een aantal jaren geleden ruim een maand 24/7 meetapparatuur via een geluidsexpert van de ODRA in mijn woning gehad. De conclusie van die metingen was dat de geluidsnormen volgens de normale geldende normen in woongebieden in Nederland overschreden werden maar dat wij in de Le Mairehof flat deze helaas moesten accepteren omdat onze flat zich, als enige flat/woning in het Broek, op papier in de industriezone bevindt en wij daarom meer geluid moeten accepteren op onze gevel/in onze woningen dan andere bewoners in het Broek en bewoners in de meeste andere woongebieden in Nederland. (aldus de ODRA expert)
Ik maak me ernstig zorgen over de enorme geluidsoverlast toename, met alle negatieve gezondheids- en

woongenot gevolgen van dien, die de geplande “blokkendoos aan gebouwen met honderden (duizenden?) nieuwe bewoners” en de bijkomende verkeersgeluidoverlast ten zuiden van onze LMflat zal gaan veroorzaken.

De dichtbebouwde 'blokkendoos aan gebouwen en hoge (of zelfs zeer hoge) flats' die gepland staat direct ten zuiden van onze flat vind ik onacceptabel.
Het **zal een grove inbreuk op ons woongenot in gaan houden**, **inkijk in ál onze hoofd-leefvertrekken en vanaf 3 kanten (oost, zuidoost, zuid, en (zuid)westen)**, er zal sprake komen van **uitzichtvervuiling- en beperking**, **zon-blokkering**, en ik schaar het bouwen van een 5-hoog flat op ongeveer 25 meter afstand van onze LMflat, een 10/12 hoge flat vóór (haaks op) onze flat, en een te bouwen flat aan de zuidwest kant van onze flat die ontzettend dichtbij onze LMflat komt te staan, en waarvoor de begroeide wal moet wijken, persoonlijk zelfs onder **het plegen van een plotse grove inbreuk op onze privacy door de gemeente Arnhem.**
Daarnaast zal een **gegarandeerde toename van geluidsoverlast uit al die toekomstig bewoonde woningen** een zekerheid gaan worden (van “niets” naar 'heel veel') en **zal een drukke toegangsweg langs en voorlangs (zuidzijde) onze LMflat** waar honderden (duizenden?) mensen dagelijks tig keer overheen moeten rijden om van en bij hun woning te komen **de geluidsoverlast onacceptabel doen toenemen en** daarnaast **voor een drastische toename van luchtvervuiling (meer CO2 en uitlaatgassen) en dus voor een nóg ongezondere woonsituatie** (dan de huidige woonsituatie veroorzaakt door het industrieterrein; luchtvervuiling, fijnstof etc.) **gaan zorgen**.
De huidige **begroeide wal (deels) afbreken** vind ik bovendien een **aantasting van ons woongenot.**
Is de gemeente Arnhem niet juist aan het inzetten op vergroening?

Kortom, weg met de privacy, de rust en een prettiger en rustiger woongenot, en nog meer oppassen voor je gezondheid.
De Rijnpark Fase 1 bouwplannen ten zuiden van onze LMflat zijn dusdanig ingrijpend op werkelijk waar álle vlakken dat deze in mijn ogen echt onacceptabel zijn.
Ik vraag u dan ook om in te grijpen.

Ik las ook het volgende in een verslag van de informatiebijeenkomst in de Symfonie op 24 oktober jl. :

“In onze plannen gaan we ervan uit dat de rangeerterreinen verdwijnen”, vertelt [redacted] *namens de gemeente. “Bewoners van de Broekstraat vinden dat de nieuwe woningen té hoog zijn en te dicht op hun huizen staan. Daardoor kijken de nieuwe woningen op de bestaande woningen (met dakterras). We hebben de plannen aangepast: de nieuwe woningen gaan van vijf naar vier verdiepingen. En we zetten de gebouwen verder van de Broekstraat. Voor bewoners was dit nog niet voldoende, dus we kijken verder naar een goede oplossing.”*

Update: de nieuw te bouwen **woningen bij de Broekstraat** zijn inmiddels, **op verzoek van de Broekstraat bewoners, zelfs naar 3 (!) verdiepingen verlaagd.**

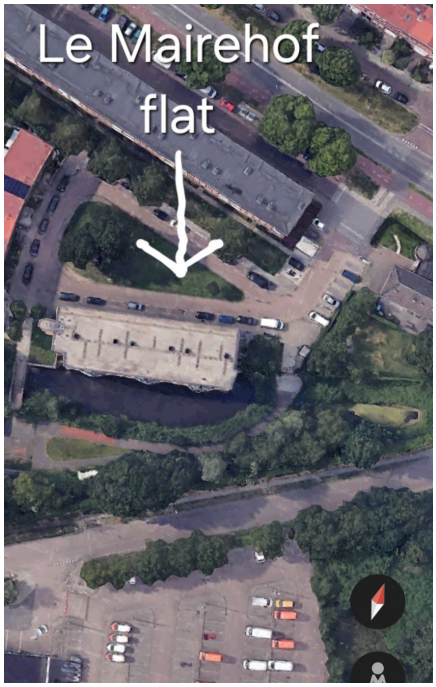
Ik ben even door de Broekstraat gefietst om de huidige situatie daar te bekijken.

<u>Broekstraat situatie versus de Le Mairehof flat situatie</u>:

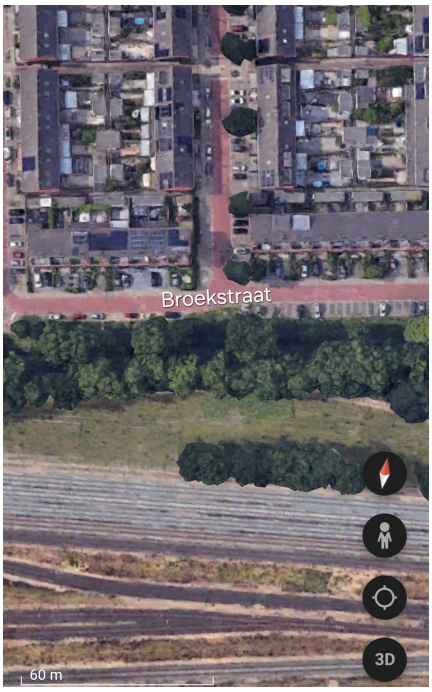
Begroeide wal

De begroeide wal ten zuiden van onze LMflat begint bij de Johan de Wittlaan, loopt vervolgens voorlangs onze flat (zuidzijde) en daarna dóór langs de gehele Broekstraat.
In de Broekstraat staan vóór de begroeide wal (dus aan de Broekstraathuizen-zijde) veel en hoge bomen.
Daarnaast is de begroeide wal in de Broekstraat aanzienlijk dieper en dichter begroeid dan bij de Le Mairehof flat.
Op de volgende pagina vindt u 3 afbeeldingen die bovenstaande illustreren.

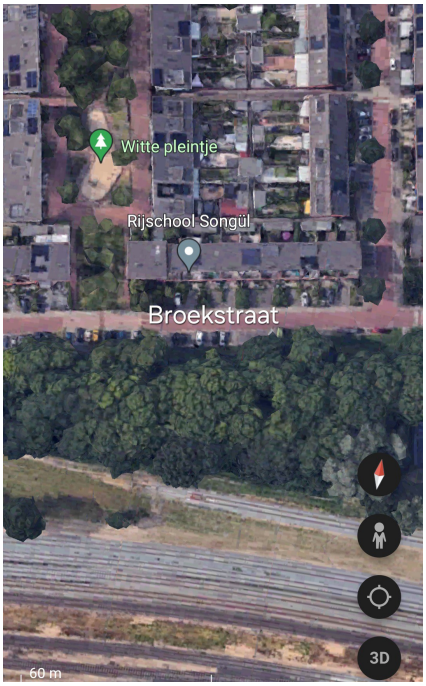
– Le Mairehof flat –



– Broekstraat –



– Broekstraat –



In de **Broekstraat waren de te bouwen flats en nieuwe woningen sowieso al veel verder áchter de begroeide wal ingepland**, en **bij de Broekstraat is die afstand door** [redacted] **en zijn team, op verzoek van de Broekstraatbewoners, ook nog eens extra vergroot daarna**. **(én de te bouwen dichtstbijzijnde flats aldaar zijn met 2 etages verlaagd!)**
Bij de Le Mairehof flat is geen van deze twee gebeurd.

In de Gebiedsvisie afbeelding hieronder kunt u zien dat zo'n tweederde (?) van de Broekstraatbewoners te maken krijgt met Rijnpark bebouwing op een afstand van 65 meter of groter.
Bij de Le Mairehof flat praatten we in eerste instantie over 15 meter (!), en nu over ongeveer 25 meter, met daarnaast en daarachter 'een blokkendoos aan flats en gebouwen' die in verhouding ook dichtbij komen te staan. (en minimaal even hoog als onze LMflat zijn, maar veelal veel hoger of zelfs heel erg hoog zijn)

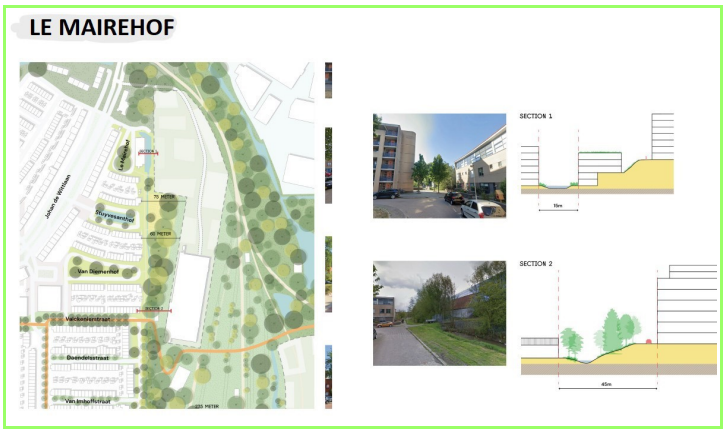
Bij de Le Mairehof moet de geluidswal/begroeide wal óók nog eens deels plaats gaan maken voor een nieuw te bouwen gebouw.

Mag ik **u er nog eens aan herinneren dat er mijn inziens geen enkele plek is waar de impact van de Rijnpark bouwplannen zo gevoeld zal gaan worden, zo immens groot zal gaan zijn als bij onze LMflat?**
Dit **o.a. vanwege het feit dat ál onze hoofd-leefvertrekken (woonkamer, eetkamer, keuken en onze enige buitenruimte, het balkon) zich aan de zuidzijde/Rijnparkzijde van de flat bevinden?**
In de Broekstraat is hier geen sprake van.

Hiernaast en hieronder in totaal 3 afbeeldingen.







Opkijk en inkijk/verlies van privacy

De koopwoningen aan de Broekstraat zijn, inclusief de begane grond etage, 3 verdiepingen hoog.
Op de 3de verdieping bevindt zich bij veel woningen een balkon/terras en verder hoogstwaarschijnlijk een werkkamer en/of extra (logeer)slaapkamer en/of wasruimte of zolder... maar géén hoofd-leefvertrekken.

De Le Mairehof flat is, inclusief de begane grond woningen, 6 verdiepingen hoog.
Op elke verdieping bevinden zich zelfstandige woningen waarvan, zonder uitzondering, de hoofd-leefvertrekken (woonkamer, keuken, eetkamer, en de enige buitenruimte die we hebben, ons balkon) zich aan de zuidzijde/Rijnparkkant van de flat bevinden.
De nieuwe Rijnpark Fase 1 woningen/bewoners ten zuiden van de LMflat kijken niet alleen ÓP onze woningen (zoals in de Broekstraat), maar ook recht ÍN onze woningen en ÍN ÁL ONZE hoofd-leefvertrekken. En dit vanaf meerdere kanten, het oosten, zuidoosten, het zuiden, zuidwesten en het westen.

Bewoners van koopwoningen aan de Broekstraat zijn voor hun buitenruimte niet aangewezen op het balkon/dakterras. Ze hebben ook een tuin achter hun woning.
Bewoners van de sociale huurwoningen in de LMflat zijn aangewezen op het balkon aan de zuidzijde/Rijnparkzijde van de flat. Het is onze enige buitenruimte.

Bewoners uit de **Broekstraat** hebben kenbaar gemaakt dat men zich o.a. zorgen maakt over de inkijk die de nieuwe Rijnparkwoningen aldaar op de bestaande woningen zullen krijgen. (balkon/terras op de 3de verdieping, als je de begane grond verdieping meetelt)
De plannen zijn daarom aangepast. De **aldaar te bouwen Rijnparkflats zijn inmiddels op hun verzoek verlaagd van 5-hoog naar 3-hoog én de dichtstbijzijnde flats worden nóg verder van de Broekstraat geplaatst nadat de gemeente tot nieuwe inzichten is gekomen door bewoners uit de Broekstraat.**

Ten zuiden van de Le Mairehof flat is de nieuw te bouwen dichtstbijzijnde Rijnpark-flat van 5-hoog (nog) niet aangepast! (en rekening houdend met de verhoging waarop het Rijnpark Fase 1 gebied bij ons ligt én de

huidig geldende plafondhoogtebouwvoorschriften) zal deze flat dus zeer waarschijnlijk ook nog eens beduidend boven onze flat uit gaan torenen)
De inbreng van LMflat bewoners heeft de gemeente tot op heden nog niet tot dezélfde nieuwe inzichten doen komen als bij de Broekstraat.
Dit riekt mijn inziens naar óf *"wie het eerst kwam, die het eerst maalde"* ([redacted] heeft de opdracht van de gemeente gekregen om in Rijnpark 7000 woningen in te gaan passen, en tja, bij de Broekstraat zijn knievallen/concessies gedaan ten gunste van de bewoners aldaar, dan kunnen de heer [redacted] en zijn team dat niet óók nog gaan doen bij de Le Mairehof flat?) **óf *"ongelijke behandeling door de gemeente Arnhem"***.

Gezien de aanpassingen die al gedaan zijn ten gunste van Broekstraatbewoners op basis van door de gemeente nieuw verkregen inzichten, en de verdere aanpassingen die bij de Broekstraat mogelijk nog gedaan zúllen gaan worden (omdat bewoners van de Broekstraat aangegeven hebben de huidige aanpassing niet voldoende te vinden en de gemeente aangegeven heeft bereid te zijn om verder met hen te kijken naar een goede oplossing, zo las ik) **vertrouw ik erop dat dat de gemeente Arnhem de bouwplannen ten zuiden van de Le Mairehof flat ook automatisch aan zal gaan passen op voorlopig minimaal (!) dezelfde manier als in de Broekstraat. Dit betreft het bouwvolume/de bouwhoogte van de gebouwen en de afstanden tot de bestaande bebouwing, in dit geval dus de LMflat.**
Als blijkt dat dat betekent dat er dan dus helemaal geen (hoog)bouw gebouwd kan worden op het Rijnpark Fase 1 gebied ten zuiden van de LMflat, dan **zou de gemeente uit kunnen gaan zien naar Rijnpark Fase 2 plekken waar op dit moment nog geen bestaande bewoning is en waar dus ook geen bewoners opgezadeld kúnnen worden (omdat er simpelweg geen bewoners zijn op dit moment) met een toekomstige bak aan ellende.**
Op ónze locatie geldt namelijk niet alleen hetzelfde verhaal als in Broekstraat, maar een op alle vlakken nog veel ingrijpender verhaal. En in ónze flat spelen dezelfde bezwaren, zo niet nog grotere bezwaren vanwege de hoogte waarop onze woningen zich in een flat bevinden en de ligging van de hoofd-leefvertrekken in onze woningen.
De plannen van de gemeente bij onze flat zijn dus nog veel malen ingrijpender.

Ik zou daarom **graag zien dat de gemeente de nieuwe verkregen inzichten (qua bouwhoogte en bouwafstand) en daaruit voortvloeiende aanpassing van de plannen bij de Broekstraat op zijn minst óók doorvoert in haar plannen in het Rijnpark Fase 1 gebied ten zuiden van de Le Mairehof flat.**

Mobiliteit

LMflat:
De Gebiedsvisie laat zien dat de huidige toegangsweg naar het PostNL terrein (vanaf de Johan de Wittlaan), die aan de zuidzijde/balkonzijde/Rijnparkzijde langs onze gehele flat en verder loopt, **een drukke toegangsweg wordt waar honderden (duizenden?) nieuwe 'Rijnpark Fase 1 bewoners ten zuiden van onze flat' gebruik van dienen te en zullen gaan maken.**

Broekstraat:
In de Broekstraat zou een fietsverbinding komen tussen de Broekstraat/het Arnhemse Broek en Rijnpark. Broekstraatbewoners hebben aangegeven deze fietsverbinding ongewenst te vinden.
Zij hebben aangegeven dat als dit **énkel een voetgangersverbinding is, het akkoord is.**

Dus Broekstraatbewoners maken bezwaar tegen 'fietsen' en vragen de aanpassing 'alleen voetgangers a.u.b.'.
Wij, LMflat bewoners, krijgen een drukke Rijnpark toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer (!) langs en voorlangs onze flat waar honderden (duizenden?) nieuwe 'Rijnpark Fase 1 bewoners ten zuiden van onze flat' gebruik van dienen te en zullen gaan maken.
Ik wil ik u daarom verzoeken om in de mobiliteitsplannen ten zuiden van de LMflat ook in te grijpen.

Verzoeken en voorstel

1)
Ik verzoek de gemeente daarom dringend **om sowieso de huidige begroeide wal bij de Le Mairehof flat, net zoals in de Broekstraat, geheel (!) in tact te laten en de begroeiing van de wal, net als in de Broekstraat, juist hoger, dichter begroeid en minimaal zo diep als bij de Broekstraat, te gaan maken.**

2)
Ik verzoek de gemeente tevens **om in het geheel af te zien van de ingetekende te bouwen blokkendoos aan flats en gebouwen direct ten zuiden van onze flat** omdat wij in de Le Mairehof flat op etages wonen en al onze hoofd-leefvertrekken én enige buitenruimte zich aan de zuidzijde/Rijnparkzijde bevinden (dus wij er op alle vlakken negatieve invloed van zullen ondervinden), terwijl in de Broekstraat de hoofd-leefvertrekken zich op de begane grond bevinden, en veelal aan de achterzijde, en men niet afhankelijk is van de het luxe extra was-ophang-balkon op de 3de verdieping.

3)
Ik verzoek de gemeente **om ook ten zuiden van onze flat géén flats haaks of schuin te gaan bouwen.**

4)
Tenslotte wil ik de gemeente dringend verzoeken, met het oog op de geluids-, verkeers- en luchtvervuilingsoverlast (met alle mentale en lichamelijke gevolgen voor Le Mairehof flat bewoners van dien), **om van de bestaande PostNL toegangsweg** (Johan de Wittlaan richting 'Rijnpark Fase 1 ten zuiden van de LMflat') **géén drukke algemene toegangsweg naar honderden (duizenden?) woningen te maken maar uit te zien naar andere mogelijkheden.**

Voorstel:

De huidige toegangsweg naar het PostNL terrein zou zo ingericht kunnen worden dat alleen fietsers (en dus ook geen brommers en scooters!) hier gebruik van kunnen maken.
De Rijnpark-ingang voor gemotoriseerd verkeer naar 'het stukje Rijnpark ten zuiden van onze LMflat' kan gewoon, en mijns inziens veel logischer én veiliger, aan de achtergelegen Dr. C. Lelyweg komen.

Dit kan mijns inziens **een hoop toekomstige ellende besparen voor vele partijen/gebruikers en de gemeente**. Ik noem de LMflat bewoners, Rijnpark bewoners en -bezoekers, snelfietspad gebruikers (Arnhem-Zevenaar) en weggebruikers van de hoe dan ook altijd druk zullen blijvende Johan de Wittlaan en Oude Zevenaarseweg richting de Pleijroute en Westervoort/Duiven.

De **voordelen van het verplaatsen van de gemotoriseerde toegangsweg** naar 'Rijnpark Fase 1 ten zuiden van de LMflat' van de Johan de Wittlaan naar de Dr. C. Lelyweg **acht ik legio**.
Ik denk dus bijv. aan **het de LMflat bewoners besparen van bakken geluidsoverlast**, **een veel veiligere verkeerssituatie aan de Dr. C. Lelyweg dan aan de Johan de Wittlaan** (snelfietspad oversteken naar een altijd druk blijvende hoofdweg naar de Pleijroute en Westervoort/Duiven; dit heeft in het verleden al een dodelijk slachtoffer geëist en de situatie aldaar zorgt nog met grote regelmaat voor aanrijdingen), **géén protest van winkeliers aan de Dr. C. Lelyweg omdat een stukje Dr. C. Lelyweg** (tussen de Oude Zevenaarseweg/tankstation 'de Haan' tot net na de eerste bocht van de Dr. C. Lelyweg, daar waar een winkelcentrumpje zit met drukbezochte winkels, **opengehouden kan worden voor gemotoriseerd verkeer. De NS/Pro Rail (?) heeft aan de Dr. C. Lelyweg**, bij de aanleg van vele nieuwe sporen op het spooremplacement aldaar, bij die bocht **al een mooie nieuwe weg naar het hoger gelegen 'Rijnpark Fase 1 gebied' aangelegd** én **de verkeerssituatie aan de Johan de Wittlaan hoeft niet wederom compleet op de schop om daar iets te verzinnen om het in- en uitdraaien naar Rijnpark mogelijk te maken.**
Dit alles kan dus ook **kostenbesparend** zijn voor de gemeente.

Is de gemeente bereid om te kijken of het mogelijk is om dé (!) toegangsweg voor gemotoriseerd verkeer naar 'Rijnpark Fase 1 ten zuiden van onze LMflat' aan de Dr. C. Lelyweg te realiseren en de PostNL weg zo in te richten dat er geen gemotoriseerd verkeer door mag en kan? (d.m.v. brommer- en scooterwerende maatregelen)

De Broekstraatbewoners eisen alleen voetgangers. Ik/wij accepteren echter fietsers.
Ik/wij bewegen mee.
Beweegt u dan ook met ons mee?

Ik begrijp dat er overal in Nederland woningen gebouwd dienen te worden dus ook in de gemeente Arnhem, maar **de huidige Rijnpark Fase 1 plannen in het gebied direct ten zuiden van onze LMflat (oude situatie versus de geplande nieuwe situatie) vind ik gewoon té ingrijpend.**
Ik doe daarom nogmaals een beroep op u om de Gebiedsvisie ten zuiden van de Le Mairehof flat op verschillende in deze brief genoemde vlakken drastisch aan te passen.

Tenslotte, de woningen in de Le Mairehof flat betreffen sociale huurwoningen van de Stichting Volkshuisvesting Arnhem. De woningen worden bewoond door mensen die afhankelijk zijn ván sociale huurwoningen. Deze mensen kunnen niet zomaar verhuizen dan wel een koopwoning kopen.
Daarbij komt dat de huurprijzen van veel beloofde zogenaamde “betaalbare sociale huurwoningen” voor velen van ons simpelweg onhaalbaar. Ook voor mij.
Waarom?
Omdat de sociale woningstichtingen de woningen dan wel aanbieden voor een maandelijks bedrag waarover huursubsidie aangevraagd kan/mag worden en waarover door ons dan ook huursubsidie verkregen wórdt, maar er vervolgens wél stelselmatig tientallen euro's servicekosten bij bovenop gooien die grotendeels níet subsidiabel zijn. Dit omdat de gebouwde complexen eigenlijk niet uit konden, men zich echter wél aan opgelegde maximale huurprijzen moet houden, en er dús dan maar een flinke portie servicekosten bij bovenop gooit om het nog enigszins te laten lonen.... dát mag namelijk wel!... en ondertussen verkopen we het aan de Arnhemmers als *“er worden betaalbare sociale huurwoningen gebouwd”*.
Dit zal ook in Rijnpark het geval gaan zijn. Wij staan erbij en kijken er naar.

Beste raadsleden, deze zogenaamde “betaalbare sociale huurwoningen” die er ook in Rijnpark zullen komen zijn vanwege het servicekostenverhaal voor mij, en velen met mij, financieel onbereikbaar/onhaalbaar.
En dit 'financieel onbereikbaar zijn' geldt eigenlijk al geruime tijd voor zo goed als alle nieuwbouwhuizen van sociale huurwoningstichtingen in Arnhem.
Sociale huurders komen hierdoor vast te zitten in woningen, willen na jaren wel weg naar iets beters maar kunnen het niet betalen, niet zelden vanwege de niet subsidiabele servicekosten.
Wil een sociale (Rijnpark-)huurwoning écht betaalbaar zijn voor mij, en velen met mij, dan moeten er of geen servicekosten bovenop de kale huur gegooid worden, of de servicekosten moeten (bijna volledig) subsidiabel zijn.

Mijn ervaring is dat veel huurders in deze flat met problemen te kampen hebben.
Gezondheidsproblemen, (ernstige) financiële problemen en/of allerlei andere problematiek.
Deze problematiek bepaalt en beheerst niet zelden hun dagelijks leven en verlangt hun energie en aandacht.
Mensen hebben een vaak ander niveau, (moeten) andere prioriteiten (hebben), andere interesses en vaak meer basale (kop)zorgen dan veel bewoners van koopwoningen in de Broekstraat.
Het betekent echter zeer zeker niet dat mensen in deze flat het eens zijn met de gemeentelijke 'Rijnpark Fase 1 plannen ten zuiden van onze flat'.

Ik hoop dat u mijn schriftelijk inbreng mee wilt nemen in uw overwegingen v.w.b. aanpassing van de Gebiedsvisie in het Rijnpark Fase 1 gebied ten zuiden van de Le Mairehof flat.

Hartelijk dank voor uw aandacht, met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted] Wentink (ook een beetje namens een stilzwijgende meerderheid in onze flat)

Geachte Raadsleden en fractieleden,

Hierbij alvast mijn inbreng voor vanavond! Ik zou het zeer op prijs stellen als u de moeite zou willen nemen om naar onze korte bedrijfsfilm te willen kijken! Dan kunt u zelf vaststellen dat het niet alleen maar oud en verwaarloosd is op het Rijnpark!

E-UNIT Nederland!

Zoals jullie in onze bedrijfsfilm hebben kunnen zien:

Begint Slim, succesvol en duurzaam ondernemen in een E-Unit op Rijnpark Arnhem. Op een toplocatie waar innovatie op het gebied van bouwen en groene energievoorzieningen samen komen. (onze slogan: www.E-Unit.nl)

Het E-Unit bedrijvenpark heeft een totaal oppervlak van 11.880 m2 verdeeld over 3 gebouwen met 42 E-Units. E-Unit is het eerste energie ++++ project in Nederland en daarmee nog steeds het duurzaamste bedrijfsverzamelgebouw van Nederland. Met 100% groene energie zonder CO2-uitstoot. Opgeleverd in 2020 een maand voor Corona uitbrak.

De ontwikkelaars hebben complete projectwinst geherinvesteerd in duurzame installaties. Bijna 3.000 zonnepanelen op de daken en Zuid-gevel, een hypermoderne ijswaterwarmtepomp-centrale, 1 MW batterij opslag, hoge plafonds, liften, super goed geïsoleerd eigen infra etc.
Dit project heeft daardoor een hele lange terugverdientijd, maar dat was de enige manier om zo'n duurzaam project mogelijk te maken in Nederland.

Van huurders moeten vernemen over de planen van de gemeente! Slechte communicatie en informatievoorziening vanuit gemeente voor zulke enorme belangen en gevolgen! Na de informatieavond bij ons op locatie ook sterk het gevoel dat veel raadsleden niet op de hoogte zijn wat er zo allemaal gesitueerd is op het Rijnpark momenteel. Niet alles is oud en verwaarloosd! (kijk eens naar onze korte bedrijfsfilm:
** ***https://www.youtube.com/watch?v=w75BfJzRabc&feature=youtu.be*** **)

Door de uitlatingen in de media door de gemeente met 3d-animaties met een woontoren direct gesitueerd op de locatie van E-Unit, is de verhuur en verkoop tot een abrupte stilstand gekomen. Leegstand en onzekerheid en twijfel bij huurders en

eigenaren zijn het gevolg. Rijnpark wordt momenteel in zijn geheel overgeslagen in locatiekeuze.

Aan deze situatie moet snel een einde komen omdat huurders en eigenaren in absolute onzekerheid verkeren. Ons wordt nu gevraagd of wij verkochte units terug willen kopen.

Het is noodzakelijk dat de gemeente met financiële compensatie voorstellen komt op zeer korte termijn, terugwerkend voor 2023, om de reeds aanwezige planschade te vergoeden die is ontstaan na het in de maatschappij bekend maken van het slopen van het gehele industrieterrein tbv de bouw van 5 tot 7 duizend woningen.
Mensen komen met de uitgebrachte plantekeningen waar de gebouwen Hondiusstraat 20-24-28 niet meer in staan weergegeven.

Geplande meetings met de gemeente worden daags ervoor afgezegd en geen nieuwe voorstellen worden gedaan, wij moeten uit de media vernemen wat de status is.
Voor ons een absoluut bizarre situatie en volstrekt onacceptabel.

Slapelozen nachten zijn het gevolg van deze uitingen die daarna afgedaan worden als het zijn maar plannen! En die kunnen altijd nog gewijzigd worden. Maar het kwaad is al geschied nu het in de krant heeft gestaan.

Wij willen maar een ding en dat is duidelijkheid, heldere communicatie en compensatie.

Namens E-Unit Nederland;

Bas Brüll.

Beste Raadsleden van Arnhem

Ik vond het gisteren hartstikke leuk om mijn ideeën en meningen met u te mogen delen.

Voor mij was het de eerste keer en ik was best wel zenuwachtig.

Toen ik aan de beurt was, kon ik mijn voorbereide tekst niet voorlezen.

Waarom?.

Mijn ogen worden minder en ik had bij Action een brilletje gekocht voor minder dan 1 euro.

Ik kon mijn voorbereidende tekst niet voor lezen.

Maar ik heb in de raadzaal veel opgedaan en ik ben dankbaar.

Het leven is voor mij een leerschool en ik ben nooit te oud om te leren.

Ik weet nu dingen die ik eergisteren niet wist, bijvoorbeeld spreek een ambtenaar niet aan op zijn naam, indien hij zich publiekelijk niet kan of mag verdedigen.

Verleden week heb ik u een kopie laten bezorgen, met daarop de afbeelding van Le Mairehof flat en de tien kolossale gebouwen die ze willen bouwen.

Ik vraag u het volgende: ‘Als u in Le Mairehof appartement woont, wat zou u dan doen ?’

Accepteert u dat of gaat u handelen?

U zult ongetwijfeld denken mijn privacy gaat eraan.

U denkt misschien net zoals ik dat uw recht op woongenot aangetast zal worden en dat uw leefruimte ernstig beperkt zal worden.

En het mooie uitzicht dat je had, ben je voor altijd verloren.

Ik ben niet tegen woningbouw en wij weten met ons allen dat huisvesting een grondrecht is , maar 10 gebouwen op een heel klein stukje aarde van Arnhem gaan alle perken te buiten.

Ik heb een alternatief en een mogelijke oplossing bedacht.

Bij deze zend ik de foto van het appartement (links van E 5561104) waarin ik woon..

U ziet de Le Mairehof appartement en u ziet rechtsboven het Torentje (Johan de Wittlaan 316)

RIBW Arnhem & Veluwe Vallei huurt dit pand.

Zou u de wethouder kunnen vragen of er een studie gedaan kan worden of op die plek een woontoren gebouwd kan worden.

Stelt u zich voor, u rijdt op de oude Zevenaarseweg Arnhem en u ziet al van veraf een schitterende woontoren opduiken.

U nadert de rotonde en u staat versteld van de schoonheid van het gebouw.

Het zet Arnhem op de kaart, het wordt een blikvanger in het oosten van Arnhem en u helpt de bewoners van Le Mairehof door enkele gebouwen te schrappen als wel de gebouwen meters naar het zuiden te verplaatsen.

Hopende jullie geïnformeerd te hebben, verblijf ik met vriendelijke groet,

[redacted] Terenstra.

Een huurder van het Le Mairehof appartement.

Taarten en Zo

Le Marehof

Marehof

E 5°56'11.04"

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Rijnpark’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☐ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- **3 april 2024: informatieve bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Groot (PvdD), Van Engelenburg (VVD), Heemskerk (D66), Malda (ChristenUnie), Neutkens (Volt), Prinsen (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal), Elfrink (SP), Wiggers (BBA), Groot (CDA), Verheij (PVV) en Visser (PvdA). De fracties van FvD en DENK waren niet aanwezig.

Bespreking

De bespreking is gestart met een rondetafelgesprek met de volgende deelnemers:

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Hans-Robert van der Doe	Stichting Arnhemse Bedrijventerreinen
2	George Terenstra	
3	Loek H.J. van Veggel	MTSA Technopower
4	Christa	Bewoner van Het Broek
5	Floris Rhemrev	Riksen en Farmusol
6	Clary te Velde	Onze Huisartsen
7	Ellen Boersma	
8	Mevrouw Douwes Dekker	
9	Bas Brüll	E-UNIT

Conclusie

De voorzitter heeft aan het einde van de beraadslaging geconcludeerd dat de informatieve en bespreking is afgerond en dat het onderwerp kan worden doorgeleid naar de meningsvormende bespreking.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

R. Maref

MTSA
TECHNOPOWER

MTSA Technopower B.V.
Westervoortsedijk 67
6827 AT Arnhem

Telefoon : +31 (0)26 3636310
Telefax : +31 (0)26 3646717
Internet : www.mtsa.nl

IBAN: NL36INGB 0700660151
BIC: INGBNL2A
K.v.K. Arnhem nr. 09080575
B.T.W. nr. NL802372466B01

Leden van de Raad van de Gemeente Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Datum : 8 april 2024
Uw referentie :
Onze referentie :
Behandeld door : [redacted]
E-mailadres :

Onderwerp : Reactie op voornemen tot vaststellen Gebiedsvisie Rijnpark Arnhem

Geachte leden van de Raad,

MTSA-Technopower is een hoog-technologisch en innovatief bedrijf dat al bijna 30 jaar is gevestigd in drie gebouwen aan weerszijden van de Mercatorweg (twee aan de westzijde met adres aan de Westervoortsedijk en een aan de oostzijde ervan) in het centrum van het plangebied van Rijnkade ontwikkeling in de gemeente Arnhem. Aldaar ontwerpt en produceert MTSA-Technopower op een duurzame wijze speciale apparatuur voor de Cleantech industrie, duurzame installaties en hoogwaardige speciale machines voor de procesindustrie, de energiesector (groene elektriciteit en waterstoftechnologie), de machinebouw en de High Power sector.
MTSA-Technopower is op die gebieden innovatief en prijswinnend. Op 16 juni 2022 ontving het bedrijf van de Economic Board nog de Parel van Lifeport, uitgereikt door burgemeester Ahmed Marcouch voor het dagelijks werken aan de energietransitie, met cleantech apparatuur en waterstofoplossingen. "Vanuit Arnhem helpt MTSA de hele wereld aan milieutechnische oplossingen. Dwars door alle crises en andere tegenvallers heen", vertelde de burgemeester bij de prijsuitreiking. Hij vond de prijs dan ook erg verdiend (**Productie 1**). En op 29 september 2022 was de officiële opening op MTSA van de groene waterstofproductie-installatie (de eerste in Nederland) voor het GROHW-project door Nermina Kundic, wethouder voor duurzame mobiliteit en economie van Arnhem en Jorg Gigler, directeur van TKI New Gas (**Productie 2**).

Al meer dan 10 jaar staat de locatie van de huisvesting van MTSA-Technopower al in de aandacht en mede daardoor onder druk. Dat begon al in 2011 met het Voorbereidingsbesluit grondgebied Arnhem 2011-2012 vastgesteld op 2011-10-05 waarin de gehele huisvesting van MTSA aan weerszijden van de Mercatorweg binnen de begrenzing van de Voorbereidingsbesluitgebied is gelegen (**Productie 3**). Vervolgens toen in 2012-2013 de gemeente in het concept bestemmingsplan Fluvium-Noord/Westervoortsedijk-West door de aanscherping van de milieucategorie voor bedrijven in het betreffende gebied, al mocht het eventuele gebruik van gronden en gebouwen van bedrijven die hiermee in strijd zou zijn, worden voortgezet. Daarbij werd het ten oosten van de Mercatorweg gelegen gebouw dat MTSA-Technopower gebruikt, buiten de plangrens van het onderhavige bestemmingsplan gehouden (**Productie 4**). Op 3 februari 2014 tekende MTSA-Technopower bezwaar aan tegen dit bestemmingsplan, dat met ingang van 23 januari 2014 ter visie werd gelegd, met de vraag of de bestaande rechten zouden blijven gelden. Bepalend daarbij was de ligging van de grens van het plangebied ter hoogte van de door MTSA gebruikte gebouwen (**Productie 5**). Op 22 juli 2015 reageerde de gemeente dat door een foute vastlegging van de plangrens het westelijk deel van de door MTSA gebruikte 2 gebouwen ten onrechte binnen de werkingsgrenzen van het bestemmingsplan terecht waren gekomen en dat de plangrens naar

het westen werd verschoven en de vigerende rechte bleven bestaan (**Productie 6**). Op 29 september 2017 kreeg MTSA nogmaals de bevestiging dat het bedrijf in z'n geheel buiten de plangrenzen van het aanhangige bestemmingsplan zou blijven en bestaande rechten blijven bestaan (**Productie 7**).

Op basis van het voorstel van B&W van 28 februari 2023, nummer 114215, besluit de Raad van de gemeente Arnhem de "startnotitie Rijnpark" versie 3 maart 2023 vast te stellen met de Kernboodschap dat de Startnotitie Rijnpark de basis is voor de opstelling van de Gebiedsvisie Rijnpark en waarmee de omgevingsdialoog zal worden gevoerd. Zowel intern als extern. Voor de op basis van de afspraken in het BO-MRT 2022 gezamenlijke aanpak met de Regio en het Rijk geldt dat meer inzicht in de opgave voor fase 1 noodzakelijk is, zowel ruimtelijk en programmatisch. De Startnotitie Rijnkade dient hierbij als kader. Op het in de door de Raad vastgestelde Startnotitie Rijnpoort versie 3 maart 2023 opgenomen kaartbeeld (**Productie 8**) komt de oostelijke grens van fase 1 overeen met de hierboven beschreven gemeentelijke bevestigingen ten aanzien van de vrijwaring voor de gehele huisvesting van MTSA-Technopower van aantasting van bestaande rechten.

Zonder enig overleg en verstrekking van informatie en afwijkend van het voornemen zoals in het Raadsbesluit van 28 februari 2023 onder de "Uitgangspunten voor een zorgvuldig participatieproces met de omgeving" met de volgende principes als leidend is voorzien;

- We zijn omgevingssensitief; we verplaatsen ons in anderen en benaderen hen met oprechte interesse;
- In de terugkoppeling naar stakeholderslaten we zien hoe we belangen van verschillende stakeholders afwegen;
- We zijn helder over de invloed die stakeholders hebben en scheppen daardoor realistische verwachtingen (betrouwbaarheid);
- We komen onze afspraken na;
- We betrekken stakeholders tijdig bij de visie- en planvorming;
- We maken onze interne processen/besluitvorming begrijpelijk;
- We communiceren in heldere taal en kiezen onze communicatiemiddelen;
- We dragen als team verantwoordelijkheid voor omgevingsmanagement;
- We leren door te doen!

wordt als nadere uitwerking van de Startnotie Rijnpark vervolgens op 29 maart 2023 door de Raad een besluit genomen over de Vaststelling van het Voorkeursrecht Gemeente voor fase 1 van het Plangebied en daarin is de hiervoor juist vastgestelde oostelijke plangrens wederom naar het oosten verschoven (**Productie 9**), waardoor de drie door MTSA in gebruik zijnde gebouwen deels binnen het werkingsgebied van fase 1 en het Voorbereidingsbesluit en deels buiten naar het gebied van het voorbereidingsbesluit en derhalve in fase 2 is terecht gekomen (**Productie 10**).
Pas op 22 februari 2024 is voor de eerste keer een projectleider en een functionaris van EZ bij ondergetekende langsgekomen om globaal iets toe te lichten. Duidelijk is dat de meeste grondeigenaren zoals gemeld in het Raadsvoorstel mee ontwikkelen in fase 1. De gemeente maakt daarbij op geen enkele wijze duidelijk waarom de werking van het Voorbereidingsbesluit, dat risico's van ongewenste ontwikkelingen moet voorkomen, ter plaatse van de door MTSA gebruikte gebouwen ten westen van de Mercatorweg noodzakelijk is. Terwijl de gemeente in de afgelopen jaren de aanwezigheid van MTSA en de positieve effecten daarvan op de Arnhemse economie en werkgelegenheid nadrukkelijk heeft onderschreven. Heeft de gemeente bij deze opnieuw herhaalde wijziging overzien wat de gevolgen en consequenties daarvan voor een waardevolle en duurzame toekomst van MTSA betekenen?

Ik nodig daarom, in vervolg op mijn beperkte mondelinge bijdrage aan de geforceerde inspraakmogelijkheid op woensdagavond 3 april j.l., de gemeenteraad uit om niet in te stemmen met de herhaalde verschuiving van de oostelijke plangrens van fase 1 ter plaatse van de drie door MTSA gebruikte gebouwen (**Productie 11**) en het college op te dragen de begrenzing van fase 1 terug te brengen naar de situering zoals weergegeven in door de Raad vastgestelde Startnotie Rijnpark Arnhem.
Tevens verzoek ik de Raad het college op te dragen deze wijziging tevens door te voeren in de nog vast te stellen Gebiedsvisie en daarbij de vele suggesties die daarin zijn weergegeven op de locaties van MTSA uit de illustraties te verwijderen.

Om inzicht te krijgen in de (mogelijk) negatieve economische consequenties van de in de Gebiedsvisie Rijnpark beschreven voornemens en getoonde beelden, adviseer ik de Raad om naast de wettelijk vereiste openbare Milieu Effect Rapportage, het college tevens een openbare Economische Effect

MTSA
TECHNOPOWER

Rapportage op te laten stellen. En die rapportages niet alleen voor fase 1 maar meteen ook voor fase 2 te laten gelden. Dat geeft inzicht in de consequenties die nu al merkbaar beginnen te worden voor het gehele gebied van de Startnotitie Rijnpark. Dat leren de lessen van de Nationale Sleutelprojecten in o.a. Rotterdam, zowel als de grootschalige VINEX-locaties in meerdere steden in Nederland.

In tegenstelling tot mijn reactie op de eerdere gemeentelijke plannen waarin ik aangaf dat de toenmalige voornemens de vraag opwierp of MTSA-Technopower ondanks alle positieve beoordelingen gedwongen werd haar toekomst buiten Arnhem te moeten zoeken werp ik nu reeds de vraag op of MTSA-Technopower nog überhaupt een toekomst heeft door de negatieve reclame die de plannen tot gevolg hebben voor de continuïteit onder een nieuwe eigenaar. Klanten haken n.l. af ten gevolge van de publicaties die een negatieve invloed hebben op de continuïteit van opdrachten, financiering en toekomstwaarde.

Met vriendelijke groet,
MTSA Technopower

[redacted]

[redacted]

Bijlagen:

Productie 1
Productie 2
Productie 3
Productie 4
Productie 5
Productie 6
Productie 7
Productie 8
Productie 9
Productie 10
Productie 11

Productie 1



MTSA Technopower ontvangt Parel award voor werken aan de transitie naar een duurzame toekomst

17 juni 2022

Loek van Veggel, CEO van MTSA Technopower ontving op donderdag 16 juni de Lifeport parel-award uit handen van burgemeester gemeente Arnhem, tevens voorzitter van The Economic Board, Ahmed Marcouch en Rijn Platteel, directeur The Economic Board. MTSA ontwikkelt en bouwt klantspecifieke cleantech-apparaten, -systemen en -machines. Zo werkt het bedrijf elke dag aan de energietransitie, met cleantech apparatuur en waterstofoplossingen. Voor The Economic Board een reden om de Parel van Lifeport aan MTSA uit te reiken.

Jaren heeft MTSA gewerkt in en met technologie gebaseerd op olie en gas, maar veranderde langzaam van koers. "We zijn ons een jaar of tien geleden steeds meer gaan richten op apparatuur met clean-tech- en waterstoftechnologie. In dezelfde wereld dus, maar met hele andere processen." aldus Loek van Veggel CEO MTSA. "Waterstof is interessant als medium om energie mee op te slaan en te gebruiken op de momenten dat zon en wind wegvallen."

''MTSA is al jaren aanwezig als een innovatieve en wendbare speler in de internationale technologie en energiemarkt. Maar het bedrijf is haar Arnhemse roots niet vergeten en werkt veel samen met partijen uit de stad." aldus Rijn Platteel, directeur The Economic Board. Ook burgemeester Ahmed Marcouch is trots: "Vanuit Arnhem helpt MTSA de hele wereld aan milieutechnische oplossingen. Dwars door alle crises en andere tegenvallers heen, eerlijk verdiend! Onze studenten zitten op rozen met zo'n veelzijdig innovatief bedrijf in onze stad dat overal oplossingen voor bedenkt en alle uitvoering zo nodig in één hand heeft. Dankzij hun bekwame en vernuftige medewerkers, juist als het erop aan komt. Goede keuze van de jury; parelwinnaars, veel succes met alle goede werk!'

Loek van Veggel is ook erg blij met de Parel-award. "Daar ben ik toch best trots op. Het is een duidelijk teken dat je bedrijf wordt gewaardeerd, terwijl onze klanten en uiteindelijk de samenleving hun voordeel doen met de schone technologie die wij met hen ontwikkelen. Echt een win-win situatie dus."

MTSA
TECHNOPOWER

Productie 2



Demo green hydrogen production installation for GROHW project opened at MTSA

29 September 2022

Waiting for green hydrogen? If it is up to GROHW, our patience will not be tested for long. GROHW is making important steps in the development and realization of a decentralized green hydrogen system. MTSA Technopower, one of GROHW's partners and a frontrunner in hydrogen technology, demonstrates its technical skills with the demo setup of the green hydrogen production and test installation. Thursday 29 September was the official opening of this installation by Nermina Kundic, Alderman for Sustainable Mobility and Economy of Arnhem and Jorg Gigler, director of TKI New Gas.

The official opening of the demo setup was introduced by Jorg Gigler. Jorg explains: "Hydrogen is an important energy carrier that can use wind and solar energy in a green way. It is not the only way to achieve the climate goals, for example battery development, but it certainly contributes to it. We wholeheartedly welcome hydrogen initiatives, such as GROHW. Even though not all projects are profitable yet and a lot of knowledge still needs to be acquired. It is therefore all the more special that GROHW is now really taking the first steps of realization.

From idea to realization

In this demo setup, GROHW realizes a first part of the integrated system, in which all innovations from the participating partners come together. MTSA Technopower, a technology company that specializes in the design and construction of customer-specific industrial installations, has worked hard on the heart of the installation, the electrolyser. The result is this demo setup. Rob van der Sluis of MTSA: "This electrolyser is not only a hydrogen production unit, but at the same time a test system with which multiple electrolysis stacks can be used under real-time conditions. But also via a pre-selected program of fluctuating energy supply, independently of each other and tested and compared with each other. We are at this stage implementing the knowledge from previous projects, including GROHW phase 1. This is of course an important step towards our joint mission: accelerating the energy transition with hydrogen as an energy carrier and technology development to make green energy available around the clock. Still on a small scale, but the next step is scaling up to a 50 kW electrolysis for the long-term field test at De Gasfabriek in Deventer and ultimately to a multi MW (mega watt) hydrogen system. Before we can take those steps, we will be doing a lot of testing in the coming months, including the collaboration with Cooll's hydrogen-powered heat pumps and Hanzenet's digital energy management platform, in order to prepare ourselves properly."

Digitale plannen Wro

Voorbereidingsbesluit grondgebied Arnhem 2011-2012 (onherroepelijk)

Plantype: voorbereidingsbesluit
IMRO-IDN: NL.IMRO.0202.VBB784-0501
Praktijkrichtlijn: PRGB2008
Datum: 2011-10-05

IMRO GML bestand
NL.IMRO.0202.VBB784-0501.gml

Illustratie
i_NL.IMRO.0202.VBB784-0501.pdf

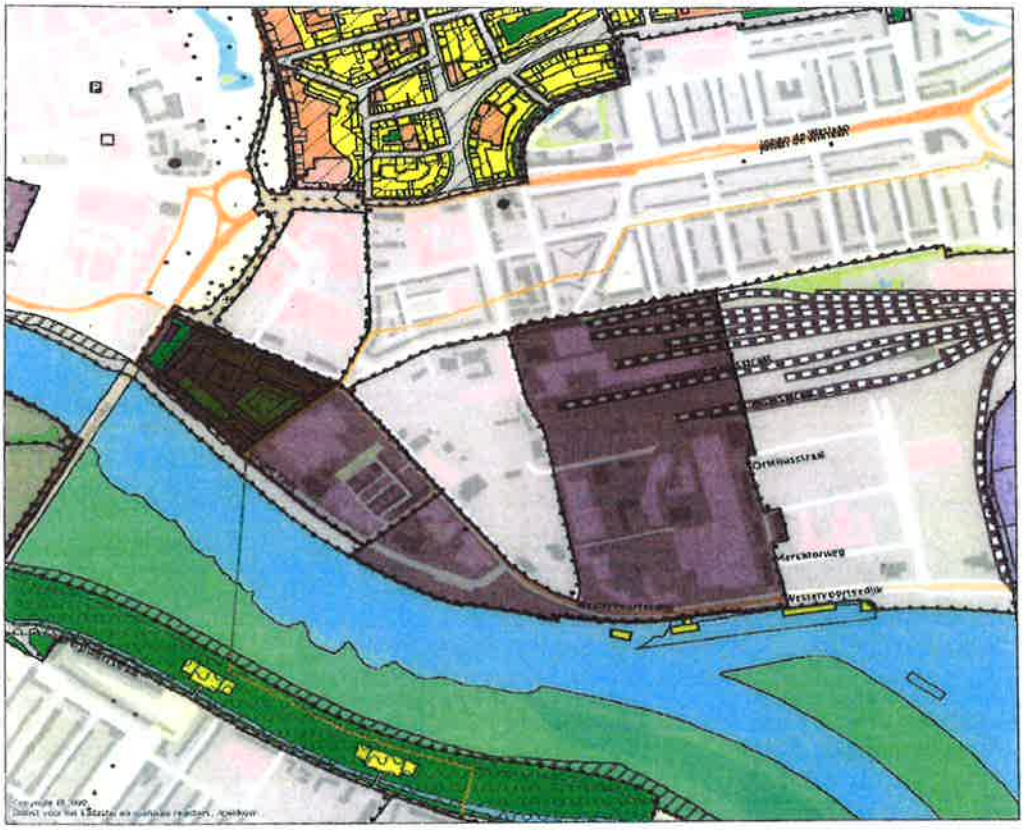
VaststellingsBesluit
vb_NL.IMRO.0202.VBB784-0501.pdf

BesluitDocument
d_NL.IMRO.0202.VBB784-0501.pdf

GeleideFormulier
g_NL.IMRO.0202.VBB784-0501.xml

Mogelijk gemaakt door:

ruimtelijkeplannen.nl



0 200 m

Deze afdruk is afkomstig van ruimtelijkeplannen.nl. Er zijn op basis van deze afdruk geen rechten te ontlenen. De digitale versie van een ruimtelijk plan is bepalend.

Legenda

Gebiedsaanduidingen
- geluidzone
- milieuzone
- overig

Bouwaanduidingen
- bouwaanduiding

Functieaanduidingen
- functieaanduiding

Letterlekenaanduiding
- letterlekenaanduid.

Maatvoeringen
- maatvoering

Voorbereidingsbesluit
- voorber besl geb
- besluitvlak

Gebiedsaanduidingen
- bouwvlak

Bouwvlakken
- onbekend
- waarde
- waterkering
- archeologischhoutv.
- waterstaat

Dubbelbestemmingen
- water
- wonen
- verkeer
- natuur
- maatschappelijk
- groen
- gemengd
- detailhandel
- centrum
- bedrijf

Gest.hoofdgroepen

TECHNOPOWER

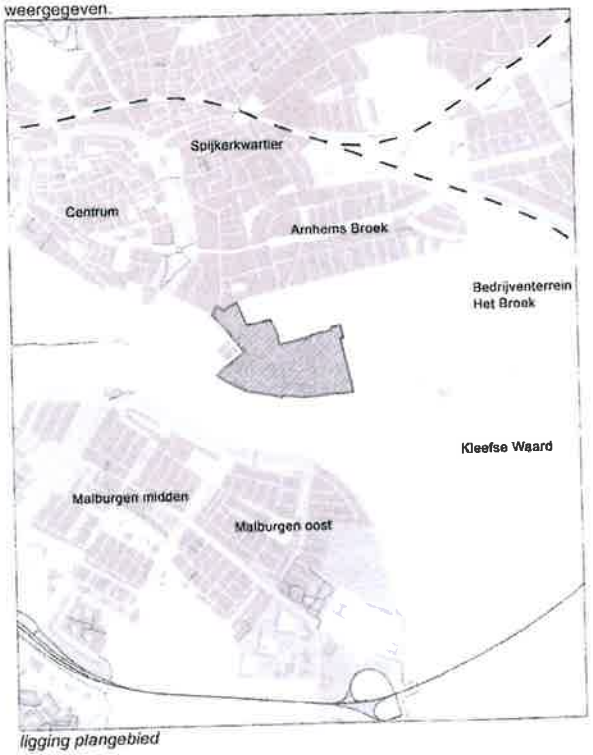
Aanvullende informatie - B3P GIS Viewer

	Aanvullende informatie
Naam Plan	voorbereidingsbesluit grondgebied arnhem 2011-2012
Datum in werking	05-10-2011
Datum Vervallen	04-10-2012
Datum Publicatie	05-10-2011
Datum Besluit	26-09-2011
Nummer Raadsbesluit	2011-09-01057
Extra	

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Situering en begrenzing plangebied

Het plangebied ligt op de noordelijke Rijnoever tussen Nijmeegseweg en Mercatorweg en maakt voor het oostelijk gedeelte onderdeel van het industrieterrein in Arnhem Noord. Het wordt aan de noordzijde begrensd door de Broekstraat, de Van Oldenbarneveldtstraat en de Leeghwaterstraat. Aan de oostzijde wordt de grens langs de Mercatorweg gevormd door een lijn die is getrokken op een afstand van circa 40 meter ten oosten van de gebouwen van de voormalige Corus locatie. Aan de oostzijde daarvan buiten het plangebied ligt het voormalige Billitonterrein dat deels is herontwikkeld. De grens aan de zuidzijde wordt gevormd door de Rijn. In het westen wordt de grens gevormd door de Veilingstraat en verder langs de Westervoortsedijk.
De exacte begrenzing is op de verbeelding (plankaart) en op het kaartje 'ligging plangebied' weergegeven.



ligging plangebied


31

TECHNOPOWER

Productie 5

TECHNOPOWER

MTSA Technopower B.V.
Westervoortsedijk 67
6827 AT Arnhem

Telefoon : +31 (0)26 3636310
Telefax : +31 (0)26 3646717
Internet : www.mtsa.nl

IBAN: NL15RABO 0133647161
BIC: RABONL2U
K.v.K. Arnhem nr. 09080575
B.T.W. nr. NL802372466B01

Gemeente Arnhem
Ter attentie van afdeling Ruimte
Postbus 99
6800 AB ARNHEM

Datum	: 03 februari 2014
Uw referentie	: -
Onze referentie	: DIR/14-020
Behandeld door	: [redacted]
E-mailadres	: -
Onderwerp	: Bestemmingsplan Fluvium-Midden/Westervoortsedijk-West

Geachte heer/mevrouw,

MTSA Technopower B.V. valt met twee van de drie gebouwen binnen bovengenoemd bestemmingsplan. MTSA Technopower B.V. valt tot nu toe in categorie 4.

Het bestemmingsplan Fluvium-Midden/Westervoortsedijk-West ligt vanaf 23 januari 2014 ter inzage. Volgens het nieuwe bestemmingplan zal het gebied waarin MTSA Technopower gelegen is, ingedeeld zijn in categorie 3.2.
De drie gebouwen van MTSA Technopower (gebouwen A en B aan de Westervoortsedijk 67 en gebouw C aan de Mercatorweg 36) voldoen aan de categorie 3.2 Machinefabriek < 2000 m2, indien het kantoorgedeelte van gebouw A (2/3 van het geprojecteerde grondoppervlakte) als ondergeschikte kantoorfunctie (ingenieursbureau) wordt benoemd. De resterende bedrijfsruimte van gebouw A + gebouw B + gebouw C is totaal 1750 m2.

Daarnaast is conform bijlage 2, Zonebeheerplan, deel B. Het uitvoeringsinstrumentarium, pagina 20 te lezen:
"De gemeente kiest ervoor, de bestaande rechten die bedrijven kunnen ontlenen aan verleende vergunningen en geaccepteerde meldingen te respecteren" en "Deze bestaande rechten zullen in het bestemmingsplan geluidszone Arnhem Noord via een maatbestemming positief worden bestemd. Die maatbestemming bestaat eruit dat in algemene zin de "vergunde" geluidsruimte aan het desbetreffende bouwperceel wordt toegekend".

Naar aanleiding van het bestemmingsplan verzoek ik u, ondergetekende schriftelijk antwoord te geven op de onderstaande vragen:

1. Blijft de gemeente Arnhem de rechten die MTSA Technopower heeft om categorie 4 werkzaamheden uit te voeren, indien dat incidenteel noodzakelijk is respecteren binnen dit nieuwe bestemmingsplan?
2. Is het juist, dat het gebied waar MTSA Technopower (kavelaanduiding 082 Westervoortsedijk 67) gelegen is, valt in de nieuwe categorie 3.2?

MTSA
TECHNOPOWER

3. Kunt u bevestigen dat de gemeente de kantoorfunctie van MTSA (2/3 van het geprojecteerde grondoppervlakte van gebouw A) als ondergeschikte kantoorfunctie bestempeld, waardoor MTSA Technopower met haar drie gebouwen ook minimaal voldoet aan categorie 3.2.?

Uw schriftelijke reactie op het bovenstaande zie ik graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
MTSA Technopower B.V.

[redacted]

[redacted]

MTSA
TECHNOPOWER

Productie 6

GEMEENTE Arnhem

MTSA Technopower B.V.
[redacted]
Westervoortsedijk 67
6827 AT ARNHEM

VERZONDEN 22 JULI 2015

Datum :
Uw kenmerk : DIR/14-020
Ons kenmerk : 2015.0.165.138/cg
Zaaknummer : 2013-12-00146
Contactpersoon : A. Meijers
Telefoonnummer : [redacted]

Onderwerp : Vaststellen besternmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West'

Geachte heer [redacted]

Op 3 februari 2014 heeft u een zienswijze ingediend naar aanleiding van het ter inzage liggende ontwerpbestemmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West'.
Inmiddels heeft de gemeenteraad op 13 juli 2015 het bestemmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West' vastgesteld. Uw zienswijze heeft geleid tot aanpassingen in het bestemmingsplan. Voor de besluitvorming omtrent uw zienswijze verwijzen wij naar het raadsbesluit (zie hieronder).

Het vastgestelde bestemmingsplan ligt met ingang van 23 juli 2015 voor een periode van zes weken voor een ieder in het Stadhuis ter inzage, Koningstraat 38, BWL-loket.
De interactieve digitale verbeelding van het plan is te raadplegen op het webadres:
http://www.ruimtelijkeplannen.nl/?planidn=NL.IMRO.0202.809-0301

Het bestemmingsplan is tevens te downloaden in PDF-formaat:

Plankaart
Plantekst
Bijlagen

Als bijlage bij deze brief treft u de publicatie in het gemeenteblad en in de Staatscourant aan. In de publicatietekst vindt u tevens informatie over de verdere procedure en de rechtsmiddelen die u daarbij tot uw beschikking heeft. Op de gemeentelijke website www.arnhem.nl onder 'Politiek en organisatie' en vervolgens 'Gemeenteraad' en 'Agenda en vergaderstukken' kunt u het raadsbesluit en het raadsvoorstel terugvinden (bij de vergadering van 13 juli 2015). De directe link naar de websitepagina waar de stukken staan is: http://arnhem.notudoc.nl/cgi-bin/meeting.cgi/action=view/id=2770.

Eusebiusbuitensingel 53 • Postbus 9029 • 6800 EL Arnhem
Telefoon 0900 - 1809 (lokaal tarief) • Fax 026 - 3774830 • gemeente@arnhem.nl

Datum: VERZONDEN 22 JULI 2015
Zaaknummer: 2013-12-00146
Pagina: 2

Voor vragen over het vervolg van de procedure en/of de inhoud van bovengenoemde stukken kunt u zich wenden tot de [redacted] van de afdeling Ruimte, telefoonnummer 026-3773697

Hoogachtend,
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college

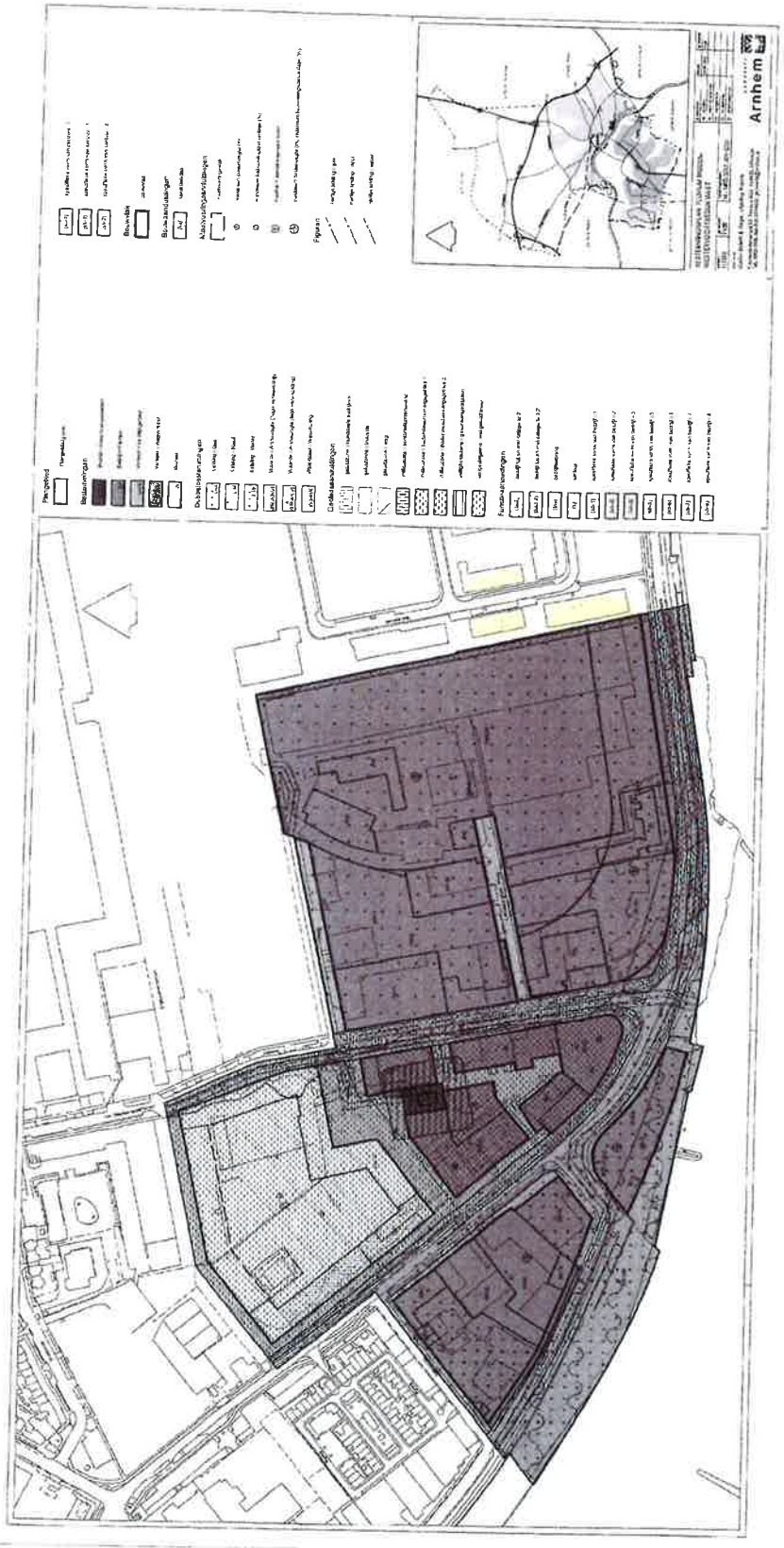
[redacted]

Hoofd van de afdeling Ruimte B

Bijlage: - Publicatie vaststelling bestemmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West'

Eusebiusbuitensingel 53 • Postbus 9029 • 6800 EL Arnhem
Telefoon 0900 - 1809 (lokaal tarief) • Fax 026 - 3774830 • gemeente@arnhem.nl

MTSA
TECHNOPOWER



MTSA Buiten
plangebied

MTSA
TECHNOPOWER

Productie 7

GEMEENTE Arnhem

MTSA Technopower B.V.
Westervoortsedijk 67
6827 AT Arnhem

Datum : 29 september 2017
Zaaknummer : 177465
Contactpersoon : [redacted]
Telefoonnummer : [redacted]

HEER MTSA LIGT NIET IN FLUVIUM MIDDEN.
⇒ HEER MTSA (A, B, C) VALT ONDER OUDE CAT III

29 SEP. 2017

Onderwerp: Gewijzigde vaststelling bestemmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West'

Geachte heer, mevrouw,

Hierbij informeren wij u over het volgende:
De gemeenteraad heeft op 25 september 2017 het bestemmingsplan 'Fluvium Midden-Westervoortsedijk West' gewijzigd vastgesteld. De raad heeft conform het voorstel besloten.

Het vastgestelde bestemmingsplan ligt vanaf 3 oktober 2017 voor een periode van zes weken voor een ieder in het Stadhuis ter inzage, Koningstraat 38, BWL-loket. Het plan is te raadplegen op het webadres:

https://www.arnhem.nl/ruimtelijkeplannen/plannen/NL.IMRO.0202.809-/NL.IMRO.0202.809-0303/
(technische storingen voorbehouden).

Als bijlage bij deze brief treft u de tekst van de publicatie die op 2 oktober 2017 in het digitale gemeenteblad/Staatscourant wordt geplaatst. In de publicatietekst vindt u tevens informatie over de verdere procedure en de rechtsmiddelen die u daarbij tot uw beschikking heeft. Op de gemeentelijke website www.arnhem.nl onder 'Bestuur' en vervolgens 'Gemeenteraad' en 'Agenda en vergaderstukken' kunt u het raadsbesluit, het raadsvoorstel en het zienswijzenrapport terugvinden (bij de vergadering van 25 september 2017, agendapunt 2.2).
De directe link naar de websitepagina waar de stukken staan is:
https://ris.ibabs.eu/raad-arnhem/meeting/100000784/98deedd5-fd2b-493d-86cb-3e9069bd643b

Stadskantoor - Eusebiusbuitensingel 53 • Postbus 9029 • 6800 EL Arnhem
Telefoon 0900-1809 (lokaal tarief) • Fax 026-3774830 • www.arnhem.nl

TECHNOPOWER

Zaaknummer 177465
Pagina 2

Voor vragen over het vervolg van de procedure en/of de inhoud van bovengenoemde stukken kunt u zich wenden tot [redacted] van Beleidsdomein Fysiek, telefoonnummer [redacted]

Hoogachtend
Het college van burgemeester en wethouders van Arnhem,
namens het college

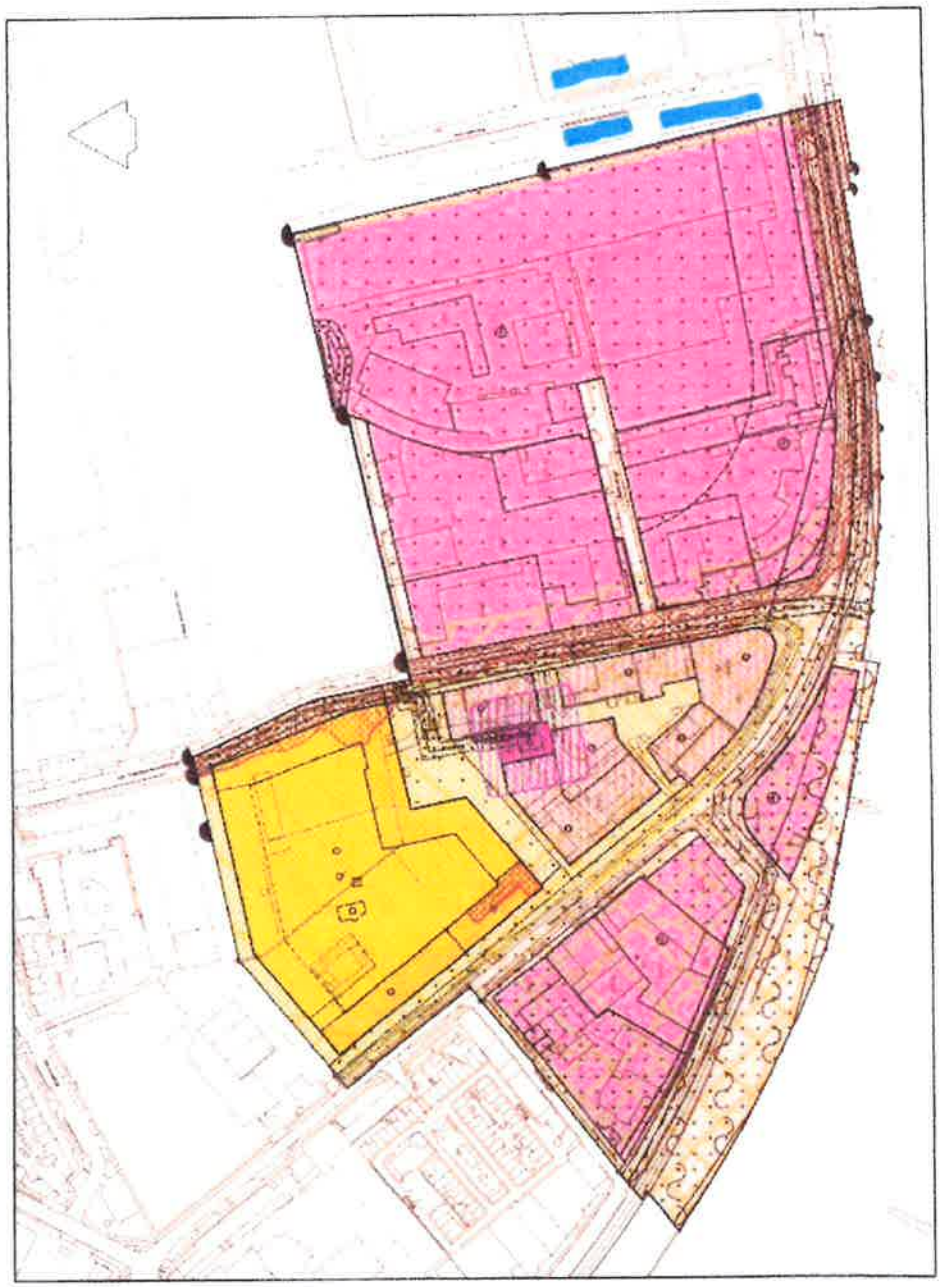
[redacted]

Strategie en Programmamanagement

i.a.a. Archief / K. Stolk Project- en Interimmanagement

Bijlage Bekendmaking 3 oktober 2017

Stadskantoor Eusebiusbuitensingel 53 • Postbus 9029 • 6800 EL Arnhem
Telefoon 0900-1809 (lokaal tarief) • Fax 026-3774830 • www.arnhem.nl



TECHNOPOWER

Productie 8

STARTNOTITIE RIJNPARK ARNHEM

Versie: 3 maart 2023



Oude luchtfoto Rijnpark

Conform motie 22M93 "Startnotitie voor Ruimtelijke Ontwikkelingen" is voor Rijnpark allereerst een startnotitie opgesteld. Doel van deze startnotitie is om vooraf kaders vast te stellen waaraan de herontwikkeling van Rijnpark moet voldoen. Ook de kaders voor de participatie worden vastgesteld. Deze startnotitie vormt de start van een langjarig ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie (kader) wordt een Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld. Tevens dient de startnotitie als kader om tot afspraken met het Rijk te komen (zie paragraaf 2.1).



Plangebied Rijnpark

Fase II 2022

Rijnpark

Arnhem heeft de ambitie om tot 2040 16.000 woningen te bouwen. Rijnpark is een van de gebieden waar we meer huizen willen bouwen. Voor een deel van het bedrijventerrein geldt een voorkeursrecht. Dit betekent dat de komende 3 jaar alleen de gemeente gebouwen en/of grond kan kopen.

Nieuwe woningen

De grootste kansen voor woningbouw liggen in het gebied dat we Spoorzone Arnhem-Oost noemen. Bedrijventerrein Rijnpark is onderdeel van Spoorzone Arnhem-Oost (/stad_en_wijken/projecten/Spoorzone_Arnhem_Oost). We zien op het bedrijventerrein mogelijkheden voor een combinatie van wonen en werken. Er is mogelijk ruimte om 7.000 nieuwe woningen te bouwen.

Eerste ontwikkelgebieden



(/dsresource?objectid=da094b2a-33d9-4636-a956-dac02f8137d0&&disposition=inline)

De ontwikkelingen beginnen in 2 deelgebieden van Rijnpark. De luchtfoto hierboven geeft aan om welke delen het gaat. Deelgebied Noord en deelgebied Zuid liggen ingeklemd tussen het Arnhemse Broek, de Van Oldenbarneveldstraat en de Mercatorweg. Het gebied bevat een aantal kantoren, bedrijfshallen en een spooremplacement (opstelplaats). Er liggen geen woningen in het gebied.

Conform motie 22M93 "Startnotitie voor Ruimtelijke Ontwikkelingen" is voor Rijnpark allereerst een startnotitie opgesteld. Doel van deze startnotitie is om vooraf kaders vast te stellen waaraan de herontwikkeling van Rijnpark moet voldoen. Ook de kaders voor de participatie worden vastgesteld. Deze startnotitie vormt de start van een langjarig ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie (kader) wordt een Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld. Tevens dient de startnotitie als kader om tot afspraken met het Rijk te komen (zie paragraaf 2.1).



Plangebied Rijnpark

MTSA Technopower B.V.
Westervoortsedijk 67
6827 AT Arnhem

Telefoon : +31 (0)26 3636310
Telefax : +31 (0)26 3646717
Internet : www.mtsa.nl

IBAN: NL36INGB 0700660151
BIC: INGBNL2A
K.v.K. Arnhem nr. 09080575
B.T.W. nr. NL802372466B01

Aan de Leden van de Raad van de gemeente Arnhem
raadsleden@arnhem.nl
fractievolgers@arnhem.nl

Datum : 16 april 2024
Uw referentie :
Onze referentie :
Behandeld door : [redacted]
E-mailadres :

Onderwerp : Voorstel tot wijziging van de faseringsgrens Gebiedsvisie Rijnpark

Geachte leden van de Raad,

Met stijgende verbazing en afnemend vertrouwen in de gemeentelijke overheid heb ik de afgelopen dagen kennisgenomen van de voorgenomen vervolgstappen voor de planontwikkeling Rijnpark. In de stukken die geagendeerd zijn voor de Politieke Avond op 17 april a.s. onder agendapunt “Meningsvormende bespreking Gebiedsvisie Rijnpark” is met geen woord iets te lezen over een reactie van het college van B&W op de zowel mondelinge als schriftelijke inbreng van ondergetekende.
De gemeente/het College wijkt daardoor in ernstige mate af van twee van haar eigen uitgangspunten voor een zorgvuldig participatieproces, te weten “we betrekken stakeholders tijdig bij de visieontwikkeling en planvorming” en “we komen onze afspraken na”.

Nadat in 2011 een voorbereidingsbesluit werd vastgesteld waarbij de aanwezigheid en het functioneren van MTSA-Technopower aan weerszijden van de Mercatorweg werd genegeerd, kwam de gemeente (na een bezwaarschrift) pas op 29 september 2017 met de definitieve uitspraak dat de ligging van de plangrens werd bevestigd ten westen van de drie door MTSA-Technopower gebruikte gebouwen en dat een foute vastlegging van de plangrens ten onrechte in het bestemmingsplan was terecht gekomen. De gemeente heeft daarop de ligging van de plangrens in het plan aangepast. Deze ligging van de plangrens was vervolgens ook de basis voor de grens tussen fase 1 en fase 2 in de startnotitie Rijnpark die als basis geldt voor de afspraken met de Rijksoverheid en voor uitwerking tot gebiedsvisie Rijnpark.

Uit niets in de huidige stukken blijkt dat de gemeente haar uitspraken uit het verre en nabije verleden van plan is na te komen. En dat zet en heeft de duurzame toekomst van MTSA-Technopower, waar de gemeente steeds met trots over spreekt, onder druk gezet. Daarom vraag ik de Leden van de Raad niet in te stemmen met de voornemen van het College met betrekking tot de Gebiedsvisie Rijnpark in de huidige vorm, maar de fasering tussen fase1 en fase 2 terug te brengen naar de situatie zoals opgenomen in de Startnotitie Rijnpark. En op basis daarvan het participatieproces en bijbehorende nadere studies nader in te vullen.

Met vriendelijke groet,
MTSA Technopower B.V.

[redacted]

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Rijnpark’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **17 april: meningsvormende bespreking**
- 3 april 2024: informatieve bespreking (rondetafelgesprek)

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Elfrink (SP), Usta (DENK), Van Engelenburg (VVD), Groot (CDA), Malda (ChristenUnie), Snelting (Volt), Heemskerk (D66), Visser (PvdA), De Groot (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Groot (Arnhem Centraal)

De fracties van de PVV, Forum voor Democratie waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Kundic (wethouder), Van Rijen (bestuursadviseur)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en start met de eerste termijn vanuit de raadskamer, waarin vragen worden gesteld aan het college. De eerste termijn vanuit de raadskamer wordt afgerond.

Toezeggingen

-

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Het voorstel zal worden doorverwezen naar een vervolg van de meningsvormende bespreking, waarbij gestart zal worden met de eerste termijn vanuit het college.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

L. Manders

Van: [redacted] van Veggel [redacted]>
Verzonden: maandag 22 april 2024 14:25
Aan: Raadsleden Arnhem <raadsleden@arnhem.nl>
Onderwerp: Reactie op raadsvergadering 17-4-2024

Geachte leden van de Raad,

Tijdens de raadvergadering van 17-4-2024 over Meningsvormende gesprekken over de gebiedsvisie Rijnpark in de gemeenteraad van Arnhem, bleek niet helemaal duidelijk wat de issue is van de grens van fase 1 ten opzichte van MTSA Technopower.

Het uitgangspunt van de start notitie, die het uitgangspunt is voor de gebiedsvisie, dat 3 gebouwen van MTSA Technopower in fase 2 vallen.
In de huidige Gebiedsvisie valt MTSA Technopower met 2 van de 3 gebouwen in fase 1 en met 1 van de 3 gebouwen in fase 2. Terwijl tussen fase 1 en fase 2 minimaal 10 jaar zit.
MTSA is pas in maart 2024 hierover geïnformeerd door de gemeente.
In de bijlage is met groen en rood aangegeven hoe in de loop van 10 jaren de grens telkens wijzigt en de gemeente haar afspraken met de ondernemer niet nakomt blijkt nu.

Dat betekent dat MTSA gedoemd is op te houden als dit plan wordt doorgezet. Het risico potje dat de gemeente reserveert voor tegenvallers in fase 1 is ½ zo groot als de waarde van MTSA.

Ik raad de raad dan ook aan de gebiedsvisie niet goed te keuren.

Met vriendelijke groet,

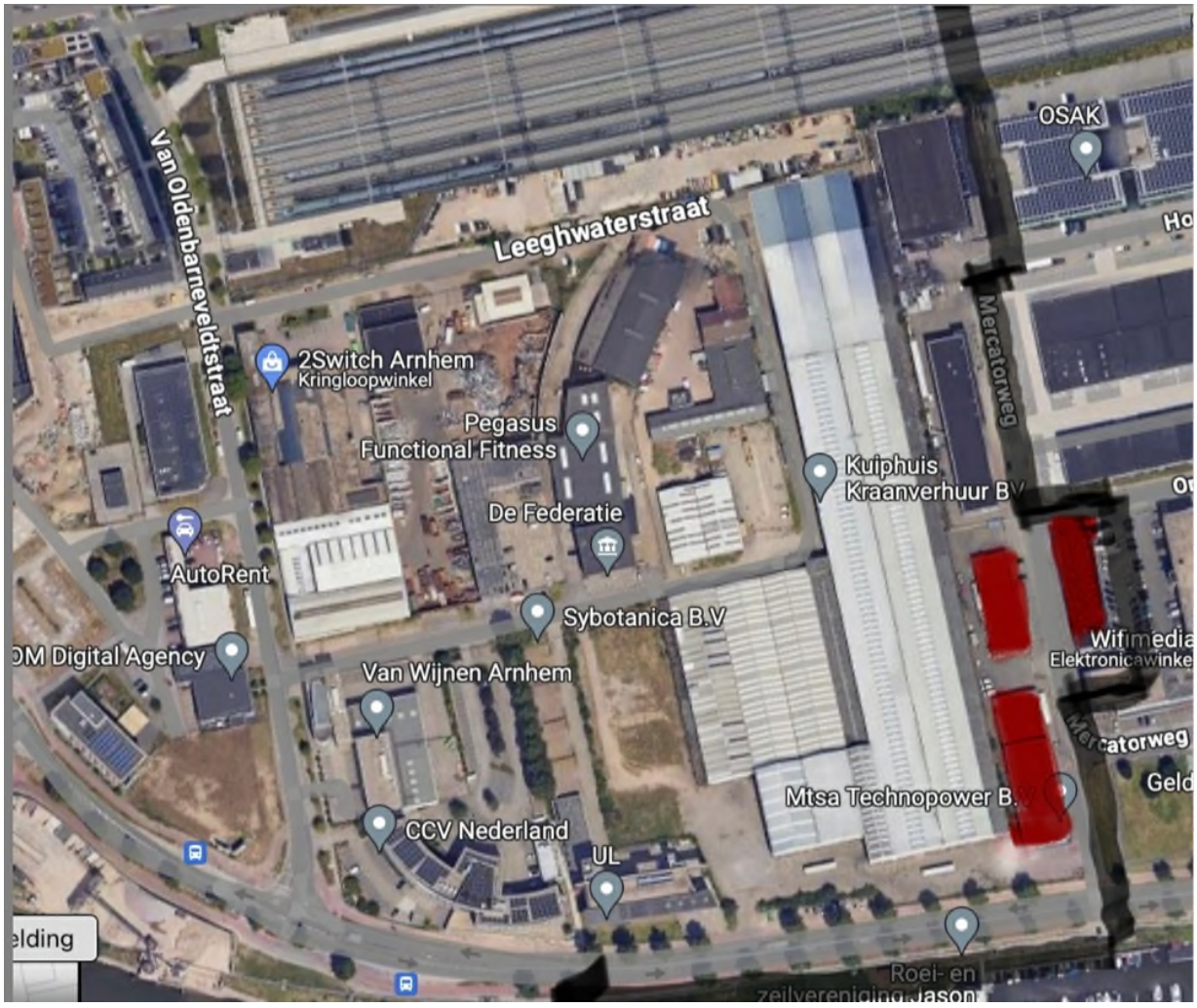
MTSA Technopower

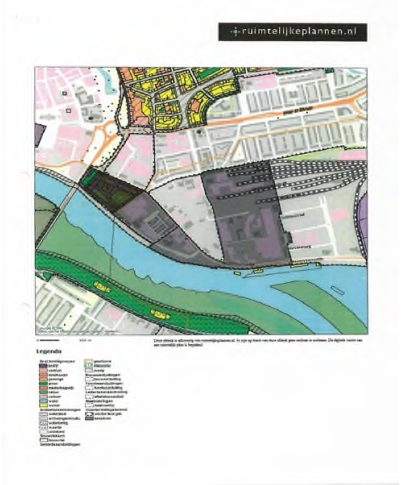
[redacted] van Veggel
CEO

MTSA Technopower B.V.
Westervoortsedijk 67
6827 AT Arnhem
The Netherlands
[redacted]
I: www.mtsa.nl

CoC.nr.: Arnhem 09080575

Productie 3 Voorbereidingsbesluit Arnhem 2011-2012 d.d. 05-10-2011





Productie 4 Best.plan Fluvium Noord-Westervoortsedijk West cpt 08-2013





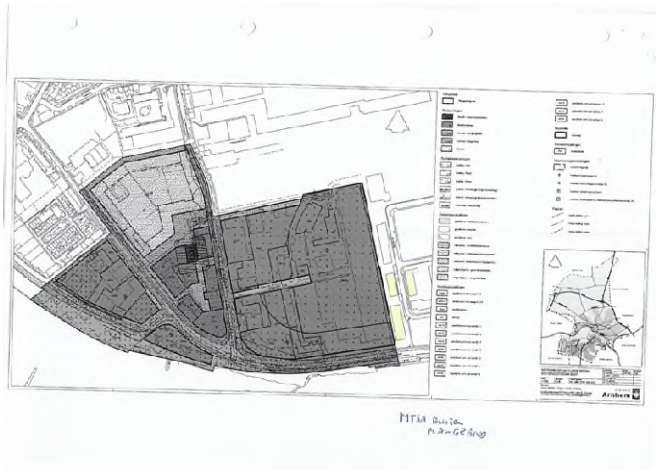
Productie 5 Zienswijze MTSA d.d. 03-02-2014



Conform huidige situatie MTSA-Technopower gevestigd in drie gebouwen aan weerszijden van de Mercatorweg

Productie 6 Vastgesteld BP Fluvium Midden-Westenvoortsedijk West 13-07-2015



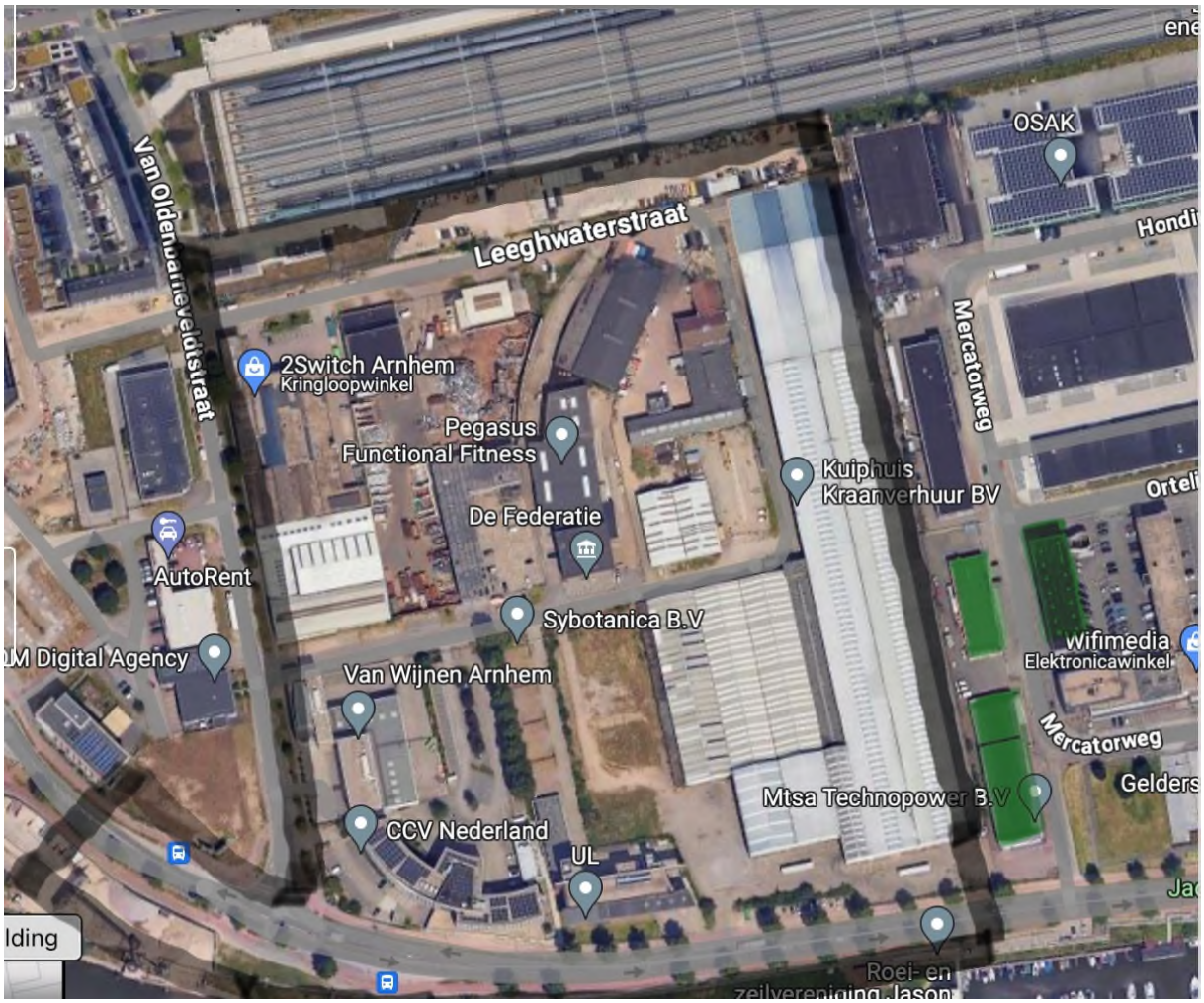


Productie 7 Gewijzigd vastgesteld BP Fluvium Midden-Westenvoortsedijk West 25-09-2017





Productie 8 Startnotitie Rijnpark Arnhem vastgesteld 28-02-2023



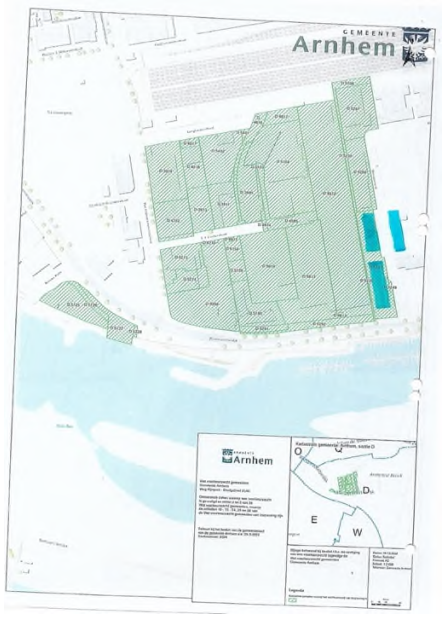


Conform motie 22M93 "Startnotitie voor Ruimtelijke Ontwikkelingen" is voor Rijnpark allereerst een startnotitie opgesteld. Doel van deze startnotitie is om vooraf kaders vast te stellen waaraan de herontwikkeling van Rijnpark moet voldoen. Ook de kaders voor de participatie worden vastgesteld. Deze startnotitie vormt de start van een langjarig ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie (kader) wordt een Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld. Tevens dient de startnotitie als kader om tot afspraken met het Rijk te komen (zie paragraaf 2.1).

Plangebied Rijnpark

Productie 9 WVG Rijnpark vastgesteld Raadsbesluit 29-03-2023





Productie 10 Voorbereidingsbesluit vastgesteld 21-12-2023





Rijnpark

Arnhem heeft de ambitie om tot 2040 16.000 woningen te bouwen. Rijnpark is een van de gebieden waar we meer huizen willen bouwen. Voor een deel van het bedrijventerrein geldt een voorkeursrecht. Dit betekent dat de komende 3 jaar alleen de gemeente gebouwen en/of grond kan kopen.

Nieuwe woningen

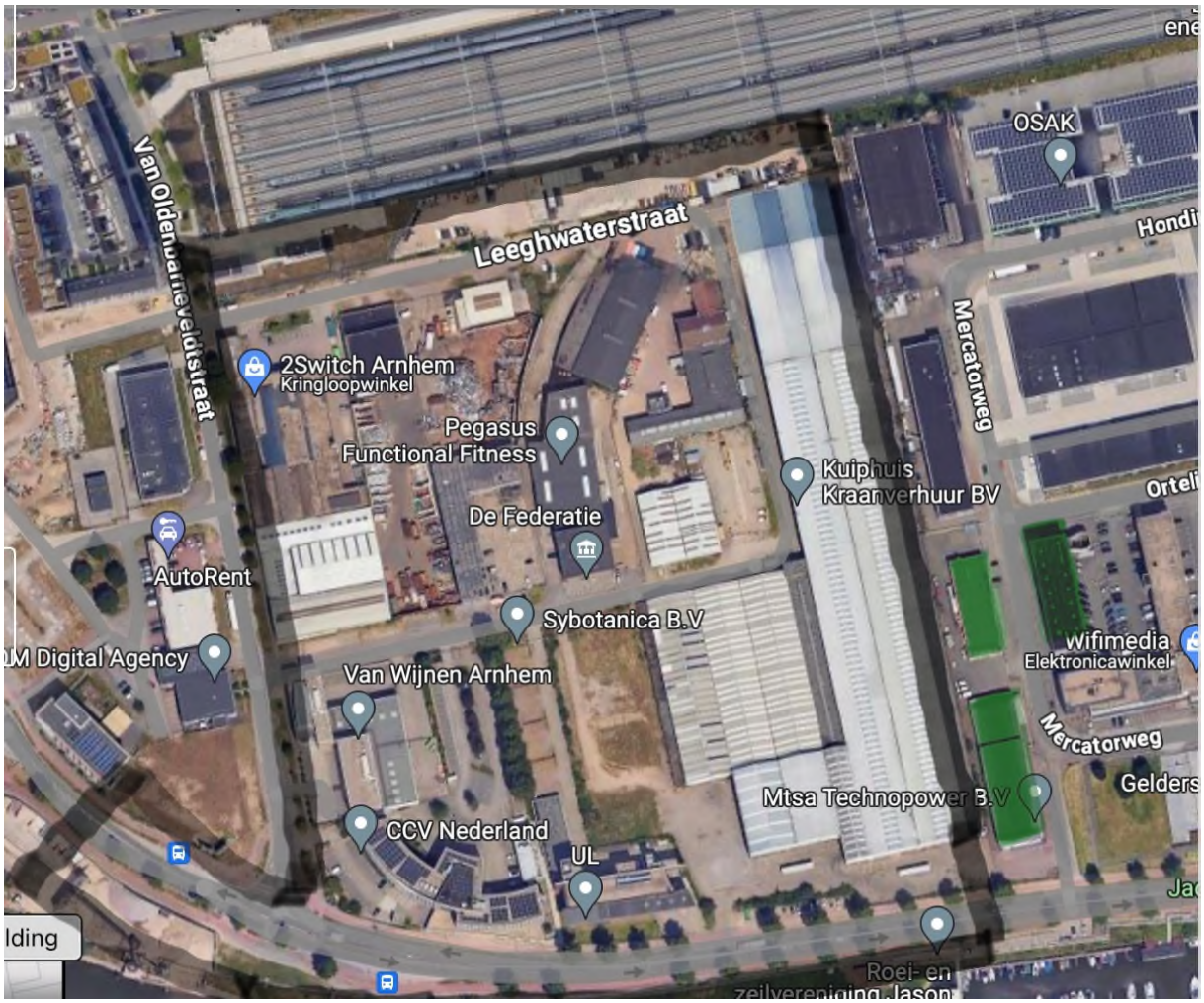
De grootste kansen voor woningbouw liggen in het gebied dat we Spoorzone Arnhem-Oost noemen. Bedrijventerrein Rijnpark is onderdeel van Spoorzone Arnhem-Oost (/stad_en_wijken/projecten/Spoorzone_Arnhem_Oost). We zien op het bedrijventerrein mogelijkheden voor een combinatie van wonen en werken. Er is mogelijk ruimte om 7.000 nieuwe woningen te bouwen.

Eerste ontwikkelgebieden

/dsresource?objectid=da094b2a-33d9-4836-a956-dac02f8137d0&&disposition=inline)

De ontwikkelingen beginnen in 2 deelgebieden van Rijnpark. De luchtfoto hierboven geeft aan om welke delen het gaat. Deelgebied Noord en deelgebied Zuid liggen ingeklemd tussen het Arnhemse Broek, de Van Oldenbarneveldstraat en de Mercatorweg. Het gebied bevat een aantal kantoren, bedrijfshallen en een spooremplacement (opstelplaats). Er liggen geen woningen in het gebied.

Productie 11 Reactie MTSA op Gebiedsvisie Rijnpark (nog NIET vastgesteld)



Conform motie 22M93 "Startnotitie voor Ruimtelijke Ontwikkelingen" is voor Rijnpark allereerst een startnotitie opgesteld. Doel van deze startnotitie is om vooraf kaders vast te stellen waaraan de herontwikkeling van Rijnpark moet voldoen. Ook de kaders voor de participatie worden vastgesteld. Deze startnotitie vormt de start van een langjarig ontwikkelproces. Op basis van deze startnotitie (kader) wordt een Gebiedsvisie Rijnpark opgesteld. Tevens dient de startnotitie als kader om tot afspraken met het Rijk te komen (zie paragraaf 2.1).



Plangebied Rijnpark

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Rijnpark’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- 3 april 2024, informatieve bespreking (rondetafelgesprek)
- 17 april 2024, start meningsvormende bespreking
- **24 april 2024, meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Van den Broek (CDA), Malda (ChristenUnie), Scholten (Volt), Heemskerk (D66), Visser (PvdA), De Groot (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Verheij (PVV), Groot (Arnhem Centraal), Van Plateringen (BBA),

De fracties van de SP, DENK, Forum voor Democratie waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Kundic (wethouder), Van Rijen (bestuursadviseur), Pasmans (bestuursadviseur)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en start met de eerste termijn vanuit het college, waarin vragen worden beantwoord. Aan de tweede termijn is niet toegekomen.

Toezeggingen

1. Wethouder Smeulders zegt toe de afspraken met het Rijk over de inzet van de subsidiemiddelen ten aanzien van Spoorzone Oost ter beschikking te stellen aan de raad
2. Wethouder Smeulders zegt toe de brief die het college van NS en ProRail heeft ontvangen te verzenden aan de raad
3. Wethouder Kundic zegt toe zo veel als mogelijk maatwerk toe te passen om MTSA Technopower te behouden in de stad

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking nog niet is afgerond. Het voorstel zal worden doorverwezen naar een vervolg van de meningsvormende bespreking, waarbij gestart zal worden met de tweede termijn vanuit de raad.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

J. Gerretschen

GEMEENTE Arnhem

MEMO

Datum : 8 mei 2024

Aan : Raadsleden en fractievolgers

Van : Paul Smeulders

Betreft : Toezeggingen wethouder Smeulders bij bespreking Gebiedsvisie Rijnpark (#1533 en #1534)

Toezegging

Op 24 april jl. heb ik bij de behandeling van de Gebiedsvisie Rijnpark twee toezeggingen gedaan, te weten:

- *Wethouder Smeulders zegt toe de afspraken met het Rijk over de inzet van de subsidiemiddelen ten aanzien van Spoorzone Oost ter beschikking te stellen aan de raad (Toezegging ID 1533)*
- *Wethouder Smeulders zegt toe de brief die het college van NS en ProRail heeft ontvangen te verzenden aan de raad (toezegging ID 1534)*

In deze memo en in de bijgevoegde bijlagen is nadere informatie opgenomen over de afspraken die we met het Rijk hebben gemaakt. Ook is de brief toegevoegd die we van de NS en ProRail hebben ontvangen.

De toezeggingen kunnen hiermee worden afgedaan.

Afspraken met het Rijk

Op het zogeheten Bestuurlijk Overleg - Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (BO-MIRT) van november 2022 hebben regio en Rijk met elkaar afgesproken het NOVEX-gebied Spoorzone Arnhem-Oost te ontwikkelen. In november 2022 werd hiervoor een bedrag van € 72 miljoen euro toegezegd.

Op een later moment heeft het Rijk via Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en het MIRT kenbaar gemaakt dat we als gemeente Arnhem € 54,4 miljoen euro van het Rijk ontvangen voor de ontwikkeling van Spoorzone Arnhem-Oost. Dit geld komt bovenop de €72 miljoen euro die we als gemeente in november ontvingen.

Over allebei de bovenstaande momenten is uw gemeenteraad geïnformeerd:

1. In november 2022 ontving uw raad deze raadsbrief met nadere informatie over de afspraken na het BO-MIRT. Op deze webpagina zijn ook de bestuurlijk afspraken toegevoegd.

   Ter volledigheid zijn bij deze memo een aantal bijlagen toegevoegd. De bijlagen beginnende met het nummer ‘1’ bevatten nog meer informatie met de afspraken met het Rijk.

2. Op 23 juni 2023 ontving uw raad een mail van wethouder Bouwkamp waarin u werd geïnformeerd over de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving en het MIRT. Bij die mail was een Kamerbrief gevoegd en een overzicht met afspraken over de inzet van het gebiedsbudget. Deze documenten zijn voor de volledigheid ook bij deze mail gevoegd en beginnen met het nummer ’2’.

MEMO

Brief NS en ProRail

Op 15 april 2024 ontvingen we een brief van de NS en ProRail. Zoals toegezegd is de brief bij deze mail gevoegd.

Zoals ik aangaf tijdens de raadsbehandeling van de Gebiedsvisie zullen we in gesprek treden en blijven met de NS en ProRail over deze gebiedsontwikkeling en het proces dat wij daarin voornemens zijn te volgen.

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Bijlage(n)
16

Datum 14 november 2022
Betreft Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022, voortgang MIRT, moties en toezeggingen MIRT

Geachte voorzitter,

Goede mobiliteit zorgt ervoor dat er eten te koop is in de supermarkt, dat de arts in het ziekenhuis is, de leraar op school, de visite op een verjaardag en het bouwmateriaal op de bouwplaats. Een land zonder mobiliteit is onmogelijk en ondenkbaar. Daarom investeren we in mobiliteit, juist nu Nederland voor grote uitdagingen staat.

We hebben te maken met verschillende crises: de stikstofproblematiek, de oorlog in Oekraïne en de gevolgen van de coronapandemie. Daarnaast wordt de uitvoering van onze plannen en ambities gehinderd door een groot gebrek aan arbeidskrachten. En tegelijkertijd willen we honderdduizenden nieuwe woningen bouwen, zorgen voor betere infrastructuur, gezonde wateren en binnen dertig jaar een klimaat- en energieneutraal land.

Met het aantreden van dit kabinet is er tot € 1,5 mld. per jaar extra toegevoegd aan het budget voor het onderhoud aan wegen, bruggen, spoor, tunnels, dijken, duinen en dammen. De basis op orde, dat is onze prioriteit. Daarnaast is in het Coalitieakkoord aangekondigd dat het kabinet de komende tien jaar € 7,5 mld. beschikbaar stelt voor de goede ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat en de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening besluiten in overleg met de regio over de besteding van deze middelen. Verder is € 3,4 mld. overgeheveld vanuit het Nationaal Groeifonds.

Het merendeel van de besluiten die wij in deze brief presenteren zijn bouwstenen voor een beter Nederland. Het zijn plannen voor de toekomst van Nederland. We staan voor grote uitdagingen die er in veel gevallen voor kunnen zorgen dat kostenramingen worden overschreden, planningen niet worden gehaald of projecten soms helemaal niet van start kunnen. Wij laten ons daar niet door ontmoedigen. We blijven ons onverminderd inzetten voor de bereikbaarheid en waterveiligheid van Nederland, omdat dit geen luxe is maar een voorwaarde voor een land waar het prettig wonen en leven is.

Hiervoor werken het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) en het ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) samen met andere departementen, provincies, gemeenten, vervoerregio's en waterschappen. De langetermijninvesteringen in de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van Nederland zijn opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT). Samen met de vijf MIRT-regio's en de goederenvervoercorridorpartijen vinden elk najaar de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) plaats. De BO's MIRT vormen daarmee een belangrijk moment om opgaven te agenderen, te bespreken en afspraken te maken met regionale bestuurders alsook om (investerings)beslissingen te nemen over toekomstige projecten en programma's.

De BO's MIRT van dit najaar hebben plaatsgevonden op 9, 10 en 11 november jl. Een belangrijk resultaat zijn de wederzijds bindende afspraken die met de regio's zijn gemaakt over het bereikbaar maken en ontsluiten van 400.000 nieuwe woningen tot en met 2030. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Hiermee geeft het kabinet invulling aan de besteding van de aan het Mobiliteitsfonds (MF) toegevoegde € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de verstedelijkingsgebieden en daarbuiten.[1] Hierbij hebben de ministeries van IenW en BZK samen met alle regio's een bijzondere aanpak gevolgd waarmee gebiedsgericht bereikbaarheid en woningbouw op elkaar zijn afgestemd. Hiermee zorgen we ervoor dat we in een vroeg stadium bereikbaarheids- en woningbouwmaatregelen gelijk op laten lopen. Dit komt zowel de woningbouw als de leefbaarheid van de gebieden ten goede, zodat mensen prettig en betaalbaar kunnen wonen. In aanvulling hierop zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt over de verdere aanpak van de verstedelijking in de 7 NOVEX-(verstedelijkings)gebieden. Verder zijn met alle MIRT-regio's afspraken gemaakt over verduurzaming van mobiliteit in het kader van het programma Veilig, Slim en Duurzaam.

De afgelopen periode zijn substantiële stappen gezet, zowel met de hierboven genoemde € 7,5 mld. als in andere projecten binnen het MIRT. Een kleine selectie uit de vele projecten: er wordt onder meer gestart met de MIRT-verkenning voor de Oude Lijn Leiden - Dordrecht, waardoor de doorstroming in de Zuidelijke Randstad verbetert en hier meer woningbouw mogelijk wordt. Door afspraken te maken over een mobiliteitspakket voor woningbouw in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone en voor netwerkeffecten in de regio Zwolle kan de regio tot en met 2030 verder verstedelijken. Met dit pakket verbetert ook de doorstroming op de A28 ter hoogte van Zwolle. Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Verder wordt met de afspraak om te starten met MIRT-verkenningen Venlo Vierwaarden en, volgend jaar, Maastricht Maasoevers ingezet op het verbeteren van de waterveiligheid, waarbij expliciet aandacht is voor andere ontwikkelingen op en rond de Maas (zoals ecologie, stadsontwikkeling,

[1] Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld. Deze woningbouwlocaties liggen allemaal in de 7 NOVEX-(verstedelijkings)gebieden en zijn veelal de grootschalige, dragende gebiedsontwikkelingen in deze gebieden. Met de ontwikkeling van deze locaties wordt dus ook een belangrijke impuls aan de ontwikkeling van de NOVEX-gebieden gegeven.

recreatie en bevaarbaarheid). Ook wordt met de start van het programma goederenvervoercorridor Zuid integraal gewerkt aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor voor goederenstromen vanuit Amsterdam en Rotterdam naar Antwerpen.

Hoewel dit kabinet miljarden ter beschikking heeft om te investeren in infrastructuur zijn deze middelen niet toereikend om al onze ambities (tegelijk) te realiseren. In deze kabinetsperiode zal daarom ook kritisch worden gekeken naar het benodigde kwaliteitsniveau van de netwerken en de keuzes die hierin te maken zijn. Hierover is uw Kamer op 11 november jl. geïnformeerd.[2] Dit alles speelt zich af in een steeds meer complexe ruimtelijke opgave waarbij bijvoorbeeld 'water en bodem sturend' een belangrijke basis vormt. Over de uitwerking van deze uitgangspunten wordt uw Kamer binnenkort geïnformeerd.

Met deze brief informeren wij uw Kamer over de volgende zaken:
1. Stikstof
2. Afspraken Woningbouw en Mobiliteit
3. Terugmelding afspraken BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's:
   3.1. Regio Zuid
   3.2. Regio Zuidwest
   3.3. Regio Oost
   3.4. Regio Noord
   3.5. Regio Noordwest
   3.6. Goederenvervoercorridors
   3.7. Algemeen
4. Moties en toezeggingen in het kader van het MIRT

1 Stikstof

1.1 Inleiding

De stikstofproblematiek is voor alle opgaven in het fysieke domein een grote beperkende factor. De schaarse stikstofruimte is nodig om bij te dragen aan de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid van Nederland. Ook voor het realiseren van de ambities voor de ontsluiting van de woningbouw is stikstofruimte nodig. Op 5 oktober jl. heeft de heer Remkes zijn rapport 'Wat wel kan – Uit de impasse en een aanzet voor perspectief' gepresenteerd.[3] Op 14 oktober jl. heeft het kabinet een appreciatie van dit advies gegeven waarin de denklijnen en aanbevelingen uit het rapport worden omarmd.[4] Het kabinet neemt het advies over om gericht en versneld de emissies van 500 tot 600 piekbelasters weg te nemen. Hiermee wordt op korte termijn bijgedragen aan natuurbehoud en -verbetering, worden zo min mogelijk ondernemingen geraakt en kan daarnaast ruimte worden gecreëerd voor het met voorrang vergunnen van PAS-meldingen. Omdat deze aanpak een grote impact heeft op de betrokkenen en de periode van een jaar erg ambitieus is, werkt het kabinet een goed gevulde gereedschapskist uit om de aanpak zo kansrijk mogelijk te maken. De strategie ten aanzien van piekbelasters op basis van het advies van de heer Remkes wordt nu nader uitgewerkt.

[2] Kamerstuk 2022Z21867
[3] Kamerstuk 30 252, nr. 34
[4] Kamerstuk 30 252, nr. 35

Dankzij internationaal en nationaal bronbeleid wordt door de sector mobiliteit een evenredige en evenwichtige bijdrage geleverd aan de reductie van de totale stikstofdepositie in Nederland. Enkele voorbeelden hiervan zijn steeds strengere Europese eisen aan de stikstofuitstoot door wegverkeer, de landelijke verlaging van de maximumsnelheid op Rijkssnelwegen, inzet van stroom aan de wal voor zeeschepen en aanscherping van internationale emissienormen voor scheepvaart. Uit het advies van de heer Remkes blijkt evenwel dat er geen kortetermijnoplossing bestaat voor de toestemmingverlening voor MIRT-projecten.

1.2 Werkvolgorde

In de MIRT-brief van juni jl. is een werkvolgorde van 11 projecten gedeeld.[5] Deze werkvolgorde is nodig omdat de onderzoekslast voor het aspect stikstofdepositie fors is toegenomen en niet alle projecten tegelijk van de beperkt beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen gebruik kunnen maken. Daarnaast is capaciteit in brede zin een probleem, vanwege het stuwmeer aan lopende projecten dat is ontstaan als gevolg van de vertraging door de stikstofproblematiek en de grote Vervanging en Renovatie opgave.

In de brief is toegezegd om in het najaar de indicatieve planningen van deze projecten met uw Kamer te delen. De planningen zijn in onderstaande tabel opgenomen:

	Project	Besluit	Indicatieve planning
1	A28/A1 Knooppunt Hoevelaken	TB	2025
2	Sluis II Wilhelminakanaal	PB	2024[6]
3	A4 Haaglanden – N14	TB	2026
4	N35 Nijverdal – Wierden	TB	2025
5	Rotondes Zeeland	Wnb	2024[6]
6	N50 Kampen – Kampen Zuid	OTB	2026
7	A20 Nieuwerkerk a/d IJssel – Knooppunt Gouwe	OPB	2026
8	A1/A30 Barneveld	OPB	2026
9	A67/A73 Knooppunt Zaarderheiken	TB	2027
10	Overnachtingshaven Giesbeek	OPB	2028[6]

TB = Tracébesluit; PB = Projectbesluit; OTB = Ontwerp-Tracébesluit; OPB = Ontwerp-Projectbesluit.

De planningen betreffen het moment van vaststellen van de eerstvolgende toestemmingsbesluiten ((ontwerp-)Tracébesluit, (ontwerp-)Projectbesluit), en niet het moment van realisatie van het project. Het gaat om indicatieve planningen. Gerechtelijke procedures en nieuwe inzichten leiden voor het MIRT-programma immers tot onzekerheid en kunnen extra vertraging veroorzaken.

Eén project, Brug Itteren, is uit de lijst gehaald, omdat bij nader inzien geen beroep op de stikstofdeskundigen zal worden gedaan. Vanwege de budgetspanning bij dit project wordt momenteel een alternatief overwogen. Hierover zal op korte termijn besluitvorming plaatsvinden.

[5] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[6] Afhankelijk van het bevoegd gezag voor de vergunning Wet natuurbescherming (Wnb).

In de brief werd ook aangekondigd dat de lijst van projecten die als eerste worden voorbereid, in het najaar mogelijk zou worden uitgebreid. Het ging om projecten die, ondanks een hoge score op andere afwegingscriteria (zoals netwerkeffect en van belang voor de woningbouw), vanwege budgettaire tekorten niet op de lijst van prioritaire projecten konden worden geplaatst. Voor de projecten A7/A8 Amsterdam – Hoorn, A6 Almere Oostvaarders - Lelystad en A4 Burgerveen - N14 zijn middelen voor ontsluiting van woningbouw gereserveerd. Ook voor het project InnovA58 Eindhoven - Tilburg zijn nadere afspraken gemaakt om het ontstane budgettaire tekort weg te nemen. Daarom worden deze toegevoegd aan de lijst. Tot slot wordt ook het project Ligplaatsen Boven-Rijn - Waal Oost aan de lijst toegevoegd. Voor deze zes toegevoegde projecten zal nog een indicatieve planning worden opgesteld.

In de afgelopen maanden zijn gesprekken met de provincies Noord-Brabant en Flevoland gevoerd over hun aanbod om stikstofdeskundigen beschikbaar te stellen voor respectievelijk InnovA58 Eindhoven - Tilburg en A6 Almere Oostvaarders - Lelystad. Wij zijn beide provincies dankbaar voor hun aanbod om hierin mee te denken. Waar de gesprekken met de provincie Flevoland nog lopen, is met de provincie Noord-Brabant bij het bestuurlijk overleg MIRT afgesproken dat de provincie stikstofdeskundigen voor het genoemde project levert.

1.3 Vervallen bouwvrijstelling

Op 2 november jl. heeft de Raad van State in een zaak over het project Porthos geoordeeld dat de bouwvrijstelling niet gebruikt mag worden.[7] In Nederland kan nog gebouwd worden, maar voortaan moet per project weer bekeken worden of er in de aanlegfase stikstofeffecten zijn en moet zo nodig een natuurvergunning worden aangevraagd. De minister voor Natuur en Stikstof stuurt de Kamer nog deze maand een nadere duiding over de uitspraak. Daarin zal zij ook ingaan op een handelingsperspectief. De verwachting is dat het vervallen van de bouwvrijstelling grote gevolgen gaat hebben voor de aanleg en instandhouding van spoor- en wegennetwerken, en daarmee de bereikbaarheid, de ontsluiting van woningbouw, verkeersveiligheid en waterveiligheid. Mogelijk kunnen projecten niet meer in de beoogde vorm doorgaan of komen ze (tijdelijk) stil te liggen. Daarnaast kan de uitspraak leiden tot een heroverweging van de hierboven genoemde werkvolgorde en bijbehorende indicatieve planningen, omdat mogelijk meer beroep op de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen zal worden gedaan.

De stikstofbeperkingen zijn niet alleen zichtbaar bij de bereikbaarheidsopgave: het vervallen van de bouwvrijstelling is een tegenslag voor de woningbouwopgave. Dit zal leiden tot vertraging en extra kosten. De maatschappelijke opgave voor het realiseren van voldoende betaalbare woningen blijft onverminderd groot; de kabinetsambitie van het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 blijft dan ook overeind.

[7] Kamerstuk 35 334, nr. 208

1.4 Financiële gevolgen stikstofproblematiek voor MIRT-projecten

In de MIRT-brief van juni jl. is toegezegd om een betere inschatting te maken van de te verwachten kosten als gevolg van de stikstofproblematiek.[8] De stikstofkosten vallen uiteen in drie categorieën:

- uitvoeringstegenvallers en vertragingskosten als gevolg van stikstof: ca. € 130 mln. met name voor ViA15 (€ 75 mln.) en A16 Rotterdam (€ 45 mln.)
- maatregelen voor projectspecifieke mitigatie of compensatie: € 27,8 mln.
- capaciteit voor uitvoeren en beoordelen van stikstofonderzoeken: € 7,8 mln. voor stikstofdeskundigheid en € 36,1 mln. voor aanvullende onderzoeken in de planning- en studiefase bij de projecten uit de tabel hierboven.

De genoemde bedragen zijn al besteed en tellen op tot € 202 mln. Mogelijk zullen er meer kosten worden gemaakt door vertraging en het opnieuw uitvoeren van bepaalde onderzoeken voor de projecten in de planning- en studiefase. Hierbij is het niet altijd mogelijk om een directe relatie te leggen met de stikstofproblematiek. Indien dit wel het geval is wordt dit toegelicht op de begrotingsmomenten bij het betreffende project.

2 Afspraken woningbouw en mobiliteit

2.1 Inleiding

Om de druk op de woningmarkt aan te pakken, zet het kabinet in op de realisatie van 900.000 extra woningen tot en met 2030, waarvan twee derde betaalbaar. Grootschalige woningbouw is, zowel tot en met 2030 als in de periode daarna, nodig omdat in een aantal regio's het woningtekort zo hoog is dat alleen kleine en middelgrote locaties met betaalbare woningen onvoldoende zijn om te kunnen voldoen aan deze doelstelling. Het is van groot belang dat de bereikbaarheid van ons hoofdwegen- en spoorwegennet op orde blijft en deze locaties goed ontsloten en bereikbaar zijn. In het coalitieakkoord is daarom voor de komende 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Er is maximaal € 1,5 mld. gereserveerd voor versnelling van het realiseren van woningbouwlocaties door middel van kleinere bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen en € 6 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Om deze middelen op een doeltreffende en doelmatige manier te verdelen is er de afgelopen maanden overleg gevoerd met de regio's.[9] Daarbij hebben de regio's de gelegenheid gekregen wensen en voorstellen naar voren te brengen en is gebruik gemaakt van vele onderzoeken, marktinformatie en studies die in de afgelopen jaren gezamenlijk zijn verricht.

2.2 Versnellingsafspraken (maximaal € 1,5 mld.)

In het programma Woningbouw[10] van de minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (VRO) zijn de versnellingsafspraken aangekondigd met daarin ook de criteria waar de versnellingsproposities aan moeten voldoen. Voor de versnellingsafspraken is een plafond van € 1,5 mld. ingesteld voor

[8] Kamerstuk 35 925-A nr. 76
[9] Deze gesprekken zijn gevoerd op basis van op basis van lopende MIRT-verkenningen, MIRT-onderzoeken, gezamenlijke rijk-regio verstedelijkings- en bereikbaarheidsprogramma's en de eerder opgestelde businesscases voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.
[10] Kamerstuk 32 847, nr. 878

investeringen in ontsluiting en bereikbaarheid die de woningbouw versnellen. Van de eerste tranche versnellingsafspraken, waarover uw Kamer eerder is geïnformeerd,[11] is één propositie ingetrokken: Weert Hornekwartier. In de afgelopen BO's MIRT zijn in de tweede ronde 35 proposities goedgekeurd (zie bijlage). In totaal worden 105 woningbouwplannen versneld, waarmee versneld 207.000 woningen kunnen worden gerealiseerd.

2.2.1 Criteria voor de versnellingsafspraken

De middelen ten behoeve van de versnellingsafspraken worden over locaties door heel Nederland verdeeld. Conform toezegging aan het lid Koerhuis[12] wordt hieronder meer inzicht geboden in de vraag hoe de besluitvorming omtrent de criteria voor de versnellingsafspraken tot stand zijn gekomen.

Op basis van de geformuleerde criteria heeft een eerste weging en selectie plaatsgevonden. Een aantal voorstellen is afgevallen omdat deze niet voldeden aan de criteria. Vervolgens is een aantal 'zeven' toegepast, zodat de kwalitatief beste voorstellen overbleven. Er is achtereenvolgens beoordeeld op:

- De mate van koppeling tussen woningbouw en de gevraagde infrastructurele investeringen. Bij onvoldoende koppeling is het voorstel afgevallen.
- Kosteneffectiviteit, in de vorm van de infrastructurele investering per woning.
- Of het woningbouwplan nabij een IMA-knelpunt ligt in combinatie met beperkt flankerend beleid. Bij een matige score is het voorstel vooralsnog afgevallen.
- In hoeverre de start van de bouw binnen drie tot vijf jaar aannemelijk is. Indien de score dit onvoldoende aannemelijk kon worden gemaakt is het voorstel alsnog afgevallen.
- De mate van lokale/regionale cofinanciering.

Voor de versnellingsafspraken is gewerkt met bovenstaande criteria. Het afweegkader[13] is toegepast op de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

2.3 <u>Ontsluiting grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties (€ 6 mld.)</u>

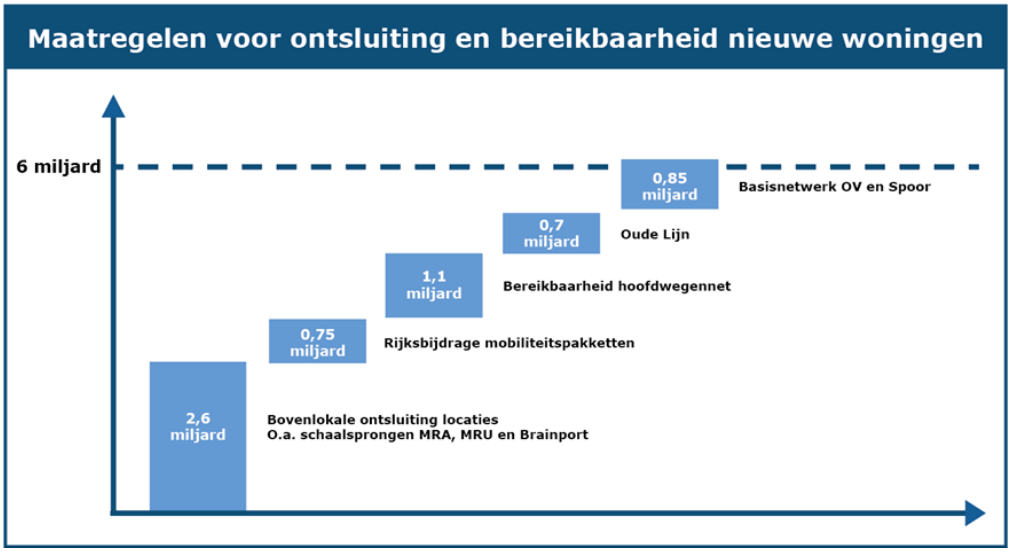
De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De lijst met definitieve grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is voor de zomer vastgesteld, net als het afweegkader voor de inzet van de middelen. Op basis van dit afweegkader, met daarin bereikbaarheidswaarde en woningwaarde als belangrijke criteria, is een gebalanceerd pakket van maatregelen voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties tot stand gekomen. Naast bereikbaarheid en woningbouw is – conform het afweegkader – een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat erom dat woningbouw (op termijn) kan voldoen aan randvoorwaarden als water en bodem sturend, stikstof, geluid en externe veiligheid. Bij de verdere ruimtelijke integrale afwegingen rond de gebiedsontwikkelingen voor woningbouw gaat het over het verplaatsen van bedrijven, woon-werkbalans, ruimtelijke kwaliteit, openbare ruimte en groen,

[11] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[12] Kamerstuk 35 925-A, nr. 81
[13] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuurinclusief bouwen, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid en gezondheid. Er wordt daarbij zo nodig ook woon-werk-afspraken gemaakt. Al deze elementen worden bij de ontwikkeling van de 17 grootschalige woningbouwlocaties nader uitgewerkt en hierover zal in de BO's Leefomgeving van 2023 nadere besluitvorming plaatsvinden.

2.3.1 Toelichting maatregelen voor goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen

Onderstaand figuur bevat de hoofdlijnen van de reservering van de middelen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en maatregelen op de hoofdnetwerken.



De onderste drie blokken geven aan wat er nodig is voor de ontsluiting van de nieuw te bouwen woningen, zijnde de OV-schaalsprongen en grote regionale bereikbaarheidsinvesteringen in de Metropoolregio Amsterdam, Metropoolregio Utrecht, Metropoolregio Den Haag Rotterdam en Eindhoven. De Oude Lijn is apart weergegeven, aangezien deze Rijksinfrastructuur betreft. Daarnaast zijn mobiliteitspakketten opgenomen, die met name woningen ontsluiten in de regio's Noord, Oost en de Brabantse Stedenrij. Deze pakketten bestaan uit kleine bereikbaarheidsmaatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Tenslotte zijn de laatste twee blokken investeringen om de bereikbaarheid via de nationale weg- en spoornetwerken tot 2030 op peil te houden.

2.4 Totaalbeeld

Met het totale investeringspakket van de € 7,5 mld. en de middelen uit het Nationaal Groeifonds worden tot en met 2030 ongeveer 400.000 woningen bereikbaar gemaakt. Deze woningen zijn direct te relateren aan de investeringen. Hiervan wordt 85% binnenstedelijk ontwikkeld en 15% op uitleglocaties. Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. Een deel van de middelen wordt besteed aan schaalsprongen in het OV, het draaiend houden van de ringen

rond de grote steden en netwerkversterking. De investeringen die we doen in nationale en regionale bereikbaarheid op weg en spoor leveren baten op voor alle nieuwe woningen. Daarnaast zijn de nieuwe woonwijken bereikbaar met OV, fiets en auto. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt.

De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT worden opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken moeten optellen tot de opdracht uit het coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan ten minste twee derde betaalbaar. Op basis van het afweegkader moet minimaal 50% van de grootschalige woningbouwlocaties en versnellingsafspraken in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.[14]

Om bij te dragen aan het realiseren van 900.000 woningen tot en met 2030 zijn ook andere instrumenten beschikbaar zoals de woningbouwimpuls, instrumenten voor tijdelijke huisvesting, transformatie en aandachtsgroepen. Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen is een bijdrage uit het gebiedsbudget of de woningbouwimpuls nodig. Het Rijk en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we afspraken kunnen maken in de BO's Leefomgeving van 2023. De vijfde tranche van de woningbouwimpuls opent begin 2023 voor alle gemeenten.

2.4.1 Verdeling over Nederland

Het kabinet kiest voor een evenwichtige spreiding van investeringen over het land, met nadruk op gebieden waar de druk op de woningmarkt het hoogst en de bereikbaarheidsopgaven het grootst en daardoor vaak het meest complex zijn.

Circa 65% van het investeringspakket van de € 7,5 mld. gaat naar de Randstad. Dit is in lijn met de woningbouwopgave: ongeveer 60% van de woningen wordt gerealiseerd in de vier Randstadprovincies. Circa 35% van de € 7,5 mld. is bestemd voor gebieden buiten de Randstad. Dit is exclusief de reservering van € 3 mld. voor de Lelylijn voor de regio Noord.

2.4.2 Verdeling over modaliteiten

Voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen staan de mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven van het gebied centraal; per project wordt ingezet op de meest geschikte verhouding van modaliteiten. Er wordt geïnvesteerd in zowel openbaar vervoer als auto en fiets, waarbij het accent in de grote steden meer zal liggen op openbaar vervoer en in de buitengebieden meer op de auto.

Landelijk zal ongeveer 46% van de beschikbare € 7,5 mld. naar openbaar vervoer gaan, 37% naar de auto, 10% naar de fiets en 7% naar mobility hubs. Onder de noemer 'Spoorcapaciteit 2030' wordt ca. € 585 mln. geïnvesteerd in onder andere de baanstabiliteit en geluidsmaatregelen voor omwonenden. Hiermee wordt

[14] Sociale huur, middenhuur en koopwoningen tot de NHG-grens.

stapsgewijs gewerkt aan het laten rijden van meer treinen en het toekomstbestendig maken en houden van het spoornetwerk. Ook zijn middelen gereserveerd om het hoofdspoor op enkele specifieke plekken aan te passen. Zo is er € 89 mln. gereserveerd voor de spoorverdubbeling en het station Suiker in Groningen. Dit zijn forse investeringen die inzetten op de kracht van het OV voor het verwerken van grote vervoerstromen en de bijdrage van het OV aan de verstedelijkingsopgave, zoals ook aangegeven in het toekomstbeeld OV.[15] Daarnaast wordt er € 300 mln. gereserveerd voor mobiliteitsmaatregelen om het hoofdwegennet rond Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven in beweging te houden en € 801 mln. voor uitbreiding van de wegcapaciteit op stedelijke corridors. Op deze wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht. Verder wordt in heel het land voor ongeveer € 780 mln. meegeïnvesteerd in fietsinfrastructuur, wat samen met cofinanciering van de regio optelt tot een investering meer dan € 1,1 mld. Het gaat hierbij om onder andere betere fietsaansluitingen richting OV-knooppunten, fietstunnels, doorfietsroutes en stationsstallingen. Dit om de bereikbaarheid van nieuwe woningen te garanderen en deze met de fiets te ontsluiten en bij te dragen aan de mobiliteitstransitie.

Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafspraak gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode werken de regio's de mobiliteitspakketten uit in afstemming met het Rijk. Bij de verdere uitwerking hebben we aandacht voor de doeltreffendheid en doelmatigheid van de pakketten, de effecten en druk op de nationale netwerken, en de aansluiting op de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie.

2.4.3 Cofinanciering en beheersmaatregelen

De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's.

Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaalsprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend.

Voor de beheersing van projecten voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, worden de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw., tenzij anders is aangegeven. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds.

[15] Kamerstuk 23 645, nr. 746

Om de scope en taakstellend budget bij alle projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden. Bij onvermijdbare kostenstijgingen volgt bestuurlijk overleg, waarbij de volgende principes gelden:

1. het optimaliseren binnen gewenste scope en budget,
2. indien geen gewenst effect, het aanpassen van de scope (binnen budget),
3. faseren, uitstellen of stopzetten,
4. programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio

Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het beschikbare budget.

Voor alle reserveringen worden bestuursovereenkomsten afgesloten tussen Rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. De kaders voor risicoverdeling en-beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.

Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een programmaplan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing. Dit plan zal in het eerste kwartaal van 2023 klaar zijn. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden hierin meegenomen.

Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten plaats conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT.

3 Terugmelding BO's MIRT en voortgang MIRT-projecten en -programma's per regio

3.1 Regio Zuid

3.1.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Zuid zijn voor € 203 mln. in totaal 18 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 19.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.142 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Eindhoven XL en de Brabantse Stedenrij ('s-Hertogenbosch, Breda en Tilburg), waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ruim 24.000 woningen tot en met 2030.[16] Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.1.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

Voor de Brainportregio zijn afspraken gemaakt over een breed pakket. Voor de Multimodale Knoop Eindhoven XL starten Rijk en regio een integrale MIRT-verkenning. Ook zijn afspraken gemaakt over een hoogwaardige OV-verbinding naar De Run/ASML in Veldhoven (HOV4). Dit komt bovenop de investeringen in mobiliteitstransitie en de woningbouwversnelling bij Fellenoord.

[16] Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Het kabinet en de regio zetten hiermee een substantiële stap in de doorontwikkeling van de mainportstatus van de Brainport.

Voor de andere steden in Brabant zijn eveneens afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Verder hebben Rijk, provincie, gemeenten en de waterschappen de hoofdkeuzes uit het concept-ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant onderschreven; hiermee worden de groei in wonen en werken opgevangen en tegelijkertijd de draagkracht van het milieu, water-, energie- en mobiliteitssysteem vergroot.

3.1.3 MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven

De Brainportregio Eindhoven is van groot economisch belang met internationale uitstraling. De regio groeit en zet volop in op woningbouw rondom de stations Eindhoven en Helmond en de ontwikkeling van de westkant van Eindhoven. Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteitssysteem. Daarom hebben Rijk en regio dit BO MIRT € 852 mln. gereserveerd om de MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven op te starten (zie bijlage), waarvan € 727 mln. voor de multimodale knoop en € 125 mln. voor het spoor. Deze reservering is inclusief de in 2020 gereserveerde € 50 mln. van het Rijk voor het spoor en € 40 mln. van de regio voor de multimodale knoop. In de verkenning worden oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een robuuste en prettige multimodale knoop met genoeg ruimte voor de verwachte extra reizigers met de bus, fiets en trein. Voor het spoor betekent de reservering zicht op een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt (stap 1 uit het adaptief ontwikkelpad), inclusief volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken (zie bijlage).

3.1.4 IC Eindhoven – Aken

Met de start van de MIRT-verkenning OV-Knoop Brainportregio Eindhoven wordt een belangrijke stap gezet in de benodigde infrastructuur voor onder andere een robuuste verbinding naar Aken. Conform de motie Van der Molen c.s.[17] heeft IenW daarmee voor de eerste stap middelen vrijgemaakt voor de realisatie van een directe IC-verbinding op het traject Eindhoven-Heerlen(-Aken). Ondertussen heeft IenW samen met de provincies Limburg en Brabant twee onderzoeken opgestart om de verbetering van de treinverbinding verder uit te werken, passend bij de gefaseerde aanpak.[18] De provincie Limburg neemt enerzijds het voortouw in een onderzoek naar de variant IC Eindhoven-Aken in de avonduren en vroege ochtend. Vanuit het ministerie van IenW is anderzijds de opdracht gegeven om een robuuste IC-verbinding naar Aken nader te analyseren op kansrijke mogelijkheden. Beide onderzoeken zullen meer duidelijkheid geven over het vervolgproces, de kosten en de mogelijke dienstregeling van de verbinding naar Aken op korte en middellange termijn. Met de brief internationaal spoor van medio 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de voortgang en inzichten van de studies.

3.1.5 Hub 's-Hertogenbosch

Voor 's-Hertogenbosch zijn afspraken gemaakt over mobiliteitstransitiepakketten. Naast aanpassing en uitbreiding van het station en de spoorcapaciteit, wordt

[17] Kamerstuk 35 925-A, nr. 89
[18] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

geïnvesteerd in een nieuwe fietsenstalling, meer perroncapaciteit, een toegankelijker busstation en ruimtelijke kwaliteit. Het Rijk draagt hiervoor € 36,1 mln. bij aan stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Daarnaast investeert het Rijk € 60 mln. extra in de ontwikkeling van de spoorzone 's-Hertogenbosch, ter aanvulling op eerdere inzet voor de MIRT-verkenning.[19] Ook de regio draagt aanvullend € 41,5 mln. bij aan de ontwikkeling van de spoorzone. Genoemde bedragen zijn taakstellend en het uitgangspunt voor de uiteindelijke scope. De combinatie van deze investeringen levert een belangrijke bijdrage aan het ontsluiten van nieuwe woningen. De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen. Het station wordt aan de voor- en achterzijde beter ingebed in de stad, waarmee in de directe omgeving kansen voor extra woningbouw ontstaan. De gemeente 's-Hertogenbosch schat in dat op deze manier in de spoorzone na 2030 nog circa 10.000 woningen kunnen worden toegevoegd.

3.1.6 Afronding verkenning A2 Deil - Vught

Op 3 oktober jl. is de structuurvisie voor de A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught en de Nota van Antwoord vastgesteld. De verkenning is daarmee formeel afgerond en gepubliceerd.[20] Wanneer de planning- en studiefase start, wordt nog nader onderzocht. Dit heeft te maken met de prioritering van projecten vanwege de beperkte capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen en -beoordelingen te toetsen. Hierover is uw Kamer in juni jl. geïnformeerd.[21]

3.1.7 A58 Tilburg – Breda

Rijk en regio hebben afgesproken de onderzoeksfase van de MIRT-verkenning A58 aan te houden zonder de ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van een geraamd budgettekort en een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. In de Programmaraad SmartwayZ.NL en het BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg - Breda wordt uitgebreid met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). Bij voldoende budget- en stikstofruimte kan de MIRT-verkenning na actualisatie alsnog worden afgerond.

3.1.8 Integraal Riviermanagement (IRM) en hoogwaterveiligheid Limburg

Van de projecten in het kader van Integraal Riviermanagement (IRM) is - van de lopende zes IRM-pilots langs de Maas - de 'Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2' in februari jl. afgerond. IenW, BZK (VRO) en LNV hebben gezamenlijk afgesproken om in het voorjaar van 2023 een ontwerp-Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen met beleidskeuzes voor rivierbodemligging, sedimenthuishouding en afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt.

Het hoogwater in de zomer van 2021 heeft nogmaals aangetoond hoe belangrijk het blijft om voortvarend aan de slag te gaan met de waterveiligheidsopgaven in Limburg. Vanuit het coalitieakkoord is € 300 mln. gereserveerd op de Aanvullende

[19] Kamerstukken 35 570-A, nr. 45 en 35 925-A, nr. 24
[20] Kamerstuk 35 861, nr. 2
[21] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76

Post voor maatregelen in de beekdalen en zijrivieren van de Maas. Hiervoor is op 14 juli jl. een bestuursovereenkomst met de Limburgse regio gesloten. Vooruitlopend op een Programma Integraal Riviermanagement worden er nu ook voor de IRM-pilots Vierwaarden Venlo en Maasoevers Maastricht financiële afspraken gemaakt. Voor Venlo Vierwaarden wordt gestart met een MIRT-verkenning waarbij door Rijk € 28,8 mln. wordt gereserveerd voor waterveiligheid (zie bijlage). Voor Maastricht wordt door het Rijk € 60 mln. gereserveerd voor waterveiligheid en zal de daadwerkelijke startbeslissing naar verwachting volgen in april 2023. Naast opgaven voor waterveiligheid betreft de scope van beide projecten ook economische ontwikkelingen, natuur en ruimtelijke inpassing.

3.2 Regio Zuidwest

3.2.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Zuidwest zijn voor € 439 mln. in totaal 32 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 67.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 2.109 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Rotterdam Oostflank, Den Haag CID Binckhorst en Oude Lijn Leiden-Dordrecht, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 95.000 woningen tot en met 2030.[22] Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.2.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

Voor het programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe) zijn op verschillende onderdelen afspraken gemaakt. Zo wordt gestart met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden – Dordrecht en de uitwerking van de regionale HOV corridors (Randstadrail/metronet, Leiden-Zoetermeer). Voor de MIRT-verkenningen CID-Binckhorst en de Oeververbindingen Rotterdam zijn afspraken gemaakt over het voorgenomen voorkeursalternatief. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Algeracorridor en is een pakket maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject ter verbetering van de bereikbaarheid Voorne-Putten en de Haven Rotterdam.

Met de provincie Zeeland is afgesproken om nader te verkennen welke mogelijkheden er zijn om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen waarbij een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor openbaar vervoer centraal staat.

Het Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad wordt verbreed met groen in en om de stad, klimaatadaptatie, duurzame energie en economie, gericht op een toekomstbestendige verstedelijking. Besloten is dat het verbrede Verstedelijkingsakkoord de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad wordt, met als basis het nog te ontwikkelen integraal ontwikkelperspectief. De focus voor NOVEX Zuidelijke Randstad ligt op het realiseren van de binnenstedelijke verstedelijkingsopgave in de zone Oude Lijn. De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland is onderschreven rekening houdend met actuele ontwikkelingen, en is bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel.

[22] Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

3.2.3 Bereikbaarheidsprogramma MoVe

Er wordt een start gemaakt met de MIRT-verkenning Oude Lijn Leiden - Dordrecht, de planuitwerking frequentieverhoging Randstadrail inclusief metronet en de regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.[23] De MIRT-verkenning Oude Lijn is gericht op een schaalsprong op het spoor tussen Leiden en Dordrecht, met als doel een sprinterfrequentie van minimaal acht keer per uur tussen Den Haag en Dordrecht; capaciteits- en gebiedsgerichte maatregelen op en rond de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht; toevoeging van vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelijkingslocaties;[24] en een upgrade van station Stadionpark naar Citysprinterstation.[25] Daarmee worden in de nabijheid van de Oude Lijn tot en met 2030 54.000 nieuwe woningen ontsloten, wat tot en met 2040 oploopt tot 77.000. De grotere capaciteit en de betrouwbaarheid op de Oude Lijn leidt tot een hogere kwaliteit van de verbindingen met andere landsdelen en draagt bij aan de economische samenhang binnen de regio en met de belangrijke economische en kennisclusters in de regio's Amsterdam, Utrecht en Eindhoven.

3.2.4 MIRT-verkenning CID-Binckhorst

De MIRT-verkenning CID-Binckhorst is afgerond met het opstellen van een voorgenomen voorkeursalternatief bestaande uit een tramverbinding door de Binckhorstlaan via de Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft, met een aanvullend bereikbaarheidspakket bestaande uit o.a. fietspaden, fietsenstallingen, mobiliteitshubs en voetgangerspaden. In het BO MIRT is besloten om de planning- en studiefase te starten. Centraal staat het mogelijk maken van de verstedelijkingopgave met ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en ca. 15.000 woningen in de periode erna, naast het oplossen van NMCA-knelpunten.

3.2.5 MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam

Dit BO MIRT is de bestuurlijke voorkeur vastgesteld voor de MIRT-verkenning Oeververbindingen Rotterdam. Het betreft op hoofdlijnen een capaciteits-uitbreiding van de A16 Van Brienenoordcorridor, extra capaciteit op de N210, een nieuwe multimodale brug tussen Feyenoord en Kralingen, een nieuwe HOV-tramverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en Kralingen, opwaarderen van het station Stadionpark en een HOV-busverbinding tussen Rotterdam Zuidplein en het centrum via de Maastunnel. In 2023 zal de voorkeursbeslissing worden genomen, mits de raming binnen het beschikbare budget past. Voor de nieuwe multimodale brug is nog nader (nautisch) onderzoek nodig waaruit moet blijken dat, zoals verwacht, een brug gerealiseerd kan worden die vlot en veilig te passeren is door de scheepvaart. De uitgangspunten voor dit vervolgonderzoek (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vaste deel en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester en Havenbedrijf Rotterdam).

---

[23] De Startbeslissing Oude Lijn is bijgevoegd als bijlage. De Plannen van Aanpak voor Randstadrail/metronet en BRT Leiden-Zoetermeer zijn te vinden op: https://www.move-rdh.nl/documenten/default.aspx#folder=2342396

[24] De stations Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.

[25] Op een Citysprinterstation vertrekt iedere vijf minuten een trein in beide richtingen.

Voor de A16 Van Brienenoordcorridor is een startbeslissing op grond van de Tracéwet dan wel Omgevingswet vereist. Deze startbeslissing zal genomen worden zodra de personele capaciteit (inclusief stikstofonderzoek) de MIRT-planning en studies mogelijk maakt.

3.2.6 Studie Bereikbaarheid Voorne-Putten en Haven Rotterdam
Op grond van de resultaten van de studie hebben het ministerie van IenW, de provincie Zuid-Holland, de MRDH en de gemeenten op Voorne-Putten in dit BO MIRT een pakket van maatregelen vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolgtraject. De inhoud van dit pakket betreft een capaciteitsuitbreiding van een deel van de N57, inclusief de aansluiting met de A15 (waarvoor de tracéwetprocedure gevolgd zal moeten worden) en een beperkte aanpassing van de N218/Hartelcorridor, eveneens inclusief de aansluiting met de A15. Verder worden flankerende maatregelen getroffen voor fiets en OV. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Van Helvert.[26]

Helaas zijn er op dit moment geen middelen voorhanden om een MIRT-verkenning voor de N57 te starten. Ook is er op dit moment geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar. Zodra er voldoende budget beschikbaar is én personele capaciteit voor stikstofonderzoek beschikbaar is, kan worden gewerkt aan de startbeslissing voor een MIRT-verkenning voor de maatregelen aan de N57.

3.2.7 Calandbrug
In november 2021 is uw Kamer geïnformeerd over het afsluiten van de rechterrijstrook van de Calandbrug (N15) richting Rotterdam/Rozenbrug ten behoeve van de veiligheid voor de weggebruiker.[27] Er is toegezegd uw Kamer op de hoogte te houden over de planning van de renovatie van de Calandbrug. De renovatie van het rijdek van de Calandbrug zal naar verwachting starten in 2026. De herstelwerkzaamheden zullen in combinatie met de renovatie van de gehele brug worden uitgevoerd. Tot die tijd zal er in de richting Rotterdam/Rozenburg één rijstrook op de brug beschikbaar zijn. Er is een pontje voor langzaam verkeer op werkdagen van 6:00 tot 19:00 uur. Daarnaast is er een app waarmee busreizigers een financiële compensatie kunnen krijgen voor het omreizen. Hierdoor is de hinder voor het wegverkeer beperkt. De veiligheid is niet in gevaar en voor het vaarwegverkeer is er geen hinder.

Vanwege een storing in het draaimechanisme is de Calandbrug sinds mei 2022 niet meer beschikbaar voor het wegverkeer en fietsers. ProRail geeft aan dat het herstel van deze storing tot eind januari 2023 zal duren. Tot die tijd staat de brug open voor de scheepvaart, waardoor deze niet beschikbaar is voor het wegverkeer.

3.3 Regio Oost
3.3.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.
In de regio Oost zijn voor € 276 mln. in totaal 20 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 26.000 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 695 mln. voor de goede

[26] Kamerstuk 29 862, nr. 31
[27] Kamerstuk 29 385 nr. 113

bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone, Foodvalley, Spoorzone Arnhem Oost, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 30.000 woningen tot en met 2030.[28] Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.3.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In lijn met de Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties spoorzone Arnhem-Oost, Nijmegen Kanaalzone en Stationsgebied, en Foodvalley mobiliteitspakketten afgesproken om de woningbouwlocaties te ontsluiten. Onderdeel hiervan zijn onder andere stationsmaatregelen, mobiliteitshubs en HOV. Voor de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost gaan Rijk en regio een gezamenlijke ontwikkelstrategie uitwerken ten behoeve van het deelgebied Rijnpark. Verder geven Rijk en regio een vervolg aan de corridorstudie Utrecht-Arnhem en maken een onderzoeksopzet voor een regionale, multimodale netwerkanalyse. Tevens starten Rijk en regio een MIRT-onderzoek met een beperkte scope over nut, noodzaak, timing en inpassing van de vrije spoorkruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. Met de regio is een afspraak gemaakt over een Rijksbijdrage aan de Rijnbrug bij Rhenen in één van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley. De regio kan hiermee de uitvoering van het project verder oppakken. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van het lid Stoffer.[29] Daarnaast is een afspraak gemaakt over de RegioExpres Achterhoek.

Voor de MIRT-verkenning A50 op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is het Rijk bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.

Met de regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley zijn daarnaast bestuurlijke afspraken gemaakt over Verstedelijking, met als thema 'Meer landschap, meer stad', onder meer over het toevoegen van recreatieve, groene uitloopgebieden, over water en bodem als sturend principe en over vervolgonderzoeken naar verstedelijking in relatie tot energie. Deze afspraken geven uitvoering aan de verstedelijkingsstrategie van deze regio tot 2040. Rijk en regio zetten de samenwerking voort in het NOVEX-gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley.

Ook in de regio Zwolle zijn afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone, inclusief de binnenstad van Zwolle, en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het netwerk rond Zwolle. Rijk en regio hebben afgesproken de verstedelijkingsstrategie voor de regio Zwolle te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave tot 2040 en de samenwerking voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle. Verder is het MIRT-onderzoek 'bereikbaarheid Zwolle en omgeving' afgerond.

[28] Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.
[29] Kamerstuk 35 925-A, nr. 86

Voor de bovenregionale ontsluiting van Overijssel geven rijk en regio aan ProRail de opdracht voor een verkenning naar elektrificatie en doorkoppeling van de spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster, waarvoor het Rijk een financiële reservering maakt.

3.3.3 RegioExpres

De RegioExpres is een sneltrein op de spoorverbinding Arnhem-Doetinchem-Winterswijk en zorgt voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid, woon- en werkomgeving en leefbaarheid in de regio's Liemers en Achterhoek en in Arnhem. Dit is een gebied van meer dan 700.000 inwoners en dat zal gaan groeien met ca. 25.000 nieuwe woningen. Rijk en de provincie Gelderland realiseren samen de RegioExpres en bekostigen ieder de helft van de investeringskosten van € 150 mln. Het huidige aantal reizigers op deze bestaande spoorlijn is 21.000 per dag en de verwachte structurele groei is 20%. Op het traject Achterhoek-Arnhem zal dit zelfs gaan oplopen tot 40% door de komst van de RegioExpres. De sneltrein is daarmee een drager van verstedelijking en versterking van de regionale economie. De reistijd tussen Winterswijk en Arnhem wordt verkort met 13 minuten en voor overstappers op een IC-verbinding naar de randstad loopt de reistijdwinst zelfs op tot 26 minuten.

3.4 Regio Noord

3.4.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Noord zijn voor € 143 mln. in totaal 14 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ca. 23.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 180 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Groningen Suikerunieterrein en Groningen Stadshavens, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 8.500 woningen tot en met 2030.[30] Het betreft onder andere de volgende afspraken.

3.4.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In het kader van de grootschalige woningbouw zijn afspraken gemaakt met Groningen voor een pakket maatregelen. Voor Groningen starten Rijk en regio een integraal MIRT-onderzoek naar de gebiedsgerichte ontsluiting van de Westflank van de stad, waarbij zowel wordt gekeken naar het functioneren van de Ring West als de Rondweg Hoogkerk. Daarnaast draagt het Rijk bij aan de OV-hub/treinstation voor de bus- en treinontsluiting voor de nieuwe wijk De Suikerzijde, waar naast woningen een campus wordt gerealiseerd.

Verder is gesproken over de voortgang van het NOVEX-gebied Groningen-Assen. De afspraken over ontsluiting van grootschalige woningbouw en versnellingsafspraken vormen een belangrijk onderdeel van het realiseren van de opgave in dit NOVEX-gebied.

Naast de afspraken over ontsluiting woningbouwlocaties is gesproken over het MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn. Voor het op termijn, met medefinanciering vanuit de regio en uit Europese fondsen, realiseren van de

[30] Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Lelylijn is in het coalitieakkoord € 3 mld. gereserveerd. In een MIRT-onderzoek werken Rijk en regio uit hoe de Lelylijn in het kader van het Deltaplan voor het Noorden kan bijdragen aan het versterken van de economie, woningbouw en internationale treinverbindingen in het Noorden. Op basis van het Plan van Aanpak zijn er op het BO MIRT afspraken gemaakt over onder andere de planning en de verdeling van de kosten voor het onderzoek. Daarnaast zijn afspraken gemaakt over de Friese bruggen over de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl.

3.4.3 Decentralisatie sprinterdienst Leeuwarden – Zwolle

In het BO MIRT van 2020 hebben de provincie Fryslân en IenW de intentie uitgesproken om de concessieverlening voor de sprinterdienst tussen Leeuwarden en Zwolle te decentraliseren.[31] Toen is vastgelegd dat de decentralisatie meerwaarde moet bieden voor de reiziger en dat voor beide partijen een budgetneutrale overdracht moet plaatsvinden.

In de tussenperiode zijn gezamenlijk mogelijkheden verkend om het reizigersproduct bij decentralisatie stapsgewijs te verbeteren. Daarnaast is onderzoek verricht naar de financiële en praktische consequenties van de decentralisatie. Het is het Rijk en de provincie vervolgens niet gelukt om overeenstemming te bereiken over de voorwaarden voor decentralisatie per 2025. Dit hangt met name op de financiële opgave om de treindienst te decentraliseren, en de middelen die beide partijen beschikbaar hebben voor exploitatie en investeringen.

Hoewel decentralisatie in 2025 te vroeg komt, zien beide partijen mogelijkheden om het gesprek over decentralisatie te continueren in aanloop naar volgende besluitvormingsmomenten. Dat kan bijvoorbeeld zijn richting de afloop van de concessie voor het regionaal spoorvervoer in Fryslân (2035). Ondertussen blijft de sprinterdienst opgenomen in de hoofdrailnetconcessie en vervolgen de partijen dit jaar nog het overleg over een aantal openstaande punten, waaronder de tweede sprinter Leeuwarden – Zwolle en station Leeuwarden Werpsterhoeke.

3.4.4 Decentralisatie concessieverlening Friese Waddenveren

Ter invulling van een motie van de leden Van Helvert en De Vries om te onderzoeken of de concessieverlening voor de Waddenveren kan worden overgedragen aan de betrokken provincies,[32] is het Rijk met de provincie Fryslân een traject gestart om te verkennen of decentralisatie realiseerbaar is.[33] Hierna is aanvullend onderzoek uitgevoerd door Rebel en Goudappel. Daaruit is gebleken dat de decentralisatie maar beperkte meerwaarde heeft voor de reiziger die gebruik maakt van de veerdiensten. Voor zowel provincie als Rijk is die meerwaarde een belangrijke voorwaarde. Het onderzoeksrapport maakt ook inzichtelijk dat er aanzienlijke kosten en risico's voor de provincie Fryslân zijn verbonden aan de decentralisatie.

Naar aanleiding van het onderzoek is samen met de provincie Fryslân geconcludeerd dat het op dit moment niet opportuun is de concessieverlening van

[31] Zoals eerder opgenomen in het bestuursakkoord van de provincie en het coalitieakkoord van het Kabinet Rutte III.
[32] Kamerstuk 29 684, nr. 131
[33] Kamerstuk 23 645, nr. 688

de Waddenveren over te dragen aan de provincie Fryslân. De concessieverlening zal dus niet worden gedecentraliseerd.

3.4.5 Bruggen over Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl

In het aanlegprogramma Hoofdvaarweg Lemmer Delfzijl (HLD) fase 2 worden acht bruggen in Groningen en Friesland vervangen zodat de vaarweg geschikter wordt gemaakt voor klasse Va scheepvaart. Bij het BO HLD van december 2021[34] zijn vanwege het beschikbare budget bij Rijk en regio afspraken gemaakt welke bruggen er met voorrang zouden worden aangepakt. In dat kader is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning brug Kootstertille onlangs vastgesteld en tijdens het BO MIRT ondertekend (zie bijlage). Binnen de begroting van het MF zijn extra middelen gereserveerd voor de aanpak van de resterende drie Friese bruggen (Schuilenburg, Oude Schouw en Uitwellingerga). De aanpak hiervan was in december 2021 uitgesteld. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het betreffende MIRT-budget. De gemeente Groningen heeft een MIRT-onderzoek uitgevoerd naar de vervanging van de Busbaanbrug, dat inmiddels is afgerond. Hieruit zijn geen nieuwe bestuurlijke afspraken voortgekomen.

3.4.6 Sluis bij Kornwerderzand

Op 7 juli jl. is er bestuurlijk overleg geweest met de regionale overheden die betrokken zijn bij het project Verruiming Sluis Kornwerderzand. Daar is de marktbijdrage besproken en is overeenstemming bereikt over de wijze van inning, monitoring en bijsturing ten behoeve van het volledig ophalen van het toegezegde bedrag van € 26,5 mln. De afspraken tussen het Rijk en de provincie Fryslân worden vastgelegd in een addendum bij de bestaande bestuursovereenkomst. De provincie Fryslân gaat hiertoe individuele privaatrechtelijke contracten met de betrokken bedrijven sluiten die naar gebruik afdragen tot het afgesproken bedrag is geïnd. De provincie bereidt haar besluitvorming voor rondom de marktbijdrageregeling en de voorfinanciering en werkt toe naar ondertekening van de individuele overeenkomsten met de marktpartijen begin 2023.

3.5 <u>Regio Noordwest</u>

3.5.1 Rijksbijdragen uit de € 7,5 mld.

In de regio Noordwest zijn voor € 375 mln. in totaal 21 versnellingsafspraken gemaakt waarmee wordt bijgedragen aan de versnelde realisatie van ruim 70.500 woningen. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt voor € 1.858 mln. voor de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Utrecht Groot Merwede, Amersfoort Spoor en A1-zone, Amsterdam Havenstad, MRA Oost en MRA West, waarmee wordt bijgedragen aan de realisatie van ca. 131.000 woningen tot en met 2030.[35] Daarbij wordt ook extra geïnvesteerd in de hoofdnetwerken: A6 Almere-Lelystad, A7/A8 Amsterdam-Zaandam, Ringen Amsterdam, A12 Ring Utrecht en baanstabiliteit hoofdspoornet MRA en MRU.

3.5.2 Terugkoppeling afspraken BO MIRT

In de MRU hebben Rijk en regio in het kader van de ontsluiting van de woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede afspraken gemaakt voor de

[34] Kamerstuk 35 925-A, nr. 20
[35] Woningbouwaantallen versnellingsafspraken en grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties kunnen niet opgeteld worden omdat er overlap kan zijn.

Merwedelijn als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht. Daarnaast is afgesproken om te starten met een MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg, inclusief mogelijkheden voor multimodale bereikbaarheid. Ook zijn er afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone. Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van de stations Amersfoort Centraal en Amersfoort Schothorst. Daarnaast en in samenhang hiermee zijn voor de MRU afspraken gemaakt over de bredere uitvoering van de verstedelijkingsstrategie voor deze regio.

In de MRA zijn voor de ontsluiting van de woningbouwlocatie MRA-west en Amsterdam-Havenstad afspraken gemaakt over mobiliteitspakketten, mede in relatie tot afspraken over het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de eerste fase van het sluiten van de metroring tot de Hemknoop. Voor de MRA-oost zijn voor Amsterdam afspraken gemaakt over een rijksbijdrage voor de projecten 'cruciale mijl' en verplaatsen tramremise op Zeeburgereiland/IJburg en over een mobiliteitspakket voor Amsterdam-Zuidoost. Voor Almere zijn afspraken gemaakt over de verdere doorontwikkeling van Almere tot complete stad. Hiervoor zijn afspraken gemaakt over een mobiliteitspakket voor onder andere Almere Centrum, over een reservering van een rijksbijdrage aan een HOV Pampus en/of Oosterwold in samenhang met het uitvoeren van een ruimtelijk strategische verkenning voor hoogstedelijke ontwikkeling van Almere-Pampus, over een onderzoek naar de mogelijkheden en randvoorwaarden voor verdere verdichting van Oosterwold en over het versterken van het economisch profiel en werkgelegenheid in Almere. Voor dit laatste zal de regio naar verwachting ook een regiodeal Amsterdam/Almere Bay Area indienen om de eerste noodzakelijke stappen ter versterking van het economisch profiel te realiseren. Voor Lelystad is een (regionaal) onderzoek afgesproken naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande. Voor de A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde is afgesproken de ontwikkelingen rond woningbouw en (auto)mobiliteit te blijven volgen en binnen het MIRT-proces de mogelijkheden te bespreken om zo spoedig mogelijk te starten met een MIRT-verkenning. Het in 2020 afgesproken Rijk-regio budget blijft daarvoor beschikbaar.

In de MRA zijn verder afspraken gemaakt voor een pakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam Zuid, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop.

Voor zowel de MRU als de MRA is besloten een pilot voor te bereiden rond programmatische bekostiging. Tenslotte zijn voor diverse projecten afspraken gemaakt, waaronder over de spoorcorridor Utrecht-Foodvalley-Arnhem en het verbeteren van de bereikbaarheid en een ongelijkvloerse spoorkruising bij de Guisweg in Zaanstad.

3.5.3 Multimodale knoop Schiphol

In het project Multimodale Knoop Schiphol (MKS) wordt een aantal maatregelen genomen om capaciteit en veiligheid van station Schiphol Airport en de vervoersknoop Schiphol te vergroten. De aanbesteding is gegund voor

werkzaamheden aan de (rol)trappen van en naar de treinperrons van station Schiphol Airport, die begin 2023 starten. Verder wordt in het project toegewerkt naar een definitief ontwerp voor het nieuwe busstation.

In het kader van Groot-Amsterdam en de daarmee samenhangende lastige financiële opgave is in overleg met alle betrokken partijen besloten een portie van de Rijksbijdrage voor de MKS over te hevelen naar het project derde perron Amsterdam Zuid (zie ook paragraaf 3.5.8.2). De realisatie van dit laatste project leidt ook tot verbeteringen voor de reizigers op Schiphol, omdat er dan meer treinen in een betere regelmaat kunnen rijden van en naar Schiphol. Er wachten dan minder reizigers korter op het perron tot de volgende trein.

3.5.4 A27 Zeewolde – Knooppunt Eemnes

In het BO MIRT van november 2020 is afgesproken te starten met een MIRT-verkenning naar de capaciteitsuitbreiding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes als oplossing voor het NMCA-knelpunt op dit tracé en een betere betrouwbaarheid van het hoogwaardig openbaar vervoer (HOV). De investeringskosten voor een verbreding van de A27 werden geraamd op € 29 mln. inclusief een regionale bijdrage van 25%. Uit nader onderzoek blijkt dat de investeringskosten fors hoger uitvallen, namelijk € 193 mln. Om de verkenning te starten moet minstens 75% van de investeringskosten beschikbaar zijn. Op dit moment is geen zicht op voldoende financiële middelen. In het BO MIRT van 10 november jl. is afgesproken de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken. De stand van zaken zal tijdens het BO MIRT in november 2023 opnieuw worden geagendeerd.

3.5.5 Almere

Op het BO MIRT is afgesproken dat Rijk en regio nauw blijven samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten Rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs. Hiervoor wordt voor de BO's Leefomgeving van 2023 een ruimtelijk economische aanpak uitgewerkt als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA.

Om de mobiliteit te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket aan mobiliteitsmaatregelen, onder andere voor de verbetering van de aansluitingen van de A6 en verbetering van het OV en fietsinfrastructuur. Vanwege de woningdruk in de MRA spreken Rijk en regio af om hiermee samenhangend een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van Almere Pampus tot hoogstedelijk woon-werkgebied met minimaal 7.500 woningen in samenhang met een hoogwaardige OV-oplossing. Het Rijk reserveert € 30 mln. voor de uitbreiding A6 Almere Oostvaarders-Lelystad. Daarnaast wordt samen met de regio een ruimtelijk strategische verkenning uitgevoerd naar de ontwikkeling van Almere Pampus en onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor verdere verdichting van Oosterwold. Het Rijk reserveert € 54 mln. voor deze HOV-lijnen bij Pampus en/of Oosterwold en de verkenning. Voor de lange termijn blijft de IJmeerlijn de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling

van Pampus. Op dit moment is hiervoor echter vanuit alle partijen geen financiering beschikbaar.

3.5.6 Pont bij Nieuwer ter Aa

In het Tweeminutendebat MIRT van 14 september jl. is toegezegd om uw Kamer voor het NO MIRT te informeren over de gesprekken met de regio over de veerpont bij Nieuwer ter Aa.[36] Zoals toegezegd aan uw Kamer is er overleg met de regio (Gemeente Stichtse Vecht en Provincie Utrecht) over een alternatieve oplossing. Deze gesprekken lopen nog; uw Kamer zal zo spoedig mogelijk, idealiter nog voor het NO MIRT, worden geïnformeerd over de uitkomsten. Daarbij zal ook ingegaan worden op de motie van de leden Van der Molen en De Hoop.[37]

3.5.7 Programmatische aanpak grote wateren (PAGW)

Het PAGW-project Oostvaardersoevers verbindt het Markermeer, de Oostvaardersplassen en de Lepelaarplassen tot een toekomstbestendig zoetwaterecosysteem. Samen met de minister van Natuur en Stikstof is het voorkeursbesluit vastgesteld, zodat met de planning- en studiefase gestart kan worden.[38]

3.5.8 Opgaven in de MRA met nationale effecten

Er is een enorme opgave in de MRA rondom ruimtelijke ontwikkeling en bereikbaarheid met gevolgen voor heel het land. De bestaande bereikbaarheid staat nationaal onder druk en lopende mobiliteitsprojecten kenden een financieel tekort. Tegelijkertijd zijn er tussen Rijk en regio afspraken gemaakt over verstedelijking, deze woningbouwopgave vraagt om aanvullende investeringen in mobiliteit. De MRA draagt significant bij aan het aantal nieuwe arbeidsplaatsen als bijdrage aan de Nederlandse economie en het aantal nieuwe woningen als de bijdrage in het nationale woningbouwtekort. Desondanks ziet het Rijk dat vanwege onder andere de financiële omvang, maakbaarheid en uitvoerbaarheid niet alles tegelijk kan en keuzes nodig zijn. Met de MRA zijn daarom afspraken gemaakt over een pakket van maatregelen. De afzonderlijke maatregelen worden hieronder toegelicht. Hiermee wordt invulling gegeven aan verschillende toezeggingen gedaan aan uw Kamer.[39]

3.5.8.1 Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel

Uit de bij het rapport van mw. Dekker uit 2020[40] gevoegde MKBA blijkt dat realisatie van Zuidasdok een doelmatige investering is. Rijk en regio hebben dit advies gevolgd en hebben besloten een bijdrage te doen aan het tekort. Zuidasdok draagt bij aan de noodzakelijke verbetering van de bereikbaarheid van Amsterdam en de noordelijke Randstad en de ontwikkeling van de Zuidas tot internationale toplocatie. Verdere groei van inwoners en de bouw van 250.000 woningen in de MRA zullen de druk op het vervoerssysteem verder verhogen. De realisatie van Zuidasdok zorgt voor een kwalitatief hoogwaardig OV-knooppunt van internationale allure dat voorziet in een optimaal functionerend hoogwaardig verkeer- en vervoerssysteem. Zuidasdok is noodzakelijk om de veiligheid op station Amsterdam Zuid te kunnen blijven garanderen en voor een nieuw derde

[36] Handelingen TK 2021/2022, nr. 108, item 4
[37] Kamerstuk 35 925-A, nr. 85
[38] Kamerstuk 2022D08790
[39] Kamerstuk 35 570-A, nr. 93; Kamerstuk 53 925-XII, nr. 79; Kamerstuk 35 925-A, nr. 70; Kamerstuk 35 925-A, nr. 76; Kamerstuk 35 925-A, nr. 81
[40] Rapport 'Voortvarend bouwen voor de toekomst', Kamerstuk 32 668, nr. 15

perron op Amsterdam Zuid om extra treinen te kunnen laten rijden naar alle delen van Nederland.

Met Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel wordt capaciteit toegevoegd aan de A10 Zuid. De A10 Zuid is één van de drukste schakels in het hoofdwegennet en de draaischijf rond Amsterdam met wegverbindingen naar de verschillende landsdelen. De ringweg A10 is in 2040 het op één na grootste knelpunt op de weg in Nederland (IMA-2021). De knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn ook noodzakelijk voor realisatie van Zuidasdok. Met een duurzame inpassing van de infrastructuur vermindert de barrièrewerking en wordt de kwaliteit van de leefomgeving verbeterd. In de bijlage ontvangt uw Kamer de eerste Halfjaarrapportage Zuidasdok 1 januari – 31 juni 2022. Nog deze maand zal het project knooppunten De Nieuwe Meer voorlopig worden gegund. Ten opzichte van de prognose in de Eerste Halfjaarrapportage 2022 is aanvullend ca. € 100 mln. benodigd voor deze gunning. Dit zal worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten. Het voornemen is om in de tweede suppletoire begroting (Najaarsnota) het extra benodigde verplichtingenbudget opgenomen op artikel 12 en artikel 17 van het MF. Conform regeling grote projecten wordt het gevolg hiervan op de prognose van Zuidasdok in beeld gebracht en aan uw Kamer gerapporteerd. In de Voorjaarsnota 2023 worden de gevolgen afgewikkeld met in achtneming van de afspraken in de afsprakenlijst.

3.5.8.2 Derde perron station Amsterdam Zuid
Binnen het programma Zuidasdok wordt ruimte vrijgemaakt voor een derde perron door de zuidelijke rijbanen van de A10 verder naar buiten te leggen. In 2018 hebben Rijk en Regio afspraken gemaakt voor de uitbreiding van de spoorcapaciteit in en om Amsterdam. Onderdeel is het verplaatsen van de internationale treinen naar Amsterdam Zuid. Dat geeft op Amsterdam Centraal ruimte om meer regionale en nationale treinen te kunnen rijden. Om treinen naar het Verenigd Koninkrijk (niet-Schengengebied) te rijden is de bouw van een internationale treinterminal noodzakelijk. In deze terminal kunnen bagage- en persoonscontrole plaatsvinden. De kosten voor deze terminal zijn € 80 - 100 mln. Daarnaast is de kostenraming voor het spoorse ontwerp ca. € 100 mln. hoger uitgevallen, onder ander vanwege prijspeilbijstellingen, voorzieningen be- en bijsturing en verdere uitwerking van het spoorontwerp. Het voornemen is in het eerste kwartaal van 2023 een voorkeursbeslissing te nemen. Dat maakt het mogelijk de fase planning en studies nog in 2023 te starten. Aan het eind van deze fase ligt er de keus voor of het derde perron als aanvullende bouwstap binnen het programma Zuidasdok gerealiseerd zal worden of als afzonderlijk project verder zal gaan. Deze keuze dient uiterlijk in 2027 genomen te worden, om de uitvoering van alle werkzaamheden optimaal te kunnen afstemmen.

3.5.8.3 Startbeslissing verkenning OV-verbinding Amsterdam -Haarlemmermeer
In het BO MIRT van 2020 hebben de bestuurders van Rijk en regio de resultaten uit het MIRT-onderzoek Zuidwest Amsterdam-Schiphol-Hoofddorp vastgesteld en afspraken gemaakt over het vervolg.[41] De volgende stap in het MIRT is de start van de verkenning. Samen met de regio is geconstateerd dat de verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer gestart kan worden. Het voorlopig voorkeursalternatief, waarop de financiering gebaseerd is, is de doorgetrokken Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp. Voor deze variant hebben Rijk en regio afspraken

[41] Kamerstuk 35 570-A, nr. 45

gemaakt over 100% financiering (€ 3.364 mln., prijspeil 2022). Om de risico's in relatie tot het taakstellend budget zo laag mogelijk te houden, zijn er risicoafspraken over het pakket gemaakt (zie afsprakenlijst BO's MIRT) die in de verkenning nader uitgewerkt zullen worden. Deze variant is gekozen omdat het doortrekken van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een goede oplossing is voor de OV-knelpunten in de corridor. Uit de eerder opgestelde MKBA voor het Nationaal Groeifonds blijkt dat het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp een doelmatige investering is. De staatssecretaris van IenW heeft de startbeslissing voor het verlengen van de Noord/Zuidlijn naar Schiphol en Hoofddorp vastgesteld (zie bijlage). Er wordt toegewerkt naar het nemen van een voorkeursbeslissing in 2025.

3.5.8.4 Verkenning voor de ontsluiting van woningbouw in Haven-Stad zuid
Rijk en regio starten een verkenning naar de eerste fase sluiten Ringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en de Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln., prijspeil 2022) voor de aanleg voor dit eerste deel van het sluiten van de metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Ringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT-verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio zicht hebben op 100% financiering. De formele startbeslissing voor deze MIRT-verkenning wordt in het eerste kwartaal van 2023 genomen.

Bij de ontwikkeling van Haven-Stad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023.

3.5.8.5 Middelen
Rijk, regio, NS, Schiphol en Schiphol Area Development Company (SADC) stellen aanvullende middelen beschikbaar voor dit totaalpakket projecten bestaande uit het programma Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug, het Derde Perron Amsterdam, de doortrekking van de Noord/Zuidlijn en de Metroringlijn Amsterdam tot de Hemknoop. De financiële omvang van ontbrekende financiering voor de projecten in het pakket is in totaal € 5.462 mln. (prijspeil 2022). Rijk en regio stellen voor de dekking gezamenlijk € 5.462 mln. beschikbaar, waarvan het Rijk 75% (€ 4.096 mln.) bijdraagt en de regio 25% (€ 1.366 mln.). Zoals hierboven aangegeven draagt Zuidasdok bij aan de bereikbaarheid in de MRA. In overleg met betrokken partijen is daarom besloten middelen uit het gebiedsprogramma Amsterdam in te zetten voor Zuidasdok. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt over de risicoverdeling. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 2022) geldt dat deze worden gedekt binnen de kaders van de procedurele en financiële afspraken over deze projecten (zie afsprakenlijst BO's MIRT).

3.5.9 Guisweg

Het aanpassen van de overweg Guisweg in Zaandijk is randvoorwaardelijk voor het Programma Hoogfrequent Spoor op het traject Alkmaar-Amsterdam. Door onder meer bouwkostenstijging valt de aanpassing € 26 mln. duurder uit dan verwacht. Hiertoe stelt het Rijk € 11,2 mln. beschikbaar, onder meer vanuit het vrijgevallen budget voor spoorse maatregelen binnen de corridor Amsterdam-Hoorn. De regio draagt het overige tekort.

3.6 Goederenvervoercorridors

3.6.1 Terugkoppeling BO GVC

Binnen het goederenvervoer neemt versterking van de multimodale goederenvervoercorridors naast verduurzaming van het goederenvervoer en digitalisering een centrale plek in. Een groot deel van het (zware) transport concentreert zich op één van de drie goederenvervoercorridors te weten: Oost, Zuidoost en Zuid. In 2022 is voor de corridor Zuid (Regio Amsterdam – Rotterdam/Den Haag – Antwerpen) een programma-aanpak gestart.

3.6.2 Start goederenvervoercorridor Zuid

Met het startbesluit van de Programmaraad van 28 april jl. is op de route Amsterdam – Rotterdam – Antwerpen een nieuw corridorprogramma Zuid gestart. Hierin werken het Rijk (IenW, BZK, EZK), de provincies Noord-Holland, Zuid-Holland, Noord-Brabant en Zeeland en de daar gelegen zeehavens samen aan een robuuste, concurrerende, duurzame en veilige corridor. Binnen het programma wordt ingezet om kansen voor de groei van het goederenvervoer, energietransitie, klimaataanpak en het doortrekken van het kanaal Seine-Noord (en daarmee het leggen van de verbinding met de Schelde) te verzilveren. Tijdens het BO MIRT Goederenvervoercorridors hebben de corridorpartijen dit herbevestigd. Daarnaast is besloten om de eerste actielijnen (modal shift, verduurzaming en digitalisering logistiek) te starten.

3.6.3 Multimodale knooppunten

Om de belangrijke zeven bovengemiddelde multimodale knooppunten[42] op de goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost te versterken zijn corridorpartijen overeengekomen de eerdere opgestelde knooppuntplannen te concretiseren in gezamenlijke realisatiepacten. In deze vast te stellen pacten zullen concrete maatregelen op het gebied van samenwerking ten behoeve van modal shift, verbetering van havens en (rail- en barge)terminals, ontsluitingen op de corridor en voorzieningen voor gebruikers van de corridor nader worden uitgewerkt om de komende decennia adaptief te worden opgepakt. Besloten is om allereerst de knooppuntplannen voor Venlo en Tilburg uit te werken aangezien deze het verst zijn uitgewerkt.

3.6.4 Digitalisering en goederenvervoer

Vanuit het NGF is dit jaar € 51 mln. toegekend aan het voorstel 'Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL)'.[43] DIL gaat in 2023 van start en is een gezamenlijk initiatief van het ministerie van IenW met partners als de havenbedrijven van Rotterdam en Amsterdam, Schiphol, de douane en andere sectorpartijen. Met DIL wordt een data-infrastructuur gecreëerd waarop bedrijven en overheden veilig

[42] Rotterdam, Moerdijk, Tilburg, Venlo, Sittard-Geleen, Nijmegen en Tiel
[43] Kamerstuk 35 925-XIX nr. 10

kunnen aansluiten en beter in staat worden gesteld data voor elkaar open te stellen. Het gaat hierbij om de versnelde en verbeterde toepassing van de Basis Data Infrastructuur (BDI) die vormgegeven wordt in zes tot tien living labs. De digitale living labs dragen bij aan duurzaamheid en efficiency op de corridors. Ook wordt het bedrijfsleven door middel van voorlichting en bewustwording gestimuleerd om meer digitaal en datagedreven te gaan werken.

3.6.5 Alternatieve tank- en laadinfrastructuur voor transport over weg en water
De ambitie is om uiterlijk in 2030 een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankpunten te hebben langs het goederennetwerk over weg en water. Er wordt onder andere ingezet op Clean Energy Hubs voor wegtransport en de binnenvaart. Daarmee wordt gedeeltelijk invulling gegeven aan de doelstellingen zoals opgenomen in de herziening van de Europese richtlijn (2014/94/EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (AFID). In dit kader heeft het ministerie van IenW € 19,25 mln. beschikbaar gesteld om door middel van een regeling met cofinanciering uit de regio's de onrendabele top van projecten weg te nemen. De definitieve invulling van de regeling zal in de loop van 2023 gereed komen. Projecten (al dan niet Clean Energy Hubs) moeten prioritair bijdragen aan de uitrol van een dekkend netwerk van zero-emissie laad- en tankinfrastructuur langs het netwerk met de grootste vervoersstromen, maar middelen kunnen ook worden ingezet op landelijk niveau.

3.6.6 740-metertreinen emplacement Lage Zwaluwe
Uw Kamer is eerder geïnformeerd over verkennende studies naar sporen voor goederentreinen van 740 meter lang van op enkele corridors.[44] In dit BO MIRT is afgesproken dat twee sporen op Lage Zwaluwe worden verlengd om deze geschikt te maken voor 740 meter lange treinen. Door mee te liften op een al gepland wisselsaneringstraject zijn de kosten voor dit project aanzienlijk lager; het ministerie van IenW stelt hiervoor € 7,26 mln. beschikbaar. De realisatie van de extra capaciteit loopt in de pas met het verlengen van de sporen te Moerdijk, waardoor de groei van het spoorverkeer in Moerdijk conform het hoge WLO-scenario tot 2040 kan plaatsvinden. Bovendien maakt de inzet van langere goederentreinen het vervoer per spoor goedkoper en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor op de corridor.

3.6.7 Beter benutten last mile spoor
Door het gebruik van sensoren en camera's wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridors beter benut. Hierdoor komt meer capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. In het BO MIRT is afgesproken dat wordt gestart met een pilot op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. De financiële dekking voor deze pilot wordt gedragen door het ministerie van IenW (€ 1,4 mln.) en ProRail (€ 302.500). Het project wordt uitgevoerd door ProRail en Havenbedrijf Rotterdam.

3.6.8 Truckparkings
In de MIRT-brief van 15 december 2021[45] is uw Kamer geïnformeerd over de inspanningen om voldoende truckparkings te realiseren zodat chauffeurs een goede en veilige plek hebben om te overnachten. Truckparkings werden tot nu toe

[44] Kamerstuk 35 570-A, nr. 45
[45] Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

altijd op het onderliggende wegennet gerealiseerd. Voor twee locaties in Limburg lijkt ontsluiting nodig via een nabijgelegen verzorgingsplaats. Er zijn geen grote beleidsmatige of juridische bezwaren tegen de realisatie van truckparkings via een verzorgingsplaats blijkt uit onderzoek in opdracht van het ministerie van IenW (zie bijlage). Wel moet de maakbaarheid en betaalbaarheid van zo'n verbinding nog worden onderzocht door RWS. Hierbij speelt de veiligheid van gebruikers van de betreffende verzorgingsplaats een centrale rol. Mogelijk wordt het ontsluiten via de verzorgingsplaats daarom in eerste instantie als pilot toegestaan.

Wat betreft de locaties Asten en Dordrecht is uw Kamer op 15 december 2021[46] geïnformeerd dat er onzekerheid bestaat over de realisatie. Deze locaties kunnen definitief niet doorgaan, in verband met een gebrek aan geschikte gronden of bereidwilligheid om mee te werken op gemeentelijk niveau. In het kader van de BO MIRT-werkgroep is mede daarom een onderzoek 'toekomstbeeld truckparkings' gestart. In dit onderzoek wordt gekeken naar locaties die kansrijk zijn voor het realiseren van nieuwe truckparkings waarbij ook alternatieve locaties voor de niet gerealiseerde plekken bij Asten en Dordrecht (circa 500 plekken) meegenomen worden. Ook worden de geleerde lessen van Asten en Dordrecht expliciet meegenomen zodat nog meer kansrijke locaties tot daadwerkelijke realisatie kunnen komen.

3.6.9 Optimalisatie ligplaatsen/afmeervoorzieningen op de GVC
Voor de aanleg van spudpaal- en afmeervoorzieningen als *no regret-maatregel* op met name de gestuwde Maas en de Oost-Westtak van de Maas, wordt € 1,1 mln. beschikbaar gesteld. Met de aanleg van deze voorzieningen wordt ruimte voor zo'n zes tot twaalf schepen gecreëerd, waarmee de druk op de bestaande ligplaatsen kan worden verminderd. De druk op ligplaatsen speelt vooral op de Oost-Westtak van de Maas die in tijden van droogte en laagwater op de Waal als alternatieve vaarroute wordt gebruikt voor diepstekende binnenvaartschepen met bestemmingen in Limburg en Duitsland. Hierdoor ontstaat er vooral bij de sluiscomplexen op genoemde trajecten (o.a. Grave, St. Andries en Weurt) een extra behoefte aan wacht- en ligplaatsen. De maatregel zal voor de zomer van 2024 zijn afgerond.

3.6.10 Continuering 24-uursbediening bruggen sluizen op de GVC
Ongeveer 10 jaar geleden hebben Rijk en de provincies Limburg en Brabant budget vrijgemaakt om de sluizen en bruggen over de Maas en de Brabantse kanalen 7x24 uur te bedienen. Deze pilot loopt voor de Brabantse kanalen tot 1 januari 2023, en voor de Maas tot 1 januari 2024. Het ministerie van IenW heeft zich bereid verklaard om de extra bedieningskosten voor de Brabantse Kanalen in overbruggingsjaar 2023 te bekostigen. Zo kunnen de corridorpartijen in 2023 voor beide vaarwegen gezamenlijk bezien hoe lang en in welke mate aan de 7x24 uursbediening vanaf 2024 een vervolg kan worden gegeven en wie dit mogelijke vervolg gaat financieren. Voor de financiering van de bedieningskosten voor het deel van de Brabantse Kanalen in 2023 wordt € 187.500 aan extra IenW-middelen beschikbaar gesteld. Hiervan komt € 100.000 uit het resterende budget van het GVC-onderzoek toelatings- en ontheffingsbeleid en € 87.500 uit het programma Beter Bediend.

[46] Kamerstuk 35 925-A, nr. 24

3.6.11 Implementatie van de SPUK Versterking Havenvoorzieningen 2022-2026
In de eerste tranche van de SPUK Versterking Havenvoorziening is inmiddels € 2 mln. uitgekeerd aan twee haveninitiatieven die beiden een beroep hebben gedaan op het maximale subsidiebedrag van € 1 mln. Het gaat hierbij om de uitbreiding van de openbare containerterminal in Venlo en de aanleg van een nieuwe openbare bulkkade in Cuijk, die beiden zorgen voor een modal shift van weg naar water. Ook voor de tweede tranche, die op 31 mei 2023 zal worden gesloten, worden nieuwe haveninitiatieven verwacht die een beroep zullen doen op deze regeling.

3.7 Algemeen

3.7.1 Financiële ruimte MF

Op 23 juni jl. is uw Kamer geïnformeerd[47] over de gevolgen van de toenemende leveringsproblemen en prijs- en kostenstijgingen van zowel energie, materialen als lonen, onder andere als gevolg van de oorlog in Oekraïne. Deze problemen zijn sindsdien verder verergerd door de zeer hoge inflatie. Dit beïnvloedt zowel de instandhoudingsprojecten als de aan te leggen MIRT-projecten.

De beschikbare investeringsruimte in het MF is beperkt. Deze ruimte is waarschijnlijk op korte termijn nodig voor het kunnen opvangen van risico's en tekorten bij lopende aanlegprojecten. RWS en ProRail zijn met de markt in gesprek over beheersingsmaatregelen; dit gebeurt in de projecten en aan de gesprekstafel 'landelijke infrastructuur' van het Bouwberaad die is voortgevloeid uit de intentieverklaring 'Samen doorbouwen in onzekere tijden'. Aan deze tafel wordt besproken hoe de continuïteit kan worden geborgd en de risico's van prijsstijgingen en leveringsonzekerheid beter kunnen worden verdeeld. RWS en ProRail hebben al enkele maatregelen genomen zoals het versneld toepassen van indexeringen bij nieuwe opdrachten.

Gevolg van de huidige situatie van kostenstijgingen is dat de middelen in het MF verder onder druk komen te staan. Dit onderstreept de noodzaak tot een goede beheersing bij MIRT-projecten en -programma's zoals in de MIRT-brief van dit voorjaar is uiteengezet,[48] terughoudendheid bij extra investeringen bovenop die uit het coalitieakkoord en mogelijk zelfs tot heroverweging van reeds gemaakte bestuurlijke afspraken.

3.7.2 Externe kwaliteitstoetsen verkeersmodellen

De verkeersmodellen LMS (Landelijk Model Systeem) en NRM (Nederlands Regionaal Model) zijn een belangrijke basis voor de onderbouwing van beleid en besluiten van IenW. Afgelopen jaar hebben RWS en ProRail twee externe kwaliteitstoetsen laten uitvoeren op de modellen. De rapporten over uitkomsten van deze externe kwaliteitstoetsen zijn via de rapportdatabank van RWS openbaar gemaakt.[49] Hoofdconclusie van een review door TNO is dat het LMS en het NRM over het algemeen geschikt zijn om effecten van externe ontwikkelingen en beleidsmaatregelen op de mobiliteit en de verkeersstromen te bepalen. Hoofdconclusie van een review door Significance is dat het LMS in het algemeen de ontwikkeling van de afgelegde afstand met de verschillende vervoerswijzen goed modelleert. Beide reviews komen met een aantal verbeterpunten en

[47] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[48] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[49] https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718907_31/1/ en https://puc.overheid.nl/rijkswaterstaat/doc/PUC_718919_31/1/

aanbevelingen. De bevindingen uit de externe kwaliteitstoetsen vormen het vertrekpunt voor verdere kwaliteitsverbetering van het LMS en NRM de komende tijd. De implementatie van de verbeteringen zal worden afgerond voordat de volgende Integrale Mobiliteitsanalyse (2025) wordt opgesteld. Gelet op de aard van de bevindingen is de impact van de verbeteringen op de huidige nationale prognoses naar verwachting beperkt.

3.7.3 Programma Veilig, Slim en Duurzaam

In de MIRT-brief van 26 november 2020[50] is uw Kamer geïnformeerd over het programma Veilig, Slim en Duurzaam (VSD), dat inzet op het versnellen van de mobiliteitstransitie. In verstedelijkte gebieden ligt de focus op maatregelen die randvoorwaardelijk en/of aanvullend bijdragen aan de (her)inrichting van deze gebieden die nodig is voor het kunnen realiseren van de mobiliteitstransitie. Dit mede in samenhang met de afspraken over de mobiliteitspakketten in het kader van goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-woningbouwlocaties. In gebieden met een landelijk karakter ligt de nadruk op het bereikbaar houden van woon- en werklocaties, onderwijs, gezondheidszorg en sociale contacten.

Afgestemd op de specifieke regionale opgaven hebben Rijk en regio deze BO's MIRT per landsdeel verdere programma-afspraken gemaakt. Omdat een groot deel van de reisbewegingen in Nederland werk gebonden is, investeren Rijk en regio in alle landsdelen in het stimuleren van werkgevers om de werk gerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO_2-reductie werk gebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag beter te spreiden over de dag en over de week. Om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren worden, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord, in een tiental steden (waaronder Rotterdam, Enschede, Utrecht) en provincies (Limburg, Zeeland, Drenthe) deelmobiliteitshubs gerealiseerd. Ook wordt, onder meer in de landsdelen Noord en Noordwest, ingezet op verdere digitalisering. Daarnaast hebben de afspraken betrekking op het vernieuwen en verduurzamen van de stedelijke bereikbaarheid en logistieke (stads)bevoorrading. Te beginnen met een netwerk van samenwerkende stedelijke koplopers (onder andere Almere, Zwolle, Heerlen) verspreid over alle landsdelen. De totale rijksbijdrage aan deze afspraken is 37 mln. onder de voorwaarde van een gelijke regionale investeringsinspanning. Het geheel aan deze afspraken draagt bij aan het verminderen van de druk op het hoofd en onderliggend wegennet, het verbeteren van de (binnenstedelijke) verkeersveiligheid en het verduurzamen van mobiliteitsbewegingen.

3.7.4 OV-knooppunten

OV-knooppunten leveren een belangrijke bijdrage aan de maatschappelijk opgaven voor een bereikbaar en leefbaar Nederland. Aan de landelijke OV- en Spoortafel van juni jl. is de Actieagenda OV-knooppunten vastgesteld.[51] Met deze agenda is een start gemaakt met een intensieve sectoroverstijgende samenwerking tussen Rijk, regio en OV-sector bij de ontwikkeling van bestaande en nieuwe (bijvoorbeeld in relatie tot de woningbouwopgaven) OV-knooppunten. Naast een methode voor de aanpak van OV-knooppunten bevat de Actieagenda ook een lijst met concreet te ontwikkelen OV-knooppunten. Voor een aantal van deze prioritaire knooppunten zoals station Zwolle, station Groningen Suiker en station 's-Hertogenbosch zijn binnen het MIRT afspraken gemaakt om te investeren.

[50] Kamerstuk 35 925-A, nr. 45
[51] Kamerstuk 23 645, nr. 765

3.7.5 Baanstabiliteit

ProRail brengt momenteel landelijk de stabiliteit van de baanlichamen onder het spoor in kaart. Dit is nodig voor een toekomstbestendig spoor. De eerste fase van dit onderzoek zal aangeven waar de stabiliteit voldoende is voor het toekomstige treinverkeer en waar nog nader onderzoek moet plaatsvinden om dat vast te kunnen stellen. De resultaten van het onderzoek worden begin 2023 verwacht. In de loop van 2023 zal uw Kamer geïnformeerd worden over de uitkomsten, de eventuele consequenties en de vervolgstappen. Voor baanvakken waar nu de komst van meer treinen wordt voorbereid voert ProRail lokaal verdiepend onderzoek uit naar het baanlichaam. Hierover is uw Kamer eerder geïnformeerd.[52] Het brede vervolgonderzoek naar baanstabiliteit (in 2023 en verder) zal ook kijken naar de invloed van bijvoorbeeld klimaatverandering en verwachtte reizigersgroei op baanvakken waar het aantal treinen alsook de treinfrequentie niet toeneemt. Als onderdeel van de afspraken mobiliteit en woningbouw zijn er middelen voor de aanpak van de baanstabiliteit Schiedam-Delft Campus gereserveerd, om zo meer sprinters tussen Den Haag en Rotterdam mogelijk te maken.[53]

3.7.6 Digitalisering en modernisering van het spoorsysteem

In het beleidsprogramma IenW[54] is aangegeven dat met de aanleg van infrastructuur en verdere digitalisering en modernisering van het spoor het ov-product kan worden verbeterd en de toekomstige mobiliteitsvraag kan worden geaccommodeerd. Uw Kamer in de MIRT-brief van 27 november 2020 geïnformeerd over het onderzoek door ProRail naar de toekomst van de tractie-energievoorziening (TEV).[55] Het feitenonderzoek is inmiddels door ProRail afgerond. Het feitenrapport en o.a. de standpunten van verschillende betrokken partijen is bij deze brief gevoegd (zie bijlage). De maatschappelijke kosten en baten van een omschakeling naar een hogere bovenleidingspanning zijn nagenoeg gelijk. Een omschakeling ligt nu echter niet voor de hand: het is niet acuut nodig, financieel niet inpasbaar en andere systeemsprongen lijken urgenter en/of passender bij de gewenste doorontwikkeling van het spoornetwerk. Desondanks biedt het rapport een basis om de bredere opgave van de uitdagingen en kansen in de spoorse energievoorziening verder op te pakken. Daarnaast is in een aanpalend onderzoek ook een eerste beeld opgewerkt van de samenhang tussen diverse systeemsprongen rondom beveiliging (doorontwikkeling ERTMS[56]), besturing (ATO[57] en TMS[58]), communicatie (FRMCS[59]) en TEV (zie bijlage). Op basis hiervan zal deze kabinetsperiode gewerkt worden aan een overkoepelende strategie voor te maken keuzes en het te volgen tijdspad. Dit helpt het volgende kabinet om keuzes te maken binnen de beschikbare middelen.

3.7.7 Verduurzaming regionale lijnen

Het is de ambitie van de gehele OV-sector om per 2040 volledig emissieneutraal te zijn. Op diverse regionale lijnen rijden echter nu nog personentreinen met diesel aangedreven materieel. Om de ambitie van emissievrij OV waar te kunnen

[52] Kamerstuk 29 984, nr. 994 (baanvak Amsterdam-Oldenzaal) en Kamerstuk 32 404, nr. 113 (baanvak Delft-Schiedam Centrum)
[53] Kamerstuk 32 404, nr. 114
[54] Kamerstuk 35 925-XII, nr. 106
[55] Kamerstuk 35 570-A, nr. 45
[56] European Rail Traffic Management System
[57] Automatic Train Operation
[58] Traffic Management System
[59] Future Railway Mobile Communication System

gaan maken hebben de verantwoordelijke provincies, samen met ProRail, het initiatief genomen een plan te maken om te komen tot concrete emissievrije oplossingen. Hieruit blijkt dat, afhankelijk van de situatie, soms een waterstoftrein de slimste oplossing, soms een batterijtrein en soms algehele elektrificatie. De provincies beraden zich op hun keuzes met het naderend einde van enkele vervoersconcessies en daarmee het einde van de levensduur van het nu nog rijdende dieselmaterieel. De provincie Groningen wil de eerste waterstoftreinen gaan toepassen voor de komende uitbreidingen van haar netwerk. De provincies Overijssel en Gelderland zijn nog met onderzoek bezig. Over de hiertoe vereiste financiële ondersteuning zijn Rijk en de provincies met elkaar in overleg.

3.7.8 Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040

Op 18 juli jl. is het Nationaal Toekomstbeeld Fiets 2040 (NTF) en de fietsambitie 2022-2025 aan uw Kamer aangeboden.[60] Zo zijn in de BO's MIRT afspraken gemaakt om landelijk voor ongeveer € 780 mln. mee te investeren in fietsinfrastructuur. Er wordt onder andere geïnvesteerd in het uitbreiden van stationsstallingen (zie paragraaf 3.7.9). Binnen de beschikbare financiële middelen wordt de volle potentie van de fiets benut voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving en inclusiviteit). Rijk en regio hebben gezamenlijk afgesproken in het najaar van 2023 een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. Hierbij worden de uitgangspunten van het NTF 2040 en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen gebruikt. Deze worden gecombineerd met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit, met het doel mee te investeren in een landelijk dekkend netwerk van doorfietsroutes. Hiermee wordt invulling gegeven aan een nadere uitwerking van het NTF.

Daarnaast wordt via het programma Veilig, Slim en Duurzaam ingezet op fietsstimulering in combinatie met een werkgeversaanpak, met als doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk in 2025.

3.7.9 Fietsparkeren

In het bestuursakkoord fietsparkeren[61] bij stations hebben overheden en partijen uit de sector afgesproken in 2030 het tekort aan fietsparkeerplekken opgelost te hebben. In het coalitieakkoord heeft het kabinet voor deze regeerperiode € 50 mln. gereserveerd. Dit budget zal worden ingezet daar waar de behoefte aan extra capaciteit het grootst is.

Naast de reservering uit het coalitieakkoord wordt fietsparkeren ook meegenomen binnen grotere ruimtelijke (her)ontwikkelingen. Zo worden in Hilversum 5.000 fietsparkeerplekken toegevoegd door middel van een ondergrondse fietsenstalling, die een belangrijk onderdeel is van de totale herontwikkeling van het stationsgebied. Het Rijk draagt hierbij € 14 mln. bij uit het restant van de Klimaatakkoordmiddelen. Ook worden er binnen de versnellingsafspraken nieuwe fietsparkeerlocaties gerealiseerd, zoals op het Jaarbeursplein in Utrecht en bij station Goes. In totaal gaat het daarbij over circa 3.500 fietsparkeerplekken. Ten slotte worden, in het kader van de goede bereikbaarheid en ontsluiting van de

[60] Kamerstuk 31 305, nr. 362
[61] Kamerstuk 29 984, nr. 700

grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, extra fietsparkeerlocaties gerealiseerd in onder meer 's-Hertogenbosch, Nijmegen en Zwolle.

3.7.10 Ontwikkelingen Nationaal Wegen Bestand, nationaal toegangspunt mobiliteitsdata en EU-wetgeving m.b.t. real time traffic information

In het BO MIRT van 2020 is door Rijk en regio afgesproken om te komen tot een centrale gezamenlijke netwerkregistratie, om de weggebruiker via navigatiediensten beter te informeren over verkeersregels zoals maximumsnelheden en milieuzones. Hiertoe zullen Rijk en regio de beschikbaarheid van verkeersregels met elkaar vastleggen in een Nationaal Wegenbestand (NWB). Gemeenten zijn verantwoordelijk voor het aanleveren van de verkeersregels, maar worden ondersteund door een verbetering van de landelijke registratie. Met het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) wordt gewaarborgd dat deze gegevens niet enkel aangeleverd, maar ook laagdrempelig hergebruikt kunnen worden voor meerdere toepassingen zoals datagedreven beleid, navigatiediensten, reisplanners en voor geluid- en luchtmodellen. Tot en met 2025 is uit het MF jaarlijks € 4 mln. beschikbaar voor het NTM en NWB.

In 2025 wordt nieuwe EU-wetgeving betreffende real time traffic information (RTTI) van kracht. Daarmee wordt het voor publieke en private partijen verplicht beschikbare informatie over de weg, zoals maximumsnelheden, digitaal beschikbaar te stellen. In het kader van deze nieuwe EU-wetgeving zal het Rijk eind 2023 structurele afspraken met gemeenten en provincies maken die zorgdragen voor de structurele beschikbaarheid van mobiliteitsdata.

4 Moties en toezeggingen

4.1.1 Concept SPUK-regeling versnellingsafspraken

In de MIRT-brief van 23 juni jl. is toegezegd om de conceptregeling voor de versnellingsafspraken over de ontsluiting van woningbouw in het najaar bij de Kamer voor te hangen.[62] De regeling, in de vorm van een Specifieke Uitkering (SPUK), kan echter nu pas worden uitgeschreven omdat alle versnellingsafspraken in het BO MIRT zijn bekrachtigd. De regeling zal hierna eerst voor consultatie worden voorgelegd aan de vervoerregio's en koepels IPO, VNG, UvW. Dit proces vraagt om zorgvuldigheid. De verwachting is dat een conceptregeling in het voorjaar van 2023 kan worden voorgehangen aan uw Kamer.

4.1.2 Brede welvaart in mobiliteit

Het Kennisinstituut voor Mobiliteit (KiM) heeft onderzocht wat brede welvaart betekent in de context van mobiliteit.[63] Daaruit volgen een aantal aanbevelingen. Een motie van de leden Van Ginneken en Bouchallikht[64] verzoekt de regering voortvarend werk te maken van deze aanbevelingen van het KiM. De motie verzoekt hierbij de onevenredige rol van autoverliesuren en andere factoren van verplaatsingsgemak van het OV te betrekken. In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat de voorliggende MIRT-brief ingaat op de voortgang van de opvolging van de aanbevelingen met betrekking tot MKBA's.

[62] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[63] Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (2021). Uitwerking van brede welvaart voor de monitoring en evaluatie van mobiliteitsbeleid
[64] Kamerstuk 35 925-A, nr. 52

Het brede welvaartsperspectief is belangrijk voor het Rijk. Op 21 oktober jl. is de Contourennota Mobiliteitsvisie 2050 naar uw Kamer verzonden.[65] De visie richt zich op het borgen van verschillende nationale publieke belangen – zoals bereikbaarheid, toegankelijkheid, betaalbaarheid, duurzaamheid, betrouwbaarheid, leefbaarheid, gezondheid en veiligheid – en het vinden van een balans tussen deze nationale publieke belangen bij de invulling van het mobiliteitsbeleid. Uitgangspunt is dat met mobiliteits- en bereikbaarheidsbeleid de brede welvaart voor alle inwoners in Nederland gediend wordt, zowel de gebruikers als de omwonenden van het infranetwerk, nu en in de toekomst.

Het KiM constateert in haar onderzoek dat de welvaartsaspecten van mobiliteit onvoldoende zijn vertegenwoordigd in de monitor brede welvaart van het CBS. Naar aanleiding hiervan verkennen IenW en CBS hoe de mobiliteitsindicatoren in deze monitor beter kunnen aansluiten bij het brede welvaartsperspectief. Naar verwachting zullen in 2023 en 2024 wijzigingen worden aangebracht in de monitor voor wat betreft mobiliteit en bereikbaarheid. Daarnaast stelt het KiM een aantal verbeterpunten voor bij MKBA's. Deze verbeterpunten corresponderen met de aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartsperspectief beter kan worden meegenomen in MKBA's.[66] Naar aanleiding van deze aanbevelingen hebben IenW en RWS een addendum gepubliceerd op de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen'.[67] Deze werkwijzer bevat richtlijnen hoe een MKBA op te stellen voor een MIRT-verkenning.

Het beeld dat autoverliesuren een onevenredige rol hebben en factoren van verplaatsingsgemak van het OV onvoldoende worden betrokken, zoals beschreven in de motie, delen wij niet. De verkeer- en vervoersmodellen van IenW houden rekening met verschillende eigenschappen van de vervoerswijzen. Factoren als kosten, comfort en toegankelijkheid spelen in de verkeer- en vervoersmodellen een rol bij de keuze voor een vervoerwijze en daarmee de mobiliteitsprognoses. Ook bij de vertaling van de modeluitkomsten naar indicatoren zijn deze elementen belangrijk. In de IMA-2021 zijn bijvoorbeeld de economische verlieskosten voor het spoor in beeld gebracht, waarin elementen als drukte en overstaptijden zijn meegenomen. In de IMA-2021 zijn bereikbaarheidskaarten opgenomen die zijn opgebouwd uit reistijd en nabijheid om specifiek de samenhang tussen mobiliteit en ruimtelijke ontwikkeling inzichtelijk te maken.

4.1.3 Integrale Kijk op Bereikbaarheid

De motie van de leden Bouchallikht en Alkaya[68] verzoekt de regering om de IMA en de MKBA's aan te passen aan de inzichten van de Integrale Kijk op Bereikbaarheid. De IMA-2021 brengt naast bereikbaarheidsopgaven ook veiligheids- en emissieopgaven in kaart. In voorbereiding op de volgende IMA (2025) wordt verder verkend hoe bereikbaarheidsopgaven in context van brede welvaart kunnen worden geschetst en geanalyseerd. Er wordt onder andere bekeken hoe verdelingseffecten van bereikbaarheid en mobiliteit een plek kunnen

[65] Kamerstuk 31 305, nr. 366
[66] Centraal Planbureau en Planbureau voor de Leefomgeving (2022). Maatschappelijke kosten-batenanalyse en brede welvaart
[67] https://www.rwseconomie.nl/werkwijzers/documenten/rapporten/2022/november/7/addendum-brede-welvaart-werkwijzer-mkba-bij-mirt-verkenningen
[68] Kamerstuk 35 925-A, nr. 59

krijgen. Daarmee bouwen we voort op de nieuwe inzichten ten aanzien van het breder en anders kijken naar bereikbaarheidsopgaven, zoals ook de Integrale Kijk op Bereikbaarheid methode voorschrijft.

Zoals beschreven in paragraaf 4.1.2 is via een addendum op de 'Werkwijzer MKBA bij MIRT-verkenningen' opvolging gegeven aan aanbevelingen van het PBL en CPB over hoe het brede welvaartsperspectief beter in MKBA's kan worden meegenomen. Deze aanbevelingen corresponderen met het gedachtegoed van de methode Integrale Kijk op Bereikbaarheid. Hiermee is de motie afgedaan.

4.1.4 CE Delft-rapport 'Mobiliteit in het post-coronatijdperk'

In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd om een reactie te geven op het rapport 'Mobiliteit in het post-coronatijdperk' van CE Delft. Het onderzoek laat zien dat de drukte op de weg veel minder was tijdens de coronamaatregelen en dat de vorm van de spits tijdens de pandemie anders was dan daarvoor. CE Delft concludeert dat het wenselijk is om bij wegprojecten waarvan de kosten en baten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) nagenoeg gelijk zijn, opnieuw een MKBA uit te voeren zodra meer zicht is op de structurele mobiliteitsveranderingen na het coronatijdperk. Inmiddels zien we dat de hoeveelheid wegverkeer weer op hetzelfde punt ligt als in 2019 en zien we geen reden om op basis van dit rapport eerdere MKBA's tegen het licht te houden.

CE Delft stelt verder ter discussie dat in een MKBA baten worden toegekend aan extra automobiliteit die het gevolg is van weguitbreidingen, en dat dit op gespannen voet staat met de maatschappelijk discussie over milieuschade, klimaatverandering en schaarste aan ruimte door onder andere de stikstofproblematiek. Het klopt dat baten worden toegekend aan extra automobiliteit, gezien de betere bereikbaarheid. Mensen kunnen hierdoor bijvoorbeeld naar hun werk of op bezoek bij familie. De kosten voor milieu en klimaat van deze nieuwe verplaatsingen worden ook meegewogen in de MKBA's van wegverbredingen. Daarmee worden in de MKBA's beide kanten van de 'gevoelsmatige tegenstrijdigheid' die het rapport agendeert meegenomen. Een MKBA genereert op deze wijze objectieve en gestandaardiseerde beslisinformatie, en maakt mogelijk een afgewogen beslissing te kunnen nemen over een project of maatregel. We blijven de MKBA als instrument ook verder ontwikkelen, onder meer vanuit het perspectief van brede welvaart (zie ook paragraaf 4.1.2).

4.1.5 PBL-onderzoek naar vervoersarmoede

Het PBL-rapport over vervoersarmoede is op 31 oktober jl. gepubliceerd door het PBL (zie bijlage). De reactie op het PBL-rapport zal in het voorjaar van 2023 volgen, omdat deze nog afstemming vergt met andere departementen, medeoverheden en stakeholders. Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie van en toezeggingen aan het lid De Hoop.[69] In de reactie op het rapport zal worden ingegaan op de woningbouwopgave conform de toezegging aan het lid Bouchallikht.[70]

[69] Kamerstuk 35 925-XII, nr. 37, Kamerstuk 23 645, nr. 753, Aanhangsel van de Handelingen: Antwoord, nr. 780
[70] Kamerstuk 35 925-A, nr. 70

4.1.6 Participatieve Waarde Evaluatie
In het commissiedebat MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd dat deze MIRT-brief ingaat op de Participatieve Waarde Evaluatie (PWE). PWE is een methode om beleidsopties te evalueren en de participatie van grote groepen burgers te faciliteren. De essentie van een PWE is dat burgers online op een laagdrempelige manier een advies kunnen geven over een keuzevraagstuk. De PWE levert een scherp beeld van voorkeuren en overwegingen op. Daarmee voorziet de methode in beslisinformatie op het gebied van sociaal-maatschappelijke aspecten die naast een MKBA of MER zou kunnen worden benut bij MIRT-projecten. De PWE wordt nu nog niet toegepast bij MIRT-projecten of andere IenW-projecten met een groot bereikbaarheidscomponent, maar is recent wel toegepast door IenW bij onder andere de Lange Termijn Ambitie Rivieren (2018), Medische rijgeschiktheid (2021) en Maatschappelijke Raad Schiphol en Omgevingshuis (2022).

De toepassing van de PWE bij MIRT-projecten zal worden verkend door het uitvoeren van meerdere pilots. De inzet van een PWE-pilot wordt verkend bij een tweetal lopende trajecten en bij een MIRT-project waar al een volledige MKBA voor is. Zodoende kan de PWE enerzijds meer theoretisch worden vergeleken met de MKBA en kan anderzijds de participatieve kracht worden verkend in een actueel traject. Bij het MIRT-traject Oude Lijn zal de PWE als pilot worden ingezet, verdere uitwerking vindt plaats na de startbeslissing. Daarnaast wordt na de startbeslissing bij de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam - Haarlemmermeer (met voorkeursalternatief verlengen Noord/Zuidlijn) de PWE als pilot verkend. Tot slot is de inzet om een ex-post PWE pilot uit te voeren bij het project ondertunneling A2 Maastricht door middel van literatuuronderzoek en een expert-review.

4.1.7 Aanpassen MIRT-procedures om projecten sneller uit te voeren
De motie van de leden Van Aalst en Stoffer[71] verzoekt om te onderzoeken op welke wijze de procedures bij MIRT-projecten kunnen worden aangepast zodat projecten sneller kunnen worden uitgevoerd. Op 22 september jl. zijn de geactualiseerde MIRT-spelregels naar uw Kamer gezonden.[72] De essentie van de MIRT-spelregels blijft ongewijzigd, maar deze zijn wel in lijn gebracht met de Wet Mobiliteitsfonds en de daaraan gekoppelde formuleringen en werkwijze(n). Dit houdt in dat niet langer het denken in infrastructuuroplossingen centraal staat, maar het denken in mobiliteitsoplossingen. Het doel van de MIRT-spelregels is nog steeds het procesmatig faciliteren van vlotte, gezamenlijke en gefaseerde besluitvorming over projecten en programma's in de fysieke leefomgeving, die mogelijk (mede) kunnen worden bekostigd uit het Mobiliteitsfonds en Deltafonds. Daarbij is zowel een efficiënt proces als het waarborgen van risicobeheersing van belang. Uit de aanleiding voor de motie – PFAS – volgen geen problemen in het MIRT-proces.

4.1.8 Stand van zaken rond klimaatneutrale en circulaire infrastructuur (KCI)
Het door uw Kamer gevraagde onderzoek naar een afbouwpad naar nul CO_2-uitstoot in 2030 in de aanbestedingen van infrastructuurprojecten is recent

[71] Kamerstuk 30 015, nr. 73
[72] Kamerstuk 36 200-A, nr. 4

afgerond. Dit onderzoek (zie bijlage) is gedaan binnen de uitwerking van de strategie 'Naar klimaatneutrale en circulaire Rijksinfraprojecten'.[73] Hiermee is de motie van de leden Bontenbal en Grinwis afgedaan.[74] Het gaat in dit onderzoek om de CO_2-reductie in de hele keten; van de winning van de grondstoffen tot en met het einde van de levensduur.

Uit het onderzoek blijkt dat het afdwingen van een CO_2-reductie naar nul in 2030 door middel van het stellen van voorwaarden bij de inkoop van rijksinfraprojecten (spoor, weg, water, vaarweg) niet mogelijk is. Dit komt omdat:

1. Ongeveer de helft van de CO_2-uitstoot buiten de invloedssfeer van de opdrachtgevers van infraprojecten valt. Dit deel van de klimaatimpact van de bouwsector komt namelijk voort uit het gebruik van fossiele energiebronnen in de keten van materialen en grondstoffen zoals cement,- asfalt en staalindustrie. Het gaat vaak om grote CO_2- en materiaalintensieve bedrijven die moeite zullen hebben om in acht jaar een complete transitie door te voeren (bijv. het transformeren van de staalindustrie van steenkool naar waterstof als brandstof). Ook speelt mee dat de (wereldwijde) beschikbaarheid van duurzame brandstoffen/energiebronnen niet 100% is in 2030.
2. Er nog niet voldoende maatregelen zijn die RWS en ProRail direct in alle infraprojecten kunnen toepassen. Zover is de markt (aanbodzijde) nog niet. Een deel van de duurzame maatregelen die in beeld zijn, is nog niet uitontwikkeld of onvoldoende beschikbaar in de markt. Voorbeelden hiervan zijn het oogsten en hergebruiken van onderdelen uit de huidige assets (zoals betonnen liggers uit bruggen), het stimuleren/faciliteren van de markt om innovatieve alternatieven te ontwikkelen voor beton en alternatieve aandrijflijnen voor schepen.

Het rapport laat echter wel zien dat IenW als opdrachtgever van infraprojecten grote invloed heeft op het verduurzamen van de infrasector, helemaal als dat goed verbonden wordt aan de beleidsambities van de beleidsprogramma's van Circulaire Economie[75] en Schoon en Emissieloos Bouwen.[76] Het onderzoek van CE Delft in de bijlage laat zien dat IenW in zijn rol als opdrachtgever ca. 25%-50% CO_2-reductie in 2030 kan behalen, afhankelijk van de voortvarendheid van IenW zelf en de doorontwikkeling en beschikbaarheid van duurzame technieken in de (keten van) grond-, weg- en waterbouw (GWW). Hoe eerder IenW start met dit structureel te implementeren, hoe hoger de CO_2-reductie in 2030 en richting 2040.

Daarom implementeert IenW klimaatneutraal en circulair werken structureel in de opdrachtketen van zowel RWS als ProRail. Tot en met 2025 is dit voor instandhouding voorzien. Daarna wordt dit meegenomen in de keuzes voor het basiskwaliteitsniveau van onze hoofdinfrastructuurnetwerken, waarover uw Kamer is geïnformeerd.[77] Omdat het ministerie van IenW als opdrachtgever lerend is, blijft meten en evalueren de komende jaren essentieel. Hiertoe is er in 2024 een

[73] Kamerstuk 32 813, nr. 535
[74] Kamerstuk 32 813, nr. 750
[75] Kamerstuk 32 852, nr. 204
[76] Kamerstuk 32 813, nr. 1004
[77] Kamerstuk 2022Z21867

beleidsevaluatie van de strategie KCI voorzien waarvan de uitkomsten gedeeld zullen worden met uw Kamer.

4.1.9 Voortgang herplantingsplicht bomen

In de MIRT-brief van 15 december 2021 is er voor het eerst gerapporteerd over de herbeplantingsplicht op grond van de Wet natuurbescherming die geldt bij infrastructurele werken.[78] Hiermee wordt invulling gegeven aan de motie Schonis c.s.[79] In deze MIRT-brief wordt over de stand van zaken over het jaar 2021 gerapporteerd.

Het kappen van bomen wordt gemeld bij het bevoegd gezag; dit is veelal de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De compensatieopgave wordt vervolgens berekend en uitgedrukt in hectares. Het afgelopen jaar is de registratie opgeschoond en afgestemd met de RVO. De gerapporteerde omvang is daardoor en als gevolg van uitgevoerde herplant en nieuwe projecten afwijkend van de vorige opgave De herbeplantingsopgave ziet er per 1 januari 2022 als volgt uit:

- De herbeplantingsopgave voor RWS bedraagt 593 hectare. Voor ca. 213 hectare daarvan is inmiddels de wettelijke termijn voor herplant verstreken. Met de RVO en het ministerie van LNV wordt overlegd in welke mate door RWS onverplicht aangeplante bomen (in totaal ca. 545 hectare), als invulling van de compensatieplicht kan worden gezien.
- Voor ProRail bedraagt deze herplantingsopgave ca. 4 hectare. Dit is gebaseerd op kapmeldingen die bij de RVO zijn geregistreerd voor projecten en onderhoud. Enkele locaties lijken te ontbreken en worden nog nader beschouwd. De werkelijke opgave ligt daarmee mogelijk enigszins hoger. Voor de opgenomen ca. 4 hectare is de voorbereiding voor de herplant gestart en wordt gezocht naar locaties.

4.1.10 Maaslijn

In het CD MIRT van 30 juni jl. is aan het lid Geurts toegezegd uw Kamer nader te informeren over het verdere verloop van het project Maaslijn. In april heeft ProRail de lopende aanbesteding ingetrokken vanwege de grote gevolgen van de oorlog in Oekraïne op de materiaalketen. Met het intrekken van de aanbesteding, vonden de provincie Limburg en het ministerie van IenW, als gezamenlijke opdrachtgevers, het nuttig om het project en mogelijke alternatieven als waterstof- en batterijtrein te beschouwen voor een optimale weging van de veranderde situatie van het project. De alternatieven zijn niet sneller en goedkoper te realiseren dan de beoogde projectscope. Daarnaast kennen deze alternatieven grote onzekerheden en risico's. Conclusie is dat doorzetten van de (oorspronkelijke) scope het meest gunstige scenario oplevert voor de reizigers, vervoerders en duurzaamheid.

Na het intrekken van de aanbesteding is door ProRail opnieuw bekeken hoe om te gaan met de planning. Daarbij is rekening gehouden met de onzekere markt en met de 80-weekse buitendienststelling van het derde spoor in Duitsland. Gebleken is dat beide een grote impact hebben op de mogelijkheden voor een herziene planning van de werkzaamheden. Resultaat is dat de aangepaste planning, gegeven de randvoorwaarden, leidt tot een nieuwe beoogde

[78] Kamerstuk 35 925-A, nr. 24
[79] Kamerstuk 35 300-A, nr. 43

indienststellingsdatum van uiterlijk 2027. Dit betreuren we als opdrachtgevers en tegelijk is dat de nieuwe werkelijkheid waarin we ons bevinden.

De komende maanden zal ProRail het aanbestedingsdossier afronden. Begin 2023 zal het project opnieuw op de markt gezet worden. De situatie op de (wereld)markt ten aanzien van materiaal en personeel is onrustig en onvoorspelbaar. Dit betekent dat het voor nu lastig is om standvastige uitspraken te doen over de meerkosten van het project. Na de aanbesteding (medio 2023) zal de benodigde duidelijkheid ontstaan of en in welke mate aanvullend budget benodigd zal zijn. Hierover zal uw Kamer nader geïnformeerd worden.

4.1.11 Bus Rapid Transit
In het notaoverleg MIRT van 11 april jl. is aan het lid Van Ginneken toegezegd de resultaten van de verkenning naar BRT in Nederland – en de mogelijke kansrijke verbindingen die hieruit naar voren komen – dit najaar met uw Kamer te delen (zie bijlage voor het Manifest BRT waarin de resultaten van de verkenning zijn samengevat). Het stuk is een verdieping van de eerder verschenen visie in de ontwikkelagenda TBOV[80] en beschrijft – op basis van voorbeelden en ervaringen met BRT uit buiten- en binnenland – de kansen voor BRT en wat er voor nodig is om dat in Nederland succesvol neer te zetten.

Op een aantal trajecten zijn al concrete afspraken gemaakt over BRT. Zo wordt er op de verbindingen Breda-Gorinchem-Utrecht en Leiden-Zoetermeer komend jaar toegewerkt naar een mogelijk besluit tot planuitwerking en vervolgens stapsgewijze realisatie van een BRT-verbinding. In de afgelopen BO's MIRT zijn afspraken gemaakt over een aantal pakketten waarin maatregelen gericht op (doorgroei naar) BRT zijn opgenomen zoals de Noord-Zuidverbinding in Zeeland en (voorlopige) ontsluitingen rondom Almere en Suikerunie in Groningen. Ook wordt BRT bij steeds meer MIRT-verkenningen als één van de alternatieven voor of als voorloper op rail meegenomen. De komende jaren moet praktijkervaring worden opgedaan om al deze initiatieven (door) te ontwikkelen tot een netwerk van BRT-bussen met goede aansluiting op andere modaliteiten.

4.1.12 Project Aanpak vaarweg Maastricht
In de MIRT-brief van 23 juni jl.[81] is uw Kamer geïnformeerd over de voortgang van het project Aanpak vaarweg Maastricht, naar aanleiding van de motie van De Hoop c.s.[82] Dit najaar zou uw Kamer meer informatie ontvangen over de geboekte voortgang ten aanzien van het toekomstbeeld, maar om tot een goed uitgewerkte en gedragen alternatievenafweging te komen hebben de partijen meer tijd nodig. De verwachting is uw Kamer hierover eind volgend jaar te kunnen informeren. Zoals toegezegd nemen partijen in de tussentijd geen onomkeerbare stappen.

4.1.13 Afwegingen en keuzes wegafsluitingen
De motie van het lid De Groot[83] verzoekt de regering de Kamer te informeren over hoe een goede afweging en keuze wordt gemaakt tussen een volledige of gedeeltelijke afsluiting. Daarbij was er expliciet het verzoek om aan te geven

[80] Kamerstuk 23 645, nr. 746
[81] Kamerstuk 35 925-A, nr. 76
[82] Kamerstuk 29 984, nr. 959
[83] Kamerstuk 35 925–XII, nr. 23

welke rol hinder voor weggebruikers, omgeving en bedrijfsleven speelt in deze afweging.

De essentie is dat de afwegingen rond de keuze voor een specifieke uitvoeringsvariant altijd maatwerk is per project waarbij alle relevante aspecten integraal worden afgewogen. Belangrijkste criteria voor het afwegen van een uitvoeringsvariant zijn: veiligheidsrisico's (zowel voor weggebruikers als wegwerkers), de technische kwaliteit, kosten, hinder voor de weggebruiker en wensen vanuit de omgeving. Bij het integraal afwegen hoe het werk uitgevoerd wordt, start RWS vanuit het belang dat veiligheid op één staat. Daarbij is ook de omvang van de hinder voor weggebruikers en omgeving belangrijk. Hierover voert RWS overleg met de omgeving. Het afwegen en inschatten van deze effecten wordt beschreven en ondersteund in de handleiding 'Hulp bij hinderafweging' van RWS. Input voor de keuze van een afwegingsvariant kunnen onder meer zijn een financiële kosten/baten analyse, hinderinschatting op basis van modelmatige verkeersberekeningen en expert judgement.

Gehele afsluitingen op A-wegen zijn niet nieuw en worden al lange tijd toegepast. In veel gevallen (ca. 100 keer per jaar) betreft het weekendafsluitingen. Meerdaagse afsluitingen overdag op werkdagen komen minder dan tien keer per jaar voor. Wel zal vaker dan in het verleden worden gekozen voor een volledige afsluiting. Weggebruikers geven namelijk de voorkeur aan hevige hinder gedurende een korte periode, boven matige hinder over een langere tijd.[84] Daarnaast verlaagt in veel gevallen een dergelijke uitvoeringsvariant de veiligheidsrisico's en de bouwkosten.

4.1.14 Ontwikkelpad Flevoland

De motie van de leden Koerhuis en Minhas[85] verzoekt het Rijk om samen met de provincie Flevoland een ontwikkelpad te maken voor de A6 Almere-Lelystad, de N50/N307 Lelystad-Zwolle en de N307 Lelystad-Enkhuizen en de IJmeerverbinding inclusief een scenario voor een brugverbinding. Rijk en regio zijn in gesprek gegaan over deze projecten om te bezien welke onderdelen al een plek hebben in lopende onderzoeken. Hierbij is geconcludeerd dat ofwel de verschillende genoemde projecten al onderdeel uitmaken van concrete plannen (zoals de N50 en A6), ofwel dat er al studies zijn afgerond (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). Onder andere op basis van deze studies en projecten zijn de afgelopen maanden in het kader van de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord afspraken gemaakt over de bereikbaarheid van woningbouw in de MRA Oost. Op basis hiervan is besloten om geen separaat ontwikkelpad Flevoland te ontwikkelen.

4.1.15 Planning en studies N57 en N59 Zeeland

Tijdens het Commissiedebat MIRT op 16 juni 2021 is uw Kamer toegezegd te informeren over de fase planning en studies voor het op verkeersveiligheidsniveau EURO-RAP 3 brengen van de N57 en de N59 in Zeeland.[86] De planvorming is inmiddels afgerond en verwerkt in de gemeentelijke bestemmingsplannen. De uitvoering loopt: de twee rotondes op de Kraaijensteinweg bij Burgh-Haamstede

[84] Kamerstuk 35 925-A, nr. 25
[85] Kamerstuk 35 925-A, nr. 450
[86] Kamerstuk 35 570-A, nr. 93

en de rotonde bij de Zwaardweg (Kerkwerve) zijn gerealiseerd. Voor de twee rotondes bij Serooskerke (Schouwen-Duiveland) is de voorbereiding gestart.

4.1.16 Extra investeringen verkeersveiligheid N59
De motie van de leden Dijkstra en Van der Graaf[87] verzoekt de regering om in overleg met de provincies Zuid-Holland en Zeeland en de gemeenten Schouwen-Duiveland en Goeree-Overflakkee de extra investeringen in verkeersveiligheid op de N59 zo snel mogelijk te realiseren. Er wordt voortvarend aan de aanbesteding van de verkeersveiligheidsmaatregel gewerkt. Medio november wordt het aanbestedingsresultaat besproken, waarna uw Kamer nader zal worden geïnformeerd.

Tot slot
Met de BO's MIRT is een zeer aanzienlijk pakket maatregelen vastgesteld voor onder meer de goede ontsluiting van nieuwe woningen in de 17 NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. We zijn in overleg met de regio tot een afgewogen verdeling van de extra € 7,5 mld. MF-middelen gekomen, waarmee we weer een grote stap hebben gezet om Nederland duurzaam bereikbaar en leefbaar te houden en mensen prettig en betaalbaar te laten wonen.

Maar het werk is nooit af. Nederland staat aan de vooravond van een grootschalige ruimtelijke transformatie. De verschillende opgaven zoals woningbouw, de energietransitie, natuurbehoud en -herstel, stikstofbeperkingen, waterveiligheid, klimaatadaptatie en bereikbaarheid vragen ons tot het maken van keuzes en een intensieve samenwerking tussen overheden, bedrijfsleven en inwoners.

We blijven, ondanks de groeiende uitdagingen, werken aan de bereikbaarheid van Nederland. Bereikbaarheid is geen luxe, maar een voorwaarde voor een land waarin het, ook met een groeiend aantal inwoners, prettig wonen en leven is.

In het voorjaar van 2023 vinden de BO's Leefomgeving plaats. Over de uitkomsten hiervan wordt uw Kamer zoals gebruikelijk geïnformeerd per brief.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

DE MINISTER VOOR VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING,

Hugo de Jonge

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

[87] Kamerstuk 34 775-A, nr. 35

drs. V.L.W.A. Heijnen

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/271618

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

> Retouradres Postbus 20011 2500 EA Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Turfmarkt 147
Den Haag
Postbus 20011
2500 EA Den Haag
www.rijksoverheid.nl

Kenmerk
2023-0000368287

Bijlage(n)
4

Datum 23 juni 2023
Betreft Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving 2023

Op 13, 15, 16 en 22 juni heb ik, samen met de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat, de minister van Economische Zaken en de minister voor Natuur en Stikstof, de jaarlijkse Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BOLs) gevoerd. Tijdens deze landsdelige overleggen hebben mijn collega-bewindspersonen en ik gesproken met vertegenwoordigers van de verschillende regio's over de voortgang van het programma NOVEX, diverse woningbouw- en mobiliteitsafspraken en over de voortgang van meerdere MIRT-projecten. Met deze brief wil ik u graag informeren over de uitkomsten. De minister en staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, namens wie ik deze brief mede stuur, zullen uw Kamer separaat informeren over de voortgang van het Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT), in relatie tot de MIRT-projecten en programma's.

'BOLs' in relatie tot het programma NOVEX
Nederland staat voor grote uitdagingen op het gebied van ruimtelijke ordening. Ons land is beperkt in omvang, maar wordt steeds drukker en voller. Er zijn diverse transitievraagstukken die om een andere aanpak en meer ruimte vragen. Alle belangen brengen we samen in de Nieuwe Nota Ruimte. Het Rijk kan dit natuurlijk niet alleen. Daarom heb ik in december vorig jaar provincies gevraagd om met gemeenten en waterschappen een ruimtelijk voorstel te maken waarin de nationale en decentrale opgaven worden ingepast en geordend. Ik heb aan hen gevraagd om aan te geven wat waar het beste past, of onder welke voorwaarden, en met oog voor ruimtelijke kwaliteit, op basis van het provinciaal startpakket NOVEX[1]. Ook heb ik aan hen gevraagd aan te geven waar het schuurt. Onderdeel van het ruimtelijk voorstel vormen de ontwikkelperspectieven voor de zestien NOVEX-gebieden[2] waar Rijk en regio samen aan werken. Samenwerking van overheden en andere partijen is nodig om deze gebieden de komende jaren de grote transitie door te laten maken die hier nodig is.

[1] Bijlage bij Kamerstuk 34682 nr. 107. In dit provinciale startpakket fysieke leefomgeving zijn de nationale opgaven samengebracht. Provincies hebben dit startpakket op 12 december 2022 ontvangen.
[2] Gebieden waar nationale opgaven in het fysieke domein dusdanig stapelen dat een gebiedsgerichte ordening en prioritering van verschillende nationale opgaven noodzakelijk is om te kunnen komen tot de gewenste herbestemming en/of ingrijpende herinrichting met behoud of versterking van de ruimtelijke kwaliteit.

Na het overhandigen van het *Provinciaal Startpakket fysieke leefomgeving* zijn provincies aan de slag gegaan met het opstellen van een provinciaal ruimtelijk voorstel. Daarnaast zijn Rijk en regio gestart met het opstellen van ontwikkelperspectieven voor de NOVEX-gebieden. In een aantal gevallen lag er al een verstedelijkingsstrategie die hiervoor de basis vormt.

Tijdens de BOLs is de voortgang van het programma NOVEX besproken. Hierbij hebben de provincies en vertegenwoordigers van de NOVEX gebieden dilemma's geagendeerd waar zij bij het maken van het ruimtelijk voorstel en het ontwikkelperspectief tegenaan lopen en waar keuzes moeten worden gemaakt. We hebben geconstateerd dat in alle gebieden de provincies intensief en goed werken aan de ruimtelijke voorstellen. Er is een grote inspanning geleverd om in korte tijd inzicht te geven in waar het provinciaal voorstel over zal gaan en welke opgaven daarin waarschijnlijk op de voorgrond zullen staan. Dit tegen de achtergrond van de verkiezingsuitslag in maart, met een sterk veranderde politieke werkelijkheid en nog lopende collegevorming. Ondanks dit gegeven liggen de meeste provincies op schema. In onderstaande zal ik in gaan op de thema's die ik heb besproken.

De ruimtelijke voorstellen van de provincie vormen de opmaat naar twaalf ruimtelijke arrangementen waarin Rijk en provincie wederkerige afspraken maken over de uitvoering van de opgaven, agendering van structurerende keuzes in omgevingsvisies van Rijk en provincies en mogelijke instrumentering hiervan. Deze afspraken vormen samen met de nog lopende beleidsontwikkeling binnen de Nationale Programma's de belangrijke bouwstenen voor de nieuwe Nota Ruimte in 2024.

1. Voortgang programma NOVEX

Besproken thema's

De onderwerpen die de provincies hebben geagendeerd voor bespreking in het BOL zijn grofweg in te delen in thema's rondom water en bodem, energie en ordenende netwerken, verstedelijking en (circulaire) economie. Daarnaast hebben provincies een aantal regio's geagendeerd waar verschillende transities in het gebied aan de orde zijn die op elkaar inwerken en zowel sociaaleconomisch gevolgen hebben als impact hebben op de leefomgeving.

Water en bodem sturend

De thema's die in het BOL rondom water besproken zijn gaan over verschillende aspecten. De **zoetwaterbeschikbaarheid** is een vraagstuk dat meerdere provincies naar voren hebben gebracht. Dit thema raakt burgers, bedrijven, landbouw, natuur en duurzame energie.

Zo vormt het veenweidegebied in Fryslân een sleutelgebied om aanzienlijke delen van deze provincie klimaatbestendig te maken en bodemdaling en verzakkingen te beperken en/of voorkomen: **vernatting** van dit laagstgelegen gebied in Fryslân zorgt niet alleen voor behoud van de veenlaag, maar geeft ook tegendruk om toenemende verdroging vanaf de zandgronden tegen te gaan en om (op termijn) **diepe verzilting** vanuit de kust te beperken. Het meer en langer vasthouden van zoet water in het Friese veengebied is ook voor Drenthe en Groningen van groot belang: dit vermindert de kwelstroom vanaf het Drents Plateau (en daarmee het verlies van hoogwaardig zoetwater) en zorgt voor minder afhankelijkheid van IJsselmeerwater in droge perioden (waardoor meer zoet water voor doorvoer richting Groningen beschikbaar kan blijven).

Noord-Holland, Zuid-Holland, Gelderland, Utrecht en Overijssel agenderen het zoetwatervraagstuk ook als het gaat vernatting van de veenweiden, de **droogte** in de Achterhoek en Twente evenals in Utrecht op de Utrechtse Heuvelrug (inclusief Gooi en Vecht) en in de beekdalen op de hoge zandgronden, maar ook om het tegengaan van verzilting in de kustprovincies en vanwege **tekorten aan drinkwater** als gevolg van verstedelijking. Verschillende provincies zetten in op het vasthouden (retentie) van zoetwater. Daarbij pleiten provincies voor een provinciegrensoverschrijdende, integrale benadering van water en ruimte.

Door Noord-Holland, Zuid-Holland en Utrecht is de onzekere beschikbaarheid van zoetwater voor de grootschalige vernatting van het veenweidegebied van het Groene Hart geagendeerd. Toevoer van voldoende zoetwater is, met name in droge perioden, een nationaal verdelings- en een klimaatvraagstuk.

De Deltabeslissing in 2026/2027 zal onder meer uitspraken doen over het verdelingsvraagstuk van zoetwater. Provincies hebben echter de zorgplicht voor een veilige en duurzame drinkwatervoorziening. Daarmee hebben ze een taak om watergebruik terug te dringen, om verstandig met nieuwe watervragers om te gaan, om de zoetwatervoorraad niet te verkleinen met ruimtelijke ontwikkelingen en de opties voor de toekomst niet te belemmeren. De richting van deze zaken is onafhankelijk van de Deltabeslissing, die wel effect kan hebben op de hoeveelheid die in voorstaande vraagstukken nodig is.

Bij o.a. Limburg is gesproken over het bouwen van woningen in relatie tot **wateroverlast en -veiligheid**. Limburg onderschrijft het principe om meer dan voorheen water en bodem sturend te laten zijn bij ruimtelijke keuzes. Tijdens het BOL is gesproken over hoe om te gaan met ontwikkelingen in de periode waarin het maatregelenpakket Waterveiligheid Ruimte Limburg nog uitgewerkt wordt, zonder dat gebieden op slot dreigen te gaan.
Zuid-Holland geeft aan dat waterveiligheid randvoorwaarde is voor het maken van ruimtelijke keuzes. En dat naast regionale ook nationale systeemkeuzes nodig, over de toekomstige nationale kustverdediging

<u>Energie en ordenende netwerken</u>
Provincies geven aan op zoek te zijn naar een ruimtelijk langetermijnperspectief op **(energie)netwerken** en (soms hieraan gerelateerde) **goederenvervoer/corridorontwikkeling,** waarin de belangen en opgaven van de energie- en circulaire transitie worden afgewogen tegen andere opgaven, o.a. verstedelijking (incl. economie en mobiliteit), de energiehoofdinfrastructuur en leefbaarheid. Dit speelt met name in Noord-Brabant. In Noord-Brabant leidt de economische ontwikkeling tot behoefte aan transport van een breed scala aan goederen. Ook de energie- en circulaire transitie vragen om meer (vervoers-)ruimte. Dat gaat via diverse modaliteiten: goederencorridors, buisleidingenstroken en het elektriciteitsnet. Door de strategische ligging van Noord-Brabant tussen de Randstad, Vlaamse Ruit, Chemelot en het Roergebied komen veel van deze stromen in Noord-Brabant samen. Om het draagvermogen van Noord-Brabant te bepalen is inzicht nodig in de **aard en omvang van stromen** en de ruimtelijk impact daarvan op **verstedelijking, goederencorridors en energie hoofdinfrastructuur**.
De **(aanpak van) netcongestie** speelt bij veel provincies een prominente rol als struikelblok in gebiedsontwikkeling, ook i.r.t. werken, wonen, en samenleven. Meerdere provincies pleiten voor een gezamenlijke aanpak t.a.v. innovatieve

oplossingen zoals Energy Hubs en net neutrale woningbouwlocaties en beperken van piekbelasting. Netbelasting is in alle provincies een groeiend knelpunt en meerdere provincies hebben voorstellen voor aanpassing van het netwerk ingediend als project voor het nationaal Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (n-MIEK). Utrecht pleit daarnaast voor het vooraf toetsen van ruimtelijke ontwikkelingen aan de beschikbare transportcapaciteit op het elektriciteitsnet.

Ruimtebeslag voor de opwek en opslag van duurzame energie speelt in meerdere provincies. In Drenthe, Zeeland en Noord-Brabant is dat aan de orde bij bestaande bedrijventerreinen waarbij ook nog andere ruimte-vragende opgaven zich stapelen. In industriegebieden bij Emmen, Moerdijk maar ook in de Eemshaven, wordt de transitie naar een duurzame energievoorziening met waterstof voor de industrie onderzocht.

De behoefte aan meer duidelijkheid over de **energiehoofdinfrastructuur** is ook besproken. Zo heeft Noord-Holland aangegeven dat aanlanding van wind op zee kansen biedt. Het heeft aantrekkingskracht op energievragende bedrijvigheid, wat gewenste economische activiteit en werkgelegenheid naar de regio kan brengen. Dit heeft directe relaties tot o.a. mobiliteit. Noord-Holland vraagt om afgewogen besluitvorming over de locatiekeuze, waarbij het noodzakelijk is om de bredere effecten op landbouw en waterveiligheid mee te nemen.
In Zeeland is de hoofdinfrastructuur duidelijk voor wat betreft de aansluiting op Antwerpen, Noord-Brabant en Zuid-Holland. Het vraagstuk hier is de samenloop en de ruimtelijk/landschappelijke inpassing van de buisleidingenstraat (LSNED), hoofdspoorverbinding, hoogspanningstracé, binnenvaartroutes en een snelweg, die samenkomen in een smalle corridor tussen twee zeearmen.

<u>(Circulaire) economie</u>
Ook de **ruimtelijke impact van de transitie naar een circulaire economie** is een terugkerend vraagstuk. Aanvullende inzichten zijn nodig over wat deze transitie betekent voor het bredere systeem en specifiek voor bijvoorbeeld aanvoer van grondstoffen- en reststromen en energie, voor grensoverschrijdende belemmeringen en voor het optimaal benutten van bestaande bedrijventerreinen. Dit speelt bijvoorbeeld in Limburg in relatie tot Chemelot, maar ook in andere provincies in algemene zin. Voor de benodigde energievraag wil Limburg verkennen om Zuid-Limburg als experimenteerregio voor grensoverschrijdende energievoorziening te laten fungeren.

Zuid-Holland geeft aan behoefte te hebben aan een **ruimtelijk-economische visie** op de ontwikkeling van Nederland in internationaal perspectief. Voor Zuid-Holland is een dergelijke visie wenselijk en nodig voor de toekomst van de landbouw, voor een toekomstbestendige ontwikkeling van het Haven Industrieel Complex en de Greenports (inclusief de corridors), voor life science en de stedelijke economie. Vanuit deze visie kunnen keuzes gemaakt worden voor de ruimtelijke ontwikkelingen van deze economische clusters. EZK geeft aan dat hieraan wordt gewerkt.

<u>Verstedelijking</u>
Provincies geven aan met het Rijk te willen verkennen over de koers en positie van verschillende plaatsen en verbindingen als onderdeel van het **(door)ontwikkelen van het Stedelijk Netwerk Nederland**.
De provincie Zuid-Holland wil daarbij meer focus op kwaliteit en toekomstbestendigheid voor woningen en werklocaties. De huidige focus op groei,

meer locaties en 'bouwen naar behoefte' is voor Zuid-Holland op termijn niet houdbaar, als ook voldoende ruimte nodig is voor o.a. landbouw, natuur en water. De Zuid-Hollandse verstedelijkingsstrategie, gericht op het binnenstedelijk ontwikkelen met aandacht voor het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande stad, wordt doorgezet.
Gelderland en Overijssel agendeerden de behoefte om verder te kijken naar mogelijke toename in de vraag naar verstedelijkingsmogelijkheden en ruimte voor bedrijventerreinen op de langere termijn (na 2030) in Oost-Nederland.
Daarnaast agenderen provincies dat de randvoorwaarden voor verstedelijking (mensen, middelen, financiering) gezamenlijk verbeterd moeten worden.
Provincies vragen om een integrale blik op opgaven in stedelijk gebied.

Een frequent terugkerend onderwerp is **de herstructurering/verduurzaming van de bestaande woningvoorraad**, in relatie tot ruimtegebruik, klimaatadaptatie, leefbaarheid en brede welvaart. Dit speelt o.a. in Groningen, Drenthe, Fryslân, Zeeland en Limburg. Limburg heeft een woningbouwvoorstel voorgesteld en zal in samenspraak met het rijk verkennen hoe dit verder vorm kan krijgen in het ruimtelijk voorstel. Provincies wijzen op de voor- en nadelen van inbreiding/bouwen binnen bebouwd gebied, waarin behoud van landschapskwaliteit een belangrijk voordeel is.

<u>Aandacht voor sociaaleconomische gevolgen in specifieke regio's</u>
De verstedelijkingsopgave wordt aangevlogen met aandacht voor **sociaaleconomische vraagstukken en leefbaarheid** en in relatie tot **groen/blauwe kwaliteit** ('Groen groeit mee') (Utrecht, Noord-Holland).

In veel provincies zijn sociaaleconomische vraagstukken aan de orde in relatie tot de **omvangrijke natuur- en wateropgaven** en de **landbouwtransitie**. Drenthe (Drentse Aa en Zuid West Drenthe) benadrukt daarbij ook het **behoud van de culturele identiteit,** en met Gelderland is gesproken over de sociaal-economische impact en mogelijk nieuwe economische dragers voor de Veluwe en omgeving.

<u>Vervolg richting ruimtelijk voorstel en arrangement</u>
Op alle BOLs is afgesproken dat provincies in nauwe samenwerking met gemeenten en waterschappen toewerken naar ruimtelijke voorstellen, waarbij ze kunnen rekenen op ondersteuning van het Rijk, bijvoorbeeld in het verdiepen van thema's. Verder zijn de volgende specifieke afspraken met provincies gemaakt:

- Groningen, Fryslân en Drenthe en het Rijk spreken af om de vraagstukken rond water en ruimte integraal te bespreken in de (gecombineerde) BO's VRO en Water. Het Rijk spreekt de intentie uit daarbij met de regio verder te zullen spreken over funderingsproblematiek in het landelijk gebied.
- Groningen, Fryslân en Drenthe en het Rijk erkennen dat herstructurering en transformatie van de bestaande woningvoorraad volop kansen biedt voor ander ruimtegebruik, groen, aantrekkelijkheid van de woonomgeving en duurzaamheid. Specifiek voor naoorlogse wijken werkt het Rijk aan handreikingen via het Programma Mooi Nederland.
- Drenthe en het Rijk zullen in de aanloop naar de nieuwe Nota Ruimte in gesprek gaan over de kansen en mogelijkheden die Emmen biedt, met name op het gebied van economie, brede welvaart en energie, in relatie tot het Stedelijk Netwerk Nederland.
- Gelderland, Overijssel en het Rijk hebben vastgesteld dat het relevant is te kijken welke vragen over verstedelijking al in bestaande trajecten worden opgepakt en zo nodig vervolgens gezamenlijk te onderzoeken

welke groei van de verstedelijkings-opgave Oost-Nederland vanaf 2030 kan en wil faciliteren.
- Gelderland en het Rijk spreken ten aanzien van de aanpak Veluwe af dat Gelderland het voortouw neemt in het ontwikkelen van een voorstel voor inhoud en governance t.a.v. de transitie van het landelijk gebied. Het Rijk werkt hieraan mee. Partijen spraken over de sociaal- economische impact en mogelijk nieuwe economische dragers voor het gebied. De ambitie is een duurzaam perspectief met aandacht voor water en verdroging.
- Overijssel en Rijk herkennen het probleem van verdroging en risico op drinkwatertekort. Het Rijk nodigt Overijssel uit om te komen met voorstellen voor het beperken van het risico op drinkwatertekort onder andere door het vasthouden van water. Het Rijk zegt toe daar waar mogelijk hulp te bieden door bijvoorbeeld te kijken naar de mogelijkheden voor het versnellen van procedures, dit als onderdeel van het Actieprogramma beschikbaarheid drinkwaterbronnen 2023-2030.
- Utrecht en Rijk signaleren knelpunten in het kader van vernatting in het Groene Hart en het tegengaan van verdroging op de Utrechtse Heuvelrug. Partijen gaan met elkaar in overleg over mogelijke oplossingen.
- Het Rijk bevestigt dat de aanpak van netcongestie een urgente uitdaging is en betrekt Utrecht bij de ontwikkeling van een nieuwe aanpak voor Energy Hubs en net neutrale woningbouwlocaties.
- EZK en BZK willen samen met Utrecht, Noord-Holland en Flevoland verkennen hoe energie voldoende geborgd kan worden in het RO-stelsel.
- Het Rijk bevestigt dat tijdens het BO MIRT 2023 de voortgang wordt besproken van de afspraak 'groenblauw raamwerk' uit het BO MIRT 2022, en dat het Rijk met Noord-Holland en Utrecht in gesprek gaan over het opstellen van businesscases voor NOVEX-verstedelijkingsgebieden, waarbij ook groen in en in de omgeving van de stad wordt meegenomen.
- Het Rijk zal waar mogelijk medewerking verlenen en kennis inbrengen voor het opstellen van het Ontwikkelperspectief in Noord-Holland Noord.
- Flevoland en het Rijk werken verder aan de transitie landelijk gebied via de aanpak van het Nationaal en Provinciaal Programma Landelijk gebied met hierin aandacht voor zowel biodiversiteit als innovaties voor verduurzaming en toekomstbestendig maken van de landbouw zoals de boerderij van de toekomst en biobased (ver)bouwen.
- Flevoland en het Rijk hanteren de Strategische Agenda Flevoland (SAF delen 1 en 2) en het Startpakket NOVEX als basis voor het ruimtelijk voorstel NOVEX vanuit deze provincie.
- Noord-Brabant en Rijk hebben de afspraak gemaakt dat richting het volgende ijkmoment de interactie tussen verstedelijking, goederencorridors en de energietransitie in het ruimtelijk voorstel in samenspraak met VRO, EZK en IenW zal worden uitgewerkt.
- Noord-Brabant en Rijk hebben afspraken gemaakt over hoe opgaven rondom energie en circulaire economie gezamenlijk kunnen worden aangepakt.
- Rijk en regio onderschrijven het eindconcept van het Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant en stemmen in met het voorstel om het Ontwikkelperspectief definitief vast te stellen in de stuurgroep Stedelijk Brabant wanneer alle colleges in Brabant het Ontwikkelperspectief hebben besproken. Definitieve vaststelling vindt plaats in de periode september-november 2023.
- Het Rijk en regionale partners erkennen dat de Stuurgroep Basisnet ter afstemming dient over het bereiken van een evenwicht tussen de

belangen van het vervoer van gevaarlijke stoffen, de bebouwde omgeving en de veiligheid van mensen die wonen of verblijven dicht in de buurt van de infrastructuur waar dit vervoer plaatsvindt.
- Rijk en regio erkennen dat het van belang is dat in de regio Moerdijk ruimte wordt voor energie-infraprojecten t.b.v. de klimaat- en energietransitie en dat inpassing onder druk staat in relatie tot omgevingskwaliteit en leefbaarheid in de regio. Daarom spreken rijk en regio af om gezamenlijk te streven naar een integrale gebiedsgerichte aanpak. Hiervoor ontwikkelen rijk en regio, onder regie van de provincie, een ontwerptafel. Op deze ontwerptafel worden ruimte vragende (fysiek en milieu) opgaven van lokaal, regionaal en nationale belang afgewogen. Hierbij wordt ook expliciet het belang van structurele verbetering van de leefbaarheid en toekomstbestendig perspectief voor de inwoners en ondernemers (brede welvaart) meegenomen.

Tenslotte geven alle provincies aan dat de mate van concreetheid van hun ruimtelijke voorstellen afhankelijk is van de mate van uitwerking van nationale programma's aan Rijkszijde, zoals het Programma Energiehoofdstructuur (PEH) en Nationaal Plan Energiesysteem (NPE). Zo vraagt Flevoland aandacht voor tijdige Rijksbesluitvorming rond bijvoorbeeld mobiliteit voor een afgestemde ruimtelijke ontwikkeling op lange termijn. Daarnaast geven provincies aan dat de uitvoerbaarheid van de voorstellen afhankelijk zal zijn van de mate waarin provincies in het ruimtelijk arrangement afspraken kunnen maken over invulling van de bijbehorende randvoorwaarden (zoals beschikbaar instrumentarium).

NOVEX-gebieden
In de BOLs is ook de voortgang besproken van de aanpak in de NOVEX-gebieden. Voor veel gebieden betrof dit bespreking van concept-ontwikkelperspectieven. Een aantal gebieden is in deze fase nog niet zover. Voor deze gebieden zijn bijvoorbeeld wel de leidende inrichtingsprincipes besproken. Voor elk van de gebieden is ook ingegaan op de belangrijke inhoudelijke vraagstukken die om een oplossing vragen.

In de NOVEX-havengebieden (Noordzeekanaalgebied, Rotterdamse haven, North-Sea Port District) gaat het daarbij om vraagstukken als hoeveel ruimte beschikbaar kan komen voor nieuwe energiedragers (waterstof), type toekomstige bedrijvigheid in relatie tot de circulaire economie, het leefbaar en gezond houden van de directe woonomgeving en de economische waarde van bestaande activiteiten in deze havengebieden. Concreet spelen hier ook strategische grondposities een rol. In elk van deze gebieden wordt nu toegewerkt naar een ontwikkelperspectief. Het NOVEX-gebied Schiphol is niet besproken op het BOL. Op de Bestuurlijke Tafel Schiphol wordt eind juni het concept ontwikkelperspectief gepresenteerd. Rijk en regio werken in het kader van de NOVEX Noordzeekanaalgebied verder aan het ontwikkelperspectief en verkennen de mogelijkheden van het aanscherpen en inzetten van het beleidsinstrumentarium.

Rijk en regio erkennen dat er grote en urgente klimaat- en wateropgaven liggen in het gebied van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal, en zien dat de opgaven in het gebied nu versnipperd zijn. Rijk en regio hebben afgesproken om tot een overleg te komen, waarin gezamenlijk scope en werkwijze worden vastgesteld. De organisatie hiervoor wordt opgepakt door de provincies Utrecht

en Noord-Holland. Naast het Rijk en de provincies zijn MRA, MRU en de waterschappen direct betrokken bij de invulling.

Voor de NOVEX-gebieden De Peel en Groene Hart is een aantal ruimtelijke dilemma's besproken. Voor het Groene Hart ging het onder meer over de beschikbaarheid van zoetwater, waterberging en het waterpeil maar ook hoe om te gaan met de verstedelijkingsdruk in het gebied. Voor De Peel is specifiek ingezoomd op de casus van reactivering van defensieluchthaven De Peel. Rijk en regio hebben afgesproken dat er een gesprek komt tussen de ministers voor NenS en VRO, de staatssecretaris van Defensie en de regio over de vraag op welke manier het proces rond ruimtelijke afweging van een reactivering van luchthaven De Peel vorm krijgt. Ook hebben Rijk en regio afgesproken dat NOVEX-gebied De Peel zal worden ontwikkeld als proeftuinregio voor de ontwikkeling van biobased bouwen, in combinatie met overige agrarische en economische functies.

Voor de NOVEX-gebieden Limburg en Groningen is een stand van zaken gepresenteerd. Voor het NOVEX-ontwikkelperspectief voor Zuid-Limburg wordt ingezet op het uitwerken langs twee themalijnen: 'Groen-blauw' en 'Circulaire economie', waaronder de circulaire transitie van Chemelot. Voor NOVEX-Noordzeekanaal is afgesproken dat Rijk en regio de Rijksinzet verkennen voor het realiseren van de drie Rijk-regio opgaven: herstructureren van de verouderde woningvoorraad in IJmond, versnelde verduurzaming vanwege cumulatieve effecten en het verwerven van strategische grondposities.

Voor de NOVEX-verstedelijkingsgebieden geldt dat hier in de afgelopen periode al belangrijke stappen zijn gezet in de vorm van gedragen regionale verstedelijkingsstrategieën en hiermee samenhangende ruimtelijke investeringen voor woningbouw en bereikbaarheid. Zo zijn de infrastructuurinvesteringen voor de 17 grootschalige woningbouwlocaties deel van de ontwikkeling in deze gebieden. Tegelijkertijd zijn er nog diverse grote andere ruimtelijke opgaven in deze gebieden. In de BOLs is vooral hierop ingegaan. Voor de Metropoolregio Amsterdam (MRA) is als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA ingezoomd op afspraken over de economische profielen van de stadsharten in de MRA[3] en de Ruimtelijk-Economische Aanpak (REA) Nieuw Land voor Almere en Lelystad. Deze aanpak is vastgesteld als gedeelde ambitie en basis voor langjarige rijk-regio inzet op de economische ontwikkeling van de regio. Over de Uitvoeringsagenda MRA spreken rijk en regio af dat deze een totaalbeeld geeft van de maatregelen die noodzakelijk zijn om het ontwikkelperspectief NOVEX MRA te realiseren. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen maatregelen die rijk-regio gezamenlijk oppakken en maatregelen die de regio zelf oppakt. Voor de Zuidelijke Randstad geldt dat - voortbouwend op de afspraken voor ontwikkeling 'Oude Lijn' en de grote woningbouwlocaties in Den Haag en Rotterdam - hier nu een aanpak aan toegevoegd wordt voor toekomstbestendige verstedelijking, dat wil zeggen een aanpak in samenhang met opgaven op het terrein van gezondheid, groen in en om de stad, klimaatadaptatie, energietransitie en economie. De voorlopige ontwikkelprincipes hiervoor zijn vastgesteld. In het BOL hebben rijks- en regiobestuurders bevestigd dat er doorgebouwd wordt en dit vooral binnenstedelijk te doen. Hierdoor wordt de kwaliteit van de bestaande stad ook verbeterd. Het bestaande groen en buitengebied blijft daarmee gespaard.

[3] Stadsharten van de MRA: Haarlem, Hoofddorp, Zaanstad, Purmerend, Hilversum, Almere, Lelystad, Hoorn en Alkmaar.

Ook voor het NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort is aan de hand van het concept-Ontwikkelperspectief 'Gezond groeien in nabijheid' gesproken over dit soort opgaven. In bijzonder is afgesproken om samen de groenopgave in en om de stad inzichtelijk te maken met de daaraan verbonden kosten en financieringsmogelijkheden. Voor Utrecht-Amersfoort en de MRA is afgesproken dat het Rijk de komende periode start met gesprekken in deze regio's over het opstellen van concrete businesscases voor de opgave groen in en om de stad.

Voor het gebied Arnhem-Nijmegen-Foodvalley is afgesproken het ontwikkelperspectief te verbreden op de thema's (circulaire) economie (werklocaties, campusontwikkeling en ruimte voor logistiek), energie en de opgaven in het landelijke gebied. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie, waarbij belangrijke randvoorwaarden als regionale mobiliteit, netcongestie en leefbaarheid zijn benoemd.

Voor Stedelijk Brabant is het nu al gelukt een integraal ontwikkelperspectief op te stellen om verdere verstedelijking hand in hand te laten gaan met vergroening, energietransitie en leefbare steden en dorpen. De stedelijke regio's in Brabant stellen samen met de provincie pakketten samen van mobiliteitsmaatregelen die nodig zijn om de schaalsprong te kunnen maken. Deze mobiliteitspakketten zullen onderdeel van de uitvoeringsagenda zijn. Om de mobiliteitstransitie te versnellen en verstedelijkingsopgave in Stedelijk Brabant te accommoderen geven stellen de provincie Noord-Brabant en de stedelijke regio's in Brabant in 2023 op basis van de uitgangspunten van het Ontwikkelperspectief NOVEX stedelijk Brabant vier samenhangende gebiedsgerichte mobiliteitspakketten op voor de stedelijke regio's Zuidoost-Brabant, Breda-Tilburg, 's-Hertogenbosch en West-Brabant-west. Over (onderdelen van) deze mobiliteitspakketten worden op het BO-MIRT 2023 eerste uitvoeringsafspraken gemaakt.

Voor het NOVEX-gebied Lelylijn is een eerste schets voor het Ontwikkelperspectief gepresenteerd. Hierin is vooral verkend hoe deze lijn een katalysator voor structuurversterking kan zijn. Gekeken is naar de verbinding van stedelijke knopen in noordelijk Nederland, de verbinding van die knopen met het ommeland en de verbinding van water-, landschaps- en natuursystemen met de ontwikkeling van een Lelylijn. Voor het verstedelijkingsgebied Groningen-Assen is de afspraak gemaakt om richting het BO MIRT in het najaar het definitieve ontwikkelperspectief op te stellen inclusief de eerste uitvoeringsagenda.

Voor NOVEX-gebied Regio Zwolle is tijdens het BOL een toelichting gegeven op de samenhang tussen het Ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied en de Meerjarige Agenda 2024-2028 Regio Zwolle. Daarnaast is een toelichting gegeven op de wijze waarop in de regio Zwolle door middel van de zogenaamde regionale sponsstrategie invulling wordt gegeven aan het principe water en bodem sturend voor deze regio.

Het overkoepelende beeld is dat het grootste deel van de NOVEX-gebieden op schema ligt om in oktober in ieder geval het Ontwikkelperspectief gereed te hebben. Een aantal NOVEX-gebieden is ook al gestart met het opstellen van de uitvoeringsagenda. De ontwikkelperspectieven worden gekoppeld aan de ruimtelijke voorstellen, waarbij aandacht is voor de provincie-overstijgende NOVEX-gebieden en de ruimtelijke voorstellen.

2. Woningbouw en Mobiliteit

Veel mensen zijn op zoek naar een passende, duurzame en betaalbare woning in een leefbare wijk. Het kabinet investeert fors in de bereikbaarheid en ontsluiting van nieuw te bouwen woningen. In het coalitieakkoord is voor de periode tot en met 2030 € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Met het investeringspakket van € 7,5 mld. uit het Mobiliteitsfonds (MF) wordt bijgedragen aan het bereikbaar maken van ongeveer 400.000 woningen tot en met 2030. De bewindspersonen van IenW, de minister voor VRO en de regionale overheden hebben overlegd over de besteding daarvan. In het najaar van 2022 is de Kamer geïnformeerd[4] over de inzet van de middelen.[5]

Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. gereserveerd voor bovenplanse infrastructuur[6] bij 105 woningbouwlocaties in heel Nederland waar op korte termijn (binnen drie tot vijf jaar) kan worden gestart met de bouw van woningen. Er is een regeling opgesteld om gemeenten door heel Nederland - zowel binnen maar vooral buiten de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties – in staat te stellen om bovenplanse infrastructurele voorzieningen te realiseren. Zo kunnen zij op korte termijn woningbouw verwezenlijken. Op basis van deze regeling – waarover de Kamer op 12 juni jl. is geïnformeerd[7] - kunnen gemeenten waarmee bestuurlijke afspraken zijn gemaakt, een aanvraag indienen.

De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. De middelen worden ingezet voor mobiliteitspakketten en OV-schaalsprongen voor de ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en voor maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken. Bij de verdeling van de middelen is gebruik gemaakt van het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" (2022).
Voor de mobiliteitspakketten wordt, in samenhang met de middelen uit het gebiedsbudget van BZK, een regeling opgesteld, die naar verwachting in het vierde kwartaal van 2023 bij de Kamer zal worden voorgehangen. Ook bij de maatregelen op de nationale weg- en spoornetwerken en schaalsprongen worden concrete vervolgstappen gezet. Twee voorbeelden daarvan zijn:

0. Vanuit de € 7,5 mld. wordt bijgedragen aan de MIRT-verkenning CID Binckhorst. Bij deze MIRT-verkenning zijn Rijk en regio een voorkeursalternatief overeen gekomen. Dit project zorgt voor de goede ontsluiting en het bereikbaar maken van ruim 20.000 woningen tot en met 2030 en het mogelijk maken van circa 15.000 woningen na 2030. De komende jaren wordt het voorkeursalternatief uitgewerkt in de planning- en studiefase. De afspraken met betrekking tot deze uitwerking worden op korte termijn vastgelegd in een Bestuursovereenkomst.
- In de BO's MIRT van november jl. is afgesproken om € 300 mln. te reserveren voor het verbeteren van de verkeersdoorstroming op de ringen van

[4] Kamerstuk 36200-A nr. 9.
[5] In de voorjaarsnota is een deel van de € 7,5 mld. geboekt op artikel 12. Bij ontwerpbegroting 2024 zal dit worden verplaatst naar artikel 14, omdat dit beter past bij de gemaakte afspraken over deze middelen.
[6] Bovenplanse infrastructurele voorzieningen zijn infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor de ontsluiting en bereikbaarheid van een woningbouwlocatie en tegelijkertijd wordt gebruikt voor de ontsluiting en bereikbaarheid van bestaande wijken of locaties.
[7] Kamerstuk 36200-A nr. 76.

Amsterdam, Utrecht, Rotterdam/Den Haag en Eindhoven. Rijkswaterstaat (RWS) is gevraagd te adviseren over een pakket van maatregelen, waarmee op een (kosten)effectieve wijze de verkeersdoorstroming op deze ringen verbeterd kan worden. Daarbij toetst RWS ook op de maakbaarheid van de maatregelen. Daarna zullen gesprekken worden gevoerd met de regionale overheden in het kader van de gebiedsgerichte bereikbaarheidsprogramma's. Voor de ring Eindhoven geldt dat er al een maatregelpakket is opgesteld.

Gezien het belang dat het kabinet hecht aan goed bereikbare en betaalbare woningen is de € 7,5 mld. uit het coalitieakkoord voor woningbouw en mobiliteit geen onderdeel van de herprioritering binnen het MF.

Het effect van de investeringen van de € 6 mld. aan mobiliteitsmaatregelen en het realiseren van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties op de netwerken is inzichtelijk gemaakt met een netwerkanalyse.[8] Hierbij ligt de nadruk op het hoofdwegennet en hoofdspoornet, met een doorkijk naar de effecten per woningbouwlocatie. De belangrijkste conclusies uit de netwerkanalyse zijn:

- Geconcentreerd bouwen levert voordelen op ten opzichte van gespreid wonen in dezelfde woningmarktregio. Het leidt tot:
  - minder congestie op het onderliggend wegennet (met voordelen voor veiligheid en leefbaarheid), en in totaal ook minder congestie op het hoofdwegennet; en
  - Minder drukke stoptreinen en sprinters richting de grote steden.
- Geconcentreerd bouwen op nu al drukke stedelijke plekken levert ten opzichte van het heden wel extra drukte op tussen de grote steden op zowel het hoofdwegennet als op de intercityverbindingen;
- De mobiliteitspakketten ter plekke van de 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties zorgen voor minder kilometers (door grotere nabijheid) en een verschuiving van privé auto naar lopen, fietsen, OV en deelauto. Het aantal verplaatsingen blijft ongeveer gelijk;
- De investeringen uit de € 6 mld. in het hoofdspoorwegennet maken een verbetering van het treinproduct mogelijk. Daardoor kan de door de woningbouw te verwachten toename van reizigers opgevangen worden en profiteren ook andere reizigers;
- De investeringen in het hoofdwegennet helpen een aantal van de grootste problemen op het hoofdwegennet aan te pakken;
- De bereikbaarheid (van andere inwoners en arbeidsplaatsen) verbetert aanzienlijk door de realisatie van de grootschalige woningbouwlocaties met bijbehorende mobiliteitsmaatregelen;
- Naast inwoners hebben ook bezoekers (vaak van arbeidsplaatsen) invloed op de netwerken. Het loont dus om bij (de uitwerking van) veel woningbouwlocaties ook goed te kijken naar het effect van de arbeidsplekken op de mobiliteitspatronen.

De herprioritering van het MF kan invloed hebben op de uitkomsten van de netwerkanalyse. Deze invloed is er niet als de projecten die in het kader van deze herprioritering worden gepauzeerd, alsnog voor 2040 worden uitgevoerd. Dit gebeurt wanneer er in de toekomst weer ruimte ontstaat: stikstofruimte, capaciteit en financiële middelen. In de netwerkanalyse is uitgegaan van een uitgevoerde MIRT-portefeuille in 2040 (het zichtjaar van deze analyse). De netwerkanalyse is gepubliceerd op https://open.rws.nl/open-overheid/onderzoeksrapporten/@259853/netwerkanalyse-woningbouw-inzicht/.

[8] Deze netwerkanalyse is aangekondigd in de Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 2022, bijlage bij Kamerstuk 36200-A nr. 9.

De financiële omstandigheden zijn ook voor woningbouw - met name op de korte termijn - het afgelopen jaar sterk veranderd. De bouwkosten en de rente zijn sterk gestegen waardoor de kosten voor bouwers en ontwikkelaars om woningen te realiseren hoger zijn en particulieren en investeerders minder bereid zijn of kunnen betalen voor woningen. De doorwerking in prijzen van woningen en grond heeft tijd nodig, waardoor de verwachting is dat er met name in 2024 een dip in de woningbouwproductie zal zijn. De huidige omstandigheden vragen om een krachtenbundeling van alle partijen; zo zorgen we voor een maximale inzet om zoveel mogelijk door te blijven bouwen. In de Kamerbrief "Doorbouwen in veranderende omstandigheden"[9] is deze inzet beschreven.

Om de gemaakte afspraken uit te kunnen voeren, moet veel werk worden verzet. Daarvoor is een krachtige uitvoering nodig. Voor meerdere afspraken is de betrokkenheid vanuit ProRail en RWS wenselijk of nodig, soms ook voor de uitvoering van maatregelen zelf. Gegeven de grote opgave op de hoofdnetwerken en de marktomstandigheden de komende jaren, is deze inzet niet vanzelfsprekend. RWS en ProRail overleggen de komende periode met gemeenten over de uitvoering.[10]

Inzet gebiedsbudget BZK
Investeringen in bereikbaarheid zijn nodig maar op zichzelf niet voldoende om voldoende nieuwe woningen in fijne en leefbare wijken te realiseren. Er zijn bijvoorbeeld investeringen nodig in parken, pleinen en de kwaliteit van het groen. Door BZK is daarom € 475 mln. gereserveerd voor gebiedsgerichte maatregelen, niet zijnde mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen, die aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen op deze 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Het gaat hierbij om: herinrichting van de openbare ruimte, het verwerven/verplaatsen van hindergevende of in de weg zittende activiteiten en verschillende duurzaamheidsmaatregelen[11]. Het gebiedsbudget draagt – in samenhang met de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen – bij aan de realisatie van ongeveer 240.000 woningen.

De gemeenten en regio's hebben voor de ontwikkeling van de NOVEX-woningbouwlocaties voorafgaand aan het BO MIRT van 2022 businesscases opgesteld waarin ook gebiedsmaatregelen waren opgenomen. Deze maatregelen zijn de afgelopen periode in regionale bijeenkomsten nogmaals getoetst, waarbij bekeken is in hoeverre de maatregelen nog steeds relevant en noodzakelijk zijn, in welke mate de maatregelen te verbinden zijn met de woningbouw en of de realisatie ook daadwerkelijk voor 2030 gestart kan worden. Deze maatregelen zijn vervolgens beoordeeld en afgewogen door het Rijk aan de hand van vooraf opgestelde criteria, mede op basis van het "Afweegkader voor middellange termijn Woningbouw en mobiliteit" (2022), waarna er gezamenlijk is toegewerkt naar concrete afspraken die bestuurlijk zijn bekrachtigd op het BO Leefomgeving van 2023. De gemaakte afspraken zijn bijgevoegd.

[9] Kamerstuk 32847 nr. 1040.
[10] In de bijlage staat de scan op de uitvoerbaarheid door ProRail over afspraken over woningbouw op korte termijn door bovenplanse infrastructuur.
[11] Maatregelen ten behoeve van duurzaamheid zien niet toe op energiegerelateerde zaken zoals warmtenetten. Deze maatregelen zouden vanuit andere fondsen, zoals het Klimaat- en Transitiefonds, mede-bekostigd moeten gaan worden.

Grofweg de helft van het gebiedsbudget gaat naar maatregelen die betrekking hebben op het verwerven en/of verplaatsen van hindergevende activiteiten. De andere helft is min of meer evenredig verdeeld over de andere twee maatregelsoorten. De maatregelen uit gebiedsbudget zijn bedoeld voor het publieke tekort op de grondexploitatie van de gebiedsontwikkeling tot en met 2030. Dit betekent dat grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties die geen publiek tekort (meer) kennen op de gebiedsontwikkeling geen gebiedsbudget nodig hebben.

Voorwaarden voor het gebiedsbudget
De voorwaarden voor toekenning van het gebiedsbudget zijn:
- Het gebiedsbudget is uitsluitend bedoeld voor de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.
- Minimaal 50% van de woningen in de grootschalige woningbouwlocaties moet in het segment betaalbaar vallen, met het streven om op regionaal niveau twee derde van de woningen in het betaalbare segment te realiseren.
- De realisatie van de woningen vindt uiterlijk plaats in 2030.
- De ingediende maatregelen moeten aantoonbaar noodzakelijk zijn voor de realisatie van woningen en zijn beoordeeld op hun samenhang met het bredere pakket van de € 6 mld. aan mobiliteits- en bereikbaarheidsmaatregelen dat is afgewogen op basis van het eerder vastgestelde[12] "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" (2022).
- Zowel de toerekenbare als niet-toerekenbare tekorten van de plannen komen in aanmerking voor een bijdrage uit het gebiedsbudget.
- De maatregelen die in aanmerking komen voor het gebiedsbudget zijn (deze lijst is uitputtend):
  - Herinrichting openbare ruimte (bijvoorbeeld parken of pleinen);
  - Verwerven, verplaatsen of bronmaatregelen hindervormende activiteiten;
  - Duurzaamheidsmaatregelen (biodiversiteit, (recreatief) groen, klimaatadaptatie).
- Bereikbaarheidsmaatregelen komen niet in aanmerking, omdat deze reeds via een bijdrage uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit worden gedekt.
- De bijdrage van het Rijk vanuit het gebiedsbudget betreft maximaal 50% van de totale benodigde investering onder de voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert om de afgesproken maatregel(en) te kunnen uitvoeren. De bijdrage van het Rijk is gebaseerd op prijspeil 1 juli 2022, inclusief btw en is taakstellend. De btw die ter compensatie afgedragen dient te worden aan het BTW-compensatiefonds wordt in mindering gebracht op het aan de gemeente uit te keren bedrag.

Gebiedsontwikkeling in relatie tot andere ruimtelijke opgaven
Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is er sprake van een grootschalige integrale woningbouwopgave in combinatie met andere grote ruimtelijke vraagstukken zoals geluid, stikstof, natuur, landbouw, (grootschalige) infrastructuur, ruimtelijke kwaliteit, waterrobuustheid en klimaatbestendigheid, energietransitie, bedrijvigheid en andere ruimte vragende claims. Het is nodig om voor al deze aspecten aandacht te hebben en houden bij de verdere ontwikkeling van deze grootschalige locaties.

[12] Het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit" is vastgesteld in het Bestuurlijk Overleg Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening van 15 september 2022.

Dit is een ruimtelijke uitdaging maar ook een kans. Door opgaven slim te combineren kunnen immers aantrekkelijke gebieden voor wonen, leven en werken worden gecreëerd. Op een aantal grootschalige woningbouwlocaties hebben de woningbouwplannen ook gevolgen voor de huidige functies die locaties. Bedrijventerreinen worden bijvoorbeeld soms (deels) getransformeerd naar gecombineerde woon- werk gebieden. Tegelijkertijd is het toevoegen van woningen soms nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken.
Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. Soms is verplaatsing van bedrijven aan de orde, soms inpassing tegen vergelijkbare voorwaarden als nu. Hieraan is soms een publiek tekort verbonden, waarvoor een beroep gedaan kan worden op het gebiedsbudget.

Complete steden vragen betaalbare woningen en passende banen voor diezelfde doelgroep. Het Rijk zal de ontwikkeling van gerealiseerde woningen en banen in het NOVEX gebied jaarlijks inzichtelijk maken als onderdeel van de uitvoeringsagenda van de NOVEX-gebieden. Voldoende ruimte voor bedrijven en ondernemers in deze gebieden zal ook deel uitmaken van het nationaal programma werklocaties, wat onder leiding van EZK wordt uitgewerkt. Tevens komt dit naar voren in de regionale bedrijventerreinen-strategieën.

Conform afspraken in het BO MIRT van november jl. (en het "Afweegkader voor middellange termijn woningbouw en mobiliteit") is aandacht nodig voor duurzaam gevestigde bedrijven en hun banen, die door de gebiedsontwikkeling in het plangebied kunnen blijven of verplaatst moeten worden naar alternatieve locaties. Gemeenten waar de grootschalige woningbouwlocaties ontwikkeld worden, zijn eerste aanspreekpunt voor de opgave om alternatieve locaties te vinden wanneer bedrijven verplaatst moeten worden. Zo nodig treden zij in overleg met de provincie. Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door het Rijk op welke manier afspraken gemaakt kunnen worden, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken. Instrumentarium van Rijk en regio – waaronder ook het gebiedsbudget - kan worden ingezet om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid en een aantrekkelijke mix van wonen-werken-voorzieningen in een herontwikkelgebied.

Mobiliteitspakketten
Een deel van de middelen voor woningbouw en mobiliteit wordt ingezet voor mobiliteitspakketten, bedoeld voor de ontsluiting en bereikbaarheid van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Deze pakketten bestaan uit bereikbaarheidsmaatregelen, zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes, OV-bereikbaarheid, toegankelijkheid van stations en verkeersveiligheid. Hiervoor geldt de voorwaarde van minimaal 50% cofinanciering door de regio. Over het merendeel van de mobiliteitspakketten zijn bestuurlijke afspraken gemaakt in de BO's MIRT van november jl. De mobiliteitspakketten voor de locaties MRA West, Oude Lijn en CID Binckhorst zijn in de afgelopen periode in afstemming met het Rijk en de betrokken regio's uitgewerkt. De hoogte van de rijksbijdrage was reeds vastgelegd in de BO's MIRT van november jl. Over de uitwerking van deze drie mobiliteitspakketten zijn in de BO's Leefomgeving van 2023 bestuurlijke afspraken gemaakt. Een overzicht van de mobiliteitspakketten is bijgevoegd.

In het BO MIRT van november jl. is afgesproken om in zowel de Metropoolregio Amsterdam (MRA) als de Metropoolregio Utrecht (MRU) een pilot programmatische bekostiging voor te bereiden om "*vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging van ruimtelijke investeringen in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken*". De afgelopen maanden hebben Rijk en regio in gezamenlijkheid de voorbereiding van de pilots op zich genomen.

De middelen uit het gebiedsbudget en voor de mobiliteitspakketten wordt via een specifieke uitkering aan de gemeenten ter beschikking gesteld. Beide regelingen worden naar verwachting in één specifieke uitkering samengevoegd. Zowel het gebiedsbudget als de mobiliteitspakketten zien immers toe op de ontwikkeling en realisatie van woningen in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en zijn beide verbonden met de afgesproken woningbouwaantallen per grootschalige locatie in de BO's MIRT van november jl. Mede daarom zullen de verplichtingen die met de uitkering gepaard gaan grotendeels hetzelfde zijn. Naar aanleiding van zorgen en wensen uit de regio – gezien de veranderende economische omstandigheden - over de gedeelde doelstelling van de realisatie van woningen in 2030 en de mogelijke administratieve lasten, is afgesproken om over deze onderwerpen in gesprek te gaan en te betrekken bij de consultatie van de specifieke uitkering. De regeling zal naar verwachting in het laatste kwartaal van 2023 bij de Kamer worden voorgehangen.

Plan voor de programmabeheersing
Over de beschikbare middelen voor de ontsluiting en bereikbaarheid van nieuwe woningen zijn afspraken gemaakt. Om zicht te houden op de voortgang en beheersing van de risico's, is programmabeheersing en monitoring van belang. In de Kamerbrief over de BO's MIRT van november jl. is dit plan van aanpak aangekondigd.[13]
Programmabeheersing beoogt een beheerste uitvoering van het programma te borgen, zodat programmadoelstellingen worden behaald binnen de gestelde kaders. Daarvoor is inzicht nodig in de voortgang van zowel de mobiliteits- als woningbouwprojecten en in de daarbij horende kansen en risico's. Dit biedt de mogelijkheid om bij te sturen of in te grijpen. Het doel van de programmabeheersing is daarmee tweeledig:

1) *Inzicht*: De programmabeheersing zorgt ten eerste voor inzicht in de voortgang van mobiliteits- en woningbouwprojecten binnen de gestelde kaders van tijd, geld en scope. Daarnaast zorgt de programmabeheersing voor integraal inzicht in kansen, risico's en maatregelen, ook juist buiten de eigen invloedssfeer van de projecten. Dit deel van de programmabeheersing levert beslisinformatie op om bij te sturen of in te grijpen als de situatie daar om vraagt.
2) *Bijsturing en beheersing*: De programmabeheersing biedt vanuit het inzicht de mogelijkheid te anticiperen op ontwikkelingen en om te sturen op kansen en risicobeheersing.

Bij het beheersen van de risico's bij de middelen voor het programma Woningbouw en Mobiliteit gelden de volgende uitgangspunten:

- Bijdragen van het Rijk uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit aan projecten zijn taakstellend.

[13] Kamerstukken II, 2022/23, 36200-A nr. 9.

- Het totale budget van € 7,5 mld. uit het MF ten behoeve van woningbouw en mobiliteit (inclusief de door het ministerie van Financiën uitgekeerde indexatie) is taakstellend. Bij tegenvallers dient herprioritering binnen de projecten en/of binnen het totale programma Woningbouw en Mobiliteit plaats te vinden.
- Bij de schaalsprongen en de netwerkopgaven worden de MIRT-spelregels gevolgd.
- De uitbetaling van middelen voor de schaalsprongen en de netwerkopgaven wordt gekoppeld aan het behalen van mijlpalen. Daardoor behoudt het programma flexibiliteit onder andere ten aanzien van de fasering van projecten en het – in uiterste gevallen - stoppen van projecten binnen het programma. Hierdoor is (her)prioritering binnen het programma mogelijk.
- Vrijgevallen middelen worden ingezet voor eventuele tekorten bij projecten die middelen ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit. De vrijgevallen middelen vormen zo een risicoreservering.
- Indien middelen vrijvallen, vloeien de middelen terug naar de generieke ruimte binnen de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit, tenzij er bestuurlijke afspraken worden gemaakt over de inzet van (een deel van) de vrijgevallen middelen voor het programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio.
- Binnen de middelen voor woningbouw en mobiliteit worden – in lijn met de systematiek bij het MF – geen schotten geplaatst tussen vervoersmodaliteiten.
- Er worden in principe geen nieuwe (woningbouw of mobiliteit) projecten toegevoegd. De ervaring leert dat er wel verzoeken zullen worden gedaan voor nieuwe projecten. Bij de inzet van vrijgevallen middelen hebben projecten die reeds middelen hebben ontvangen uit de € 7,5 mld. voor woningbouw en mobiliteit prioriteit boven nieuwe projecten. Op basis van het afweegkader dat is gehanteerd bij de verdeling van de middelen in 2022 wordt een advies geformuleerd over verzoeken voor (aanvullende) financiering. Over de inzet van mee- en tegenvallers binnen het programma zal jaarlijks een integrale afweging worden gemaakt.

De aanpak voor de beheersing van de schaalsprongen wordt verder uitgewerkt in samenspraak met de betreffende gemeenten en/of regio's. De aanpak wordt opgenomen in (het beheersingsdeel van) de bestuursovereenkomsten voor de schaalsprongen.

De Kamer wordt jaarlijks door middel van de MIRT najaarsbrief geïnformeerd over de voortgang van het programma Woningbouw en Mobiliteit.

Voortgang afspraken 17 grootschalige NOVEX woningbouwlocaties
In vervolg op de afspraken die zijn gemaakt op het BO MIRT 2022 is in een aantal BO's Leefomgeving stilgestaan bij enkele vervolgafspraken in het kader van woningbouw en mobiliteit. Voor de regio Noord heeft dit ertoe geleid dat Rijk en regio het plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen hebben vastgesteld. In de regio Oost is besloten om een procesmanager aan te stellen voor het vervolgproces naar besluitvorming in het BO MIRT 2023 rondom het verdere vervolg van het uitplaatsen van het spooremplacement bij Arnhem. Ook is het plan van aanpak met betrekking tot het MIRT onderzoek naar de vrije spoorkruising bij Arnhem vastgesteld. Tot slot hebben Rijk en regio in de regio Zuid kennis genomen van het plan van aanpak voor de MIRT-verkenning OV Knoop Brainport inclusief participatieopgave. Het plan wordt op zo kort mogelijke termijn bestuurlijk vastgesteld. Naar verwachting

start in het najaar van 2023 de participatie op basis van het participatieplan. Daarnaast is bij het BO MIRT 2022 afgesproken dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen hebben de gesprekken gestart over een eerste uitwerking. Rijk en regio bieden een voorstel voor het programmafonds aan ter besluitvorming op het BO MIRT 2023. Een nadere toelichting op deze afspraken is opgenomen in hoofdstuk 3 van de MIRT-brief van IenW.

Afsluiting
Ik kijk terug op zeer waardevolle gesprekken met de vertegenwoordigers van de verschillende landsdelen. Uit de verschillende gesprekken die ik heb gehad blijkt maar weer eens hoe nationale en regionale keuzes samenhangen. Daarom is samenwerking op deze belangrijke keuzes vanuit ieders taak en verantwoordelijkheid van belang. In het kader van het programma NOVEX heb ik provincies verzocht om in oktober met ruimtelijke voorstellen te komen. Op basis daarvan wil ik met hen ruimtelijke arrangementen afsluiten. Naast het maken van concrete uitvoeringsafspraken en vervolgonderzoeken, wil ik daarin ook met hen afspreken welke richtinggevende keuzes geagendeerd worden in de nieuwe Nota Ruimte en welke richtinggevende keuzes geagendeerd worden voor de provinciale omgevingsvisies. Ik verwacht begin volgend jaar deze arrangementen te kunnen afsluiten.

In het najaar staan de BO's MIRT op het programma. U zult daarover uiteraard wederom worden geïnformeerd.

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Hugo de Jonge

Overzicht afspraken inzet gebiedsbudget

21 juni 2023

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
Almere: Almere Stad	**20.500**	**€ 9.750.000**	
			Aanleg van groenstructuur in de openbare ruimte Almere-Centrum
Amersfoort: Spoor- en A1-zone	**8.500**	**€ 15.125.000**	
			Tekort grex Kop van Isselt voor het verwerven van grond en wegnemen hindercirkels
			Tekort grex Kop van Isselt vanwege sanering oud-fabrieksterrein
Amsterdam: Havenstad	**9.000**	**€ 9.680.000**	
			Aanpassen en vernieuwen waternetwerk/ondergrondse infra Minervahaven en Sloterdijk I Noord
			Versterken groenstructuur Westerpark, verwerving voor vergroten openbare ruimte
Amsterdam: Zeeburgereiland - IJburg	**10.636**		
			Bij deze woningbouwlocatie zijn geen gebiedsbudget maatregelen afgesproken.
Amsterdam: Zuidoost	**23.000**	**€ 44.720.000**	
			Transformatie van de hondsrugweg naar Hondsrugpark
			Arenapoort van versteend naar leefbaar: herinrichting openbare ruimte
			Amstel III - Transformatie Bedrijvenstrook t.b.v. inrichting openbare ruimte nieuwe woonwerkwijk
			Geluidswerende maatregelen Paasheuvelweg & Bullewijk
Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost	**5.400**	**€ 54.459.000**	
			Grex-saldo Presikhaaf t/m 2030
			Grex-saldo Rijnpark zuidwest t/m 2030
			Grex-saldo Rijnpark noord t/m 2030
Breda: CrossMark - 't Zoet	**2.935**	**€ 27.105.000**	
			Inrichting boulevard Veilingkade + kades

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Verwervingen, saneringen en herinrichting openbare ruimte 't Zoet en de Hoven
			Aanleg Park Haveneiland
			Inrichten watersysteem 't Zoet
Den Bosch: Spoorzone	**4.800**	**€ 19.071.000**	
			Diezepark: aanleg oeverpark (Bossche Stadsdelta / EKP)
			Diezepark: Ontwikkeling natuur- en klimaatsensitief gebied
			Buitendieze: aaneengesloten natte structuur én ecologische verbinding
			Buitendieze: nieuw aan te leggen parkstructuur
			Buitendieze: versterken bestaande parkstructuur
			Stationspark: ontwikkeling natuur- en klimaatsensitief gebied
			Stationspark: aanleg groene loper Onderwijsboulevard Copernicuslaan
			Ertveldmoeras: nieuw aan te leggen groenstructuur
			Ertveldmoeras: versterken bestaande groenstructuur
			Ertveldmoeras: Aanleg nieuwe natte natuur in Ertveldplas
Den Haag: CID Binckhorst*	**22.500**	**€ 60.200.000**	
			Binckhorst ontwikkelen Waterfrontpark
			Wegnemen hinderactiviteiten CID Binckhorst
			CID Laakhavens: Aanleg Centrale Park
** In de specifieke uitkering zal het specifieke aantal woningen voor deze maatregelen worden opgevoerd.*			
Foodvalley			
Barneveld: Barneveld Noord, Bloemendal	**1.872**	**€ 3.630.000**	
			Barneveld Noord uitkoop milieuhinderlijke landbouwbedrijven
Ede: Ede Zuidoost, Kernhem Noord	**3.177**	**€ 9.983.000**	
			Kernhem Noord uitkoop milieuhinderlijke landbouwbedrijven
			Ondergronds brengen hoogspanningslijn binnen plangebied Ede Kernhem

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Ede Zuidoost/KennisAs: Maatregelen windvang Keetmolen
Veenendaal: Centrum, De Klomp	**1.944**	**€ 7.502.000**	
			Spoorzone Veenendaal centrum: Afkoop milieucirkels voor bronmaatregelen
			Spoorzone Veenendaal: Aanleg stadspark
Groningen: Suikerterrein	**4.300**		
			Bij deze woningbouwlocatie zijn geen gebiedsbudget maatregelen afgesproken.
Haarlemmermeer: Hoofddorp	**17.700**	**€ 21.901.000**	
			Ruimtelijke inpassing van woningbouw Hoofddorp stationsgebied
Nijmegen: Kanaalzone	**5.250**	**€ 17.696.000**	
			Bijdrage aan extra kosten verwerving
			Verplaatsen bedrijvigheid vanwege hindercontour
			Meerkosten meervoudig ruimtegebruik
Nijmegen: Stationsgebied	**3.500**	**€ 6.716.000**	
			Grex saldo Waalfront
			Aanleg en realisatie van Groen corridor station-centrum + Krayenhoffpark
			Bijdrage aan extra publiek tekort grex verwerving belastingkantoor
Oude lijn Leiden - Dordrecht*	**54.000**		
Delft Schieoevers		**€ 1.350.000**	
			Mogelijk maken park langs Schie
Den Haag: Zuidwest		**€ 10.447.000**	
			Versterken groen, ecologische verbinding en ontmoeting Melis Stokelaan
			Herinrichting openbare ruimte Moerwijk met groen en verblijfsplekken
Dordrecht: Spoorzone		**€ 4.360.000**	
			Ruimtelijke kwaliteit Maasterras doortrekken naar deel M5
			Ruimtelijke kwaliteit Maasterras versterken
Leiden: Campus		€ **4.048.000**	

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Tijdelijke herinrichtingen Stationsplein en Stationsweg t.b.v. ruimtelijke kwaliteit
			Vergroening en vergroten rioolcapaciteit m.b.t. Groene Hartlijn LBSP fase 2
Rijswijk: Stadsas		**€ 5.113.000**	
			Vergroening Havenkwartier
			Herinrichting corridor Prinses Beatrixlaan als groene, ecologische verbinding
Rotterdam: M4H		**€ 12.757.000**	
			Aanleg getijdenpark Merwehaven
			Merwehaven - Bronmaatregel aanleg walstroom
			Marconikwartier
Rotterdam: Binnenstad		**€ 15.600.000**	
			Rijnhaven – Aanleg Rijnhavenpark
Schiedam: Schieveste - Nieuw Mathenesse		**€ 5.918.000**	
			Reconstructie dijktracé van Deventerstraat tot van Couwenhovenstraat
			Vergroenen en openbaar maken Schie oevers
			Herinrichten Stationsplein Noord- en Zuidzijde Station Schiedam Centrum t.b.v. ruimtelijke kwaliteit
Zoetermeer: Entree		**€ 6.736.000**	
			Duurzame en groene inrichting stationshal Mandelabrug
			Hoogwaardige inrichting openbaar gebied station Zuidzijde
			Kwaliteitsimpuls groene, sportieve en gezonde leefomgeving
Zwijndrecht: Spoorzone Dordrecht-Zwijndrecht		**€ 3.906.000**	
			Verbetering leefbaarheid Station Zwijndrecht
			Herinrichting openbare ruimte Passage voor ruimtelijke kwaliteit
** De opgevoerde woningaantallen zijn gebaseerd op de pakketafspraken Oude Lijn zoals afgesproken in het BO MIRT 2022. In de specifieke uitkering zullen de woningen per gemeente worden opgevoerd.*			
Rotterdam: Oostflank	**18.823**	**€ 15.125.000**	
			Aanleg getijdenpark eerste deelfases Feyenoord City
Tilburg: Kenniskwartier	**5.032**	**€ 10.103.000**	

Gemeente: woningbouwlocatie	Woningen	Rijksbijdrage gebiedsbudget (incl. btw en prijspeil 1 juli 2022)	Maatregel gebiedsbudget
			Esplanade: Inrichting groene verbinding Campus Universiteit en Stadsbos013
			Additionele stikstofreductie-ingrepen bouwrijp maken/ bouwproces
			Aanpak (hinder)activiteiten in plangebied
			Vernieuwen stationsomgeving (ruimtelijke kwaliteit)
Utrecht: Zuidwest	**25.500**	**€ 36.050.000**	
			Verplaatsen van bedrijven in Zuidwest
			Investeringen voor de kwaliteit van de leefomgeving in Zuidwest
			Tekort grex Rijnhuizen vanwege damwanden en waterberging
Zwolle: Stedelijk Zwolle - Zwolle Spoorzone	**8.800**	**€ 2.904.000**	
			Vrijspelen openbare ruimte stationsgebied door parkeren naar hubs te verplaatsen

Ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Postbus 20018

2500 EA DEN HAAG

Ministerie van BZK

Turfmarkt 247
Den Haag
www.rijksoverheid.nl
www.facebook.com/minbzk
www.twitter.com/minbzk
www.linkedin.com/company/ministerie-van-bzk

Kenmerk
2022-0000347344

Uw kenmerk

Datum	23 juni 2022
Betreft	Kamerbrief over de uitkomsten van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving

Met deze brief informeer ik uw Kamer, mede namens de bewindspersonen van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), over de uitkomsten van de landsdelige Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving (BO's Leefomgeving). De bewindspersonen van IenW hebben uw Kamer specifiek geïnformeerd over uitkomsten van deze overleggen in relatie tot het MIRT en de voortgang hierop.

Tijdens de bestuurlijke overleggen van juni 2022 hebben we met provinciale en gemeentelijke bestuurders en bestuurders van waterschappen gesproken over de verschillende nationale programma's die in het kader van de grote verbouwing van Nederland worden gelanceerd. De interbestuurlijke overleggen zijn constructief verlopen. In het licht van de grote uitdagingen waar we samen voor staan geeft dit mij vertrouwen voor de toekomst. Zo hebben wij stil gestaan bij de (concept)programma's Mooi Nederland, NOVEX, Nationaal Programma Landelijk Gebied, programma Natuur en Stikstof, ruimte voor economie: programma werklocaties/GRIP op grote bedrijfsvestigingen en het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK). Mijn collega-bewindspersonen en ik zullen uw Kamer ieder afzonderlijk informeren over de voortgang van deze programma's.

Daarnaast hebben wij in het kader van de woningbouw- en bijbehorende bereikbaarheidsopgave afspraken gemaakt over de eerste ronde versnellingsafspraken voor de ontsluiting van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties, het afweegkader middellange termijn voor de bereikbaarheids- en gebiedsinvesteringen en het vaststellen van de definitieve lijst grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties in de zeven NOVEX-(verstedelijkings)gebieden. In deze brief kom ik per landsdeel terug op de uitkomsten van de BO's Leefomgeving. Uw Kamer wordt via een aparte brief geïnformeerd over de verdere voortgang van de woningbouwopgave.

Eerst schets ik hoe de BO's Leefomgeving zich verhouden tot het hernemen van de nationale regie op de ruimtelijke inrichting van Nederland en de samenwerkingsrelatie tussen Rijk en regio, zoals met uw Kamer is gedeeld in de

Ruimtelijke Ordeningsbrief van 17 mei jl.[1] Daarna ga ik in algemene zin in op de totstandkoming van de versnellingsafspraken. Vervolgens licht ik de uitkomsten van de bestuurlijke overleggen toe per landsdeel.

Betekenis van de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving
Jaarlijks worden per landsdeel BO's Leefomgeving gevoerd tussen Rijk en mede-overheden. Deze BO's Leefomgeving hebben als doel:

- Zorgen voor uitvoering van de NOVI en het programma NOVEX door de diverse programmadoelen regionaal te realiseren, waarbij aandachtspunten vanuit de regio worden besproken.
- Komen tot bestuurlijke afspraken over opgaven in de leefomgeving waar gezamenlijke inzet voor nodig is (werken als één overheid).
- Zorgen voor bijbehorende investeringsstrategieën en de relatie leggen met besluitvormingstrajecten over investeringsmiddelen (zoals de BO's MIRT betreft Mobiliteitsfonds) en andere bekostigingsmogelijkheden – zodat afspraken ook daadwerkelijk tot uitvoering kunnen komen.

Voor de realisatie van de urgente ruimtelijke opgaven waar Nederland voor staat, en waarover ik u in de Ruimtelijke Ordeningsbrief heb geïnformeerd, is samenwerking tussen Rijk en regio cruciaal. De BO's Leefomgeving blijken daarbij waardevol en effectief. In onderstaande licht ik toe wat de medeoverheden en het Rijk met elkaar hebben bereikt.

Ruimtelijke puzzel
Het (landsdelig) instrument Omgevingsagenda wordt vervangen door de provinciale arrangementen, zoals aangekondigd in de RO-brief van 17 mei j.l. De inzet gericht op het opstellen van het product Omgevingsagenda is daarom stopgezet. De afspraken en (tussen)resultaten die in het traject van het ontwikkelen van landsdelige Omgevingsagenda's zijn bereikt zullen in de nieuwe wijze van samenwerking tussen Rijk en regio worden benut. Voor het ontwikkelen van provinciale arrangementen zijn de reeds verzamelde bouwstenen uit de Omgevingsagenda's belangrijke input. Daarnaast maken we gebruik van de proeftuin Flevoland waar met de Strategische Agenda Flevoland al gestart is met de ruimtelijke vertaling van nationale programma's en het leggen van de ruimtelijke puzzel.

In de afstemming van ambities en opgaven met de provincies, regio's en waterschappen kunnen de ontwikkelde overlegstructuren van de omgevingsagenda's (o.a. het opdrachtgeversoverleg en het directeurenoverleg) worden benut om de puzzel voor provinciale arrangementen te leggen. Het Rijk komt in oktober met een startpakket om dit proces te starten.

[1] Kamerstuk 34682, nr. 92

Uitkomsten Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving

Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouw

Voor de infrastructurele ontsluiting van nieuwe woningen is in het Coalitieakkoord voor de komende 10 jaar € 7,5 miljard opgenomen. Deze middelen worden ingezet voor het ontsluiten van nieuwe woningen in de –inmiddels - 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. In lijn met het Coalitieakkoord komen deze middelen tot besteding in overleg tussen de bewindspersonen van IenW, de regionale overheden en mijzelf.

In de kennismakingsgesprekken met de regio's in het afgelopen voorjaar is de regio's en gemeenten gevraagd om voorstellen in te dienen voor het versnellen van grootschalige woningbouwlocaties[2] met financiële ondersteuning voor bovenplanse bereikbaarheidsmaatregelen[3]. In afgelopen periode hebben wij veel voorstellen ontvangen uit alle delen van het land. Op basis van de criteria uit het programma woningbouw en de MIRT-brief[4] zijn 70 voorstellen geïdentificeerd die nu of later dit jaar in aanmerking komen voor mede-bekostiging. Het Rijk stelt in het totaal maximaal € 1,5 miljard (inclusief btw) beschikbaar voor de versnellingsafspraken.

Van de 70 ingediende voorstellen zijn 32 voorstellen dusdanig uitgewerkt dat hierover in de Bestuurlijke Overleggen Leefomgeving concrete bestuurlijke afspraken zijn gemaakt. Over de andere 38 plannen is het streven tijdens de Bestuurlijke Overleggen MIRT (BO's MIRT) in het najaar afspraken te kunnen maken. De 70 voorstellen tellen op tot versnelde realisatie en ontsluiting van circa 135.000 woningen, binnen nu en de komende 5 jaar.

In totaal bedragen de benodigde investeringen voor de 70 voorstellen circa € 1,2 miljard. De resterende € 300 miljoen is beschikbaar voor plannen die al eerder zijn ingediend, maar nu nog niet aan alle inhoudelijke criteria voldoen.
Bij de proposities is nadrukkelijk gevraagd aan te geven of stikstof of andere randvoorwaarden een potentiële belemmering vormen voor de realisatie. Gemeenten hebben aangegeven dat er bij de ingediende voorstellen geen of waarschijnlijk te overkomen knelpunten zijn op het gebied van stikstof, uit te plaatsen bedrijven, water en bodem, klimaatadaptatie, duurzame energie, lucht/geluid, externe veiligheid, gezondheid en groen/natuur.

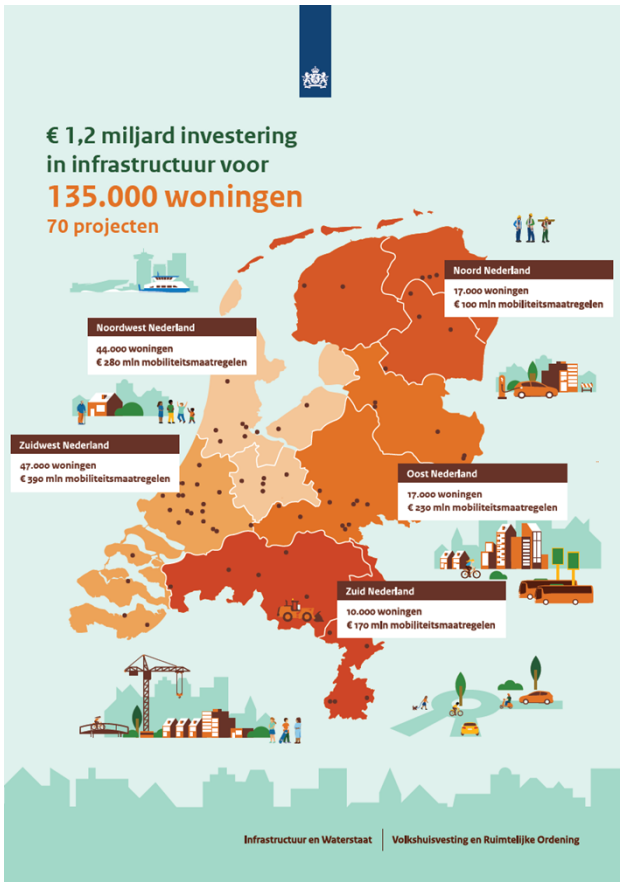
---

[2] Voor de versnellingsafspraken gaat het om locaties met een omvang van minimaal 500 woningen. Grootschalige woningbouwlocaties daarbuiten hebben een minimale omvang van 200 woningen.

[3] Bovenplanse infrastructuur is infrastructuur die nodig is voor een gebiedsontwikkeling, maar die niet 100% toerekenbaar is aan die gebiedsontwikkeling zelf. Dit is het geval als een ingreep niet alleen (of slechts voor een deel) ten dienste staat van de gebiedsontwikkeling, maar daarnaast ook effect en invloed heeft op bestaande gebieden. Een voorbeeld hiervan is een rondweg die niet alleen de gebiedsontwikkeling ontsluit, maar ook andere bestaande wijken.

[4] Kamerstuk 35925, A, nr. 36

De gemaakte afspraken voor de ontsluiting van de woningen zullen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Deze regeling geeft een juridische basis en biedt de mogelijkheid om de middelen vanuit het Mobiliteitsfonds naar gemeenten te kunnen over maken voor de versnellingsafspraken[5]. De regeling zal later in het najaar bij de Kamer worden voorgehangen. Over de voortgang van de versnellingsafspraken zal de Kamer geïnformeerd worden.



De nu gemaakte versnellingsafspraken richten zich vooral op woningbouwversnelling op de korte termijn. In een aantal gebieden is langjarige zekerheid en continuïteit van de bouwproductie op de middellange en lange termijn nodig (dus ook na 2030). Dit zijn de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden[6]. Eerder zijn 15 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties geïdentificeerd.[7] Buiten deze eerder geïdentificeerde gebieden zijn Foodvalley en Spoorzone Arnhem Oost toegevoegd. Tijdens de BO's Leefomgeving is de definitieve lijst grootschalige woningbouwgebieden binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden vastgesteld. Omdat de ambities groter zijn dan de beschikbare middelen en wordt gestreefd naast een

[5] De middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering, omdat er wederkerige afspraken zijn gemaakt tussen het Rijk en de ontvangers. Op grond van de Financiële-verhoudingswet is een specifieke uitkering dan de aangewezen manier om het geld te verstrekken.
[6] Metropoolregio Amsterdam, Zuidelijke Randstad, Stedelijk Brabant, Metropoolregio Utrecht, Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley, Regio Zwolle en Regio Groningen-Assen.
[7] Amsterdam Havenstad, MRA-West, MRA-Oost, Rotterdam Oostflank, Den Haag CID-Binckhorst, Oude Lijn Leiden-Dordrecht, Utrecht Groot Merwede, Eindhoven Internationale knoop XL, de Brabantse stedenrij, Groningen Suikerunieterrein, Groningen Stadshavens, Nijmegen Stationsgebied, Nijmegen Kanaalzone, Zwolle Spoorzone en Amersfoort Spoor en A1-zone.

meest effectieve inzet van de middelen, is een afweegkader in voorbereiding. Dit afweegkader is bedoeld om beslisinformatie te verzamelen en te prioriteren.

Hieronder beschrijven we de hoofdlijnen van het afweegkader, dat als bijlage is bijgevoegd. Hiermee geven we invulling aan de motie van de leden Bouchallikh, Van Ginneken en Van der Molen[8] waarin het kabinet wordt verzocht het afweegkader voor de € 7,5 miljard voor de ontsluiting van de woningbouw uit het Coalitieakkoord aan de Kamer voor te leggen.

Het afweegkader bestaat, naast de gebruikelijke budgettaire en financieel-economische randvoorwaarden, uit vier kernwaarden:

1. Woningbouwwaarde; het percentage betaalbare woningen en de mate van spanning op de woningmarkt,
2. Bereikbaarheidswaarde; de impact op de IMA-opgave die op de IenW netwerken liggen, de mate van flankerend mobiliteitsbeleid in aanvulling op de investering en de mate van verbeteringen van de bereikbaarheid van de stad en regio,
3. Voldoen aan wettelijke randwaarden o.a.: stikstof, luchtkwaliteit, geluid en externe veiligheid.
4. Bijdrage aan ruimtelijke integrale afwegingen; aspecten die raken aan bedrijvigheid, balans wonen-werken, ruimtelijke kwaliteit, energie en circulariteit, klimaatbestendig en natuur-inclusief bouwen, water en bodem, veilig leefmilieu/verkeersveiligheid.

Over het afweegkader is een bestuurlijk gesprek gevoerd met de koepels van decentrale overheden. Het voorstel is positief ontvangen en de koepels stemmen daarmee- onder voorbehoud van ledenraadpleging- in. Over die raadpleging aangaande het afweegkader zullen de koepels mij en de minister en staatssecretaris van IenW berichten.

Bij de ontwikkeling van het ontwerp-afweegkader zijn daarnaast het PBL, het KIM en de vervoerregio's betrokken geweest. In de BO's Leefomgeving is met de regio vooruitgekeken naar de beslismomenten in deze kabinetsperiode. Het voornemen is om in de BO's MIRT dit najaar de eerste afspraken te maken over de ontsluiting van de 17 grootschalige woningbouwlocaties binnen de zeven NOVEX-verstedelijkingsgebieden op basis van het afweegkader.

BO Leefomgeving landsdeel Noord

Voor de versnellingslocaties waarover ik met landsdeel Noord onder diverse voorbehouden principe-afspraken heb gemaakt in het kader van de 1e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Noord gaat het om onderstaande proposities:

- Assen: Assen Kloosterveen
- Borger-Odoorn: Borger-Odoorn

[8] Kamerstuknummer 35 925 A, nr. 51

- Groningen: Eemskanaalzone StadshavensII/ EKZ4/ Meerstad
- Groningen: Groningen Stadshavens I
- Groningen: Groningen Suikerzijde
- Leeuwarden: Leeuwarden Zuidlanden/ Middelsee
- Meppel: Meppel - Noordpoort/ Nieuwveenselanden
- Noordenveld: Peize en Roden Noordenveld

Voor de volgende propositie zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Harlingen: Harlingen Spaansen

Met deze voorstellen kunnen in totaal 17.000 woningen versneld worden gerealiseerd voor € 100 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

Deltaplan voor het Noorden/Lelylijn
Naast de verstedelijkingsafspraken is tijdens het BOL Noord Nederland een andere belangrijke mijlpaal behaald. Er is afgesproken tot het starten van het MIRT-onderzoek Lelylijn. In dit MIRT-onderzoek zal in deze kabinetsperiode uitwerking worden gegeven aan de ambitie uit het Coalitieakkoord om op termijn een Lelylijn aan te leggen in het kader van dit Deltaplan. In lijn met het Coalitieakkoord wordt dan ook in dit MIRT-onderzoek verder uitwerking gegeven aan de bijdrage van de Lelylijn als backbone van de versterking van de economie van het Noorden, de ontsluiting van nieuw te ontwikkelen woningbouwgebieden en betere internationale treinverbindingen met het noorden van Duitsland. Het MIRT-onderzoek Lelylijn moet de basis vormen voor een nog deze kabinetsperiode te nemen Startbeslissing voor een MIRT-verkenning. Hiervoor moet een voorlopige voorkeursvariant uitgewerkt zijn met een betrouwbare kostenraming en zicht op minstens 75% van de financiering van deze voorlopige voorkeursvariant. Daarnaast gaan we op zoek naar aanvullende dekking voor realisatie van de Lelylijn waaronder financiering vanuit de regio en uit Europese fondsen. Hiertoe is de Lelylijn al aangemeld voor het Europese TEN-T programma. Deze uitwerking van de Lelylijn is een samenhangende gebiedsuitwerking, zoals benoemd in de Ruimtelijke Ordeningsbrief[9]. Hierbij wordt zowel invulling gegeven aan de moties van de leden Minhas, Van der Molen[10] als de motie van de leden Alkaya en Van Ginneken[11]. Parallel hieraan gaan Rijk en regio vanuit een gezamenlijk commitment onder sturing van een nog op te richten Bestuurlijk overleg Deltaplan verder werken aan het nadere onderzoek naar de Nedersaksenlijn en de verbetering van bestaand spoor mede in het licht van de versnelling van de woningbouw. Voor de bestuurlijke afspraak verwijs ik naar de **bijlage.**

Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen Assen (VRGA)
Daarnaast hebben Rijk en Regio met betrekking tot het NOVEX-verstedelijkingsgebied Groningen-Assen afspraken gemaakt hoe Rijk en Regio de

[9] Kamerstuk 34 682, nr. 92
[10] Kamerstukken 35925-A-57 en 35925-A-67
[11] Kamerstuk 35925-A-68

komende periode uitvoering aan de verstedelijkingsstrategie voor dit gebied gaan geven. We doen dit in een brede programmatische aanpak door de uitwerking van:

- Het integrale ontwikkelperspectief op basis van de gezamenlijk opgestelde Verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen 2040;
- Een gezamenlijke uitvoeringsstrategie (programmering en fasering);
- Rijk en Regio afspraken ten aanzien van:
    a. Inzet van middelen uit budgetten Rijk-Regio die bijdragen aan de strategie;
    b. Aanpak belemmeringen;
    c. Monitoring van de realisatie.

Over de verdere programmering van de VRGA en de zeven NOVEX-gebieden in het algemeen worden in het BO MIRT van dit najaar nadere afspraken gemaakt.

Opbrengsten omgevingsagenda Noord 2022
Op het BOL zijn ook de bevindingen en inzichten van de omgevingsagenda Noord 2022 gedeeld. Deze zijn samengevat in het procesdocument 'Werken aan de Omgevingsagenda Noord 2022', dat op hoofdlijnen de inventarisatie van opgaven in de fysieke leefomgeving van Noord-Nederland, de gemaakte afspraken en adviezen en de leerervaringen beschrijft. Specifiek is op het BOL de afspraak bevestigd dat voor Zuidoost Drenthe een Plan van Aanpak uitgewerkt wordt om voor dit gebied samen met het Rijk een gezamenlijke gebiedsstrategie te ontwikkelen, met als doel om te komen tot een toekomstperspectief.

BO Leefomgeving landsdeel Noordwest
Voor de versnellingslocaties waarover ik met landsdeel Noordwest onder diverse voorbehouden principe afspraken heb gemaakt in het kader van de 1e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Noordwest gaat het om onderstaande proposities:

- Alkmaar: Alkmaar (diverse maatregelen, zie bijlage)
- Amsterdam: Amstelkwartier – Stationshal en fietsenstalling
- Amsterdam: Hamerkwartier – rotonde Meeuwenlaan
- Amsterdam: NDSM-terrein – Aanlandvoorziening
- Amsterdam: IJburg fase 2 – HOV verbindingen Bijlmer en Weesp
- Haarlem: WBI Europaweg + Nieuw Zuid buiten WBI
- Nieuwegein: Nieuwegein City + Rijnhuizen
- Utrecht: Zuidwest: Papendorp, Groenewoud, Kanaleneiland
- Woerden: Middelland, Stationsgebied, Snellenpoort

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Almere: Almere (diverse maatregelen, zie bijlage)
- Haarlemmermeer: Centrum autoluw maken & autoverkeer naar N201 ontmoedigen
- Lelystad: Lelystad (diverse maatregelen, zie bijlage)

- Soest: Multi-modale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg
- Utrecht: Noordwest: Wisselspoor, Thomas a Kempisplantsoen en Cartesius fase
- Veenendaal: Groenpoort

Met deze voorstellen kunnen in totaal 44.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 280 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De definitieve lijst van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is vastgesteld. Voor wat betreft het landsdeel Oost zijn spoorzone Arnhem-Oost en Foodvalley (die gedeeltelijk ook in landsdeel Oost ligt) toegevoegd.

NOVEX-gebied MRU:
Rijk en regionale partijen hebben afgesproken de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied MRU (Utrecht-Amersfoort) in een gezamenlijke programmatische aanpak te realiseren. Basis daarvoor zijn het 'Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij', het 'Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal' en de programmatische uitwerking daarvan binnen het Rijk-regioprogramma U Ned. Het is hierbij belangrijk om te voldoen aan de benodigde randvoorwaarden: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging van energienetwerken (elektra, warmte, waterstof en energiehubs). Met de in dit BO Leefomgeving Noordwest gemaakte versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteitsmaatregelen is een eerste stap gezet. Voor het BO MIRT Noordwest najaar 2022 voorzien Rijk en regio de multimodale bereikbaarheidsopgave 2030/2040 vast te stellen zoals die nu binnen het programma U Ned wordt uitgewerkt, de proposities versnellingsafspraken waarvoor een reservering is gemaakt te bevestigen en de tweede ronde versnellingsafspraken te maken. Daarnaast voorzien Rijk en regio in het BO MIRT Noordwest najaar 2022 de uitgewerkte programmatische aanpak verstedelijking MRU te bespreken en afspraken te maken over de realisatie van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Utrecht Groot Merwede en Amersfoort spoorzone en A1-zone en de omliggende regiopoorten inclusief mobiliteitsmaatregelen en benodigde randvoorwaarden. In 2023 kan dan de volgende stap in de multimodale bereikbaarheidsopgave, de programmatische aanpak worden gezet.

NOVEX-gebied MRA:
Voor de verstedelijkingsstrategie MRA hebben rijk en regio afgesproken de aangescherpte integrale programmering en fasering en de investeringsstrategie in het BO MIRT dit najaar vast te stellen. Het ontwikkelperspectief MRA 'Verstedelijkingsconcept 2050 Metropoolregio Amsterdam' is hiervoor de inhoudelijke basis. Daarnaast zal in het BO MIRT het gesprek worden gevoerd over de verdere uitvoering van de Verstedelijkingstrategie MRA en de bijbehorende governance worden vastgesteld.

De uitvoering van de Verstedelijkingsstrategie inclusief NOVEX-woningbouwlocaties gebeurt in vorm van een programmatische aanpak in nauwe samenwerking met de andere rijksprogramma's waaronder het

bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, de Nationale Woon- en Bouwagenda, het Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat en het Nationale programma Landelijk gebied. Eerder hebben rijk en regio in het BO Leefomgeving 2021 geconstateerd dat de complexe verstedelijkingsopgave in de MRA vraagt om een transitie van een projectgerichte financiering naar gezamenlijke en adaptieve, meerjarige, programmatische bekostiging. Voor een volgende stap in de programmatische samenwerking hebben rijk en regio afgesproken de komende maanden een aantal varianten met voor- en nadelen voor deze programmatische bekostiging in kaart te brengen en in het BO MIRT afspraken te maken over een volgende stap.

Meerjarenprogramma Infrastructuur Energie en Klimaat (MIEK) in het Noordzeekanaalgebied:
EZK werkt met de betrokken overheden in het NOVEX gebied MRA en het NOVEX gebied Noordzeekanaalgebied (NZKG) aan de nadere uitwerking van de energie-infrastructuur zoals uitgewerkt in het Verstedelijkingsconcept MRA. Onderdeel van de realisatie hiervan is de ruimtelijke inpassing van de energie-infrastructuurprojecten van nationaal belang in het Noordzeekanaalgebied. Om het ruimtelijk inpassingsproces tijdig te doorlopen, is een goede samenwerking van alle betrokken overheden; rijk, provincies en gemeenten, wenselijk. In het BO Leefomgeving hebben rijk en regio afgesproken dat het rijksprogramma Infrastructuur Duurzame Industrie (PIDI) het Bestuursplatform NZKG en waar nodig de stuurgroep Verstedelijkingsstrategie MRA benut om het ruimtelijk inpassingsproces te versnellen en te optimaliseren. Rijk en regio verkennen daarnaast voor het NOVEX gebied MRA welke energie-infrastructuur noodzakelijk is voor het realiseren van de verstedelijkingsafspraken. De nadruk ligt hierbij bij het inzichtelijk maken van mogelijke knelpunten, risico's en versnellingsopties.

Vervolg Amsterdam Bay Area:
De MRA Oost is een van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. In het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is onderzocht hoe het gebied zich kan door ontwikkelen tot een prettig en goed bereikbaar gebied voor wonen en werken. Zoals eerder aan uw Kamer is gemeld[12] geeft het MIRT-onderzoek aanleiding tot vervolgonderzoek, waaronder een onderzoek naar wegknelpunten. Om voortgang in het proces te blijven boeken en zo verdere verstedelijking niet te laten stagneren, worden lopende onderzoeken afgerond, een no-regret pakket geconcretiseerd en een voorstel uitgewerkt hoe verder gewerkt kan worden aan verstedelijking en bereikbaarheid in Almere op middellange en lange termijn. Dit alles met als doel om in het BO MIRT in het najaar de aanvullende onderzoeken naar onder andere wegverkeer en mogelijkheden voor kortere termijnmaatregelen vast te stellen en besluiten te nemen over betekenisvolle vervolgstappen. Bij zicht op financiering en inhoudelijk overeenstemming kan een volgend kabinet dan hierop volgende besluiten conform de MIRT systematiek nemen.

[12] Kamerbrief 'Aanbieding onderzoeken Amsterdam Bay Area' van 4 april 2022, kenmerk I E NW/BSK-2022/48100

In de MRA zijn er naast het NOVEX verstedelijkingsgebied nog drie andere NOVEX gebieden: de NOVEX-gebieden Schiphol, Noordzeekanaalgebied en Groene Hart. De verschillende NOVEX-gebieden kennen specifieke eigen opdrachten en hiervoor zijn eigen bestuursvormen nodig. Het Rijk bespreekt met de MRA en betrokken provincies hoe de governance en samenwerking tussen deze gebieden kan worden ingericht om dubbel werk en bestuurlijke drukte te voorkomen.

BO Leefomgeving landsdeel Oost
Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Oost heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Oost gaat het om onderstaande proposities:

- Almelo: Spoorzone Almelo
- Arnhem: Arnhem Centrum Zuid
- Arnhem: Spoorzone Arnhem-Oost
- Duiven: Uitbreidingslocaties Duiven
- Enschede: SHE deelgebied Centrumkwadraat Enschede
- Nijmegen: Nijmegen Kanaalzone-Zuid: Dukenburg
- Nijmegen: Nijmegen Stationsgebied (incl. Waalfront)
- Nijmegen: Nijmegen Kanaalzone-Zuid: Winkelsteeg
- Zwolle: Zwolle Spoorzone

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Culemborg: Stationsomgeving Culemborg
- Enschede: Cromhoff Enschede
- Tiel: Spoorzone/Lingehoven
- Wageningen: Wageningen De Dreijen
- Zwolle: Zwolle Stadshart

Met deze voorstellen kunnen in totaal 17.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 230 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De definitieve lijst van grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties is vastgesteld. Voor wat betreft het landsdeel Oost zijn spoorzone Arnhem-Oost en Foodvalley (die gedeeltelijk ook in landsdeel Noordwest ligt) toegevoegd.

Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle
De koers van de verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle "Warme Harten in een Klimaat adaptieve Delta", die door het realiseren van minimaal 50.000 nieuwe woningen moet bijdragen aan de nationale woningbouw opgave, is onderschreven. Basis daarvan vormt de Warmehartenstrategie die is uitgewerkt in zeven ontwikkelprincipes. Deze Warmehartenstrategie is van toepassing op alle bebouwde gebieden/kernen in de regio. Voor deze gebieden zijn vijf integrale ontwikkelprogamma's gedefinieerd, waar we veel maatschappelijke meerwaarde willen bereiken, nl: Stedelijk Zwolle, Karakteristieke stationsomgevingen, Gezonde buurten, Vitale dorpskernen en Krachtige binnensteden. Daarnaast

zullen twee programma's op systeemniveau worden uitgewerkt: de regionale sponsstrategie en de regionale mobiliteitsstrategie. Het NOVI-gebied Zwolle met de focus op de klimaatopgave zal ingebed worden in het NOVEX-gebied Zwolle. De strategie en voorgestelde programma's vormen de basis voor nadere uitwerking hiervan in programmering en afspraken. In samenhang met de verstedelijkings- en mobiliteitsstrategie wordt door Rijk en regio, voortkomende uit het lopende gebiedsgerichte MIRT onderzoek Zwolle e.o., gewerkt aan een maatregelenpakket gericht op de regionale mobiliteitstransitie. Dit pakket is voor de regio een belangrijke randvoorwaarde voor de uitvoering van de verstedelijkingsstrategie en het toekomstbestendig bereikbaar houden van de regio. Rijk en regio onderzoeken daarbij concrete maatregelen passend bij het afweegkader grootschalige woningbouw en mobiliteit. Afspraken hierover worden gemaakt in het BO-MIRT najaar 2022.

Verstedelijkingsstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley
In het kader van de verstedelijkingstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley hebben Rijk en regio afgesproken toe te werken naar een uitgewerkte verstedelijkingsstrategie inclusief een adaptief ontwikkelprogramma (fasering) en deze middels een verstedelijkingsakkoord te bekrachtigen in het BO MIRT najaar 2022. Daarbij hanteren Rijk en regio een aantal uitgangspunten die nog verder zullen worden uitgewerkt. Met het verstedelijkingsconcept 'Meer landschap, meer stad' is het mogelijk in deze regio 100.000 woningen te realiseren. Daarbij moeten echter een aantal randvoorwaarden op orde zijn, zoals de economische ontwikkeling, bereikbaarheid, recreatie, klimaatadaptatie en water, energie, natuur en landschap. De ontsluiting van nieuwe woongebieden is onderdeel van de verstedelijkingsstrategie waarbij rijk en regio zoeken naar kansen voor de grootschalige woningbouwgebieden, passend bij het afweegkader grootschalige woningbouw en de mobiliteitsprincipes uit de verstedelijkingstrategie Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. In het gesprek is benadrukt dat de verstedelijkingsstrategie, zeker in deze regio, ook gaat over het landschap en het landelijk gebied. De samenhang met de verschillende programma's vanuit het Rijk is daarbij belangrijk.

Voor beide verstedelijkingsstrategieën (regio Zwolle en regio Arnhem Nijmegen Foodvalley) en de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties geldt dat bodem en water een sturende werking hebben bij ruimtelijke keuzes nu en in de toekomst.

BO Leefomgeving landsdeel Zuid
Het Rijk komt in oktober met een startpakket om het mogelijk te maken om de puzzel te leggen. Voor de landsdeel Zuid in het BO Leefomgeving voor de provinciale arrangementen de volgende aandachtspunten meegegeven:
- Samenhang tussen mobiliteit en verstedelijking
- Ruimte voor werken met het programma Grip op Bedrijventerreinen
- Energietransitie en verdeling van de netwerkcapaciteit energie
- Transitie landelijk gebied met Nationaal Programma Landelijk Gebied
- Bodem en water als sturend principe

- Waterveiligheid, wateroverlast en droogte

Zuid-Nederland pakt deze aandachtspunten al voortvarend op zoals onder meer zien is in de ontwikkelprincipes voor de verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant.

Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Zuid heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1e ronde versnellingsafspraken woningbouw en mobiliteit. In het landsdeel Zuid gaat het om onderstaande proposities:

- Eindhoven: Fellenoord
- Kerkrade: Div. centrumlocaties

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Bergen op Zoom: Spaensche Scharen
- Breda: Chassékwartier
- Maastricht: Geusselt eo
- Maastricht: Trega Zinkwit
- Roermond: Melickerveld
- Tilburg: Kenniskwartier
- Weert: Hornekwartier
- 's-Hertogenbosch: station Oost

Met deze voorstellen kunnen in totaal 10.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 170 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

De afbakening van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Eindhoven Internationale Knoop XL en de Brabantse stedenrij binnen het NOVEX-gebied Stedelijk Brabant zal passen bij de verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant en de daaruit volgende uitvoerings- en programmeringsvragen. Hierover maken wij in het BO MIRT najaar 2022 afspraken. Voor wat betreft het landsdeel Zuid heeft de minister vastgesteld dat er nu in Limburg geen grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn, maar heeft hij de regio wel uitgenodigd om met voorstellen te komen voor woningbouw ontwikkelingen op de langere termijn. Dit zou in o.a. het kader van het NOVEX gebied Zuid Limburg verder kunnen worden verkend.

NOVEX-gebied Stedelijk Brabant
Ten aanzien van de Verstedelijkingsstrategie Stedelijk Brabant hebben Rijk en regio ingestemd met de richtinggevende ontwikkelprincipes van de Brabantbrede verstedelijkingsstrategie en de stedelijke regio's. Naar voorbeeld van frontrunner Stedelijk Gebied Eindhoven zullen deze richtinggevende ontwikkelprincipes de basis vormen voor het gezamenlijk (Rijk en regio) opstellen van de verstedelijkingsstrategie stedelijk Brabant met een gebieds- en ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant inclusief programmering en uitvoeringsafspraken (verstedelijkingsakkoord en mobiliteitsafspraken). Deze zullen vastgesteld worden op het BO-MIRT 2022. Hierin wordt onder andere

aandacht besteed aan bodem en water als richtinggevend principe, klimaatadaptatie, de mobiliteitsopgave, de gevolgen van de stikstofprioritering en de beperkte capaciteit op het elektriciteitsnetwerk voor verdere verstedelijking.

Op verzoek van de provincies Noord-Brabant en Limburg is gesproken over de ruimtelijke impact van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor en de thans te beperkte capaciteit op het elektriciteitsnetwerk als aandachtspunten voor ruimtelijke ontwikkelingen. Hierover zullen Rijk en regio nader met elkaar in gesprek gaan.

Rijk en regio onderkennen het belang van verstedelijking en mobiliteit voor de doorontwikkeling van de mainportstatus van Brainport-Eindhoven. Dit bestaat uit de schaalsprong OV en spoor, inclusief multimodale knoop en HOV 4, maatregelenpakket mobiliteitstransitie en het pakket HWN/OWN. Rijk en regio willen hier op het MIRT 2022 besluitvorming over laten plaatsvinden. Hierbij heeft het rijk richting de regio aangegeven dat zij de 1e betekenisvolle stap korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie voor de Brainport als 'no regret' ziet en daar ook de benodigde financiële bijdrage aan zal leveren, uiterlijk bij het BO MIRT. Rijk en regio spreken kort na het zomerreces tijdens het BO-Brainport verder over de verstedelijkings- en mobiliteitsopgaven.

Rijk en regio hebben samen een adaptief verstedelijkingsakkoord voor het Stedelijk gebied Eindhoven (9 gemeenten) vastgesteld als basis voor de schaalsprong van de Brainport Eindhoven en als belangrijke stap in de doorontwikkeling van mainportstatus van de Brainport Eindhoven.

Limburg
Voor de Einstein Telescoop is het principe besluit genomen om een BGTS (Benelux Groepering voor Territoriale Samenwerking) op te richten, of tenminste een gelijkwaardig planologisch alternatief. Doel hiervan is dat Nederland, Wallonië en Vlaanderen binnen één gezamenlijke projectorganisatie uitvoering kunnen geven aan de procedures in de fysieke omgeving. Rijk en regio hebben besloten hiertoe in overleg te treden met de Belgische overheden teneinde op korte termijn gezamenlijk grensoverschrijdende afspraken tussen alle partners aan te gaan. Provincie Limburg neemt het voortouw ten aanzien van de planologische inpassing.

Het belang van het voortvarend aanpakken van de wateropgaven in Limburg is onderstreept. Specifiek is gesproken over de IRM pilots Vierwaarden en Maasoevers, waar de waterveiligheidopgaven in combinatie met andere opgaven waaronder scheepvaart kan worden aangepakt. Beide projecten worden in het BO MIRT dit najaar geagendeerd.

BO Leefomgeving landsdeel Zuidwest
Tijdens het BO Leefomgeving met landsdeel Zuidwest heb ik onder voorbehoud principe afspraken gemaakt over de 1e ronde versnellingsafspraken woningbouw

en mobiliteit. In het landsdeel Zuidwest gaat het om onderstaande proposities:

- Goes: Goese Schans
- Dordrecht: Station Dordrecht (Maasterras en Spuiboulevard)
- Leiden: Willem de Zwijgerlaan / De Zwijger
- Nissewaard: metro-busstation Spijkenisse Centrum

Voor de volgende proposities zijn middelen gereserveerd onder voorbehoud dat kan worden voldaan aan een nader te bepalen percentage cofinanciering door gemeenten, provincies en/of de regio's:

- Hulst: Groote Kreek II
- Schouwen-Duiveland: Zierikzee
- Terneuzen: Othene Oost
- Barendrecht: Stationstuinen
- Capelle aan den IJssel: Rivium
- Delft: Kop van de Buitenhof (Noord)
- Delft: Schieoevers Kabeldistrict en Nieuwe Haven
- Gorinchem: Arkelsedijk (fase 1 Vleugels van de stad)/ Lingewijk
- Gouda: Versnelling programma Spoorzone
- Maassluis: Hoekse Lijn
- Rotterdam: Alexanderknoop
- Rotterdam: Merwe-Vierhavens
- Schiedam: Nieuw-Mathenesse
- 's-Gravenhage: Binckhorst
- 's-Gravenhage: Laakhaven Centraal
- Westland: ONW
- Zoetermeer: Binnenstad
- Zwijndrecht: Stationskwartier

Met deze voorstellen kunnen in totaal 47.000 woningen versneld worden gerealiseerd met € 390 mln. aan mobiliteitsmaatregelen.

Woningbouwagenda Zeeland

De provincie Zeeland heeft een toelichting gegeven op haar woningbouwagenda. Alle Zeeuwse gemeenten en de Provincie Zeeland hebben zich in 2021 gecommitteerd aan de Zeeuwse Woonagenda die tot doel heeft om te komen tot een toekomstbestendige woningvoorraad die in 2040 in kwaliteit en kwantiteit 100% aansluit bij de vraag. De integrale aanpak die de Zeeuwse overheden daarbij hanteren kent 3 ambities: een toekomstbestendige woningvoorraad (o.a. de huidige woningvoorraad ihkv de energietransitie verduurzamen en levensloop bestendig maken), kwalitatief complementaire woningbouw en innovatieve & flexibele woonvormen. Daarbij gaat het met name om de herstructurerings- en verbeteropgave, transformatie van haven- en bedrijventerreinen naar woningbouw, werven van voldoende personele capaciteit en transformatie van leegstaande panden of functieverandering van bestaande panden. De Provincie Zeeland heeft aangegeven de Zeeuwse Woonagenda in combinatie met het provinciale bod ten aanzien van nieuwbouw gezamenlijk met het Rijk en de Zeeuwse gemeenten te willen hanteren als opmaat naar een te sluiten Zeeuwse Woondeal eind dit jaar.

Verstedelijking Zuid-Holland
De provincie Zuid-Holland heeft een grote verstedelijkingsopgave (wonen, werken, leren, voorzieningen). De afspraken over realisatie woningbouw in de Zuidelijke Randstad zijn vastgesteld in de woondeal Zuidelijke Randstad (2019) en het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad (2019) met wederkerige afspraken over verstedelijking /gebiedsontwikkeling én mobiliteit. Vanuit deze verstedelijkingsstrategie Zuidelijke Randstad van Rijk en regio te samen is de afspraak om tweederde deel van de totale woningbouwopgave van de provincie Zuid-Holland binnenstedelijk te accommoderen in NOVEX-verstedelijkingsgebied Zuidelijke Randstad met de Oude Lijn als backbone. Uit de (tussentijdse) evaluatie van dit Verstedelijkingsakkoord blijkt de kracht van dit akkoord als langjarige samenwerkingsagenda Rijk en regio. Rijk en regio hebben afgesproken om op het BO MIRT najaar 2022 een geactualiseerde integrale set afspraken te agenderen. Om te komen tot toekomstbestendige verstedelijking worden naast wederkerige afspraken over verstedelijking en bereikbaarheid ook concretere afspraken gemaakt op de thema's Groen in en om de stad, klimaatadaptatie en energie. De wijze waarop (wat in Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad als NOVEX-gebied en wat in Woondeals voor Zuid-Holland) zal richting het komende BO MIRT worden uitgekristalliseerd. De verstedelijkingsstrategie voor de Zuidelijke Randstad is bouwsteen van de verstedelijkingsstrategie voor heel Zuid-Holland. In het overleg zijn de uitgangspunten van de verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland onderschreven en herbevestigd en wordt in een gezamenlijk proces tussen Rijk en regio toegewerkt naar inhoudelijke onderschrijving hiervan op het BO MIRT 2022.

Rijk en regio spreken af dat dit najaar de Startbeslissing definitief kan worden genomen voor de MIRT-verkenning Oude Lijn en de planuitwerking HOV corridors Randstadrail & metronet en de verkenning Bus Rapid Transport (BRT) Leiden-Zoetermeer als onderdeel van het gebiedsgericht programma Mobiliteit en Verstedelijking (MoVe). Voorafgaand aan de start van de verkenning worden voorstellen ontwikkeld door het Rijk hoe het financieel gat van € 501 miljoen (prijspeil 2021) te dichten en welke afspraken er tussen het Rijk en de regio gemaakt kunnen worden over kosten- en risicobeheersing met betrekking tot deze MIRT-verkenning. Eveneens is afgesproken dat de regio de woningbouwplannen in het verzorgingsgebied van de Oude Lijn en de regionale HOV-corridors (ca. 145.000 woningen) zal uitharden (waar worden welke woningen wanneer gebouwd).

Daarnaast spreken Rijk en regio af om in het BO MIRT najaar te besluiten over gedragen voorkeursoplossingen op basis van informatie uit de MIRT-verkenningen Oeververbindingen regio Rotterdam en CID Binckhorst. Deze besluitvorming wordt vormgegeven in (concept) Voorkeursbesluiten onder voorwaarde van instemming op regionaal en lokaal niveau, waarbij Rijk en regio afspraken maken over de bijdragen van de partijen om de voorkeursoplossingen te kunnen

bekostigen. Daarbij geldt dat mogelijke financiële reservering van het Rijk, bovenop de al bestaande reserveringen voor zover deze ziet op een bijdrage uit de € 7,5 miljard voor ontsluiting woningbouw, geschiedt aan het daarvoor vastgestelde afweegkader. Er zal worden gewerkt aan het opstellen van afspraken over risico- en kostenbeheersing met betrekking tot de beide voorkeursoplossingen. De regio krijgt de gelegenheid om na het BO MIRT 2022 het (concept)Voorkeursbesluit en de daarbij behorende financiële afspraken te consulteren bij hun raden, staten en achterban. Indien er geen ingrijpende amendementen plaatsvinden op deze gemaakte BO MIRT-afspraken dit najaar kan er in het voorjaar van 2023 tot definitieve Voorkeursbeslissingen inclusief bestuurlijke afspraken over het vervolgtraject (bestuursovereenkomst) gekomen worden.

Omgevingsagenda Zuidwest
Ten slotte is afgesproken dat informatie die in het kader van het opstellen van de Omgevingsagenda Zuidwest is verzameld en de (tussen)producten die zijn ontwikkeld, optimaal worden benut. Zo zal de verdere uitwerking van de gebiedsopgave 'Kust en Voordelta' onderdeel worden van het nieuwe ruimtelijk arrangement, waarbij wordt verbinding gezocht met het gebiedsoverleg Zuidwestelijke Delta en de gebiedsplannen van het NPLG. Voor het vervolg van de verkenning naar de integrale gebiedsgerichte aanpak voor stikstof, geluid e.d zal evenzeer worden aangesloten bij de ruimtelijke arrangementen en de NOVEX-gebieden. De samenwerking in de gebiedsgerichte aanpakken in de NOVEX-gebieden Zuidelijke Randstad, North Seaport District (NSPD), Haven Rotterdam en Groene Hart wordt voortgezet, geintensiveerd en doorontwikkeld. Zo zullen in NOVEX Rotterdam maatregelen worden ingezet gericht op het creëren van stikstofruimte dat nodig is voor de transitie naar een duurzame haven. Voor NOVEX North Sea Port District zal worden doorgepakt op de interbestuurlijke en grensoverschrijdende samenwerking met bijbehorende gebiedsgerichte integrale aanpak met aandacht voor de kwaliteit van de leefomgeving.

Tot slot
Ik kijk terug op constructieve bestuurlijke overleggen met de verschillende landsdelen. In het najaar staan de BO's MIRT op het programma, waar nadere investeringsbeslissingen zullen worden genomen. Zoals in de inleiding vermeld zal ik u separaat informeren over de programma's NOVEX en Mooi Nederland.

De minister voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,

Hugo de Jonge

Afsprakenlijst Bestuurlijke Overleggen MIRT 9, 10 en 11 november 2022

Afspraken woningbouw en mobiliteit 2
Landelijke afspraken 2
Regio Zuid 4
Regio Zuidwest-Nederland 10
Regio Oost 16
Regio Noord 21
Regio Noordwest-Nederland 23
Generieke, nationale afspraken 32
Afspraken regio Zuid 33
Afspraken regio Zuidwest-Nederland 41
Afspraken regio Oost 45
Afspraken regio Noord 51
Afspraken regio Noordwest-Nederland 55
Afspraken Goederenvervoercorridor 64

Afspraken woningbouw en mobiliteit

Landelijke afspraken

1. Algemeen

- Het kabinet stelt de komende 10 jaar in totaal € 7,5 mld. beschikbaar voor goede ontsluiting van nieuwe woningen in de NOVEX-verstedelijkingsgebieden en daarbuiten. Deze middelen zijn onderdeel van het mobiliteitsfonds. Binnen de verstedelijkingsgebieden zijn 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties vastgesteld.
- Van de € 7,5 mld. is € 1,5 mld. bestemd voor de versnelling van grootschalige woningbouwlocaties op de korte termijn in heel Nederland door kleine bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen. De resterende € 6 mld. wordt ingezet voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. De maatregelen voor de € 6 mld. zijn bedoeld voor hoofdinfrastructuur, regionale OV-maatregelen en zogenaamde mobiliteitspakketten. Deze laatste pakketten omvatten kleine maatregelen zoals aanpassingen van (regionale) wegen, mobiliteitshubs, fietspaden, rotondes en verkeersveiligheidsmaatregelen en worden door rijk én regio bekostigd.
- Omdat de opgave groot is en de middelen beperkt, heeft het kabinet ervoor gekozen om de hele € 7,5 mld. te beleggen. Hierdoor zijn scherpe afspraken nodig over de risicoverdeling en het beheersen van (financiële) risico's, zowel op het niveau van de maatregelen als op programmaniveau.
- De afspraken over woningbouw en mobiliteit uit de BO's MIRT 2022 worden tevens opgenomen in de regionale woondeals die eind dit jaar en begin volgend jaar gesloten worden. Deze afspraken dragen daarmee bij aan de opdracht uit het Coalitieakkoord om 900.000 woningen tot en met 2030 te realiseren, waarvan tenminste twee derde betaalbaar. Hierbij geldt voor specifieke locaties dat -op basis van het vastgestelde afweegkader- minimaal 50% van het programma in het segment betaalbaar moet vallen. Vanzelfsprekend worden deze gebieden betrokken bij de opgave om ten minste twee derde betaalbaar te realiseren.
- Ook na 2030 ligt er een opgave om voldoende woningen te realiseren: de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties zijn hiervoor van strategisch belang. Rijk en regio blijven daarom in gesprek.
- Met de investering van € 7,5 mld. wordt een kwaliteitsimpuls gegeven aan de mobiliteit, bereikbaarheid en de mobiliteitstransitie in Nederland. De nieuwe woonwijken zijn bereikbaar met OV, fiets en auto. De doorstroming van de netwerken tussen de verschillende gebieden blijft op hetzelfde niveau. Binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt gezorgd voor een aantrekkelijk keuzepakket voor mobiliteit én daarnaast is er flankerend beleid, dat de gemaakte investeringen verder versterkt.
- Een deel van de middelen wordt vanuit het Rijk beschikbaar gesteld voor mobiliteitspakketten. Hiervoor geldt de voorwaarde van 50% cofinanciering door de regio. De komende periode worden de mobiliteitspakketten in afstemming met het Rijk uitgewerkt. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten is de rijksbijdrage taakstellend. Daarom blijven de risico's, zoals gebruikelijk, in de regio liggen. Het betreft een bijdrage vanuit het Rijk aan regionale en lokale maatregelen. Voor de mobiliteitspakketten wordt een principeafspraak gemaakt met de omvang van de rijksbijdrage per regio. Bij de verdere uitwerking gelden de volgende voorwaarden: a) er moet concreet zicht op maatregelen zijn en doeltreffendheid van die maatregelen voor ontsluiting van woningbouw, b) deze maatregelen mogen de druk op nationale netwerken niet verder vergroten, c) de maatregelen moeten aansluiten bij de nationale aanpak van de mobiliteitstransitie.
- Generiek geldt dat de bijdrage van het Rijk aan mobiliteitspakketten en regionaal/lokale infrastructuur wordt beschikbaar gesteld via een specifieke uitkering, waarbij het btw-deel wordt afgedragen aan het btw-compensatiefonds. Tot aan het moment van uitkeren wordt de bijdrage van het Rijk jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI.
- Daarnaast is € 475 mln. beschikbaar voor het (deels) afdekken van het publieke tekort op de gebiedsontwikkeling. Voor het kunnen realiseren van een deel van de woningen dat nu in het BO MIRT wordt afgesproken, is een bijdrage van het gebiedsbudget of de woningbouwimpuls nodig. Er zijn door de regio's voorstellen ingediend voor het gebiedsbudget. Deze voorstellen overschrijden op dit moment het budget. BZK en de regio's werken de afspraken voor het gebiedsbudget samen verder uit, zodat we –binnen het beschikbare budget- afspraken kunnen maken in het BO Leefomgeving van 2023. De bijdrage van het rijk betreft maximaal 50%. De maatregelen moeten aantoonbaar nodig zijn voor de realisatie van woningen en worden afgewogen op basis van het vastgestelde

	afweegkader. Regio's kunnen daarnaast ook voorstellen indienen voor de 5de tranche van de woningbouwimpuls die begin volgend jaar opengesteld wordt. ❖ In de nadere uitwerking van de gebiedsontwikkeling in de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en het komen tot daadwerkelijke realisatie van woningen is de bundeling van publieke en private middelen, kennis en ervaring een noodzakelijk voorwaarde. Daarnaast kan de markt bijdragen aan de omgevingskwaliteit en leefbaarheid in nieuwe woonwijken. Het rijk komt samen met de markt en de regio's gezamenlijk tot een aanpak op gebiedsniveau om tot uitvoerbare projecten te komen.
2.	**Ruimtelijke kwaliteit en randvoorwaarden** Naast bereikbaarheid en woningbouw is –conform het afweegkader- een kwalitatieve toets gedaan op randvoorwaarden en de integrale ruimtelijke afweging binnen de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. Aanvullend zijn er op de onderdelen water en bodem sturend en bedrijvigheid onderstaande afspraken van toepassing. *Water en bodem* ❖ De 17 grootschalige woningbouwlocaties en de bijbehorende mobiliteitsinvesteringen zijn in de afgelopen maanden en jaren gezamenlijk afgewogen en uitgewerkt door rijk, provincies en regio's in bijvoorbeeld de verstedelijkingsstrategieën en de brede bereikbaarheidsprogramma's. Duurzaam ruimtegebruik (inclusief water en bodem) was een van de afwegingscriteria. Water en bodem is als randvoorwaarde ook opgenomen in het afweegkader voor de investeringen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties. ❖ Geen van de grootschalige woningbouwlocaties ligt in zeer kwetsbare locaties gegeven het water en bodem-systeem. ❖ Bij de realisatie van woningen in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie wordt bij de verdere uitwerking zoveel mogelijk rekening gehouden met een klimaatadaptieve inrichting. ❖ Het rijk ondersteunt decentrale overheden met handreikingen en kennisuitwisseling. *Bedrijvigheid* ❖ Woningbouw gaat gepaard met uitdagingen voor bedrijven, maar is ook een kans: door een slimme combinatie van opgaven ontstaan aantrekkelijke gebieden om te wonen, leven en werken. Voor een succesvolle gebiedsontwikkeling is zorgvuldig omgaan met gevestigde bedrijvigheid cruciaal. ❖ In diverse regio's is woningbouw juist een randvoorwaarde voor bedrijvigheid. In deze regio's is het toevoegen van woningen nodig om bedrijvigheid te faciliteren zodat mensen kunnen wonen in de buurt waar zij werken. ❖ Op het moment dat bedrijven en hun werknemers verplaatst moeten worden brengen we de effecten hiervan goed in kaart en betrekken we deze woon- werk opgave bij de bestuurlijke BOL-afspraken over de transitiestrategie. Hiermee moet worden geborgd dat bedrijven zich door kunnen ontwikkelen in het plangebied zelf of op een nabijgelegen locatie in de regio. Hierdoor moeten praktisch geschoolde medewerkers hun baan zoveel mogelijk kunnen behouden en de bereikbaarheidseffecten worden geminimaliseerd. We maken concrete afspraken voor de periode tot en met 2030. ❖ Gemeenten en marktpartijen kunnen hierbij worden ondersteund door EZK op welke manier afspraken kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld via convenanten of 1-op-1 afspraken; ❖ Daarnaast wordt er gekeken welke instrumenten in te zetten zijn om te komen tot een goede borging van bedrijvigheid/aantrekkelijke mix van wonen-werken- voorzieningen in een herontwikkelgebied. Hierbij wordt ook naar het instrumentarium van rijk en regio gekeken, waaronder ook het gebiedsbudget. Indien menging van werken-wonen een reëel perspectief is dan kan er ondersteuning worden geboden op welke manier ruimtelijk-stedenbouwkundig-planologisch de feitelijke menging van werken-wonen ingevuld kan worden. *Netwerkanalyse* ❖ IenW voert een netwerkanalyse uit om de samenhang tussen het woningbouwprogramma van de grootschalige woningbouwgebieden en de belasting van de hoofdnetwerken (spoor en weg) inzichtelijk te maken. Dit gebeurt in een aantal rekenstappen met de verkeers- en vervoersmodellen. In een laatste stap worden de effecten van de maatregelen en projecten vanuit de middelen voor ontsluiting van nieuwe woningen meegenomen. Beoogd wordt om de gehele netwerkanalyse in

	december af te ronden. De resultaten zullen na afronding van de netwerkanalyse openbaar worden gemaakt.
3.	**Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring** ❖ De financiële situatie van het Mobiliteitsfonds en het beleggen van de hele € 7,5 mld. voor ontsluiting woningbouwlocaties maken dat investeringsruimte van het rijk beperkt is. Decentrale overheden hebben zich maximaal ingespannen om tot hun regionale bijdrage te komen, waardoor toekomstige bestedingsruimte onder druk staat. Partijen zijn dus gebaat bij scherpe sturing op financiële risico's. ❖ Voor de afspraken voor het ontsluiten en goed bereikbaar maken van nieuwe woningen vormt de reguliere verantwoordelijkheidsverdeling tussen de overheden de basis. Voor de versnellingsafspraken en de mobiliteitspakketten liggen, zoals gebruikelijk, de financiële risico's bij de decentrale overheden. Voor Rijksinfrastructuurprojecten is het Rijk risicodragend, tenzij (reeds) anders afgesproken. Voor de regionale schaalsprongen en de grote regionale infrastructuur- bereikbaarheidsmaatregelen waaraan het rijk een financiële bijdrage levert, zijn bijdragen van Rijk en regio taakstellend. ❖ Voor de beheersing van projecten worden voor alle investeringen, uitgezonderd de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten, de MIRT-spelregels en MIRT-fasering gevolgd. ❖ Alle bedragen zijn actueel prijspeil (2022) en inclusief btw. De bedragen worden jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Om de scope en taakstellend budget bij deze projecten in evenwicht te houden, zullen de risico's actief gemanaged moeten worden, uitgaande van taakstellende budgetten van rijk en regio. Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden de volgende principes: o Optimaliseren binnen de gewenste scope. o Aanpassen van de scope. o Project faseren, uitstellen of stopzetten. o Programmatisch faseren van projectenportefeuille in de regio o Rijk en regio treden in overleg over een combinatie van deze maatregelen op basis van het dan beschikbare budget ❖ Voor alle reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en decentrale overheden waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt. ❖ Naast deze afspraken over risicobeheersing (op niveau van de individuele projecten en programma's) wordt aanvullend een (programma)plan opgesteld voor de landelijke sturing en beheersing over het gehele programma Woningbouw en Mobiliteit. Dit plan is in het eerste kwartaal van 2023 klaar. Ervaringen vanuit andere programma's, zoals het Hoogwaterbeschermingsprogramma, Randstad Urgent en Ruimte voor de Rivier worden meegenomen. ❖ Voor de borging van de wederzijdse afspraken vindt rapportage over de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten conform de verantwoordingssystematiek SiSa. De voortgang van de bereikbaarheids- en infrastructuurinvesteringen van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties wordt jaarlijks besproken in de BO's MIRT. ❖ Deze kaders voor risicoverdeling en-beheersing zijn van toepassing op alle afspraken voor een goede ontsluiting van nieuwe woningen.
Regio Zuid	
1.	**Ruimtelijke schaalsprong Brainport** ❖ Rijk en regio spreken af: a. Dat de Brainportregio een unieke economische regio is, waarbij een ruimtelijke schaalsprong voor werken en wonen essentieel is voor de verdere economische ontwikkeling, de economische veiligheid van Nederland en de strategische autonomie van Europa. Met de ruimtelijke schaalsprong wordt geïnvesteerd in zekere economische groei, werkgelegenheid en hoogwaardige technologische productie op de middellange en langere termijn. Dat is een nationaal belang. b. Dat de ruimtelijke schaalsprong 2030, conform het Verstedelijkingsakkoord Stedelijk Gebied Eindhoven, bestaat uit de volgende 5 prioritaire opgaven: o Versnellingsafspraken Fellenoord/Knoop XL Eindhoven o Korte termijn maatregelenpakket mobiliteitstransitie o Multimodale Knoop Eindhoven o HOV 4 / De Run / High Tech Campus Eindhoven o Hoofd- en onderliggend wegennet A2/N2

	c. Dat Rijk en Regio in aanvulling op de 5 prioritaire opgaven in het kader van de Schaalsprong 2030 (hierboven onder b.) blijven samenwerken aan een strategische agenda richting 2040 van de Brainportregio Eindhoven. d. Dit pakket aan maatregelen vormt samen de Brainportdeal tot 2030. ❖ Voorts constateren Rijk en Regio dat de verbindingen naar de Metropoolregio Eindhoven en de rest van Brabant, Nederland en over de grens eveneens van belang zijn voor de nationale doorontwikkeling van de Brainportregio en de bereikbaarheid als zodanig. Hiervoor wordt ook aanvullend geïnvesteerd in de A58 Eindhoven – Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland. ❖ Het totale pakket aan investeringen in de Brainportdeal 2030, A58 Eindhoven-Tilburg en het Programma Toekomstvast Spoor voor Zuid-Nederland dat op het BO MIRT 2022 en eerdere BO's is afgesproken bedraagt ruim € 1,5 mld. Partijen reserveren daarvoor dit BO MIRT: o HOV4: € 138 mln. door de regio en € 132 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o Multimodale Knoop: € 258 mln. (inclusief een reservering € 40 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020) door de regio en € 469 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o Spoorse opgave: €125 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw, inclusief een reservering van € 50 mln. naar aanleiding van afspraken in het BO MIRT 2020. o A58 Eindhoven – Tilburg: € 126 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw. o De regio heeft de mogelijkheid om na het BO MIRT van 9 november 2022 de ramingen voor het MMK met maximaal 48 mln. te verhogen als hier dekking voor wordt gevonden. De regio kan voor deze dekking in overleg treden met de leden van de Programmaraad SmartwayZ, private partijen of ruimte vinden binnen eigen begrotingen. ❖ Eerder zijn door Rijk en regio al toegezegd: o Fellenoord: € 75 mln. versnellingsafspraak uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw en € 23 mln. uit de Woningbouwimpuls, beide door Rijk en € 39 mln. door de provincie Noord-Brabant en Eindhoven op het BO Leefomgeving 2022. o Mobiliteitstransitiepakket: € 138,25 mln. door regio en € 46,25 mln. door het Rijk uit de middelen voor ontsluiting van woningbouw BO Leefomgeving 2022. ❖ Alle genoemde bedragen zijn inclusief btw. ❖ De projecten HOV4, MMK, A58 en de spoorse opgave waar dit BO MIRT nieuwe financiële reserveringen voor worden gedaan zijn prijspeil 2022. ❖ Voor HWN/OWN wordt afgesproken dat het MIRT Onderzoek Verstedelijking en Bereikbaarheid uit 2020 en andere relevante documenten zoals vastgesteld op het BO Leefomgeving 2022 uitgangspunt vormen. Dat wordt aangevuld met de meest recente inzichten, zoals groei van mobiliteit, effecten mobiliteitstransitie, economische ontwikkeling en het tempo van de woningbouw. Dit leidt tot een geactualiseerd voorstel dat uiterlijk op het BO MIRT van 2024 voor besluitvorming wordt geagendeerd. ❖ De investeringen in de Multimodale OV Knoop Eindhoven Centraal maken het mogelijk de verwachte reizigersgroei van OV te accommoderen en tegelijkertijd het mogelijk maken van de ontwikkeling van een nieuw, hoogstedelijk woon- en werkmilieu in het hart van de Brainportregio. Hiertoe worden bijna 5.000 woningen gerealiseerd tot en met 2030 en nog eens bijna 5.000 woningen na 2030. ❖ De investering in de HOV4 draagt direct bij aan de realisatie van circa 11.400 nieuwe woningen, waarvan ruim 6.500 woningen tot en met 2030 (en bijna 5.000 woningen in de periode daarna) en versterkt de verbinding van centrum met de economische toplocaties. ❖ Rijk en regio spreken als randvoorwaarden voor de deal af: a. Regiobijdrage is inclusief circa 1/3e deel bekostiging door private partijen; b. Regio organiseert dat de private bijdrage beschikbaar wordt gesteld; c. Dat de middelen van Rijk, regio en private partijen voor de regionale projecten (Mobiliteitstransitiepakket, Multimodale Knoop en HOV4) worden ondergebracht in een gezamenlijk programmafonds. Partijen overleggen uiterlijk in het eerste kwartaal van 2023 over de outline voor de uitvoering van programmatische bekostiging vanuit dit fonds. Hierbij worden ook afspraken gemaakt over programmasturing en de beheersing van risico's; d. Regio borgt de uitvoeringskracht voor de woningbouwopgave binnen de 21 gemeenten van de Brainportregio aan te jagen en versnellen, door bijvoorbeeld de

aanstelling van een commissionair. Voor deze woningbouwopgave is een goede bereikbaarheid in de Brainportregio randvoorwaardelijk;

e. Rijk en regio maken in de regionale woondeal Zuidoost-Brabant nadere afspraken over de opdracht hiervoor en de versterking van de realisatie- en uitvoeringskracht in de regio.
f. Gezien de sterke samenhang in fysieke ruimte en mobiliteit start voor de Multimodale Knoop en de spoorse opgave één MIRT-verkenning.
g. Voor HOV4 start een separate verkenning door de regio. Daarmee is het mogelijk een ander tijdpad te volgen en gebruik te maken van de best passende ruimtelijke procedures. Wel wordt nadrukkelijk de aansluiting op de Multimodale Knoop afgestemd.

- Op het BO-MIRT van 2020 hebben Rijk (IenW en BZK), Provincie Noord-Brabant en Eindhoven afgesproken om voor de uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek gezamenlijk € 3 mln. beschikbaar te stellen. Het Rijk draagt 33,3% van de kosten met een maximum van € 1 mln. (inclusief btw). Rijk en regio spreken af dat de verrekening hiervan plaatsvindt middels de SPUK-regeling die wordt gemaakt in het kader van de BO MIRT afspraken 2022. Ten aanzien van de onderzoeken die zullen plaatsvinden na het BO MIRT 2022 zullen Rijk en regio nadere afspraken maken over de kosten en de verdeling hiervan.

<u>Afspraken over risico's:</u>

- Voor Rijk en regio is het vertrekpunt dat de bijdragen taakstellend zijn en dat risico's voor nationale projecten belegd worden bij het Rijk. De risico's van regionale projecten worden belegd bij de regio.
- Rijk en regio zien echter ook dat voor sommige projecten maatwerk noodzakelijk is. In het bijzonder voor de investeringen in de Multimodale knoop en de spoorse opgaven welke Rijk en regio beschouwen als zowel een nationale als regionale opgave en die qua scope, ruimte in de fysieke leefomgeving, comfort voor de reiziger en uitvoering nauw met elkaar verweven zijn.
- Rijk indexeert haar financiële reservering totdat overdracht van de middelen naar de regio plaatsvindt.
- Bij onvermijdbare kostenstijgingen gelden achtereenvolgens de volgende principes:
  a. Optimaliseren binnen de gewenste scope
  b. Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope.
  c. Project faseren, uitstellen, stopzetten of aanvullend financieren.
- Op basis van deze uitgangspunten komen Rijk en regio tot de volgende risicoverdeling:
  - Fellenoord ligt het risico 100% bij de regio, conform de voorwaarden uit de Versnellingsafpraak.
  - Mobiliteitstransitie ligt het risico 100% bij de regio, met uitsluiting van het deel rijkswegen projecten (circa € 12 mln.), daarvoor ligt het risico 100% bij het Rijk. Indien zich risico's voordoen wordt, in overleg, de scope van het pakket geoptimaliseerd of bijgesteld waarmee er geen financieel risico resteert (taakstellend).
  - Voor MMK geldt dat de risico's verdeeld worden tussen Rijk en Regio. Het regionale project MMK en het nationale project Emplacement West (1e stap spoorse opgave), gaan deels over dezelfde fysieke ruimte en hangen sterk samen in mobiliteit.
  - Daarnaast is er samenhang tussen HOV4 en de Multimodale knoop om te komen tot een goed functionerend vervoerssysteem. Rijk en regio constateren dat voor dit samenhangend pakket hier daarom een gedeelde verantwoordelijkheid ligt. Voorafgaand aan een faseovergang treden partijen in overleg over scope, prognose en budget en de rolverdeling van partijen.
  - Voor financiële reserveringen worden Bestuursovereenkomsten afgesloten tussen rijk en regio, waarin de bestuurlijke afspraken worden vastgelegd. Afspraken over risicobeheersing worden hier nader in uitgewerkt.
  - De A58 Eindhoven - Tilburg is 100% rekening en risico Rijk.
- Indien zich een risico voordoet, dan gaan Rijk en Regio als volgt met elkaar in gesprek:
  1. Dat via de bovengenoemde principes (stappen a, b en c, zie boven) wordt bekeken wat de mogelijkheden zijn om binnen budget te blijven;
  2. Er op basis van deze analyse (stap 1) bestuurlijk overleg plaatsvindt over de oplossingsrichtingen en
  3. Indien een mogelijk tekort resteert, Rijk en regio zich inspannen de risico's binnen hun eigen begroting op te vangen.

	❖ Rijk en regio zijn zelf verantwoordelijk voor het treffen van een reservering om eventuele risico's op te vangen. Mogelijk kan de regio een deel van de betaalde btw compenseren via het btw compensatiefonds. Een dergelijke compensatie is alleen mogelijk over de bijdrage van de regio en biedt de regio de mogelijkheid deze teruggave te reserveren voor potentiële risico's. <u>Start MIRT-verkenning OV-knoop Brainportregio Eindhoven:</u> ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten uit studies Multimodale Knoop Eindhoven (MMK) en Toekomstvast spoor Zuidoost-Nederland die onder het Programma Smartwayz.nl zijn uitgevoerd. Deze studies leveren oplossingsrichtingen voor de OV-knoop van € 697 mln. tot € 854 mln. voor de Multimodale Knoop en € 85 mln. tot € 1 mld. voor het spoor. ❖ Met de reserveringen van € 727 mln. voor de Multimodale Knoop en € 125 mln. voor de spoorse opgave is er, conform MIRT spelregels, voldoende zicht op financiering voor de aanpak van deze opgaven. ❖ De opgave is urgent: de Brainportregio Eindhoven kent een verstedelijkingsopgave van 62.000 woningen en 72.000 werkplekken, waarvan ruim 50.000 woningen en 72.000 werkplekken zijn voorzien voor 2030 (conform Verstedelijkingsakkoord). In de bredere regio komen hier nog ruim 10.000 woningen bij. ❖ Dit zorgt voor een flinke druk op het mobiliteitssysteem. Het busstation Neckerspoel is op dit moment een IMA-knelpunt terwijl de reizigersaantallen zullen groeien. Ook bestaat de ambitie om het HOV-systeem in Eindhoven uit te breiden. Tevens is er ruimte nodig voor voldoende fietsenstallingen. Het spoor op en rond Eindhoven heeft, na de introductie van de IC Eindhoven-Düsseldorf eind 2026, geen ruimte meer voor groei voor personen- of goederenvervoer. Er worden daarnaast punctualiteitsproblemen verwacht op het spoor en vanaf 2030 ook te weinig capaciteit voor reizigersvervoer van en naar Helmond en verder. ❖ Gezien bovenstaande opgaven besluiten Rijk en regio tot een integrale MIRT-Verkenning 'OV-Knoop Brainportregio Eindhoven'. Deze wordt conform de MIRT-spelregels uitgevoerd. De Startbeslissing is als bijlage bijgevoegd. ❖ In de Verkenning worden meerdere oplossingsrichtingen uitgewerkt om te komen tot een toekomstbesteding en gebruiksvriendelijk multimodaal vervoersknooppunt voor trein- en busreizigers en fietsers, waaronder een of meer oplossingsrichtingen die binnen het beschikbare budget kunnen worden gerealiseerd. Voor het spoor betekent dit een oplossingsrichting die een robuuste dienstregeling na 2030 mogelijk maakt. De Verkenning omvat daarbij ook een volwaardig onderzoek naar capaciteitsuitbreiding voor verbetering van de verbinding met Limburg en Aken. ❖ Bij start van de MIRT-verkenning worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing, risicomanagement en governance. Hierbij wordt aangesloten op de afspraken voor programmafonds en het landelijke programma Woningbouw en Mobiliteit. ❖ Studiekosten van de MIRT-verkenning zijn onderdeel van de reservering van Rijk en regio. Uitgegaan wordt van maximaal € 4 mln. (inclusief btw) met een 50/50 verdeling tussen Rijk en regio. ❖ Naar aanleiding van deze Startbeslissing zal een plan van aanpak opgesteld worden, inclusief een participatieplan, en dit zal uiterlijk in het BO Leefomgeving worden vastgesteld en daarna gepubliceerd. Binnen de MIRT-Verkenning wordt expliciet aandacht besteed aan duurzame oplossingsrichtingen. <u>Start regionale verkenning HOV4:</u> ❖ Conform uitwerkingen van het in 2020 opgeleverde MIRT Onderzoek werkt de regio het tracé van HOV4 uit waarbij meerdere tracé-alternatieven worden afgewogen. ❖ De gemeente Eindhoven en Gemeente Veldhoven stellen daarnaast samen met private partijen, provincie, BZK, EZK en IenW een ontwikkelvisie op voor de integrale gebiedsontwikkeling langs een nieuw te projecteren HOV4 as tussen Eindhoven Centraal en Veldhoven-De Run. Hierin worden alle aspecten, inclusief mobiliteit, woningbouw en werkgelegenheid, meegenomen. ❖ Naar verwachting is de ontwikkelvisie voor de Ontwikkelas HOV4 op het BO Leefomgeving of het BO MIRT van 2023 gereed. ❖ Genoemde uitwerkingen geven gezamenlijk invulling aan de regionale Verkenning. ❖ Op basis hiervan vindt verdere uitwerking richting realisatie plaats.

2.	**'s-Hertogenbosch, inclusief MIRT-verkenning Hub 's-Hertogenbosch** ❖ De hoogstedelijke ontwikkelingen en economische groei in de Spoorzone van 's-Hertogenbosch noodzaakt om het station en omgeving aan te pakken, waardoor ook kansen ontstaan voor extra woningbouw nabij de OV-knoop en bredere omgeving. ❖ Om deze ontwikkeling mogelijk te maken, gaat het om de volgende mobiliteitsmaatregelen: a. De transitie van de oude A2-as door de stad met aangrenzende maatregelen; b. Het ontwikkelen van 2 geïntegreerde parkeeroplossingen (Hubs) met Langzaam Verkeer-verknoping; c. Het toekomstbestendig maken én inbedden in stedelijke omgeving van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch. ❖ Eén van deze maatregelen betreft de verbouwing van station 's-Hertogenbosch en de transformatie van de stationsomgeving om de groeiende reizigersstromen ook in de toekomst nog veilig en efficiënt te kunnen verwerken. Tijdens het BO MIRT van 2020 zijn hierover eerder afspraken gemaakt en daarop volgend is een MIRT-verkenning gestart. Planning is om begin 2024 een voorkeursbeslissing voor de verdere uitwerking van het de OV-knoop te nemen. Het project moet medio 2030 gereed zijn. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch bouwt in de periode tot en met 2030 4.800 woningen in de spoorzone. Er is potentie voor de bouw van 10.600 woningen na 2030. Bij deze ontwikkeling hanteert de gemeente haar parkeernormering van 2021, waarbij de norm afhankelijk is van ligging en de grootte van de woning. Voor de Spoorzone waarbij uitdrukkelijk langzaam verkeer en OV wordt gestimuleerd, geldt voor het merendeel van de woningen een norm van 0,3 tot 0,6. Op termijn kan deze naar beneden worden bijgesteld. ❖ De gemeente 's-Hertogenbosch realiseert daarbij de noodzakelijke stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, genoemd onder a. en b. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 36,1 mln. (inclusief btw) voor stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. en b.) ten behoeve van deze woningbouwontwikkeling onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. ❖ Het Rijk reserveert aanvullend € 60 mln. voor het toekomstbestendig maken en inbedden van OV-knooppunt station 's-Hertogenbosch (c.) met dien verstande dat met deze aanvulling het projectbudget is geactualiseerd naar prijspeil 2022, zodat in ieder geval de oorspronkelijke scope en het onderdeel fietsparkeren (met rijksbijdrage van 40%) gerealiseerd worden en dat, indien daarvoor binnen het nieuwe budget nog ruimte beschikbaar is, ook in de 'brede opgave' (inbedding in stedelijke omgeving) geïnvesteerd kan worden. Binnen dit aanvullend budget van € 60 mln. worden nog nadere afspraken gemaakt over de verdeelsleutel van de prijspeilcorrectie en het resterend budget voor de 'brede opgave'. De regio reserveert aanvullend € 41,5 mln., waarvan € 5 mln. bestemd is voor het aanvullen van de eerdere bijdrage tot 100% van de raming, € 30 mln. voor fietsparkeren en € 6,5 mln. voor de 'brede opgave' en prijspeilcorrectie. ❖ In verband met de bredere benadering van het OV-knooppunt zal de MIRT-stuurgroep worden uitgebreid met vertegenwoordiging van het ministerie van BZK. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er maatregelen noodzakelijk op het gebied van groen en water. Onderdeel hierin is een grote regionale waterbergingsopgave waarvoor een nadere uitwerking plaats zal vinden met de regiogemeenten, het waterschap en de provincie.
3.	**Breda** ❖ De grootschalige woningbouwlocatie Crossmark/'t Zoet Breda biedt kansen voor woningbouw nabij de OV-knoop Station Breda doordat het station is berekend op een forse groei in reizigers, regionaal en (inter)nationaal in de komende jaren. Om deze kansen voor woningbouw te benutten zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Het gaat om de volgende maatregelen: a. HOV-baan vanuit het station naar het westen in combinatie met fietsinfra en spooronderdoorgang; b. 3 hoogwaardige langzaam verkeersbruggen als onderdeel van een netwerk van loop- en fietsroutes richting bestaande voorzieningen en het station; c. Renovatie van spooronderdoorgang Markkade en realisatie van hoogwaardige langzaam verkeersroute langs De Mark zodat deze gaat functioneren als primaire verbinding met de binnenstad; d. Reconstructie Kruispunt Lunetstraat en Markkade-Noordelijke Rondweg ten behoeve van bereikbaarheid nieuwe woongebied.

	❖ De gemeente Breda bouwt in de periode tot en met 2030 2.900 woningen in Crossmark/'t Zoet, waarbij de mobiliteitstransitie onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de mogelijkheden om binnen Crossmark /'t Zoet aanvullend nog tussen 2.300 en 4.000 woningen te bouwen nader uit. ❖ De gemeente Breda realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen, zoals genoemd onder a. t/m d. ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 49,7 mln. (inclusief btw) bij aan genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. Over de optimale invulling van het maatregelenpakket vindt nader overleg plaats, waar naar verwachting tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over kunnen worden gemaakt. ❖ Voor de verdere uitwerking van de scope en de organisatie van de mobiliteitstransitie-pakketten en (overige) investeringen in mobiliteit en woningbouw welke worden overeengekomen werken Rijk en regio de komende periode een passende governance structuur uit die zo veel mogelijk aansluit bij bestaande structuren. Nadere afspraken hierover worden gemaakt op het BO Leefomgeving 2023.
4.	**Tilburg** ❖ Het gebied rondom station Tilburg Universiteit, het Kenniskwartier, kan door herontwikkeling, naast Tilburg centrum, een tweede broedplaats met hoogstedelijk milieu worden. Dit biedt kansen voor de bouw van extra woningen. ❖ De gemeente Tilburg bouwt in de periode tot en met 2030 5.000 woningen in het Kenniskwartier waarbij de mobiliteitstransitie integraal onderdeel uitmaakt van de gebiedsontwikkeling, onder andere leidend tot lagere parkeernormen en het stimuleren van het gebruik van OV, fiets en voet. ❖ Op het BO Leefomgeving 2022 is afgesproken dat gemeente van deze 5.000 woningen er 1.000 versneld realiseert. Hiervoor heeft het Rijk een bijdrage gereserveerd onder voorwaarde van regionale cofinanciering. De gemeente heeft inmiddels bevestigd dat 35% cofinanciering is opgenomen in de programmabegroting 2023. Indien dit onderdeel van de programmabegroting door de gemeenteraad wordt goedgekeurd is deze afspraak definitief. ❖ Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken zijn stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen zijn gebaseerd op het mobiliteitsconcept Kenniskwartier en vormen een samenhangend pakket van mobiliteitsmaatregelen ontwikkeld op basis van het STOMP-principe. Onderdeel van dit pakket zijn de volgende maatregelen: a. Aanpak Smariusrotonde; b. Verluwen + HOV Ringbaan west; c. HOV op Prof Cobbenhagenlaan & Hart van Brabantlaan icm vergroenen; d. Verluwen Statenlaan +ruimte voor HOV; e. Ondertunneling Ringbaan west; f. Lump Sum maatregelen Langzaam Verkeer; g. Twee Langzaam Verkeer tunnels; h. Aanpassen/omleggen ondergrondse infra; i. Mobiliteitshubs, Parkeren & MaaS. ❖ Voor de periode na 2030 werkt de gemeente de plannen verder uit om aanvullend nogmaals 5.000 woningen in het gebied en Tilburg-West te realiseren. ❖ De gemeente Tilburg realiseert de voor de gebiedsontwikkeling noodzakelijk stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.). ❖ Het Rijk reserveert een bijdrage van maximaal € 44,4 mln. (inclusief btw) voor genoemde stedelijke infra- en mobiliteitsmaatregelen (a. t/m i.) onder voorwaarde dat de regio minimaal eenzelfde bijdrage reserveert. De regio zet zich in om op korte termijn minimaal 50% cofinanciering te regelen. Over de optimale invulling van het pakket vindt nader overleg plaats, waar tijdens het BO Leefomgeving voorjaar 2023 meer uitgewerkte afspraken over worden gemaakt. ❖ Naast genoemde mobiliteitsmaatregelen zijn er gebiedsmaatregelen belangrijk om de bouw van het afgesproken aantal woningen te kunnen realiseren. De gemeente werkt deze maatregelen de komende periode nader uit. Onderdeel hierin is de aan- en inpassing van station Tilburg Universiteit waarvoor een nadere uitwerking plaatsvindt met NS, ProRail en de provincie.

5. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties

- Onderstaande tabellen bevatten de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
's-Hertogenbosch: Station Oost	1,000	€ 13,400,000	€ 7,215,385
Tilburg: Kenniskwartier	1,000	€ 12,112,100	€ 6,521,900
Breda: Chassékwartier	1,500	€ 16,250,000	€ 8,750,000
Maastricht: Geusselt eo	972	€ 8,258,250	€ 4,446,750
Maastricht: Trega Zinkwit	950	€ 7,471,750	€ 4,023,250
Bergen op Zoom: Spaensche Scharen	600	€ 3,932,500	€ 2,117,500
Roermond: Melickerveld	468	€ 668,525	€ 359,975

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde

Gemeente – voorstel	Woningen	Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)	Co-financiering (inclusief btw)
Heerlen: Heerlen Centrum	887	€ 6,102,328	€ 6,102,328
Helmond: Houtsdonk	1,749	€ 16,123,250	€ 8,681,750
Moerdijk: Zevenbergen Oost	1,000	€ 12,100,000	€ 11,000,000
Oosterhout: Amphia Pasteurlaan e.a.	508	€ 6,050,000	€ 12,100,000
Oss: stationskwartier Ravenstein	300	€ 4,000,000	€ 7,000,000
Roosendaal: Rondje Roosendaal	2,000	€ 2,133,250	€ 3,961,750
Sittard-Geleen: Middengebied C/Nieuw Absbroek	274	€ 1,587,523	€ 900,000
Tilburg: Tilburg Binnenstad	2,700	€ 8,353,020	€ 4,497,780
Weert: Gebiedvisie Keent & Moesel	238	€ 2,235,000	€ 3,146,000

Regio Zuidwest-Nederland

1. a. MIRT-verkenning Oude Lijn en regionale HOV-corridors

NGF-propositie

- Rijk en regio starten een MIRT-verkenning voor de Oude Lijn en stellen daarvoor een Startbeslissing vast, en starten een regionale planuitwerking HOV corridors Randstadrail/Metronet en een regionale verkenning Bus Rapid Transit (BRT) Leiden-Zoetermeer.
- Ze reserveren daarvoor een bedrag van € 2.145 mld. (prijspeil 2022, inclusief, btw) volgens de volgende verdeelsleutel: €2.145 mld. (prijspeil 2022, inclusief btw) te reserveren volgens de volgende verdeelsleutel: € 1 mld. + € 680 mln. Mobiliteitsfonds (NGF resp. programma Woningbouw en Mobiliteit) en € 465 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) regionale cofinanciering.
- Zij maken hiermee een afspraak over de realisatie van ca. 54.000 nog te bouwen woningen tot en met 2030 op de 11 toplocaties langs de Oude Lijn (exclusief CID-Binkhorst Den Haag en Oostflank Rotterdam). Na 2030 worden met de realisatie van de Oude Lijn op deze toplocaties nog eens ca. 23.000 woningen mogelijk gemaakt.

Oude Lijn

- Voor de Oude Lijn wordt een MIRT-verkenning uitgevoerd. Daarin worden verschillende alternatieven voor een schaalsprong op de Oude Lijn tussen Leiden en Dordrecht onderzocht, gericht op:
  - een bedieningsconcept met een hogere sprinterfrequentie (minimaal 8x p/u) tussen Den Haag en Dordrecht.
  - de toevoeging van vier nieuwe stations nabij nieuwe verstedelijkingslocaties: Rijswijk-Buiten, Schiedam Kethel, Rotterdam Van Nelle en Dordrecht Leerpark.
  - een upgrade van station Stadionpark naar Citysprinterstation.

	○ capaciteitsmaatregelen op de stations Leiden Centraal, Den Haag Laan van NOI, Schiedam Centrum en Dordrecht en gebiedsgerichte maatregelen rondom de stations, in samenhang met de daar geplande woningbouw en andere ruimtelijke ontwikkelingen. ❖ Jaarlijks wordt het nog niet betaalde deel van hun bijdrage geïndexeerd met de Indexering Bruto Overheids Investeringen (IBOI), zoals deze door de minister van Financiën daadwerkelijk wordt uitgekeerd voor de investeringsbudgetten op de begroting van het ministerie van IenW. ❖ Tijdens de verkenningsfase een Bestuursovereenkomst voor te bereiden met afspraken over de integrale ontwikkeling van de knooppunten en de nieuwe stations op basis van het voorkeursalternatief en de financiële bijdragen van verschillende partijen aan een integrale knooppunt- en stationsontwikkeling (stations, buitenruimte, last-mile, gerelateerde gebieds- en vastgoedontwikkeling). Deze wordt vastgesteld te samen met het besluit over het voorkeursalternatief. *Randstadrail/Metronet* ❖ Rijk en regio werken met de planuitwerkingsfase RandstadRail/Metronet toe naar een frequentieverhoging van Randstadraillijnen 3 en 4 en Metrolijnen C en E, om daarmee de verwachte mobiliteitsgroei op te vangen. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Den Haag (Zuidwest), Rotterdam (binnenstad) en langs de Randstadrail. *Leiden-Zoetermeer* ❖ Rijk en regio doen met de regionale Verkenning BRT Leiden-Zoetermeer onderzoek te doen naar een BRT-verbinding met meer capaciteit, instapmogelijkheden, comfort, snelheid en frequenties, waarbij breed gedragen maatregelen worden geselecteerd voor het in 2023 vast te stellen voorkeursalternatief voor de korte, middellange en lange termijn. ❖ Zij dragen hiermee bij aan de ontsluiting van de verstedelijking in Leiden (centrumgebied, Lammenschans) en Zoetermeer (Entreegebied). *Mobiliteitspakket Oude Lijn* ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 103 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van dit aanvullende mobiliteitspakket en vullen de volgende voorwaarden in: ○ Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. ○ Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. ○ Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). ○ De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). **b. CID Binckhorst** ❖ Rijk en regio zijn het eens over de inhoud van het voorgenomen Voorkeursalternatief bestaande uit een hoogwaardige tramverbinding door de Binckhorstlaan via Maanweg richting station Voorburg en via de Geestbrugweg richting Rijswijk/Delft in combinatie met het aanpassen van de spoorviaducten in de sporendriehoek en een pakket aan bereikbaarheidsmaatregelen. Dit Voorkeursalternatief wordt geraamd op € 575 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). ❖ Een afspraak te maken over de realisatie van ruim 20.000 woningen in CID-Binckhorst tot en met 2030 en het mogelijk maken van ca.15.000 woningen na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de stedelijke ontwikkeling van het CID en de Binckhorst. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord, de regionale woondeals en het Woon-werkakkoord. Deze volgende fase van de stedelijke ontwikkeling dient gelijk op te lopen met de uitwerking en realisatie van de tramverbinding.

	❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 333 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) voor de Planning- en studiefase en de realisatie van het voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe nu € 213 mln. (inclusief btw) en de regio € 115 mln. (inclusief btw). De huidige opgave kan dus niet volledig binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Daarom zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geaccomodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (Rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. Uiterlijk in het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 zal de regio worden geïnformeerd over de resterende Rijksbijdrage. Met het reeds eerder gereserveerde bedrag van € 242 mln. wordt daarmee de bekostiging van het voorkeursalternatief gecompleteerd. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen deze afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de tramverbinding CID-Binckhorst beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en kostenbeheersing. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van het kader onder punt 3 van de landelijke afspraken woningbouw en mobiliteit: "Risicoverdeling, beheersing, programmasturing en monitoring". Dit kader geldt ook voor de fase tot het definitieve Voorkeursbesluit. ❖ Op basis van bovenstaande starten de partijen de Planning- en studiefase. In de uitwerking van deze fase zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie (o.a een samenhangende aanpak gericht op actieve modaliteiten (fietsen en lopen) en flankerend beleid waarbij deelvoorzieningen en stingent parkeerbeleid ingezet worden. *Mobiliteitspakket Binckhorst* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een aanvullend mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 59 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: o Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. o Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. o Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). o De bijdrage van de regio ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.). **c. Oeververbindingen Rotterdam** *A16 van Brienenoordcorridor* ❖ Alternatief A wordt als bestuurlijke voorkeur van partijen vastgesteld. Dit alternatief behelst het slimmer inrichten van de weg, het toevoegen van een extra rijstrook op delen van het tracé en het aanpassen van het weefvak bij aansluiting Feijenoord. ❖ De Minister van IenW zal de Startbeslissing nemen zoals bedoeld in de Tracéwet (omdat het Alternatief A Tracéwet-plichtig is) zodra de personele capaciteit beschikbaar is (met name op het gebied van stikstofonderzoek) voor het doorlopen van de Tracéwetprocedure (reguliere/korte Tracéwetprocedure). ❖ De Minister van IenW zal de Tracéwetprocedure onafhankelijk van de werksporen Algeracorridor en Oeververbinding doorlopen. ❖ Het Rijk reserveert voor de realisatie van de ingrepen op de A16 Van Brienenoordcorridor € 255 mln. (prijspeil 2021, inclusief btw). ❖ Hiervan was € 200 mln. reeds gereserveerd uit het MF; € 55 mln. wordt gereserveerd uit de middelen voor ontsluiting van de woningbouw. ❖ De Minister van IenW zal de detaillering van het wegontwerp in afstemming met de regio uitwerken. Daarbij zoeken partijen in onderling overleg naar optimalisaties en mogelijkheden om de A16 op een goede manier in te passen in samenhang met de ruimtelijke ontwikkelingen die in het gebied plaatsvinden.

	❖ Eén van de doelstellingen van de A16 Rotterdam is het ontlasten van de A13 bij Overschie en de A20 tussen Knooppunt Kleinpolderplein (A13/A20) en Knooppunt Terbregseplein (A16/A20). In het vervolg wordt daarom onderzocht welke mogelijkheden er zijn om extra verkeersdruk op deze wegtrajecten als gevolg van de extra wegcapaciteit op de A16 Van Brienenoordcorridor te voorkomen, zonder dat elders op het netwerk problemen ontstaan dan wel worden vergroot. ❖ De Minister van IenW zal de 'meekoppelkans' met betrekking tot de verbreding van de toerit en het weefvak A15 Barendrecht opnemen in de Startbeslissing voor de aanpak van de A16 Van Brienenoordcorridor, mits sprake is van een afspraak met de Minister over de bekostiging hiervan door de regio en naar oordeel van de Minister vóór ondertekening vast is komen te staan, dat de doorstroming op de A15 kan worden geborgd, uitgaande van realisatie van de bestuurlijke voorkeur (alternatief A). *Oeververbinding en HOV Oostflank Rotterdam* ❖ Rijk en regio stellen de inhoud van het Voorkeursalternatief vast bestaande uit: een multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein; Station Stadionpark; een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel. Hieronder worden deze onderdelen nader uitgewerkt. ❖ Een afspraak te maken over het realiseren in de Oostflank van de Rotterdamse regio van ca. 19.000 woningen tot en met 2030 en ca. 16.000 woningen in de periode na 2030. Vanuit de wederkerigheid tussen investeren in bereikbaarheid en verstedelijking start de regio met de volgende fase van de ontwikkelingen in de Oostflank. Deze wederkerigheid wordt planologisch verankerd middels een herziening van de Rotterdamse en provinciale omgevingsvisie. Nadere afspraken hierover tussen partijen worden vastgelegd in het Verstedelijkingsakkoord en het Woon-werkakkoord. Rijk en regio benadrukken aanvullend de netwerkeffecten van het voorkeursalternatief, welke bijdragen aan het realiseren van woningen op locaties elders in de Rotterdamse regio. ❖ Rijk en regio reserveren op basis van het voorgenomen voorkeursalternatief gezamenlijk een bedrag van € 1.288 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) voor de planuitwerking en de realisatie van dit voorkeursalternatief. Het Rijk reserveert daartoe € 625 mln. (inclusief btw). Daarnaast wordt de hieronder benoemde reservering van het Rijk van € 9 mln. ten behoeve van het Mobiliteitspakket bij de planuitwerking betrokken. De regio reserveert € 654 mln. (inclusief btw), inclusief de eerder door de regio gereserveerde bedragen. Station Stadionpark is onderdeel van de financiële reservering van Rijk en regio te behoeve van de MIRT-verkenning Oude Lijn. De bekostiging van de hoogwaardige busverbinding via de Maastunnel werken de regionale partijen de komende periode verder uit. ❖ Na positieve besluitvorming op lokaal en regionaal niveau in het voorjaar van 2023 formaliseren partijen bovenstaande afspraken middels het vaststellen van het definitieve Voorkeursbesluit en het ondertekenen van een bestuursovereenkomst waarin concrete afspraken over de verdere uitwerking en realisatie van de Oeververbinding, station Stadionpark en busverbinding Maastunnel beschreven staan, evenals afspraken over organisatie, financiële risico's en hoe om te gaan met kostenoverschrijdingen. *Multimodale brugverbinding met een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit van Kralingse Zoom naar Zuidplein* ❖ Partijen stellen een nieuwe multimodale brug op de locatie 'Bocht A' (Nesserdijk – Olympiaweg) vast als bestuurlijke voorkeur. ❖ Partijen stellen vast dat voor de OV-verbinding van Kralingse Zoom naar Zuidplein wordt uitgegaan van een nieuwe HOV-verbinding met tramkwaliteit en dat de multimodale brug ruimte moet bieden aan deze verbinding, fietsers en voetgangers en een autoluwe wegverbinding, die ook geschikt is voor innovatieve (deel)mobiliteitsconcepten en nood- en hulpdiensten. ❖ Op basis van deze voorkeur wordt door de regio de planuitwerking voor een multimodale brug geïnitieerd. De exacte rollen en verantwoordelijkheden van partijen worden nog nader uitgewerkt door partijen. ❖ Uit het in de MIRT-Verkenning uitgevoerde onderzoek blijkt dat de onderzochte brug-varianten niet vlot en veilig te passeren zijn door de scheepvaart. Tegelijkertijd komt uit aanvullend onderzoek naar voren dat er optimalisatiemogelijkheden zijn die kunnen leiden tot een veilig passeerbare brug. ❖ De uitgangspunten voor het vervolgonderzoek naar de brug (waaronder de oeveraanpassingen, maatregelen op de vaarweg, de dimensionering van het vast deel

	en het beweegbare deel, de kosten en de effecten op de corridor) worden nader uitgewerkt in overleg met de betrokken partijen (waaronder RWS, de Havenmeester het Havenbedrijf en de omgeving). ❖ De inzet van partijen is om zo spoedig mogelijk gezamenlijk vast te stellen dat sprake is van een vlot en veilig te passeren brug. Dit vervolgonderzoek vindt plaats in nauwe samenwerking met deze partijen. ❖ De multimodale brug op locatie 'Bocht A' wordt verankerd in de Rotterdamse Omgevingsvisie. ❖ Aan het einde van de planuitwerking vindt de juridische verankering plaats in het Bestemmings-/Omgevingsplan. *Hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel* ❖ Rijk en regio stemmen in met een hoogwaardige busverbinding van Centraal Station naar Zuidplein via de Maastunnel met een frequentieverhoging naar 12x per uur per richting. Hiervoor wordt een nieuwe halte bij de 's-Gravendijkwal gerealiseerd, inclusief een voetgangerstunnel van de 's-Gravendijkwal naar het EMC/metrostation Dijkzigt. De investering voor deze maatregelen bedraagt € 30 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), waarvan de bekostiging in de komende periode door de regionale overheden wordt uitgewerkt. ❖ Rijk en regio zullen tijdens de planuitwerking onderzoek uitvoeren naar aanvullende maatregelen die nodig zijn om de kwaliteit van de busverbinding op HOV-niveau te brengen en daarbij de effecten op het stedelijk wegennet en het hoofdwegennet betrekken. Op basis van de resultaten van deze planuitwerking nemen partijen een besluit over de te nemen maatregelen aanvullend op het pakket van € 30 mln. zoals hierboven beschreven. ❖ De verdere uitwerking wordt uitgevoerd door de regio in nauwe samenwerking met de RET en met betrokkenheid van het Rijk. *Station Stadionpark* ❖ Rijk en regio stemmen in met de ontwikkeling van het huidige evenementenstation Station Stadionpark tot een regulier bediend treinstation, met als uitgangspunt 6 Sprinters per uur in beide richtingen. ❖ Rijk en regio onderkennen dat station Stadionpark kan worden doorontwikkeld tot een station met in beide richtingen 8 sprinters per uur, maar niet naar een station met 12 sprinters per uur. In de nog te starten MIRT-verkenning Oude Lijn wordt onderzocht wat er nodig is om station Stadionpark door te ontwikkelen tot een bediening met tenminste 12 Sprinters per uur. ❖ Rijk en regio spreken af de planuitwerking te starten waarbij periodiek de voortzetting van de planuitwerking getoetst wordt met de nog af te spreken ambitieniveau van de MIRT-verkenning Oude Lijn. *Mobiliteitspakket* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket. De bijdrage van het Rijk van € 9 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en is taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ In de komende periode werken Rijk en regio aan de uitwerking van de mobiliteitspakketten en vullen de volgende voorwaarden in: o Concreet zicht op maatregelen en doeltreffendheid voor ontsluiting woningbouw. o Effect van deze maatregelen op nationale netwerken. o Mate waarin de maatregelen een nationale aanpak vragen (wat is nationaal nodig om mobiliteitstransitie te ondersteunen). o De bijdrage van de regio. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (dan wel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen etc.).
2.	**Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)** ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 365 mln. voor de volgende projecten. o Hoofdspoornet: Baanstabiliteit Oude Lijn, € 235 mln. o Hoofdwegennet: Tekort op de planstudie A4 Burgerveen-Leiden, € 80 mln.

- Hoofdwegennet: Verkeersmanagementmaatregelen Ring Rotterdam/Den Haag, € 50 mln.

❖ De bijdrage van het Rijk van € 365 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI.

❖ De vigerende bestuurlijke afspraken blijven van kracht, ook met betrekking tot financiële risico's.

❖ In het geval de regio mede opdrachtgever van het project is dragen Rijk en regio gezamenlijk zorg voor het beheersen van de risico's door het volgen van de MIRT-spelregels. In geval het taakstellende bedrag niet toereikend is wordt overgegaan tot:
- Optimaliseren binnen de gewenste scope.
- Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope.
- Project faseren, uitstellen (tijd) of stopzetten.

3. Versnellingsafspraken woningbouwlocaties Zuidwest

Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde. De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Schouwen-Duiveland: Zierikzee (Noorderpolder, Binnenstad, instapproducten)	510	€ 6.825.000	€ 3.675.000
Delft: Kop van de Buitenhof (Noord)	800	€ 11.100.000	€ 6.000.000
Westland: Waelpark (het Nieuwe Westland)	720	€ 5.720.000	€ 3.080.000
Delft: Schieoevers, eerste fase	4.000	€ 62.140.000	€ 39.760.000
Gorinchem: Arkelsdijk, Vleugels van de stad	600	€ 8.000.000	€ 14.900.000
's-Gravenhage: Laakhaven Centraal	5.500	€ 46.875.400	€ 25.240.600
Zoetermeer: Zoetermeer binnenstad	2.100	€ 25.300.000	€ 22.400.000
Capelle aan den IJssel: Rivium	5.000	€ 30.752.150	€ 16.558.850
Terneuzen: Terneuzen Laan van Othene	569	€ 6.296.840	€ 3.732.245
Zwijndrecht: Stationskwartier	570	€ 4.060.000	€ 2.190.000
's-Gravenhage: De Binckhorst	1.100	€ 7.962.526	€ 4.287.514
Schiedam: Nieuw Mathenesse	1.200	€ 7.786.350	€ 4.192.650
Barendrecht: Stationstuinen	3.500	€ 20.523.000	€ 11.300.000
Hulst: Hulst Grote Kreek	250	€ 1.140.425	€ 614.075
Gouda: Spoorzone	1.200	€ 5.072.320	€ 12.790.910
Rotterdam: M4H	4.000	€ 9.278.000	€ 5.000.000
Maassluis: Hoekse Lijn	2.450	€ 5.112.250	€ 2.752.750
Rotterdam: Alexanderknoop	8.000	€ 7.800.000	€ 4.200.000
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente - voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Delft: Delft Campus	1.100	€ 15.787.850	€ 8.501.150
Goes: Propositie versnelling woningbouw Stationsomgeving Gemeente Goes	640	€ 3.869.250	€ 11.607.750

Hoeksche Waard: Stougjesdijk-Oost	1.491	€ 5.626.507	€ 3.029.657
Nissewaard: Haven Noord Spijkenisse	2.000	€ 8.880.102	€ 4.781.593
Rotterdam: Brainpark I	2.998	€ 12.098.406	€ 8.470.000
's-Gravenhage: Propositie Zuidwest	3.341	€ 18.715.825	€ 10.077.752
Sliedrecht: Merwedelingelijn Sliedrecht	1.880	€ 20.995.000	€ 11.305.000
Vlaardingen: Rivierzone Vlaardingen	2.587	€ 25.778.529	€ 13.880.746
Zoetermeer: Entree Zoetermeer	4.500	€ 13.285.929	€ 7.153.962

Regio Oost

1. Provincie Overijssel Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle

Rijk en Regio komen ten aanzien van de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in regio Oost-Nederland het volgende overeen:

Woningbouw

- In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone is de scope van het gebied uitgebreid met de binnenstad. Hiermee kunnen tot en met 2030 in totaal 8.800 woningen gerealiseerd worden met een aandeel van 70% betaalbaar. Na 2030 worden er nog circa 1.100 woningen gerealiseerd in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone.

Regionale mobiliteitsmaatregelen

- Vanuit het Rijk wordt voor het deelgebied Spoorzone een reservering gedaan voor een bijdrage van € 18,9 mln. voor een mobiliteitspakket voor stedelijke infra/bereikbaarheid. Onderdelen van dit mobiliteitspakket zijn:
  - Een voetgangersbrug over de IJsselallee;
  - Een fietstunnel van de IJsselallee naar Zwolle-Zuid;
  - Een verbinding met IJssel maken (als onderdeel van het Engelenpad).
- Vanuit het rijk wordt een reservering gedaan van € 18,3 mln. voor stationsmaatregelen:
  - Zuidzijde Station
  - Ondergrondse fietsenstalling
  - Maatregelen op het P&R terrein

  De ingrepen zijn bedoeld om ontwikkellocaties vrij te spelen.
- Ten behoeve van het deelgebied Centrum en de doorontwikkeling van het integrale mobiliteitssysteem in het stedelijk netwerk Zwolle wordt er vanuit het rijk een reservering gedaan voor een mobiliteitspakket ten behoeve van ontbrekende schakels voor:
  - Het langzaamverkeersnetwerk, de fietser en de voetganger;
  - Het maken van regionale afspraken ten aanzien van parkeerbeleid en parkeren op afstand;
  - Het afwaarderen van weg-infra binnen bebouwd gebied (snelheid en capaciteit) voor langzaam verkeer en verstedelijking;
  - Het inzetten op regionale hub-strategie en OV-bereikbaarheid door HOV-bus;
  - De inzet op deelmobiliteit, SMART mobility;
  - Gedragsmaatregelen;
  - Logistieke transitie: stedelijk minder en schoon en vervoer via water en spoor.

  Dit pakket dient mede ter ontlasting van de A28.
- De taakstellende reservering ten behoeve van dit pakket maatregelen in het stedelijk mobiliteitssysteem bedraagt € 34,5 mln. De regio wordt gevraagd eenzelfde bedrag bij te dragen.

Samenvatting afspraken en vervolg grootschalige woningbouwlocatie Zwolle

- De totale gereserveerde Rijksbijdrage ten behoeve van de ontwikkeling van de Spoorzone en Binnenstad bedraagt € 71,7 mln.
- De regio wordt gevraagd eenzelfde bedrag bij te dragen. De afspraken zijn onder voorbehoud van cofinanciering. Voorwaarde is dat er 8.800 woningen worden gerealiseerd tot en met 2030 binnen de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Zwolle Spoorzone.
- Definitieve afspraken hierover worden gemaakt op het BO Leefomgeving 2023.

	❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Zwolle.
2.	**Spoorverbinding Zwolle-Twente-Münster** ❖ Op dit moment rijden er dieseltreinen op het baanvak Enschede-Gronau, met verbindingen naar Münster en Dortmund. Aan Duitse zijde is het besluit genomen om de verbinding Gronau-Münster te elektrificeren. Duitsland wil dit in 2028 gerealiseerd hebben; ❖ Zonder aanpassingen aan de infrastructuur in Nederland zal er na 2028 geen rechtstreekse grensoverschrijdende treinverbinding meer mogelijk zijn, omdat er geen sprake is van een bovenleiding op dit traject; ❖ Gelet op het belang van de regio van deze verbinding streven Rijk en regio ernaar deze verbinding voor reizigers van- en naar Duitsland te kunnen blijven aanbieden en waar mogelijk verder te ontwikkelen door: o elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau; o doorkoppeling van verbindingen op station Enschede door het weghalen van de stootjukken zodat de binnenkomende Duitse treinen kunnen doorrijden naar Hengelo. ❖ Rijk en regio besluiten daarom tot opdrachtverlening aan ProRail voor het uitvoeren van een verkenning naar de benodigde (infrastructurele) aanpassingen naar beide maatregelen, waarbij de provincie Overijssel geldt als dagelijks opdrachtgever; ❖ Rijk en regio komen overeen de kosten van deze verkenning op basis van 50/50 te verdelen ❖ Het Rijk reserveert daarnaast maximaal 30 mln. voor realisatie, beheer en onderhoud van de eerste stap – zijnde de elektrificatie van het spoor tussen Enschede en Gronau – waarbij eveneens wordt uitgegaan van een 50/50 verdeling van de totale kosten; ❖ Rijk en regio maken hierover nadere afspraken, mede op basis van de uitkomsten van de verkenning en conform het landelijk afsprakenkader 'werken voor derden'; ❖ Rijk en regio spannen zich gezamenlijk in voor het verkrijgen van cofinanciering vanuit de EU en eventueel Duitsland.
3.	**Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost** *Deelgebied Presikhaaf* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het deelgebied Presikhaaf. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 22 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), uitgaande van minimaal 50% cofinanciering. Het bedrag wordt tot het moment van uitkeren jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ De beoogde maatregelen waaraan het rijk hiermee bijdraagt zijn: o Spooronderdoorgangen o Hoogwaardige fietsroutes o Stedelijke hoofdfietsroutes o Herstructering van de wegprofielen. ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost. De definitieve besluittekst ten aanzien van dit onderzoek is opgenomen bij punt 5 van de besluiten Regio Oost. *Deelgebied Rijnpark* ❖ Rijk en regio gaan gezamenlijk de ontwikkelopgave van Rijnpark verder verkennen en een gefaseerde ontwikkelstrategie uitwerken. ❖ De beoogde rijksbijdrage aan de eerste fase van de ontwikkeling van Rijnpark bedraagt € 50 mln. inclusief btw en kan niet binnen de beschikbare middelen worden gehonoreerd. Omdat de gezamenlijke ontwikkeling van Rijnpark als kansrijk wordt beschouwd, zal het Ministerie van BZK een voorstel uitwerken waarmee dit binnen de begroting kan worden geaccommodeerd. Dit voorstel zal onderdeel zijn van de (rijksbrede) voorjaarsbesluitvorming. In het BO Leefomgeving in het voorjaar zal de regio worden geïnformeerd over de mogelijke Rijksbijdrage. ❖ Bij de beoogde rijkbijdrage wordt uitgegaan van de benodigde financiële inspanning door de regio om de ontwikkelopgave te kunnen realiseren. ❖ De beoogde rijksbijdrage is verbonden aan de volgende voorwaarden:

	○ De regio ontwikkelt samen met het rijk een haalbaar ruimtelijk plan met een kwalitatief hoogwaardige invulling voor toekomstbestendige woningbouw (voor tenminste 2.400 woningen tot en met 2030). Onderdelen hiervan zijn een ontwikkelstrategie met programmering, een fasering en planning, een grondstrategie (aan- en verkoop), een juridische-planologische aanpak en een technische financiële onderbouwing. Dit wordt samen met marktpartijen getoetst op maak- en haalbaarheid. ○ In het licht van de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley werken Rijk en regio aan een haalbaarheidsstudie naar de uitplaatsing van het spooremplacement 'Arnhem goederen' en mogelijke alternatieve locaties. Op basis van deze haalbaarheidsstudie wordt, in afstemming met alle betrokken partijen, een integrale business case opgesteld (inclusief exploitatie en bedrijfsvoeringskosten), waarbij de lange termijn ontwikkelingen op het spoor (waaronder gelijkwaardige functionaliteit) en het stedelijke ontwikkeling van de locatie worden betrokken. ○ Rijk en regio spannen zich in om de resultaten van de haalbaarheidstudie uitplaatsing spooremplacement Arnhem-Oost te bespreken op het BOL van het voorjaar 2023. ○ Mocht de haalbaarheid van het ruimtelijk plan niet vastgesteld kunnen worden dan overleggen rijk en regio over andere mogelijkheden voor (grootschalige) woningbouw in Arnhem Oost. *Proces* ❖ Rijk en regio spreken af om het ruimtelijk plan Rijnpark, inclusief ontwikkelstrategie en de overige bovengenoemde voorwaarden, gereed te hebben voor bespreking in het BOL van voorjaar 2023. Ook zal de regio dan worden geïnformeerd over de mogelijke rijksbijdrage. ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de Woondeal regio Arnhem/Nijmegen. De voortgang van deze grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie zal ook besproken op de woondealtafel.
4.	**Provincie Gelderland Grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties Nijmegen** *Nijmegen Kanaalzone* ❖ Nijmegen Kanaalzone betreft twee deelgebieden; Winkelsteeg en Dukenburg. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Kanaalzone-Winkelsteeg ca. 4050 woningen gerealiseerd en 400 woningen na 2030, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Tot en met 2030 worden er in het gebied Dukenburg ca. 1200 woningen gerealiseerd, waarvan gemiddeld 65% betaalbaar. ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 14,5 mln. (inclusief btw) voor mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: ○ De realisatie van een langzaamverkeerstunnel onder Nieuwe Dukenburgseweg. ○ De realisatie van langzaamverkeerstunnel onder de Graafseweg. ○ De realisatie van de aanpassingen aan de kruising Graafseweg/Neerboscheweg ten behoeve van deelgebied Winkelsteeg. ○ De aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van Kanaalzone-Zuid, te weten doorstromingsmaatregelen S100, aanpassingen invalswegen, optimalisatie kruispunten, VRI's, HOV-knoop, Hub nabij en naar Station Nijmegen Goffert en fietsmaatregelen naar Winkelsteeg. ❖ Een groot deel van de opgave in de Kanaalzone wordt reeds bekostigd uit Wbi en versnellingsmaatregelen. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het gebied de Kanaalzone bedraagt € 14,5 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder voor dit gebied toegezegde middelen. *Nijmegen Stationsgebied* ❖ Tot en met 2030 worden er in het Stationsgebied ca. 3500 woningen gerealiseerd en 1.000 woningen na 2030. ❖ Het Aandeel sociaal/middensegment cq betaalbaar bedraagt gemiddeld 65% ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 2,4 mln. (inclusief btw). voor een pakket mobiliteitsmaatregelen. Hierbij wordt uitgegaan van 50% cofinanciering door de regio. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn: ○ De ontsluiting van het Vissers terrein/ de P+R locatie.

	○ De verbeterde toegankelijkheid van de westentree van het station Nijmegen ❖ Vanuit het Mobiliteitsfonds wordt een reservering gedaan voor een taakstellende bijdrage van € 7,4 mln. (inclusief btw) voor een pakket stationsmaatregelen. De beoogde maatregelen waaraan het Rijk bijdraagt zijn aanvullende mobiliteitsmaatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid van en naar het Stationsgebied waaronder fietsroutes, fietsopgangen, een transferium en onderzoek naar een HOV schaalsprong. ❖ Een groot deel van de opgave in het Stationsgebied wordt reeds bekostigd uit eerdere MIRT afspraak (2020) station, Wbi en versnellingsafspraken. ❖ De totale bijdrage vanuit het Rijk ten behoeve van het Stationsgebied bedraagt € 9,7 mln. (inclusief btw), bovenop de eerder toegezegde middelen (zie vorige punt). ❖ De regio zet zich de komende periode in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.750 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Nijmegen een belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken, waaronder: verplaatsing bedrijvigheid, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
5.	**Provincies Gelderland en Utrecht Grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley** Regio en gemeenten hebben een businesscase opgesteld waarin onder andere een pakket mobiliteitsmaatregelen is opgenomen voor de ontsluiting van woningen tot en met 2030 in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie RegioFoodvalley. Deze mobiliteitsmaatregelen dragen in enkele gevallen ook bij aan de bereikbaarheid van andere woningbouwlocaties in Regio Foodvalley. *Woningbouw* ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley worden tot en met 2030 7.000 woningen gebouwd en mogelijk aanvullend 7.700 woningen na 2030. Ruim de helft van de woningen die tot en met 2030 worden gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. *Mobiliteitsmaatregelen* ❖ Het Rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Regio Foodvalley. De taakstellende bijdrage van het rijk is € 67 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds. ❖ Deze middelen worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.). ❖ De beoogde maatregelen waaraan het Rijk hiermee bijdraagt zijn: ○ Bij Ede Zuidoost een brug Noordplein-WFC en de HOV-ontsluiting van dit gebied. ○ Bij Kernhem-Noord de ontsluiting van de wijk op A30 (via bestaande op- en afritten) en de fietsroute Kernhem Noord- Ede Centrum. ○ Bij Veenendaal Spoorzone: • De HOV-lijn Veenendaal-Ede en de ontsluiting • De hub Veenendaal Centrum • De fietsroute Veenendaal Centrum-De Klomp • De verbreding van de oostelijke rondweg N233 ○ Bij Barneveld de ontsluiting van woonwijk Bloemendal in relatie tot de A30 en de fietsroute Bloemendal-Station Barneveld Noord. *Proces* ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de beoogde Woondeal Regio Foodvalley.

	❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 7.000 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ Bovenstaande afspraken passen binnen de Verstedelijkingsstrategie Arnhem, Nijmegen, Foodvalley en met deze afspraken wordt voor Regio Foodvalley een eerste belangrijke stap in de realisatie van de verstedelijkingsstrategie gezet. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan het op orde brengen van de benodigde randvoorwaarden om de realisatie mogelijk te maken: verplaatsing bedrijvigheid, opheffing hindercirkels, aanpak stikstof, versterking van het landschap, de natuur en energie, bereikbaarheid en energienetwerken (elektra en warmte).
6.	**Rijnbrug Rhenen** ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.
7.	**MIRT-verkenning A50** ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt ca. € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
8.	**RegioExpres: sneltrein op spoor Arnhem-Doetinchem-Winterswijk voor bereikbare woningbouwlocaties** ❖ Rijk en regio constateren dat de RegioExpres een belangrijk onderdeel is van de duurzame ontsluiting van de woningbouwlocaties Spoorzone Arnhem-Oost (NOVEX) en verder ten oosten van Arnhem locaties uit de verstedelijkingsopgave Arnhem-Nijmegen-Foodvalley en in de Achterhoek. ❖ Rijk en regio streven ernaar om de RegioExpres per start dienstregeling 2027 te laten rijden en het vastgestelde voorkeursalternatief (dec 2021) hiervoor als scope te hanteren; ❖ Rijk en regio maken afspraken over kosten en risico's volgens het landelijke afsprakenkader derden werken, wat in dit geval betekent dat: o Rijk en regio investeren samen in de RegioExpres en delen de totale kosten 50/50, delen de risico's naar rato en gaan uit van maximaal 150 mln. euro (prijspeil 2022, exclusief btw) voor de aanlegkosten; o Het Rijk draagt de kosten voor beheer en onderhoud. Deze bedragen 2,5 mln. euro en worden verminderd op de Rijksbijdrage aan de aanlegkosten; o De Rijksbijdrage wordt volledig ingezet voor de aanpassing van hoofdspoorweginfrastructuur (HSWI). Dit betekent dat ProRail een 'niet btw-belaste prestatie' verricht aan de provincie; o Rijk en regio indexeren hun bijdrage jaarlijks tot naar het jaar van uitvoering met de uitgekeerde IBOI (prijs bruto overheidsinvesteringen); o De bijdrage van het Rijk wordt direct na aanbesteding van het Werk aan de regio overgemaakt; o Middels een stuurgroep zijn Rijk en regio gezamenlijk opdrachtgever én daarmee beide risicodragend: de regio is dagelijks opdrachtgever van ProRail.

9. Versnellingsafspraken

❖ Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde. De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Zwolle: Zwolle Stadshart	1,610	€ 25,011,350	€ 13,708,650
Tiel: Tiel Spoorzone/ Lingehoven	570	€ 7,767,500	€ 4,182,500
Culemborg: Culemborg Stationsomgeving	1,938	€ 18,128,500	€ 9,761,500
Enschede: Enschede Cromhoff	350	€ 4,719,000	€ 8,228,000
Wageningen: Wageningen De Dreijen	572	€ 3,303,300	€ 1,778,700

Definitieve afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Deventer: Deventer Centrumschil	1,650	€ 15,823,718	€ 15,823,719
Deventer: Deventer Keizerslanden	1,646	€ 14,901,558	€ 14,901,559
Hengelo (O): Binnenstad Hengelo	900	€ 6,137,480	€ 3,500,000
Hengelo (O): Hart van Zuid Hengelo	1,500	€ 8,910,000	€ 4,800,000
Kampen: Reevedelta Kampen	2,600	€ 13,600,000	€ 9,400,000
Wijchen: Wijchen, Wijchen-West	928	€ 4,525,400	€ 6,969,600

Regio Noord

1. Programma Woningbouw en Mobiliteit: Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties Groningen

- In Groningen liggen twee grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties: aan de westkant De Suikerzijde en aan de oostflank Stadshavens/Eemskanaalzone. Beide grootschalige NOVEX-woningboulocaties liggen binnen het NOVEX-gebied Groningen-Assen, waarin Rijk en regio sinds enkele jaren samenwerken rond verstedelijking, bereikbaarheid en werkgelegenheid vanuit verstedelijkingsstrategie Groningen-Assen.
- De te realiseren woningbouwaantallen in De Suikerzijde en Stadshavens/Eemskanaalzone vormen een groot deel van de woningbouwopgave in NOVEX-gebied Groningen-Assen. Deze grootschalige woningbouwgebieden hebben bovendien een groot aandeel in de provinciale woningbouwafspraken 2022-2030 die op 13 oktober 2022 door Rijk en provincie Groningen zijn ondertekend.
- De afspraken tussen Rijk en regio rond grootschalige woningbouwgebieden vormen dan ook een belangrijke stap in de realisatie van een van de hoofdopgaven in dit NOVEX-gebied en is essentieel om de in de provinciale woningbouwafspraken afgesproken aantallen te halen.
- Bij realisatie van de grootschalige woningbouwlocatieswordt aangesloten op de principes van de verstedelijkingsstrategie, die onder meer inzet op een goed functionerend (H)OV-systeem en hubs als ruggengraat voor de verstedelijking. Gebruik van lopen, fiets en OV wordt daarbij gestimuleerd.

	Rijk en Regio komen ten aanzien van de verdeling van de resterende € 6 mld. uit het Mobiliteitsfonds voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties het volgende overeen: *Woningbouw* • In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie De Suikerzijde worden tot en met 2030 4.300 woningen gebouwd en 3.800 woningen na 2030. 65% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. • In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Stadshavens worden er tot en met 2030 4.150 woningen gebouwd en 1.300 na 2030. 60% van de woningen die tot en met 2030 wordt gerealiseerd bevindt zich in het betaalbare segment. *(H)OV-ontsluiting Station Groningen Suiker* ❖ In lijn met de principes uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen en mobiliteitsvisie Groningen wordt realisatie van het mobiliteitsconcept in de nieuwe wijk De Suikerzijde vormgegeven door maximaal in te zetten op gezondheid voor de bewoner. Daarbij zorgt de gemeente Groningen bij realisatie van De Suikerzijde naast maatregelen gericht op voetgangers, fiets, (H)OV en deelmobiliteit voor het autoluw ontwikkelen van De Suikerzijde, waarbij doorgaand autoverkeer wordt voorkomen. De Suikerzijde wordt daarbij ontwikkeld met een lage aanbodgestuurde parkeernorm van <1 per woning. ❖ Rijk en Regio erkennen de aanjagende functie van (H)OV voor gebiedsontwikkeling. Voor De Suiker is (H)OV-ontsluiting van belang voor de duurzame, gezonde en autoluwe ontwikkeling. (H)OV-ontsluiting van de Westflank Groningen in het geheel en De Suikerzijde in het bijzonder is voorzien in vier fases, waarvan Rijk en regio in het BO-MIRT 2022 voor de eerste twee fases afspraken maken. Door realisatie van de beoogde maatregelen wordt al in de eerste fase van de ontwikkeling een hoogwaardig alternatief geboden voor de auto. *Fase 1: Mobiliteitshub* ❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de eerste fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is geraamd op € 53,6 mln. exclusief btw en betreft: o het realiseren van een mobiliteitshub met aanbod van diverse (deel)modaliteiten o het realiseren van aansluitende inframaatregelen ten behoeve van een snelle fiets- en OV-ontsluiting richting hoofdstation en centrum Groningen; o aansluiting op een directe busverbinding met het hoofdstation bij start van realisatie wijk Suikerzijde Noord; ❖ De Regio (Gemeente Groningen) is initiatiefnemer en draagt € 46,1 mln. exclusief btw bij aan de realisatie. Vanuit het Mobiliteitsfonds draagt het Rijk hieraan maximaal € 9,1 mln. inclusief btw bij. *Fase 2: Station Suiker en benodigde spoormaatregelen* ❖ De investeringsomvang van de maatregelen in de tweede fase OV-ontsluiting van De Suikerzijde is door de regio geraamd op € 116,4 mln. exclusief btw en exclusief BOV-kosten en betreft: o de realisatie van Station Suikerzijde, liggend aan de spoorlijn Groningen – Leeuwarden (haltering stoptreinen 2x per uur); o de realisatie van de spoormaatregelen die daarvoor benodigd zijn; o de realisatie van een spoortunnel t.b.v. HOV-busverbinding en fietsverkeer; o de realisatie van een verdere uitbreiding van de mobiliteitshub; o aansluiting op de stedelijke HOV verbindingen route P+R Hoogkerk-Zernike via De Suikerzijde en Hoofdstation-Suikerzijde-De Held-Zernike. ❖ Voor de bovengenoemde maatregelen fase 2 draagt de Regio als initiatiefnemer € 43,1 mln. exclusief btw bij en wordt vanuit het Mobiliteitsfonds door het Rijk voor de BOV- en investeringskosten een maximum van € 88,6 mln. inclusief btw gereserveerd. Als

volgende stap zal de Regio, als dagelijks opdrachtgever, ProRail opdracht geven om een verkenning uit te voeren naar de inpassing en aanleg van station De Suikerzijde en de daarvoor benodigde spoormaatregelen, inclusief financiële specificering van de realisatie en instandhouding van de maatregelen behorende bij de aanleg van het station De Suikerzijde en bijbehorende spoorse (inpassings)maatregelen. Conform afsprakenkader derdenwerken (BO MIRT 2019) zal daarbij een gezamenlijke stuurgroep worden ingericht en zullen Rijk en regio na de verkenning nadere afspraken maken over de verdeling van kosten en risico's.

Start MIRT-onderzoek gebiedsgerichte ontsluiting Westflank Groningen

- Rijk en regio constateren dat de westflank van de Groningen stad een bredere bereikbaarheidsopgave kent in relatie tot de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen. De integrale gebiedsgerichte bereikbaarheid van de westflank vergt nader onderzoek.
- Rijk en Regio (Gemeente, Provincie en RGA) starten een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsgerichte bereikbaarheidsopgave van de Westflank van Groningen die voortvloeit uit de realisatie van de Verstedelijkingstrategie NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen.
- Naast het functioneren van de Ring West en de Rondweg Hoogkerk richt het MIRT-onderzoek zich op de bereikbaarheid van locaties voor wonen, werken, en (maatschappelijke) voorzieningen en de daaruit voortvloeiende ruimtelijk fysieke inrichtingskeuzen en duurzame systeemopgaven met betrekking tot mobiliteit en (stads)logistiek.
- Het Rijk reserveert vanuit het Mobiliteitsfonds taakstellend van € 82,0 mln. inclusief BTW voor maatregelen gericht op ontsluiting van de westflank, voortkomend uit het MIRT-onderzoek
- Rijk en regio werken scope, onderzoeksvragen, organisatie, governance en financiering uit in een Plan van aanpak voor het MIRT-onderzoek dat wordt vastgesteld in het BO Leefomgeving van 2023.

2. Versnellingsafspraken ontsluiting woningbouwlocaties Noord-Nederland

- Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde.
- De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)**	**Co-financiering (incl. btw)**
Harlingen: Harlingen Spaansen	220	€ 1.607.000	€ 934.000

Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Gevraagde Rijksbijdrage (totaal, incl. btw)**	**Co-financiering (incl. btw)**
Groningen: Spoorkwartier Groningen (Insnijding Emmaviaduct)	600	€ 8.591.000	€ 14.762.000
Hoogeveen: Stationsgebied/stadscentrum Hoogeveen	2.200	€ 14.700.000	€ 9.700.000
Leeuwarden: Spoordok Leeuwarden	2.272	€ 8.098.770	€ 4.360.876
Midden-Groningen: Hoogezand	920	€ 4.658.500	€ 6.110.500
Oldambt: Versnellen woonlocaties Binnenstad van Winschoten	693	€ 3.601.973	€ 1.939.524

Regio Noordwest-Nederland

1. Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties - Utrecht
Woningbouw

- ❖ Rijk en regio spreken af dat er tot en met 2030 in Utrecht Groot Merwede 25.500 woningen worden gerealiseerd, waarvan minimaal 55% betaalbaar. Na 2030 is er potentie om nog eens 34.500 - 44.500 woningen te realiseren. Het totaalaantal mogelijk te bouwen woningen bedraagt 60.000 - 70.000, waarvan in totaal 15.250 – 26.800 woningen in de grootschalige A12 Zone en 22.500 – 25.000 woningen in Rijnenburg.
- ❖ Een groot deel van de woningen tot en met 2030, namelijk 19.000 woningen, is onderdeel van het provinciaal randvoorwaardelijk bod aan de nationale woningbouwopgave.

Ontsluiting van de woningbouw Groot Merwede

- ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. Geconstateerd is dat voor het bereiken van de drie doelstellingen 1) het door openbaar vervoer bereikbaar maken van nieuwe woon- en werklocaties Utrecht Zuidwest en Nieuwegein, 2) de bereikbaarheid van Utrecht Science Park en 3) het voorkomen van overbelasting rond Utrecht Centraal:
  - Het binnen de scope van deze MIRT-verkenning niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV-verbindingen verder te onderzoeken.
  - Voor een toekomstvast mobiliteitssysteem een systeemsprong noodzakelijk is met een Merwedelijn van Utrecht Centraal naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied.
  - De kansrijke maatregelen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) passen dat daarvoor bij aanvang van de verkenning is gereserveerd.
- ❖ Voor het bereiken van de drie doelstellingen besluiten rijk en regio in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram.

- ❖ Rijk en regio hebben met het startbesluit van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht (BO MIRT 2019) gezamenlijk € 380 mln. gereserveerd. Daarbij heeft IenW € 150 mln. gereserveerd, BZK € 60 mln. en de regio € 170 mln. De bedragen van het rijk zijn gebaseerd op prijspeil 2019 en inclusief btw, die van de regio zijn exclusief btw.
- ❖ Voor (de ontsluiting van) woningbouw in de grootschalige woningbouwlocatie Utrecht Groot Merwede is de Merwedelijn essentieel. Voor de Merwedelijn stelt het rijk, als onderdeel van de in het coalitieakkoord geoormerkte middelen van € 7,5 mld. voor de ontsluiting van woningbouw, aanvullend budget ter beschikking.
- ❖ Rijk en regio besluiten, aanvullend op het in het BO MIRT 2019 gereserveerde Rijk-regio budget van € 380 mln., € 845 mln. te reserveren voor de Merwedelijn als onderdeel van de MIRT-verkenning OV en Wonen in de regio Utrecht, waarmee het totaal te reserveren bedrag uitkomt op € 1,225 mld.:
  - Het rijk reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 600 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw), vanuit de middelen uit het coalitieakkoord voor de ontsluiting van woningbouw voor de Merwedelijn. De bijdrage van het rijk vindt via een specifieke uitkering plaats en wordt, conform de MIRT-systematiek, tot de specifieke uitkering is uitgekeerd jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI.
  - De regio reserveert aanvullend een taakstellend budget van € 245 mln. (exclusief btw) voor de Merwedelijn, waarbij gemeente Utrecht en de provincie Utrecht ieder € 115 mln. euro reserveren en de gemeente Nieuwegein € 15 mln.
  - De afspraken worden verwerkt in een addendum van de startbeslissing van de MIRT-verkenning ov en wonen.

- ❖ De MIRT-verkenning OV en Wonen zal conform het startbesluit uit 2019 en de tussenresultaten van zeef 1 uit 2022 met het totaalbudget van € 1,225 mld. worden voortgezet. Dit bedrag is gereserveerd voor de Merwedelijn. De MIRT-verkenning bestaat naast de Merwedelijn ook uit drie andere onderdelen, zoals hiervoor benoemd. De MIRT-verkenning heeft nu een tussenstap gezet, in de volgende fase worden er nog verschillende varianten voor de vier onderdelen onderzocht. Voor het totaal aan maatregelen zal conform de MIRT-spelregels een voorkeursalternatief worden genomen. Hierbij moeten het dan beschikbare budget en scope 100% bij elkaar passen. In het BO MIRT 2023 wordt de voortgang van de MIRT-verkenning besproken.
- ❖ Het rijk reserveert een taakstellend bedrag van € 100 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) ten behoeve van de autobereikbaarheid voor het (hoofd)wegennet van de NOVEX-

	woningbouwlocatie Groot Merwede tot en met 2030 en daarmee het draaiend houden van de draaischijf Utrecht. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. De middelen zijn bedoeld voor een samenhangend pakket van slimme mobiliteitsmaatregelen voor onder andere dynamisch verkeersmanagement, toeritdosering, hubs, buffercapaciteit op-/afritten en een betere inrichting van knooppunten. Dit pakket wordt onder andere getoetst op de gevolgen voor het onderliggend wegennet, het openbaar vervoer (bussen, BRT, ed) en mobiliteitstransitie. In opdracht van het Ministerie van IenW werkt Rijkswaterstaat hiervoor voorstellen uit, welke binnen U Ned met de regio worden besproken. Over de voorstellen kan in 2023 besloten worden. ❖ Rijk en regio spreken af om te starten met een multimodaal MIRT-onderzoek naar de integrale gebiedsontwikkeling van de A12-zone en de doorontwikkeling naar Rijnenburg. Met aandacht voor de benodigde bedrijf verplaatsingen, groenstructuur, de relatie met bodem- en watersysteem/klimaatadaptatie, gezonde leefomgeving, en energienetwerken. Rijk en regio maken binnen de samenwerking van het programma U Ned afspraken over het trekkerschap, en cofinanciering. En kijken met elkaar naar hoe een eventuele uitvoeringsorganisatie voor de gebiedsontwikkeling eruit kan komen te zien. ❖ De regio stelt op dit moment een alternatief op voor het Tracébesluit A27/A12 Ring Utrecht. Indien het alternatief gelijkwaardig is kan het vastgestelde Tracébesluit worden gewijzigd. ❖ Uiterlijk in het BOL 2023 meldt de regio de stand van zaken. In het BOL 2023 bespreken rijk en regio ook of er op korte termijn ruimte is voor bijvoorbeeld tijdelijke woningbouw op Rijnenburg. Bovenstaande ontwikkelingen worden in samenhang bezien. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hierbij werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen de samenwerking van het programma U Ned: o De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. o Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte).
2.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Spoor-/A1-zone Amersfoort** *Woningbouw* ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Amersfoort Spoor-/A1-zone worden tot en met 2030 8.500 woningen gebouwd. Circa 2/3e deel van de woningen tot en met 2030 wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Na 2030 heeft de grootschalig NOVEX-woningbouwlocatie potentie voor de realisatie van nog eens 5.500 woningen. ❖ Amersfoort spant zich maximaal in om, naast de reeds gerealiseerde 1.150 flexwoningen in de gemeente, extra locaties te vinden voor de realisatie van enkele honderden flexwoningen in de gemeente. In dit kader worden o.a. de mogelijkheden in de A1-zone (Vathorst-Bovenduist) verkend. De definitieve locaties zullen worden opgenomen in de woondeal voor de regio Amersfoort. *Regionale mobiliteitsmaatregelen* ❖ Het rijk reserveert middelen voor een mobiliteitspakket voor de ontsluiting van het grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie deelgebied Spoorzone en deelgebied A1-zone (Vathorst-Bovenduist). Onderdeel van dit mobiliteitspakket zijn onder meer de realisatie van de ontsluiting van Bovenduist op de A1 en het verbeteren van de omgeving en de bereikbaarheid van Amersfoort CS en Amersfoort-Schothorst. ❖ De taakstellende bijdrage van het rijk is € 65 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het bedrag wordt -tot aan het moment van uitkeren- jaarlijks geïndexeerd met de uitgekeerde IBOI. Er zal afdracht plaatsvinden aan het btw-compensatiefonds ❖ De middelen voor het mobiliteitspakket worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de

	gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincie en marktpartijen, etc.). ❖ Als onderdeel van de bijdrage van € 65 mln. levert het Rijk voor de maatregelen die verbonden zijn aan de stations Amersfoort CS en Amersfoort Schothorst een bijdrage van € 8 mln. (respectievelijk circa € 5 mln. en € 3 mln., inclusief btw). Voor deze bijdrage geldt mogelijk (gedeeltelijk) geen afdracht aan het btw-compensatiefonds, afhankelijk van de ontvanger en wijze de uitkering (ProRail of gemeente). ❖ Rijk, gemeente en ProRail maken gezamenlijk afspraken over de meest optimale inzet van de € 8 mln. (o.a. mede i.r.t. exploitatielasten) en tevens de middelen uit de versnellingsafspraken die ook gekoppeld zijn aan Station Amersfoort CS ❖ De regio zet zich in voor het dekken van haar deel van het afgesproken mobiliteitspakket voor de bouw van 8.500 woningen in de periode tot en met 2030 (met inachtneming van het budgetrecht van raden/staten), zodat in het BOL 2023 definitieve afspraken kunnen worden vastgesteld. ❖ In het BOL 2022 zijn afspraken gemaakt over de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU). Bovenstaande afspraken passen hierin. Hier werken Rijk en regio gezamenlijk aan binnen het programma U Ned: o De realisatie van de verstedelijkingsstrategieën Utrecht en Amersfoort (NOVEX-gebied MRU) in een programmatische aanpak Rijk-regio. Basis daarvoor is het Ontwikkelperspectief Utrecht Nabij en het Ontwikkelbeeld Regio Amersfoort Centraal. o Het op orde brengen van benodigde randvoorwaarden hiervoor, waaronder: aanpak stikstof, versterking multimodale bereikbaarheid, groen groeit mee en toevoeging energienetwerken (elektra en warmte). ❖ In aanvulling op bovenstaand bijdrage voor het mobiliteitspakket maken rijk en Amersfoort ook een versnellingsafspraak over de versnelling van woningen in de Spoorzone. De besluitvormingstekst voor de versnellingsafspraak wordt bij agendapunt 4.4 vastgesteld. *Proces* ❖ Bovenstaande afspraken over woningbouw en mobiliteit worden opgenomen in de geactualiseerde woondeal regio Amersfoort.
3.	**MRA Algemeen** ❖ Het in het BO Verstedelijking 2021 vastgesteld Verstedelijkingsconcept Metropoolregio Amsterdam (MRA), gericht op een meerkernige ontwikkeling, is het gezamenlijke ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied MRA. ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een uitvoeringsagenda met een Regionale Investeringsagenda (RIA) waarin dit ontwikkelperspectief wordt geconcretiseerd. In het BO Leefomgeving 2023 wordt versie 1.0 van de uitvoeringsagenda en de RIA vastgesteld. De afspraken in dit BO MIRT met betrekking tot woningbouw en de ontsluiting daarvan worden integraal onderdeel van deze uitvoeringsagenda. ❖ De taakstellende bijdragen die het rijk reserveert in onderstaande afspraken, worden uitgekeerd via specifieke uitkeringen. Daarin staan de te behalen doelen bij de voorgenomen maatregelen van het betreffende pakket beschreven. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). Rijk en regio werken de voorwaarden van de specifieke uitkering voor elk mobiliteitspakket samen uit, met daarbij aandacht voor de samenhang met de voorgenomen pilot Programmatische bekostiging.
4.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA West** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West beslaat de gemeente Haarlemmermeer en daarbinnen de ontwikkelgebieden Hoofddorp Centrum, Hoofddorp Stationsgebied, Nieuw-Vennep, Lissebroek en Cruquius Zwaanshoek ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA West worden tot en met 2030 tussen 15.000 en 25.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 11.000 tot maximaal 15.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. Voor de gemeente zijn naast de genoemde randvoorwaarden, een haalbare businesscase inclusief cofinanciering en dekking van de grondexploitatie Stationsgebied van belang. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de startbeslissing voor het starten van de MIRT-verkenning ov-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer, waarbij het doortrekken van

	de Noord/Zuidlijn naar Hoofddorp het voorlopige voorkeursalternatief is ten behoeve van de financiering. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 100 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket. Het mobiliteitspakket bestaat uit maatregelen voor de ontsluiting van centrum- en stationsgebied Hoofddorp, fietspad Lissebroek en HOV Hoofddorp Zuid – Hoofddorp Station. ❖ De maatregelen direct gekoppeld aan station Hoofddorp worden meegenomen in de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer.
5.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – Havenstad** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven-Stad bestaat uit Havenstad Zuid, Havenstad Noord en de Achtersluispolder. ❖ In de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Haven Stad worden tot en met 2030 9.000 woningen gebouwd. Na 2030 worden op deze locatie 71.000 woningen gerealiseerd als de voorwaarden zoals genoemd in het Ontwikkelperspectief MRA worden ingevuld. 80% van de woningen in Haven-Stad en minimaal 60% van de woningen in Achtersluispolder wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Het Rijk reserveert een taakstellende bijdrage van € 35 mln. inclusief btw voor een mobiliteitspakket bestaande uit fietsenstalling Sloterdijk Zuidoostzijde, HOV Sloterdijk – Centraal Station en diverse wegaanpassingen waaronder basisweg/A10. Dit pakket vraagt voor een deel verdere uitwerking. ❖ Dit pakket draagt bij aan de realisatie van 54.000 woningen in Havenstad-Zuid, waarvan 8.000 tot en met 2030 en 46.000 na 2030. ❖ Deze afspraak is gekoppeld aan de het starten van een MIRT-verkenning voor de ontsluiting van Haven-Stad waarbij de eerste stap is de 1e fase van het sluiten van de metroring, tot aan Hemknoop. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Hiermee wordt een belangrijke stap gezet naar de volledige ontwikkeling van Haven-Stad aan de zuidkant van het IJ. ❖ Het voor de ontsluiting van deze gebieden belangrijke project HOV ZaanIJ gaat naar een volgende studiefase. De voortgang van het project ZaanIJ wordt daarbij door de regio gerapporteerd binnen het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid en blijft daarmee op de agenda.
6.	**Ontsluiting grootschalige woningbouwlocaties – MRA Oost** ❖ De grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost bestaat uit Amsterdam Bay Area (waaronder Zeeburgereiland, IJburg, en Almere), Amsterdam Zuidoost en Lelystad. ❖ In het kader van 'Amsterdam Bay Area' zijn drie aanvullende onderzoeken uitgevoerd naar de wegbereikbaarheid, quick scan HOV Pampus en het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP). Deze onderzoeken worden vastgesteld. Het Toekomstvast Investeringspakket (TVIP) vormt een eerste invulling voor de ontwikkeling Almere in de gezamenlijke uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *MRA Oost – Amsterdam* ❖ In de deelgebieden Zeeburgereiland en IJburg fase 2 van grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 10.600 woningen gebouwd en 7.000 daarna. 67% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 95 mln. inclusief btw aan de cruciale mijl en de tramremise. Het Rijk wordt betrokken bij de uitwerking van de definitieve variant. ❖ In het deelgebied Zuidoost van de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie MRA Oost worden tot en met 2030 25.300 woningen gebouwd 22.000 daarna. 80% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Voor de ontsluiting en bereikbaarheid van deze woningen reserveert het Rijk een taakstellende bijdrage van maximaal € 192 mln. inclusief btw aan het mobiliteitspakket, waarbij de bijdrage voor station Bijlmer Arena wordt uitgevoerd in samenwerking met ProRail. *MRA Oost – Flevoland* ❖ Rijk en regio blijven nauw samenwerken in de verdere ontwikkeling van Almere, met Perspectief Oostflank MRA als basis. De samenwerking is erop gericht dat deze

	ontwikkeling integraal en in evenwicht vorm krijgt. Voor de ontwikkeling van Almere tot een complete stad zetten rijk en regio zich naast woningbouw en bereikbaarheid ook in op het stimuleren van de werkgelegenheid om de eenzijdige pendel richting het oude land tegen te gaan en inzet op het voorzieningenniveau waaronder het aanbod van hoger (technisch) onderwijs. ❖ Rijk en regio zetten in op het verder verdichten van de bestaande stad in samenhang met het versterken van het economische profiel, wat bijdraagt aan de ontwikkeling van Almere als complete stad. Hiertoe worden in de bestaande stad 22.100 woningen gerealiseerd tot 2030 waarbij de grootste ontwikkelopgave ligt in het creëren van een hoogstedelijk gemengd woonwerkmilieu in Almere Centrum. In het eindbeeld van Perspectief Oostflank MRA zijn er in Almere 75.000 woningen toegevoegd. Minimaal 50% van de woningen wordt gerealiseerd in het betaalbare segment. ❖ Almere realiseert 1000 flexwoningen, te bouwen in de periode tot de zomer 2026. Voor een stimuleringsbijdrage kan Almere een beroep doen op de Stimuleringsregeling Flexwoningen en Transformatie (2022), de Regeling Huisvesting Aandachtsgroepen (2023), de Woningbouwimpuls (2023) of de financiële herplaatsingsgarantie (naar verwachting vanaf eind 2022 beschikbaar). Het Rijk ondersteunt de gemeente bij de aanvragen. ❖ Almere verkent de realisatie van 1500 modulaire/fabrieksmatige woningen, in ieder geval op Twentsekant en Poort, en mogelijk ook in Pampus in de periode tot 2030 (afhankelijk van het Masterplan en de besluitvorming). Het Rijk en Almere onderzoeken tevens in het komende half jaar de mogelijkheden om voor 600 flexwoningen een fysieke locatiegarantie af te geven, op deze en/of op andere locaties in de stad. Hiermee wordt voor het Rijk de mogelijkheid gecreëerd om vanaf 2026 tot 2040 (tijdelijk) flexwoningen te plaatsen in Almere, indien dat nodig blijkt te zijn. Het Rijk stelt voor deze combinatie van ontwikkelingen, die geen fysieke maar wel een financiële koppeling kent, € 28,8 mln. beschikbaar. ❖ Voor alle ontwikkelingen geldt dat Almere plekken aanwijst die goed passen in het sociaal-maatschappelijk weefsel van de stad, zodat een optimale situatie ontstaat en dat uiteraard het woonbeleid van de gemeente van toepassing is. ❖ Om de bereikbaarheid tot en met 2030 te verbeteren reserveert het Rijk € 87,5 mln. voor een pakket mobiliteitsmaatregelen, met onder andere het verbeteren van OV-knooppunten, fietsinfrastructuur, Spoordreef, parkeervoorzieningen waarmee bouwkavels worden vrijgespeeld, de aanpassing van de busbaan bij Muiden en het verbeteren van de aansluitingen van de A6. Met uitzondering van de maatregel "Verbeteren OV-knooppunten" (€ 16 mln., uitvoering door ProRail) betreft het een taakstellende bijdrage van het rijk. ❖ Deze taakstellende bijdrage worden uitgekeerd via een specifieke uitkering. Kostenverhogende scopewijzigingen en verdere risico's zijn voor rekening van de gemeente (danwel in samenwerking met mede-bekostigende partners zoals provincies, vervoerregio's, marktpartijen, etc.). ❖ Het rijk reserveert 54 mln. voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold. ❖ Daarnaast reserveert het rijk € 30 mln. voor de uitbreiding van de A6 Almere Oostvaarders – Lelystad, aanvullend op de reeds beschikbare middelen, om tot een spoedige uitvoering te komen. ❖ Ook reserveert het rijk middelen voor verbeteringen aan het (hoofd)spoor in de Oostflank van de MRA. ❖ Over de overige maatregelen, niet zijnde de bereikbaarheidsmaatregelen, die noodzakelijk zijn voor de realisatie van de woningbouw voor 2030 in Almere zal in het BO Leefomgeving 2023 worden besloten in samenhang met de beschikbare gebiedsmiddelen en de uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *Ontwikkeling Oosterwold* ❖ In 2013 spraken rijk en regio in de Rijksstructuurvisie RRAAM af dat de locatie Oosterwold wordt ontwikkeld als een woonwerkgebied met lage dichtheden. Vanwege de wooncrisis waar Nederland zich sindsdien voor gesteld ziet, wenst het rijk Oosterwold verder te verdichten, tot 15.000 woningen in de tweede fase (5.000 extra woningen). ❖ Rijk en regio spreken daarom af gezamenlijk nader onderzoek te doen naar de mogelijkheden en randvoorwaarden waaronder Oosterwold verder verdicht kan worden met 5.000 extra woningen. Het onderzoek kijkt naar de ruimtelijke inpassing van de woningen, leefbaarheid (voorzieningen), OV bereikbaarheid met een ontsluiting richting

	station Almere Oostvaarders en minimale impact op het nationale netwerk, naar de voorwaarden conform 'water en bodem sturend' en naar de mogelijkheid voor toevoegen werkgelegenheid en inpassing van modulaire- of flexwoningen. In de reservering van middelen voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold kunnen eventueel middelen gevonden worden voor de vast te stellen benodigde OV-bereikbaarheid. Hiervoor geldt uiteraard dat er voor de ontwikkeling van het gebied eerst kostenverhaal wordt toegepast. *Ruimtelijk strategische verkenning ontwikkeling Pampus* ❖ Vanwege de woningdruk in de MRA spreken Rijk en regio af om een eerste stap te zetten in de ontwikkeling van Almere Pampus tot hoogstedelijk woon-werkgebied met minimaal 7.500 woningen in samenhang met een hoogwaardige OV oplossing. Definitieve besluitvorming hierover vindt plaats in 2024. ❖ Rijk en regio spreken af hiertoe een ruimtelijk strategische verkenning uit te voeren. ❖ De IJmeerlijn blijft de stip op de horizon voor een volledige hoogstedelijke ontwikkeling van Pampus. Op dit moment is hiervoor vanuit alle partijen geen financiering beschikbaar. ❖ In deze strategie zal ook worden bekeken op welke termijn er knelpunten op de wegen zullen ontstaan en wanneer besluitvorming hierover, waaronder de aanpak van de A27, wenselijk is. ❖ De ruimtelijk strategische verkenning bestaat uit een regionale verkenning HOV Pampus en uitwerking van de ruimtelijke planvorming Pampus: o In de reservering van € 54 mln. voor (H)OV Pampus en/of Oosterwold kan ruimte gevonden worden voor de uitwerking van de ruimtelijk strategische verkenning en de regionale verkenning voor HOV Pampus. De reservering voor HOV Pampus is onder de voorwaarde dat de woningen gerealiseerd worden en de HOV minimale impact heeft op de nationale netwerken. De overige voorwaarden waaronder de reservering definitief wordt gemaakt, zullen door rijk en regio nog nader worden geconcretiseerd. o Rijk en regio spreken af – in samenhang met de regionale verkenning voor HOV Pampus – de komende 2 jaar de ruimtelijke planvorming uit te werken voor de ontwikkeling van het eerste deelgebied Pampus (inclusief modulaire woningen) in een (hoog)stedelijk milieu en voor de ontwikkeling van de overige gebieden Almere Pampus in vorm van een adaptieve ontwikkeling van de hoofdstructuren van Pampus. Daarbij wordt ook invulling gegeven aan de ruimtelijke inpassing van de belangrijkste ontsluitende infrastructuur zoals de IJmeerlijn. Dit resulteert in een masterplan voor Almere Pampus en een stedenbouwkundig plan voor het eerste deelgebied in 2024. o Als onderdeel van de ruimtelijke planvorming Pampus wordt onderzocht of een substantieel deel van 7.500 woningen voor 2030 gerealiseerd kan worden en of er modulaire woningen/ flexwoningen kunnen worden ingepast. ❖ Over de préverkenning natte natuur en ecologie IJmeer / Markermeer wordt besloten in het kader van Programmatische Aanpak Grote Wateren. *Ruimtelijk economische aanpak* ❖ Om de woonwerkbalans verder te verbeteren wordt ingezet op het versterken van het economische profiel van Almere en vergroten van de werkgelegenheid. Hiertoe werken rijk en regio voor het BO Leefomgeving een ruimtelijke economische aanpak uit als onderdeel van de uitvoeringsagenda NOVEX MRA. De Groeiagenda van Almere wordt hierbij als input gebruikt. Het rijk en regio zoeken gezamenlijk naar dekkingsmogelijkheden voor (onderdelen van) de ruimtelijk economische aanpak zoals het Nationaal Groeifonds en de Regiodeal. ❖ Voor de korte termijn spreken rijk en regio af: o Rijk en regio intensiveren de inspanningen die noodzakelijk zijn voor het versterken van het kennisprofiel in Almere ten behoeve van de groei van de stad en specifiek de groei van de lokale economie, werkgelegenheid en hoger (technisch) onderwijs. o Het rijk bekijkt de mogelijkheid dat de oostflank van de MRA standaard wordt betrokken in de afweging als het gaat om het verplaatsen van bestaande of vestigen van nieuwe rijksinstellingen. o Tenslotte ondersteunt het rijk de regio en bestaande bedrijven bij het bouwen van een triple helix samenwerking, wat bijdraagt aan versterking van het ondernemersklimaat.

	❖ De effecten van de inzet op de woonwerkbalans worden gemonitord als onderdeel van de Uitvoeringsagenda NOVEX MRA. *Lelystad Warande* ❖ Rijk en regio starten een (regionaal) onderzoek naar de multimodale bereikbaarheid van Lelystad Warande in relatie tot Lelystad Centrum en de (hoofd)netwerken (OV, weg en fiets). Dit onderzoek wordt gedaan onder de vlag van het bereikbaarheidsprogramma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid, waarbij over prioritering en planning afspraken worden gemaakt in de Programmaraad SBaB. Daarmee blijft dit op de agenda. *A27 knooppunt Eemnes – Zeewolde* ❖ Rijk en Regio erkennen dat er tot 2040 een belangrijke woningbouwopgave in Flevoland is die ook leidt tot een grote mobiliteitsontwikkeling. Doel is deze woningbouwopgave tot 2030 zoveel mogelijk nabij stations te realiseren en (daarna) tot 2040 ook bij andere locaties in Almere, Lelystad en overig Flevoland. Dit leidt tot een forse mobiliteitsontwikkeling. ❖ Rijk en Regio zijn het met elkaar eens dat het traject A27 Eemnes – Zeewolde in de komende periode en vanaf 2030 een majeur mobiliteitsknelpunt vormt mede door de intensivering van de woningbouw. ❖ Rijk en regio constateren dat er op dit moment onvoldoende financiële middelen aanwezig zijn voor het MIRT project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde om de MIRT startbeslissing project A27 knooppunt Eemnes-Zeewolde nu te kunnen nemen. ❖ Rijk en regio spreken af om in de komende periode de ontwikkelingen op het gebied van woningbouw en (auto)mobiliteit in en vanuit Almere en Flevoland te blijven volgen en binnen het MIRT proces en -uitgangspunten mogelijkheden te bespreken om te komen tot het zo spoedig mogelijk starten van een MIRT-verkenning A27 Eemnes - Zeewolde en andere oplossingen voor de bereikbaarheidsopgave in Flevoland. Rijk en de Regio houden het afgesproken budget van € 29 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw en inclusief regionale bijdrage van 25%) beschikbaar. Op de rijksbegroting blijft een bedrag van €22,9 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) gereserveerd. ❖ Rijk en Regio spreken af om de stand van zaken met betrekking tot het traject A27 Eemnes – Zeewolde tijdens het MIRT overleg van november 2023 opnieuw te agenderen. *Water en bodem sturend* ❖ Rijk en regio spreken af dat naar aanleiding van de Kamerbrief over Water en bodem sturend nader overleg zal zijn wat dit betekent voor de ruimtelijke ontwikkelingen in MRA Oost.
7.	**Overige investeringen in hoofdnetwerken (Rijksprojecten)** ❖ Het Rijk reserveert, met kennisname door de regio, € 730 mln. voor de volgende projecten: o Aanpassingen hoofdspoornet in o.a. MRA: € 350 mln. o Tekort A6 Almere-Lelystad: € 30 mln. o Tekort A7/A8 Amsterdam-Zaandam: € 150 mln. o Pakket maatregelen Ringen Amsterdam, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. o Pakket maatregelen A12 Ring Utrecht, inclusief verkeersmanagement: € 100 mln. ❖ De bijdrage van het Rijk van € 730 mln. is in prijspeil 2022, inclusief btw en taakstellend. Het bedrag wordt jaarlijks geïndexeerd, tot het moment van uitkeren, met de IBOI. ❖ De vigerende bestuurlijke afspraken blijven van kracht, ook met betrekking tot financiële risico's. ❖ In het geval de regio mede opdrachtgever van het project is dragen Rijk en regio gezamenlijk zorg voor het beheersen van de risico's door het volgen van de MIRT-spelregels. In geval het taakstellende bedrag niet toereikend is wordt overgegaan tot: o Optimaliseren binnen de gewenste scope. o Indien dit geen gewenst effect oplevert dan aanpassen van de scope. o Project faseren, uitstellen (tijd) of stopzetten. ❖ Daar waar het gaat om reeds bestaande projecten vervolgen deze het lopende MIRT-proces, daar waar het gaat om nieuwe projecten worden deze conform het MIRT-proces opgepakt. Daarbij wordt waar nodig de verbinding gelegd met de programma's U Ned en SBaB, waarbij wordt aangetekend dat een aantal projecten daar reeds onderdeel van uitmaakt.

8. Versnellingsafspraken woningbouwlocaties

- Onderstaande tabel bevat de definitieve afspraak van de voorstellen uit de eerste ronde waarvoor onder voorbehoud van cofinanciering een reservering is gemaakt en de afspraken voor de tweede ronde. De middelen worden via een specifieke uitkering uitbetaald aan gemeenten. Voor de tweede ronde versnellingsafspraken zijn de voorwaarden van toepassing die zijn vastgesteld in het BO Leefomgeving juni 2022.

Noord-Holland en Flevoland

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Haarlemmermeer: Hoofddorp centrum	1.499	€ 13.523.494	€ 7.281.881
Lelystad: Stationsgebied West / Theaterkwartier	1.007	€ 6.002.568	€ 3.232.152
Almere: Centrum	3.853	€ 10.551.808	€ 5.681.743
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Haarlem: Binnenstedelijke ontwikkeling Haarlem: Stationsgebied Centrum	2.656	€ 15.712.146	€ 8.460.387
Hoorn: Stadshart Hoorn (Poort van Hoorn en omgeving)	5.974	€ 40.316.522	€ 21.708.896
Purmerend: Ontwikkeling stationsgebied/binnenstad= Stadshart Purmerend	4.171	€ 16.882.672	€ 9.090.670
Zaanstad: Zaanstad Ontsluiting Kogerveldwijk	775	€ 4.226.403	€ 4.607.777

Utrecht

Definitieve afspraken voorstellen eerste ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Utrecht: 2e Daalsedijk (inclusief Wisselspoor), Cartesiusdriehoek, Sportpark Zuilense Overvecht	1.544	€ 16.516.500	€ 8.893.500
Soest: Multi-modale ontsluiting en leefbaarheid Soesterberg	920	€ 1.989.845	€ 1.071.455
Veenendaal: Groenpoort	968	€ 1.442.284	€ 776.615
Afspraken voorstellen tweede ronde			
Gemeente – voorstel	**Woningen**	**Toegekende Rijksbijdrage (totaal, inclusief btw)**	**Co-financiering (inclusief btw)**
Amersfoort: Spoorzone Amersfoort C.S.+	4.830	€ 30.372.300	€ 16.577.000
Houten: Houten Centrum, Molenzoom, Koppeling	4.750	€ 7.500.000	€ 7.500.000
Stichtse Vecht: Stichtse Vecht Planetenbaan/Het Kwadrant en Bisonspoor	3.152	€ 3.930.543	€ 5.747.361

Generieke, nationale afspraken

1.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam** *Deelmobiliteithubs* ❖ Rijk en regio zetten zich gezamenlijk in om de groei van multimodaal reizen en deelmobiliteit te faciliteren door het realiseren van deelmobiliteithubs, in lijn met de ambities uit het coalitieakkoord. Naar aanleiding van de BO MIRT afspraak uit 2020 zijn een nationale identiteit en eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs ontwikkeld. Deze eisen worden meegenomen in de verdere uitwerking van de afspraken in het kader van hub-realisatie als onderdeel van de ontsluiting woningbouw. ❖ In verschillende regio's zijn vervolgafspraken gemaakt om dit concept te realiseren. Het Rijk reserveert voor de verdere landelijke en regionale implementatie van de deelmobiliteithubs in totaal 7 mln. euro inclusief btw. Voor de deelnemende regio's geldt de voorwaarde dat zij minimaal 50% van de kosten dragen. ❖ Deelnemende regio's, de exploitanten van de deelmobiliteithubs en de aanbieders van deelmobiliteit worden uitgenodigd voor het ecosysteem dat momenteel ontwikkeld wordt in het kader van het Afsprakenstelsel MaaS en Dutch Metropolitan Innovations (DMI). *Efficiëntere en duurzame (stads)bevoorrading* ❖ Het Rijk reserveert om deze reden een bedrag van maximaal € 7 mln. inclusief btw voor het uitvoeren van maatregelen gericht op het realiseren van efficiëntere en duurzame stadsbevoorrading. Vanuit de deelnemende overheden wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ Vertrekpunt vormen de ambities en analyses in Breda, Den Bosch, Tilburg, Eindhoven, Groningen, Assen en Leeuwarden, waarbij maatregelen gezamenlijk, programmatisch en samen met het private veld tot uitvoering worden gebracht. In de uitwerking van de aanpak wordt de mogelijkheid tot uitbreiding en opschaling naar andere steden geboden. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. In dit plan van aanpak wordt naast de concretisering van te treffen maatregelen en activiteiten, in ieder geval ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de monitoring van de effecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar, continueerbaar en te leiden tot structurele effecten.
2.	**Smart Mobility** ❖ Smart mobility, data en digitalisering moeten in de standaard werkprocessen worden verankerd door structurele samenwerking en afspraken over financiering tussen Rijk, provincies, gemeentes, waterschappen en regio's. In 2023 wordt uitgewerkt op welke inhoudelijke thema's dit nodig is. ❖ Rijk en regio hebben op basis van een afgestemd spelregelkader activiteiten geselecteerd die al in 2023 moeten worden uitgevoerd en niet kunnen wachten op structurele financiering voor smart mobility. Het gaat specifiek om de uitvoering van het Landelijk Actieplan Human Capital Agenda Smart Mobility (HCA) en maatregelen in relatie tot Verantwoorde Introductie van Automatisch Vervoer (VIAV). ❖ Het Rijk en de landsdelen reserveren voor de uitvoering van deze activiteiten gezamenlijk € 2.200.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hieraan eenmalig een bedrag van maximaal € 1.100.000,- inclusief btw bij, onder voorwaarde dat de 5 landsdelen gezamenlijk eenzelfde totaalbedrag van € 1.100.000,- inclusief btw bijdragen. Dat betekent voor landsdeel Oost een bijdrage van € 220.000 inclusief btw.
3.	**Fiets** ❖ Binnen de beschikbare middelen benutten we de volle potentie van de fiets voor de nationale maatschappelijke opgaven (o.a. mobiliteitstransitie, woningbouw, klimaat, gezonde en veilige leefomgeving) en inclusiviteit. ❖ Daarvoor gebruiken we de uitgangspunten van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets en de daar onderliggende regionale fietsnetwerkplannen. ❖ Rijk en regio spreken af gezamenlijk een meerjarige adaptieve uitvoeringsagenda fiets op te stellen. ❖ Deze te combineren met de versnellingsafspraken en mobiliteitspakketten in het woningbouwdossier en de middelen vanuit duurzame mobiliteit.

	❖ Hiermee geven wij invulling aan een nadere uitwerking van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets. ❖ Via het programma Veilig Slim en Duurzaam zetten we in op fietsstimulering in combinatie met de werkgeversaanpak (onder het doel 100.000 mensen extra op de fiets naar werk).

Afspraken regio Zuid

1.	**Voortgang programma SmartwayZ.NL** ❖ Rijk en regio stellen de voortgang binnen het programma SmartwayZ.NL vast. ❖ Impactanalyse: In opdracht van de Programmaraad SmartwayZ is voor de hele regio een (quick win) onderzoek uitgevoerd naar de gevolgen van het tijdelijk aanhouden van verschillende Hoofdwegennet projecten in het MIRT (A58 Breda – Tilburg – Eindhoven, A67 Leenderheide – Geldrop, A50 Bankhoef – Paalgraven, A2 Deil – 's-Hertogenbosch –Vught). Uit dit onderzoek blijkt dat Betalen Naar Gebruik en maatregelen voor een mobiliteitstransitie de effecten dempen, maar met name bij Breda en vervolgens 's-Hertogenbosch de impact qua verkeersdruk het hoogst is. ❖ Planuitwerking InnovA58 St. Annabosch – Galder: De aanhoudende onzekerheid rondom de stikstofproblematiek zorgt voor een vertraging van oplevering van het Ontwerptracébesluit en het Tracébesluit. Dit heeft voor het project een latere openstelling tot gevolg. Zodra er duidelijkheid is over de stikstofproblematiek kan de planning worden geactualiseerd. ❖ MIRT-Verkenning A58 Tilburg – Breda: Rijk en regio besluiten de onderzoeksfase van de MIRT-Verkenning A58 af te ronden, zonder ontwerpstructuurvisie ter inzage te leggen. Als gevolg van zowel een geraamd budgettekort als een forse stikstofopgave is er nu geen sprake van een vergunbaar en te bekostigen voorkeursalternatief. ❖ Rijk en regio hebben 20 oktober 2021 een voorkeur vastgesteld voor het alternatief, waarmee de A58 Tilburg – Breda met een extra rijstrook per richting, hoofdzakelijk in de middenberm, wordt uitgebreid (uitbreiding 2x3 'naar binnen'). ❖ Rijk en regio spreken af dat de voorbereiding op de besluitvorming over de A58 Tilburg – Breda weer wordt opgepakt zodra er zicht is op een oplossing voor de stikstofopgave en budget ter plaatse. ❖ A67 Leenderheide – Geldrop: Het Rijk heeft op 23 juni de top 11 lijst prioritaire (stikstof)projecten gepubliceerd. Het project A67 Leenderheide – Zaarderheiken maakt geen onderdeel uit van deze lijst. Dat heeft tot gevolg dat dit MIRT-project pas na 2024 aan de beurt is voor de stikstoftoets en -begeleiding door RWS gedurende de planuitwerking. Het project wordt in de tussentijd aangehouden.
2.	**Mobiliteitspakket Stedelijke regio Breda-Tilburg** ❖ Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeenten Breda en Tilburg spreken af te onderzoeken hoe een pakket van maatregelen de mobiliteitsimpact vanwege het tijdelijk aanhouden van rijkswegenprojecten op met name de A58 kan beperken. ❖ Rijk en regionale partners werken daartoe gezamenlijk een multimodaal mobiliteitspakket voor de stedelijke regio Breda-Tilburg uit. Dit samenhangend mobiliteitspakket richt zich op: o de mogelijkheden om de verkeersdoorstroming op het hoofdwegennet rond Breda te verbeteren door middel van bijvoorbeeld benuttingsmaatregelen, herinrichting, verkeersmaatregelen en geleidingsmaatregelen. o het stimuleren en realiseren van duurzame mobiliteit door regionaal OV, deelmobiliteit, fiets en mobiliteitshubs. o het creëren van meer nabijheid en daardoor verminderen van vraag naar mobiliteit. ❖ Voor het pakket wordt nadrukkelijk aangesloten bij de verstedelijkingsopgave in de stedelijke regio Breda-Tilburg met bijbehorende wens in de stedelijke regio's in te zetten op mobiliteitstransitie. ❖ Uitgangspunt voor de maatregelen is dat de mobiliteitseffecten toekomstvast zijn en bijdragen aan de mobiliteitsopgave die ontstaat door het aanhouden van de projecten. Ook dienen ze aanvullend en waar mogelijk versterkend op de maatregelen voor de ontsluiting van de grootschalige woningbouwlocaties in Breda en Tilburg te zijn. ❖ Zodra de beslisinformatie gereed is, agenderen Rijk en regio dit in de Programmaraad van SmartwayZ.NL en naar verwachting in het BO Leefomgeving van 2023. Ook wordt dan een voorstel voor mogelijke bekostiging van de maatregelen gedaan.

	❖ In de eerstvolgende Programmaraad van SmartwayZ worden afspraken gemaakt over de aanvullende onderzoekskosten voor het pakket waarbij uitgangspunt is dat rijk en regionale partners deze kosten gezamenlijk dragen.
3.	**Ontwikkelperspectief Stedelijk Brabant** ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen van Brabant onderschrijven de hoofdkeuzes uit het concept ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Stedelijk Brabant. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen erkennen dat meer tijd nodig is voor bestuurlijke verankering van het ontwikkelperspectief voor Stedelijk Brabant in de colleges en dagelijks bestuur van de betrokken overheden. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio's en waterschappen spreken af om in het kader van dit concept ontwikkelperspectief tot uitvoeringsafspraken te komen op het BO Leefomgeving 2023. ❖ Rijk, provincie, stedelijke regio 's en waterschappen stellen vast dat MVRO samen met de gedeputeerde Ruimte en Wonen en de voorzitter van de stuurgroep Stedelijk Brabant bestuurlijk trekker zijn voor NOVEX-gebied stedelijk Brabant. ❖ Rijk, regio en waterschappen stemmen in met onderstaande werkafspraken richting het BOL 2023 vooruitlopend op de uitvoeringsagenda: o Provincie, stedelijke regio's en waterschappen starten met het werken met de signaleringskaart water als richtinggevend kader en doen een aantal 'botsproeven' om de werking van de kaart te testen. Op basis van de resultaten van deze botsproeven wordt de signaleringskaart en/of de voorgestelde werking daarvan, verbeterd voor het BO Leefomgeving van 2023. o Om de groei van het aantal inwoners en arbeidsplaatsen per stedelijke regio te kunnen accommoderen wordt voor elke stedelijke regio een meerjarig en samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen opgesteld (inclusief kosten, financiering en fasering). Deze pakketten faciliteren de gewenste mobiliteitstransitie en de beoogde schaalsprong in het OV-systeem. Hierin worden de uitgangspunten van nabijheid en duurzame mobiliteit vertaald in concrete doelstellingen en maatregelen en worden onder andere de volgende aspecten meegenomen: bereikbaarheid van werklocaties, een sturende parkeeraanpak, een passende OV-exploitatie, mobiliteit voor iedereen, stadslogistiek, herinrichting/herroutering stedelijke hoofdstructuur auto en de relatie met goederennetwerken. Provincie en betrokken gemeenten werken de genoemde mobiliteitspakketten in 2023 verder uit, waarbij het Rijk regelmatig wordt bijgepraat over de vorderingen. Als in de pakketten onderdelen zitten die betrekking hebben op de nationale infrastructuur, die de financiële draagkracht van de regio's overstijgen of onderdeel (kunnen) uitmaken van andere afspraken met het Rijk, wordt overleg gevoerd met het Rijk. Indien Rijk en regio het nodig vinden kunnen tijdens het BO MIRT 2023 afspraken over de pakketten worden geagendeerd.
4.	**Basisnet** ❖ Rijk, provincies en stedelijke regio's erkennen de spanning tussen de opgave van binnenstedelijk bouwen en wonen in de spoorzones en het gebruik van het spoor voor goederenvervoer en specifiek voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. ❖ Rijk en regio constateren dat het van gezamenlijk belang is om met elkaar in gesprek te blijven over een robuust Basisnet en verstedelijking langs het spoor. ❖ De Stuurgroep Basisnet is daarvoor het meest aangewezen overleg omdat dit in meer regio's speelt. In de Stuurgroep kan worden afgesproken om punten in andere bestuurlijke overleggen te agenderen; zoals in het BO Leefomgeving Zuid 2023. Begin 2023 worden in de Stuurgroep de verschillende perspectieven en kaders besproken voor goederenvervoer en op het terrein van ruimtelijke ordening. Op basis daarvan worden de mogelijkheden besproken om tot een gezamenlijk handelingsperspectief te komen.
5.	**Programma A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught** ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: o Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. o Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. o De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en

	verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP. o Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl ❖ Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. ❖ De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteitspakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
6.	**Woningbouw in Limburg** ❖ De provincie Limburg werkt, in overleg met BZK, een concreet gebiedsgericht voorstel uit voor de aanpak van de opgaven rondom verduurzaming, klimaatadaptatie en woonkwaliteit in bestaand bebouwd gebied in Limburg. ❖ Dit voorstel zal besproken worden op het BO Leefomgeving in het voorjaar 2023.
7.	**Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam Zuid-NL** ❖ Rijk en regio (Provincie Brabant en Limburg) spreken af te blijven investeren in de doelgroepenaanpak. Regio wil de werkgeversbenadering door ontwikkelen naar een bredere doelgroepenbenadering voor Zuid-Nederland, waarin de onderwijsbenadering wordt geïntegreerd. Rijk en regio investeren € 50.000 inclusief btw voor een plan van aanpak voor de periode van 2024-2027. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 25.000 inclusief btw (ontvanger: Provincie Brabant). ❖ Rijk en provincie Noord-Brabant continueren de inzet op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren in 2023 en 2024 in totaal € 1 mln. inclusief btw in fietsstimulering. Het Rijk draagt jaarlijks maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 250.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Brabant) per jaar. ❖ Rijk en Provincie Brabant spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het plan van aanpak formeel bekrachtigd. ❖ De provincie Limburg heeft zoals afgesproken op het BO MIRT 2020 een integraal jaarplan ingediend. Rijk en regio reserveren voor 2023 € 2.010.000 inclusief btw in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.005.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). Deze reservering wordt ingezet op: o Rijk en regio werken samen aan het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op bestendigen duurzaam reisgedrag, e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio reserveren € 200.000 inclusief btw in de onderwijsaanpak. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw.

	○ Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (zoals afgesproken in het Klimaatakkoord), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Rijk en regio investeren € 1.210.000 inclusief btw. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 105.000 gefinancierd uit onbestede Beter benutten gelden die regio al tot haar beschikking heeft. ○ Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio investeren € 400.000,- inclusief btw. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw. ○ Rijk en Provincie Limburg investeren eenmalig € 200.000 inclusief btw in het onderzoek naar reisgedrag. De provincie Limburg sluit hierbij aan op het onderzoek van de provincie Brabant. De uitkomsten van dit onderzoek worden gebruikt bij de totstandkoming en uitvoering van het uitvoeringsplan 2024. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 100.000 inclusief btw (Ontvanger: Provincie Limburg). ❖ Rijk en Provincie Limburg spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op de invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen, met uitzondering van de afspraak voor deelmobiliteitshubs. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk Regio in het 1e kwartaal van 2023 wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Rijk en regio reserveren voor het uitvoeringsplan 2024 in totaal € 3.000.000 inclusief btw voor in ieder geval de thema's gedragsaanpak (in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden) en fietsstimulering, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 1.500.000 inclusief btw. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van drie tranches deelmobiliteithubs in de provincie Limburg. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 212.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 288.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede en derde tranche (ontvanger: Provincie Limburg). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede en derde tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 (of zoveel eerder als mogelijk) omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Limburg en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede en derde tranche. ❖ Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms: Slimme mobiliteit draagt bij aan vermindering van de druk op ringwegen en uitwisselingspunten HWN-OWN, mobiliteitsrelaties tussen kerngemeenten en omliggend gebied en het verbetering van binnenstedelijke verkeersveiligheid, verduurzaming en leefbaarheidsverbetering. De vorming van een breed ecosysteem is gestart. Daarin worden data sneller en efficiënter uitgewisseld (publiek-privaat) en nieuwe diensten toegevoegd. De NGF-impuls vraagt een tijdige voorbereiding van de kant van gemeenten die zich inspannen en hieraan meedoen. Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd.

	❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; o In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
8.	**Nationale laadinfrastructuur (NAL)** ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
9.	**Integraal Riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Van de lopende zes IRM-pilots is 'Afweging doorstroombaar maken landhoofd Gelderse zijde A2' afgerond.
10.	**Venlo Vierwaarden** ❖ Rijk en regio hebben in het BO MIRT van november 2020 besloten tot een pilot en voorverkenning in het kader van het programma Integraal Riviermanagement respectievelijk het Hoogwaterbeschermingsprogramma. De Startbeslissing voor een integrale MIRT/HWBP-verkenning is genomen op 9 november 2022, onder voorbehoud van positieve besluitvorming eind 2022 over een financiële bijdrage vanuit het Rijk van € 10-15 mln. inclusief btw vanuit de 3e tranche PAGW voor project Vierwaarden. ❖ Alle betrokken overheden hebben hiervoor financiële bijdragen (inclusief btw) gereserveerd, zoals die bij start van de verkenning in beeld zijn: het Rijk € 28,8 mln., gemeente Venlo € 19,1 mln., gemeente Horst aan de Maas € 1,4 mln., Waterschap Limburg € 22,6 mln. (waarvan 20,3 van het HWBP) en Provincie Limburg maximaal € 10,5 mln. (waarvan € 2,5 mln. voor bijdrage aan verplaatsing jachthaven Venlo). Waterschap Limburg treedt namens de betrokken overheden op als trekker van de integrale verkenning. ❖ De Verkenning werkt aan de opgaven dijkversterking en rivierverruiming over meerdere aangrenzende gebieden in combinatie met het versterken van ruimtelijke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit.
11.	**Maastricht Maasoevers** ❖ Rijk en regio spreken af om naar verwachting in april 2023 gezamenlijk een gebiedsgerichte MIRT-verkenning te starten naar de IRM-pilot Maasoevers Maastricht. De MIRT-verkenning dient inzicht te geven in de rivierverruimingsopgave, dijkversterkingsopgave en ecologische waterkwaliteit- en natuuropgave en rond de Maas tussen Eijsden en de monding van de Geul.

	❖ De kosten van de totaal mogelijke rivierverruimende oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek wordt geschat op € 317 mln. (prijspeil 2022). Daarnaast worden de kosten van de dijkversterkingsopgave geschat op 214 mln. voor 18,5 kilometer. De kosten voor de hoogwaterbeschermingsopgave staat nog niet geprogrammeerd en geprioriteerd in het hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP). De verbetering van de ecologische waterkwaliteit en natuuropgave voor het gehele gebied is ingediend bij tranche 3 van het PAGW. Op het moment dat positieve besluitvorming over de financiële bijdrage vanuit de 3e tranche PAGW voor Maasoevers Maastricht duidelijk is, wordt dit definitief toegevoegd aan de scope voor de startbeslissing. o De partijen stellen, uitgaande van de mogelijke oplossingsrichtingen die voortkomen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek (Groene rivier Borgharen/Itteren, doorstroming eiland Bosscherveld, verlegging Franciscus Romanusweg en nevengeul Pietersplas) de volgende middelen inclusief btw beschikbaar: • het Rijk voor de rivierverruimingsopgave € 60 mln.; • de Gemeente Maastricht € 15 mln. voor de bijbehorende (economische) stadsontwikkeling en; • de Provincie Limburg maximiaal € 12 mln. voor (de versterking van) ruimtelijke kwaliteit en koppeling aan provinciale doelen zoals natuur. o Deze bijdragen van de partijen zijn gebaseerd op de meest kansrijke oplossingsrichtingen uit het MIRT-onderzoek Zuidelijk Maasdal, te weten de combinatie van de maatregelen Franciscus Romanusweg en doorstroming eiland Bosscherveld. In de gebiedsgerichte MIRT-verkenning IRM Maasoevers worden deze oplossingsrichtingen verder onderzocht en aangevuld. o Deze middelen zijn voor het gehele planproces van MIRT-Verkenning tot en met realisatie. o Rijk en regio realiseren zich dat de financiële middelen niet toereikend zijn om alle oplossingsrichtingen uit het gebiedsgerichte MIRT-onderzoek te realiseren. o Tevens spreken Rijk en regio af dat zij voor het realiseren van de rivierverruimende ingrepen, gezamenlijk op zoek gaan naar aanvullende financiering, kiezen voor versoberingen of de meest kosteneffectieve maatregelen selecteren. o Waterschap Limburg zegt als onderdeel van de nog te maken afspraken met het HWBP toe de 10% projectgebonden-bijdrage te reserveren. De HWBP bijdrage voor de vermeden kosten dijkversterking aan dit project kan pas worden vastgesteld als het effect van de rivierverruiming aan het einde van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wordt vastgesteld ❖ Voor het opstarten van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning wijst het Waterschap Limburg een kwartiermaker aan die samen met Rijkswaterstaat vanuit het project Aanpak Vaarweg Maastricht zorgt voor het in overleg met de andere projectpartners opstellen van de startbeslissing, de projectaanpak en het vormgeven van de organisatie van IRM Maasoevers. In deze projectaanpak zal ook de inzet van de verschillende partijen worden vastgelegd, gelet op het integrale karakter van waterveiligheid, ruimtelijke kwaliteit, gebiedsontwikkeling en nautische veiligheid. Daarvoor wordt een integraal projectteam van gezamenlijke partijen opgericht. De gemeente Maastricht is bestuurlijk voorzitter van de stuurgroep. ❖ Rijk en regio spreken af dat in de aanpak van de gebiedsgerichte MIRT-verkenning, het Rijk ook de samenhang met het project Aanpak Vaarweg Maastricht op zorgvuldige wijze borgt.
12.	**Baarlo-Hout-Blerick** ❖ Rijk en regio hebben gesproken over de financierbaarheid van project Baarlo-Hout-Blerick (onderdeel rivierverruimingsmaatregel) in verband met recente kostenstijgingen. Het Rijk stelt hiervoor taakstellend extra middelen beschikbaar. Rijk en regio zullen binnen twee maanden een afspraak maken over een gezamenlijk projectplafond.
13.	**IRM pilot doorstroombaarheid A2** ❖ Conform de afspraak op het BO MIRT 2021 heeft het Rijk onderzoek gedaan naar de synergiekans om de doorstroombaarheid van de huidige A2 Maasbrug aan Gelderse zijde te verbeteren in samenhang met de nabijgelegen spoorbrug en Hedelse brug inclusief kostenramingen op hoofdlijnen voor de onderzochte opties.

	❖ Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het verbeteren van de doorstroombaarheid van deze drie bruggen samen beperkt zijn in vergelijking met andere projecten langs de Maas en dat de kosten relatief hoger liggen. Daarom is besloten om deze meekoppelkans nu niet mee te nemen in de planuitwerkingsfase van de A2 Deil – Vught. ❖ Vervolgens is door Rijk en regio besloten om de doorstroombaarheid van de bruggen wel mee te nemen als vervanging van de betreffende brug is voorzien of als de renovatie daar voldoende aanleiding voor geeft. ❖ De informatie uit het onderzoek wordt opgenomen binnen IRM om zorg te dragen voor de borging van deze aanpak en mee te nemen in de gehele watersysteemopgave en daarnaast als afweging bij kruisende infrastructuurprojecten.
14.	**Crèvecoeur – Den Bosch** ❖ Het Rijk neemt kennis van de onderzoeksresultaten 'IRM pilot 's-Hertogenbosch en Crèvecoeur'. ❖ Het Rijk zal samen Provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat en de waterschappen (en andere partners) toe werken naar vervolgafspraken in 2023.
15.	**Ruimte voor de Maas bij Oeffelt** ❖ Rijk en Regio werken samen aan het koplopersproject Ruimte voor de Maas bij Oeffelt. Dit project nadert de afronding van de planuitwerkingsfase. De gestegen kosten leiden tot versobering van het voorkeursalternatief in scope, met zoveel mogelijk behoud van effect op waterveiligheid en ruimtelijke kwaliteit. De dekking dient nog nader te worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio spreken af om zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk najaar 2023, een keuze te maken over scope en dekking. ❖ Rijk en regio bevestigen dat zij het reeds toegezegde budget beschikbaar houden voor het project tot en met een besluit in uiterlijk najaar 2023.
16.	**MIRT-onderzoek Werkendam** ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
17.	**Wilhelminakanaal** ❖ Rijk en regio hebben kennis genomen van de voorlopige uitkomsten van de MKBA. ❖ Rijk en regio onderschrijven dat de trimodale ontwikkeling en ontsluiting van Tilburg van belang is voor de ontwikkeling als nationaal en internationaal goederenknooppunt, ook gezien de ligging van de haven op het uitgebreide TEN-T netwerk en daarmee ook dat het past binnen het Rijksbeleid in de Goederenvervoeragenda en bij de doelstellingen en werkwijze van het programma goederenvervoercorridors. ❖ Het belang van het Wilhelminakanaal wordt door Europa onderkend door de toekenning van de bijdrage (CEF2) van 50% in de onderzoekskosten. ❖ Er is overeenstemming over het feit dat een effectief en efficiënt gebruik van het Wilhelminakanaal kan bijdragen aan het realiseren van modal shift-doelstellingen voor goederenvervoer over water in plaats van over weg. ❖ Het feit dat project Sluis II in de landelijke afweging stikstofprioriteit heeft gekregen onderschrijft het belang van het Wilhelminakanaal. ❖ De ontwikkeling van haven Loven is van belang voor de groei van de logistieke keten vanuit Rotterdam naar het achterland. ❖ De Regionale partijen werken samen aan oplossingen om het Wilhelminakanaal tot aan Loven te optimaliseren voor een betere benutting met als doel knooppunt Tilburg als

	onderdeel van de goederenvervoercorridor Zuidoost verder te ontwikkelen. Rijkswaterstaat zal evenals IenW kennis inbrengen en meedenken over de mogelijke oplossingen. ❖ Op basis hiervan worden in het BO MIRT 2023 vervolgbesluiten genomen. ❖ In lijn hiermee blijft de rijksbijdrage voor de ontwikkeling van de Haven Loven € 4,75 mln. (inclusief btw) gereserveerd.
18.	**Roosendaal – Antwerpen** ❖ IenW (hierna Rijk), regio West-Brabant, provincie Noord-Brabant en gemeente Roosendaal (hierna regio) concluderen dat de ambitie tot frequentieverhoging en versnelling van de treinverbinding Roosendaal – Antwerpen voorafgaand aan de uitrol van ERTMS niet haalbaar is, maar wel wenselijk blijft na de uitrol van ERTMS (momenteel voorzien 2026-2028). ❖ Rijk en Regio hebben vanuit dit perspectief de intentie om de genoemde ambitie te realiseren met als streefdatum 2027 en stemmen daarbij ook af met Nederlandse en Belgische stakeholders. ❖ De uitwerking van deze ambitie krijgt vorm in een grensoverschrijdende en een gebiedsgerichte aanpak, waarover eind 2023 nadere afspraken worden vastgelegd. De aanpak richt zich op: o Een gezamenlijke uitwerking met de Belgische overheid en spoorpartners, gericht op elementen die nodig zijn voor het realiseren van frequentieverhoging en/of versnelling. o Mogelijke korte termijn maatregelen om verbeteringen tot stand te brengen met betrekking tot de dienstregeling, het station en het stationsgebied van Roosendaal. o De relatie met de verstedelijkingsopgave en economische ontwikkeling, en regionale ambities rondom mobiliteit en de verstedelijkingsopgave.
19.	**Maastricht transfer** ❖ IenW, gemeente Maastricht en provincie Limburg (hierna Rijk en regio) zetten, mede gezien de extra woningbouw rond het station van Maastricht, onverminderd in op het verkennen van oplossingsrichtingen voor het transferknelpunt op station Maastricht en de relatie met 'Stad en spoor'. ❖ Rijk en regio delen de ambitie dat een robuuste voetgangersverbinding ter hoogte van het stationsgebouw een wenselijke optie is, als ook een befietsbare verbinding ter hoogte van de Sint Maartenslaan. ❖ Rijk en regio concluderen gezamenlijk door te willen gaan met de voorbereidingen tot een verkenning en in te zetten op verdere duiding van varianten. Hiertoe verstrekken zij zodra een passend voorstel voorligt een opdracht aan ProRail, waarin de onderzoekskosten worden gedeeld (50/50 Rijk-regio). ❖ Betrokken partijen bespreken uiterlijk in het derde kwartaal van 2023 de voortgang en bepalen op basis hiervan of en welke nadere afspraken noodzakelijk zijn.
20.	**MIRT-verkenning A50 Corridor** ❖ Binnen de MIRT-verkenning A50 werken Rijk en regio aan het verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Tevens werken zij aan een mobiliteitsagenda in deze regio. ❖ De planning is om een voorkeursalternatief voor de MIRT-verkenning vast te stellen in het najaar/BO MIRT 2023. ❖ De huidige reservering bedraagt circa € 70 mln. Het is niet zeker dat de huidige reservering en de scope van de verkenning nog in balans zijn. Dit in verband met prijsontwikkelingen en een uitgebreid aantal oplossingsrichtingen. De huidige reservering is tot stand gekomen als 75%-reservering van het beoogde alternatief. ❖ Het Rijk is bereid om met de regio het gesprek aan te gaan over een tekort op het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven om gezamenlijk te zoeken naar oplossingen om een tekort af te dekken en een voorkeursalternatief te kunnen vaststellen. Hierbij is het Rijk bereid budget uit de woningbouwmiddelen aan te wenden.
21.	**VDL Nedcar** ❖ Indien in 2023 blijkt dat de uitbreidingsplannen van VDL Nedcar definitief zullen worden uitgevoerd; ❖ En er op dat moment nog onvoldoende dekking is gevonden voor het mogelijk maken van het totaalplan;

	❖ En de provincie Limburg bereid is een aanvullende bijdrage te leveren van € 19,5 mln., ook VDL commitment heeft uitgesproken voor een aanvullende bijdrage; ❖ Het ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) heeft eerder voorwaardelijk € 6,8 mln. toegezegd voor de gebiedsontwikkeling rond de Nedcar-fabriek. Als de additionele randweg om het bedrijventerrein van VDL Nedcar ook doorgaat draagt EZK € 2,5 mln. bij aan de meerkosten van 22 mln. ❖ Dan is IenW, onder bovengenoemde voorwaarden, bereid om haar toezegging uit het BO MIRT 2020 met een termijn van maximaal 1 jaar te verlengen tot eind 2023 met een bijdrage aan deze plannen te leveren van € 5 mln. (inclusief btw). ❖ Daarnaast gaan Rijk en regio in gesprek over het benutten van de kansen voor een mobiliteitstransitie van het woon-werk verkeer en aan- en afvoer van goederen. ❖ En deze afspraak in het BO MIRT najaar 2023 verder te concretiseren.

Afspraken regio Zuidwest-Nederland

1.	**Algeracorridor** ❖ Rijk en regio stellen het voorgenomen voorkeursalternatief vast, bestaande uit een maximale benutting van de bestaande wegcapaciteit van de Algerabrug met een extra autorijstrook op de Algeraweg in noordelijke richting een ongelijkvloerse oplossing bij Capelseplein. ❖ Parrallel wordt nader onderzoek op verkenningenniveau uitgevoerd naar een verbinding voor langzaam verkeer over de Hollandse IJssel en optimalisaties aan de bestaande fietsroute over de Algerabrug waarbij na 1 – 2 jaar na start van de planuitwerking besluitvorming plaatsvindt of een verbinding voor langzaam verkeer onderdeel wordt van het voorkeursalternatief. ❖ Het voorgenomen voorkeursalternatief inclusief een verbinding voor langzaam verkeer is geraamd op € 63 mln. (prijspeil 2022, exclusief btw). ❖ De regio behoudt voor de planuitwerking en onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer de huidige gezamenlijke reservering van € 68 mln. exclusief btw. ❖ De planuitwerking en het onderzoek naar een verbinding voor langzaam verkeer wordt verder uitgewerkt door de regio onafhankelijk van de werksporen A16 en Oeververbinding, waarbij het Rijk betrokken blijft bij het nader onderzoek naar de verbinding voor langzaam verkeer. ❖ Na positieve besluitvorming in het voorjaar van 2023 op lokaal en regionaal niveau formaliseren rijk en regio bovenstaande afspraken middels een bestuursovereenkomst.
2.	**Kralingse plein** ❖ Rijk en regio onderkennen dat het Kralingseplein een knelpunt vormt in de toekomst, ook zonder de voorgenomen voorkeursalternatieven voor de A16 Van Brienenoordcorridor, Algeracorridor en Oeververbinding & OV. ❖ Rijk en regio onderkennen dat de voorgenomen voorkeursalternatieven effect hebben op de doorstroming op het Kralingseplein en spreken af vervolgonderzoek te doen naar mogelijke oplossingsrichtingen.
3.	**Voorne Putten en havens** ❖ Rijk en regio stellen de resultaten van het in 2021 uitgevoerde vervolgonderzoek (deel A van Rijk en regio en deel B van de regio) naar de verbetering van de bereikbaarheid van Voorne-Putten en Haven Rotterdam vast. ❖ Rijk en regio erkennen nut en noodzaak van verbetering van de bereikbaarheid van het gebied, stemt in met het Maatregelenpakket Bereikbaarheid Voorne-Putten Haven Rotterdam (onderzoek deel A), inclusief de per maatregel overeengekomen kostendragers, en streeft naar realisatie van het pakket op korte termijn. ❖ Rijk en regio spreken af om de benodigde middelen conform de overeengekomen verdeling over kostendragers te reserveren zodra dit budgettair mogelijk is, inclusief indexering t.o.v. prijspeil 2020 conform de IBOI. Bij deelfinanciering vindt subsidieverlening t.b.v. maatregelen langs de geëigende weg plaats. ❖ Rijk en regio blijven in gesprek over realisatie van het maatregelenpakket, mede met het oog op de openstelling van de A24 Blankenburgverbinding en de omvangrijke V&R-opgave in deze regio. ❖ Voor verbreding van de N57 is het doorlopen van de Tracéwet-procedure vereist, omdat capaciteit wordt toegevoegd op een Rijksweg tussen twee aansluitingen. Het

Rijk start deze procedure zodra dit financieel mogelijk is en personele RWS-capaciteit beschikbaar is.

- Over de precieze invulling van maatregel 5 zal de Provincie Zuid-Holland met de in dit onderzoek betrokken partijen een besluit nemen in het licht van de verkeerseffecten na realisatie van de maatregelen aan de N57.
- In 2023 zal nader onderzoek plaatsvinden ten aanzien van de precieze invulling van maatregel 8 door de MRDH, Provincie Zuid-Holland en gemeente Nissewaard.
- De maatregelen 11, 13 en 14 betreffen studies die op zo kort mogelijke termijn worden uitgevoerd. Hierbij volgt een go-no go na afronding van de onderzoeken.
- Het Maatregelenpakket zal gefaseerd worden gerealiseerd. Hierover worden na het BO MIRT nadere afspraken gemaakt.
- Er zal een voortgangsmonitoring plaatsvinden waarin de uitvoering van de gemaakte afspraken wordt gevolgd (met o.a. aandacht voor risico's, taken en rollen bij uitvoering en financiële tegenvallers). De inhoudelijke aandachtspunten brugstoringen, ontwikkeling van het toeristische verkeer via de N57 en de verkeersstromen via de Hartelbrug worden meegenomen in de huidige monitoring Voorne-Putten.

Maatregel	**Kostenraming (prijspeil 2020)**	**Verantwoordelijke partij(en) voor financiering**
1. Aanpassen Harmsenknoop met tapersamenvoeging A15	€ 12 mln.	Rijk
2. Verbreding N57 tot aan Nieuweweg	€ 28,1 mln.	Rijk
3. Rotonde N57-Nieuweweg ongelijkvloers (inclusief extra poot kruising N57-Nieuweweg)	€ 22,7 mln.	Rijk, gem. Hellevoetsluis[2], gem. Brielle[2], (Waterschap)
4. Bypass rotonde N57-N497	€ 0,4 mln.	Rijk
5. Kruispunt N218/N494 aanpassen	€ 8 mln.[1]	PZH
6. Hartelkruis 2 rijstroken richting A15 Botlek-tunnel	€ 1,5 mln.	PZH
7. Kruispunt Hartelweg/ N218 extra opstelstroken	€ 9,3 mln.	PZH
8. Doortrekken fietsroute langs Hartelweg (inclusief fietsbrug)	€ 9,6 mln.[1]	MRDH, gem. Nissewaard, PZH
9. Groene Kruisweg richting Spijkenisse 3 rijstroken	€ 1,7 mln.	PZH
10. Opwaarderen fietsroute Hellevoetsluis - Zuidland - Spijkenisse	€ 8 mln.	MRDH, PZH, gem. Nissewaard, gem. Hellevoetsluis[2], (Waterschap)
11. (Studie naar) rechtstreeks fietspad Hellevoetsluis - Rockanje/Brielle - Maasvlakte	€ 13 mln.	MRDH, gem. Hellevoetsluis[2], gem. Brielle[2], gem. Westvoorne[2],(Waterschap)
12. Extra vrijliggende busbanen Spijkenisse	€ 0,7 mln.	MRDH, gem. Nissewaard
13. Studie naar verbetering OV tussen Voorne-Putten en Haven R'dam (i.r.t. concessie)	Uit de door de regio uit te voeren studie moet blijken of infrastructurele maatregelen nodig zijn. Bekostiging daarvan is in dat geval aan de regio.	MRDH, (HbR)

	14. Studie naar buslijn via Blankenburgtunnel (pilot, i.r.t. concessie)	Idem 13	MRDH, (HbR)
	Totaal	**€ 115 mln.**	

1 Dimensionering/invulling afhankelijk van nader onderzoek

2 De gemeenten Brielle, Hellevoetsluis en Westvoorne fuseren op 1-1-2023 tot de gemeente Voorne-aan-Zee

4. Naar uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad

- Te komen tot een effectieve inhoudelijke verbreding van het Integraal Verstedelijkingsakkoord Zuidelijke Randstad dat de Uitvoeringsagenda NOVEX Zuidelijke Randstad zal gaan worden, met als basis het (nader te ontwikkelen) integraal ontwikkelperspectief NOVEX Zuidelijke Randstad. De scope van NOVEX Zuidelijke Randstad betreft de zone Oude Lijn. De gedeputeerde Wonen en Ruimtelijke ordening van provincie Zuid-Holland wordt de trekker hiervan.
- De geactualiseerde Verstedelijkingsstrategie Zuid-Holland 2021-2040 te onderschrijven en deze te zien als bouwsteen voor de provinciale ruimtelijke puzzel en de NOVEX-gebieden. Actuele ontwikkelingen krijgen daarin een plek. Deze strategie is input voor het integrale ontwikkelperspectief en uitvoeringsagenda voor NOVEX Zuidelijke Randstad en de regionale woondeals (regionale realisatieagenda's).
- De tijdens het BOL 2022 afgesproken actualisatie van de verstedelijkingsafspraken voor de Zuidelijke Randstad onderdeel te laten zijn van de Uitvoeringsagenda NOVEX-gebied Zuidelijke Randstad, waarin ook wordt verwezen naar de regionale woondeals.

5. Regionale bereikbaarheidsstrategie Zeeland

- In 2023 verkennen Rijk en regio de mogelijkheden om tot verdergaande samenwerkingsafspraken te komen voor het oplossen van knelpunten om te komen tot een nieuw duurzaam mobiliteitssysteem voor OV in Zeeland (RMS), die kunnen worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.

6. Deelmobiliteithubs Zuid-Holland:

- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de gemeente Rotterdam. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert voor de realisatie 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 232.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 268.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: gemeente Rotterdam).
- De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche.
- De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de gemeente Rotterdam en het ministerie IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
- Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs wordt gewerkt aan een plan van aanpak voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de gemeente Den Haag. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven.
- Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw voor realisatie van zowel de eerste tranche als tweede tranche deelmobiliteithubs (ontvanger: Gemeente Den Haag).
- Voor tranche 1 wordt de reservering omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door de regio en het ministerie van IenW uiterlijk op 1 maart 2023 goedgekeurd plan van aanpak én een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche.

	❖ Voor tranche 2 wordt de reservering uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de regio vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
7.	**Deelmobiliteithubs Zeeland:** ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs is een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de provincie Zeeland. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. ❖ Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 310.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 190.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Zeeland) ❖ De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage onder voorwaarde van een door de provincie Zeeland en het ministerie van IenW vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijke besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
8.	**Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms** ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
9.	**A12 Gouda-Utrecht** ❖ Tijdens het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2020 zijn voor de verbreding van de A12 tussen knooppunt Oudenrijn en knooppunt Gouwe vier varianten vastgesteld als uitgangspunt voor het vervolg. Een uitwerking van de zogenoemde Bodegravenboog (conform Alternatief 1 variant A van 2020, met een extra rijstrook A12 vanuit Gouda/Reeuwijk overgaand in een invoeger naar de N11 richting Alphen aan den Rijn en vice versa, géén extra rijstrook van en naar Utrecht) maakt deel uit van de bestuurlijke voorkeursvariant. In 2021 is op basis van onderzoek geconcludeerd dat er onvoldoende effectieve korte termijnmaatregelen zijn om te treffen. ❖ Daarvóór hebben Rijk en regio in de het BO MIRT Zuidwest-Nederland najaar 2019 de intentie uitgesproken om de Startbeslissing te nemen zodra sprake is van budgettaire dekking bij partijen. ❖ Op dit moment is dat niet het geval. Ook is er tot 2025 geen personele capaciteit voor stikstofonderzoek. ❖ Rijk en regio bevestigen de intentieafspraak om vast te houden aan de bestuurlijke voorkeursvariant uit 2020 en vervolgens in het BO MIRT najaar 2024 de stand van zaken te bespreken.

10.	**A4 Burgerveen-N14 fietsroute** ❖ Rijk en regio investeren gezamenlijk in het verbeteren van de fietsverbinding tussen Leidschendam-Voorburg en Leiden. ❖ De regio zal hiervoor een investering doen van € 6,46 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw). Het Rijk draagt € 2,67 mln. (prijspeil 2022, inclusief btw) bij vanuit de middelen binnen het project A4 Knooppunt Burgerveen-N14 voor Minder Hinder tijdens de realisatie. ❖ De fietsverbinding moet daarom gereed zijn voor de realisatie van de A4 Knooppunt Burgerveen-N14. De bijdrage zal door het Rijk worden verleend nádat de regio de ruimtelijke ordeningsprocedure voor de fietsverbinding heeft doorlopen (vastgesteld bestemmingsplan) en vóór de gunning van het project door de regio.

Afspraken regio Oost

1.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle** ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie. ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).
2.	**Uitwerking infrastructurele maatregelen A28** ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
3.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley** ❖ Rijk (BZK, IenW, EZK en LNV) en regio (26 gemeenten, provincie Gelderland en Utrecht en drie waterschappen) stellen de verstedelijkingsafspraken voor de NOVEX-regio Arnhem Nijmegen Foodvalley vast. Hiermee spreken we de ambities uit: o Balans in de ontwikkeling van stad en landschap, onder andere door de realisatie en/of ontsluiting van ca. 5.000 hectare (recreatieve) uitloopgebieden; o Een regionale economische ontwikkeling die zorgt voor evenwichtige ontwikkeling tussen wonen en werken (ca. 100.000 extra arbeidsplaatsen); o Een goede bereikbaarheid van de woon- en werklocaties dankzij duurzame ontsluiting;

	○ 100.000 woningen (waarvan een groot deel in het betaalbare segment) te realiseren met de bijbehorende en deels randvoorwaardelijke opgaven voor werklocaties, bereikbaarheid, recreatie, klimaat en water, energietransitie, landbouw, stikstof, leefbaarheid, natuur en landschap. Daarbij houden we rekening met onzekerheden en randvoorwaarden. Het gaat om 40.000 woningen in de Foodvalley en 60.000 woningen in de Groene Metropoolregio (GMR). ❖ Onderdeel van die afspraken is een aantal concrete afspraken met betrekking tot bereikbaarheid. ❖ Rijk en regio's spreken af voor het BO MIRT 2023 het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied verder uit te werken in een verstedelijkingsprogramma, en dit (daarna) te verbreden met de opgaven in het landelijke gebied (waaronder NPLG) en de opgaven voor energie(netwerken). ❖ Voor het NOVEX-gebied is de Minister voor Natuur en Stikstof vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de regio Arnhem Nijmegen Foodvalley zijn de bestuurlijk trekkers de voorzitter van het regionale Bestuurlijk kernteam verstedelijking ANFV, en de gedeputeerde voor onder meer wonen van de Provincie Gelderland.
4.	**Spoor Utrecht-Foodvalley-Arnhem** ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: ○ de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; ○ de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; ○ de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
5.	**Vrije spoorkruising Arnhem-Oost** ❖ Rijk en regio doen een gezamenlijk MIRT-onderzoek naar de inpassing van de vrije kruising in de grootschalige NOVEX-woningbouwlocatie Spoorzone Arnhem-Oost; ❖ Rijk en regio vullen dit in als een gebiedsgericht onderzoek met een beperkte scope dat zich richt op het in beeld brengen van de nut, noodzaak, timing, effect, meerwaarde en de inpassing. Dit betreft in ieder geval de volgende aspecten: ○ Inzicht in de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit in de Spoorzone Arnhem-Oost en bereikbaarheid van het gebied ten oosten van Arnhem en de gevolgen voor de bestaande stad. ○ Zicht op de hiermee samenhangende extra ruimte voor woningbouw. ○ Op basis van de uitkomsten van de netwerkstudies uit het Toekomstbeeld OV wordt daarbij de geboden ruimte voor extra treinen op het spoor (internationaal, nationaal en regionaal), extra stops op station Arnhem-Presikhaaf (KennisCampus Arnhem) en een hogere betrouwbaarheid en robuustheid van het spoornetwerk in Oost-Nederland geduid. ❖ Rijk en regio spreken af de resultaten van dit gebiedsonderzoek in het BO MIRT 2023 te agenderen, zodat besluitvorming over het vervolgtraject kan plaatsvinden; ❖ Rijk en regio zullen dit onderzoek 50-50 financieren, waarbij partijen gezamenlijk zullen optreden als opdrachtgever.
6.	**Netwerkanalyse 2030-2040 Foodvalley Arnhem-Nijmegen** ❖ Rijk en regio spreken af om samen het proces te starten om te komen tot een netwerkanalyse 2030-2040 voor regio Arnhem-Nijmegen-Foodvalley. De analyse kan plaatsvinden na afronding van een of meer van de onderzoeken van rijk en regio naar emplacement, vrije spoorkruising in Arnhem-Oost en naar spoorcorridor Utrecht-Arnhem. ❖ Tussen Rijk en regio vindt in 2023 alvast afstemming plaats over de scope en methode, waarbij in ieder geval wordt meegenomen: ○ de brede, multimodale bereikbaarheidsopgave; ○ de verstedelijkingsopgave van regio Arnhem - Nijmegen - Foodvalley;

	○ de effecten van de groei van het aantal woningen en de economie op de bereikbaarheid van de regio en de samenhang met regionale en nationale mobiliteitsnetwerken. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en onderzoekskosten.
7.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms** ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten.
8.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam – Afspraken landsdeel Oost Nederland** ❖ Rijk en de provincie Gelderland reserveren voor 2023 gezamenlijk € 2.974.550,- inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.487.275 inclusief btw (Ontvanger provincie Gelderland). De reservering wordt ingezet op: ○ Rijk en de provincie Gelderland blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 566.125,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verlichten van de hyperspits in het openbaar vervoer en op de weg door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Voor de onderwijsaanpak in de regio Arnhem Nijmegen (Slim en Schoon Onderweg) draagt het Rijk maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 40.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland zetten in op een aanpak rond de corridor A50. Naast de eerder genoemde inzet voor de werkgeversaanpak rond de A50, draagt de gezamenlijke inzet bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen en verkeersstromen beter te spreiden over de dag. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 78.650 inclusief btw (Ontvanger Provincie Gelderland). ○ Rijk en de provincie Gelderland werken samen aan het verminderen van de hinder bij wegwerkzaamheden rond de A12. Het Rijk draagt hiervoor maximaal 50% van de kosten, tot in totaal € 302.500,- inclusief btw (ontvanger Provincie Gelderland). ○ In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Gelderland) voor realisatie van de deelmobiliteithubs in de regio Arnhem Nijmegen. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteithubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak.

	❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de hinder projecten en de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Gelderland spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Gelderland, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak (onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023. ❖ Rijk en de provincie Overijssel reserveren gezamenlijk € 3.145.200 inclusief btw voor het integrale maatregelenpakket VSD. ❖ Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.572.600 inclusief btw. Van de rijksbijdrage wordt € 435.783,- inclusief btw gefinancierd uit onbestede Beter Benutten gelden die de regio al tot haar beschikking heeft. Deze middelen worden voor het integrale maatregelenpakket VSD ingezet. Hierdoor resteert maximaal € 1.136.817,- inclusief btw aan nieuwe investering van het Rijk voor 2023 (Ontvanger provincie Overijssel). ❖ De reservering wordt ingezet op: o Rijk en de provincie Overijssel investeren in totaal € 145.200 in een loket deelmobiliteit. Het Rijk draagt maximaal 50% van de proceskosten met een maximum van € 72.600,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). o Rijk en de provincie Overijssel investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Hier valt ook een onderwijsaanpak onder voor het verlichten van de hyperspits. Het Rijk draagt 50% van de proceskosten met een maximum van € 700.000,- inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). o Rijk en de provincie Overijssel zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om extra forenzen op de fiets te krijgen. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Overijssel). o In aanvulling op de generieke landelijke afspraak reserveert het Rijk 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 500.000 inclusief btw (ontvanger provincie Overijssel) voor realisatie van de deelmobiliteithubs in de gemeente Enschede. Deze reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een goedgekeurd plan van aanpak. De eerste tranche deelmobiliteithubs wordt uiterlijk in mei 2023 gerealiseerd. Over de start van de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 een besluit genomen op basis van een vastgesteld plan van aanpak. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat dat de middelen voor de genoemde investeringen (exclusief de realisatie van de deelmobiliteitshubs) vrijkomen op basis van een uitvoeringsplan voor 2023. De provincie dient dit uiterlijk 1 maart 2023 bij het Rijk in. Het plan gaat in op het doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT wordt het uitvoeringsplan voor 2023 ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerde uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Rijk en de provincie Overijssel spreken af dat er minimaal elk kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam in 2024 in de provincie Overijssel, voor in ieder geval de thema's doelgroepenaanpak

	(onderwijs en werkgever) en fietsstimulering, in totaal maximaal € 2.000.000,- inclusief btw, passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
9.	**Nationale laadinfrastructuur (NAL)** ❖ Er wordt gewerkt aan een aanpak voor logistiek op verschillende niveaus die erop gericht is voldoende logistieke laadinfrastructuur te realiseren. Rijk en regio spreken af om deze aanpak, inclusief uitvoeringsagenda, gezamenlijk verder uit te werken.
10.	**Verduurzaming spoor Almelo-Mariënberg en Zutphen-Hengelo-Oldenzaal** ❖ Rijk en regio werken gezamenlijk aan een voorstel om tot een definitieve techniekkeuze voor verduurzaming voor de Blauwnet spoorverbindingen Zutphen-Oldenzaal en Almelo-Hardenberg te komen. Hierbij worden alle effecten (financieel, risico's, brede maatschappelijke baten) inzichtelijke gemaakt en meegewogen. ❖ Rijk en regio werken er naar toe om in Q1-2023 de techniekkeuze en bijbehorende afspraken bestuurlijk vast te leggen zodat de regio tijdig de aanbesteding van de nieuwe concessies kan starten. ❖ Onderdeel van deze bestuurlijk afspraken zijn onder meer afspraken over benodigde infra-aanpassingen, exploitatieverschillen en de bekostiging en verdeling van de risico's; ❖ Daarnaast zetten Rijk en regio zich in om additionele financieringsbronnen aan te wenden, bijvoorbeeld als het gaat om de bijdrage van verduurzaming van treinen kan leveren aan de klimaat- en stikstofdoelen.
11.	**Integraal riviermanagement (IRM)** ❖ Rijk en regio bevestigen de samenwerking bij de gezamenlijke ambities en opdracht voor Integraal Riviermanagement (IRM). Doel is de opgaven voor waterveiligheid, bevaarbaarheid, zoetwaterbeschikbaarheid, natuur, waterkwaliteit en een (economisch) aantrekkelijke leefomgeving in beeld te hebben en te komen tot een integrale aanpak. ❖ Rijk en regio spreken af om een ontwerp Programma onder de Omgevingswet (POW) te accorderen (naar verwachting in mei 2023) met beleidskeuzes voor rivierbodemligging en sedimenthuishouding en voor afvoer- en bergingscapaciteit. Verder bevat het POW een selectie van prioritaire gebieden met één of meer urgente opgaven die als eerste worden aangepakt en de manier waarop ministeries, provincies, waterschappen en gemeenten met elkaar gaan samenwerken bij de aanpak van deze opgaven. Het rijk stelt het POW vast (naar verwachting eind 2023); tegelijk wordt de regionale doorwerking vastgelegd in een bestuursovereenkomst tussen rijk en regio. ❖ Zoals afgesproken in het BO MIRT 2020 zijn nieuwe IRM-pilots voorgesteld: Midden-Waal, Pre-verkenning Gelderse Poort (PAGW), Droogte IJsselvallei, Veilige Vecht (HWBP) en Suppletieproject Midden-Waal. IRM-pilots zijn integrale rivierprojecten met leervragen waarvan de beantwoording bijdraagt aan de ontwikkeling van integraal werken; de leerervaringen worden gedeeld in het Praktijknetwerk IRM. Rijk en regio bekrachtigen de aanwijzing als nieuwe IRM-pilots in aanvulling op de drie lopende pilots.
12.	**Spoorverbinding Apeldoorn – Zutphen – Winterswijk** ❖ Op basis van onderzoeksresultaten en (financiële) risico's besluiten Rijk en regio dat realisatie van een directe treinverbinding tussen Apeldoorn en Winterwijk nu niet aan de orde is. ❖ Rijk en regio besluiten tot nadere uitwerking van het voorkeursalternatief voor de aanpak van het transferknelpunt op station Zutphen. In 2019 is hiervoor al door beide partijen maximaal € 5,7 mln. exclusief btw gereserveerd (50% Rijk, 50% provincie). ❖ Het Rijk treedt in de planuitwerking op als opdrachtgever voor ProRail, de regio verleent een subsidie.
13.	**Railterminal Gelderland** ❖ In het BO MIRT van 2018 hebben IenW en de provincie Gelderland afgesproken ieder 50 procent van de totale investeringskosten van de spooraansluiting van de goederen Rail Terminal Gelderland voor hun rekening te nemen;

	❖ Daarbij is tevens afgesproken dat ook de kosten voor beheer en onderhoud 50/50 worden verdeeld en dat over de kosten voor vervanging nadere afspraken gemaakt zouden worden wanneer het project zou overgaan van planuitwerking naar realisatie; ❖ Nu daar sprake van is zijn Rijk en provincie voor dit project – conform het afsprakenkader 'werken voor derden' - overeengekomen dat de kosten voor vervanging voor rekening van het Rijk zullen komen.
14.	**MIRT onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
15.	**MIRT-onderzoek Werkendam** ❖ Rijk en regio hebben in het MIRT-onderzoek de samenhang in opgaven voor onder meer waterveiligheid, overnachtingsplaatsen voor de scheepvaart, uitbreiding van de haven en natuurontwikkeling in beeld gebracht. Geconcludeerd is dat projecten en opgaven grote afhankelijkheid vertonen in ruimte, effecten en tijd. Vanwege deze afhankelijkheid is een adaptieve strategie voorgesteld. ❖ Rijk en regio maken vervolgafspraken hoe de adaptieve strategie verder vorm krijgt en hoe initiatieven op korte termijn doorlopen (Kaderrichtlijn Water, haven). Als de opgaven voor het gebied vanuit Integraal Riviermanagement (IRM) en Hoogwaterbeschermingsprogramma (HWBP) duidelijk zijn, wordt bekeken hoe IRM en HWBP in te passen zijn, mocht daartoe aanleiding zijn. Bijzondere aandacht is er voor de uitbreiding van de haven van Werkendam. ❖ Gemeente Altena en provincie Noord-Brabant nemen het initiatief om in gesprek te gaan met het rijk over de mogelijkheden om een gezamenlijk vervolg te geven aan verder haalbaarheidsonderzoek naar de havenuitbreiding.
16.	**MIRT-onderzoek traject Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard IRM (IRM-pilotproject)** ❖ 2021 is het MIRT-onderzoek Havikerwaard-Fraterwaard-Olburgerwaard (HFO) afgerond. Het betrof een inventarisatie van de opgaven, ambities en kansen en de samenhang daartussen. ❖ Geconstateerd is dat het wenselijk is om een vervolgonderzoek te doen naar enkele specifieke issues en de mogelijkheden voor een gebiedsbrede (integrale) aanpak van opgaven en ambities voor dit gebied. Dit vervolgonderzoek is gestart en zal mei 2023 worden afgerond. Het rijk en de regio trekken daarin gezamenlijk op. ❖ Als resultante van het vervolgonderzoek zal in het voorjaar 2023 geformuleerd kunnen worden hoe de gewenste nadere uitwerking voor het gebied HFO verder vorm kan krijgen en of al dan niet een MIRT-verkenning gewenst is.

17.	**A2 Deil-Vught: programma en herijking breed mobiliteitspakket** ❖ Binnen het programma zijn afgelopen jaar de volgende mijlpalen gehaald: o Op 11 juli 2022 is de Bestuursovereenkomst (BOK) door alle partners getekend. o Op 3 oktober 2022 zijn de Structuurvisie en de nota van antwoord vastgesteld. o De structuurvisie is het eindresultaat van de MIRT-verkenning A2 Deil - 's-Hertogenbosch - Vught. Tijdens de verkenning zijn de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen in beeld gebracht en oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A2. Uiteindelijk is een pakket aan maatregelen samengesteld om de problemen aan te pakken. De belangrijkste maatregelen zijn onder meer verbreding van de A2 met één rijstrook per rijrichting tussen Deil en Empel naar 2x4, een extra brug over de Maas en de Waal, aanpassingen in knooppunt Deil en maximale inzet op een breed pakket aan mobiliteitsmaatregelen (BMP) op het vlak van werkgeversbenadering, fiets, smart mobility, verkeersmanagement en dergelijke. Het Rijk heeft € 894 mln. op de begroting gereserveerd voor maatregelen aan de A2 en de regio totaal € 45 mln. voor het BMP. o Op 19 oktober vond publicatie van alle stukken plaats via www.platformparticipatie.nl ❖ Hiermee is de verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught formeel afgerond. Vanwege de stikstofproblematiek kan nog niet worden gestart met de planuitwerking. Op onderdelen wordt door RWS wel technisch onderzoek voortgezet (bijvoorbeeld Maasbruggen) en waar nodig wordt het gebiedsproces met kennis ondersteund. ❖ De uitvoering van de reeds lopende maatregelen voor flankerend beleid wordt voortgezet (Quickwinpakket tot 2025). Daarnaast start de regio in 2023 met het verder uitwerken van het Breed Mobiliteits Pakket (BMP). Gezien de vertraging bij de planuitwerking is een pakket aan flankerende maatregelen des te belangrijker omdat dit geen hinder ondervindt van de stikstofproblemen bij infraprojecten. Gelet op de uitkomsten van de impactanalyse streeft de regio ernaar om in overleg met het rijk te komen tot een aanpak van het BMP in volgorde en soort maatregelen die de negatieve mobiliteitsimpact (vanwege het aanhouden van een aantal hoofdwegenprojecten in Brabant en Gelderland) zoveel mogelijk kan beperken. Het uitgewerkte BMP kan ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT van 2023. Het Rijk en de regionaal samenwerkende partners gaan met elkaar in overleg, indien de herijking van het Breed Mobiliteitspakket A2 Deil-Vught leidt tot meerkosten boven de afgesproken € 45 mln.
18.	**Knooppunt Hoevelaken** ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 irt stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
19.	**Bestaand spoor** ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

Afspraken regio Noord

1.	**NOVEX-gebied Regio Groningen-Assen** ❖ Rijk en regio werken de opgestelde Verstedelijkingsstrategie Regio Groningen-Assen (VRGA) verder uit als ontwikkelperspectief in het kader van de aanwijzing als NOVEX-gebied Groningen-Assen. De verdieping op de thema's werk, groen, mobiliteit en energie wordt hierin integraal meegenomen. Het ontwikkelperspectief voor NOVEX-gebied Groningen-Assen wordt vastgesteld in 2023. Het ontwikkelperspectief vormt ook bouwsteen voor de ruimtelijke puzzels die provincies in het kader van de NOVEX opstellen. Daarom zal over de voortgang in afstemming op de planning van de provinciale biedingen worden gerapporteerd in het BOL van voorjaar 2023.

	❖ Op basis van het ontwikkelperspectief voor het NOVEX-gebied Groningen-Assen stellen Rijk en regio in 2023 een gezamenlijke uitvoeringsagenda op, bestaande uit de Uitvoeringsstrategie inclusief ontwikkelpad (fasering) en een Regionale Investerings Agenda Groningen-Assen, als belangrijke bouwsteen om uitvoering te geven aan het perspectief. ❖ Rijk en regio zien dat voor realisatie van het ontwikkelperspectief goed afgestemde inzet van diverse instrumenten en langjarige inzet van betrokken overheden nodig is. Daartoe leveren alle betrokken overheden een actieve (personele) inbreng om tijdig kansen te identificeren en de uitvoeringsagenda te voorzien van (financiële) instrumenten om de uitvoering te versnellen dan wel mogelijk te maken. ❖ Een eerste concrete stap in de gezamenlijke uitvoering van de VRGA wordt gezet door de afspraken woningbouw en mobiliteit (Versnellingsafspraken 1e en 2e tranche en de Afspraken ontsluiting grootschalige woningbouwgebieden), waarmee een belangrijke bijdrage aan realisering van het perspectief wordt geleverd. ❖ De Minister VRO is voor het NOVEX-gebied vanuit het Rijk trekkend bewindspersoon. Vanuit de Regio Groningen-Assen is bestuurlijk trekker de voorzitter van de RGA, waarbij tezamen met de plv. Voorzitter wordt opgetrokken.
2.	**MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
3.	**Nedersaksenlijn** ❖ Het Rijk neemt het Bidbook Nedersaksenlijn met dank in ontvangst. ❖ In het kader van het Deltaplan gaan Rijk en Regio in gesprek om te bezien welke volgende stap er kan worden gezet in het gezamenlijke onderzoek van de Nedersaksenlijn. ❖ Het Rijk wil in het kader van het gezamenlijk onderzoek naar de Nedersaksenlijn de mogelijkheden voor financiering bezien van de 1e fase van het regionale project Veendam – Stadkanaal waarvoor de regio 63 mln. heeft gereserveerd en het Rijk eerder 5 mln. cofinanciering heeft gegeven.
4.	**Bestaand spoor** ❖ In het BO MIRT 2020 zijn afspraken gemaakt over het verbeteren van het bestaand spoor. ❖ Rijk en Regio bespreken richting de voorjaarsbesluitvorming over de verdere verbeteringen aan het spoor en de mogelijkheden tot bekostigen van de maatregelen.

5.	**Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl** ❖ Rijk en Regio besluiten om het MIRT-onderzoek Busbaanbrug inhoudelijk vast te stellen, waarbij er een voorkeur is aangegeven voor een nieuwe, zuidelijkere locatie van een verbinding vanwege de samenhang met de ontwikkelingen van het gebied. ❖ Rijk en Regio besluiten om te starten met de MIRT-verkenning Kootstertille door het ondertekenen en overhandigen van de Startbeslissing door de minister aan de gedeputeerde als vertegenwoordiger van de betrokken regionale overheden. ❖ Rijk en Regio besluiten om de beslissing Voorkeursvariant Spannenbrug aan te houden, zolang de gesprekken over het financieringsvoorstel van Friesland nog lopen. ❖ Daarnaast besluiten Rijk en Regio om de om de vijf Friese bruggen (Kootstertille, Spannenburg, Uitwellingerga, Schuilenburg en Oude Schouw) weer zo veel als mogelijk in samenhang op te pakken nu er middelen in de begroting zijn gereserveerd. Bij de Voorjaarsnota worden deze middelen toegekend aan het MIRT-budget voor de hoofdvaarweg.
6.	**Programma Veilig, Slim en Duurzaam: Noord-Nederland** ❖ Rijk en regio reserveren € 4.416.744,- inclusief btw voor 2023 in het integrale maatregelenpakket. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 2.208.372 inclusief btw (Ontvanger: RGA). Deze reservering wordt ingezet op: • Rijk en regio werken samen aan de stakeholdersaanpak (werkgevers -en onderwijs) t.b.v. het verlichten van de hyperspits door samenwerking met onderwijsinstellingen, onder andere door inzet op e-learning, spreiden van onderwijstijden en slim roosteren. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren en helpen van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (in het kader van het Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit), en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen: meer thuiswerken en beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Voorwaarde voor de uitvoering is dat er een koppeling wordt gemaakt met de hinderwerkzaamheden in Noord-Nederland. Rijk en regio reserveren € 2.600.000,- inclusief btw in de stakeholdersaanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 1.300.000 inclusief btw (Groningen, Drenthe, Friesland). Van de Rijksbijdrage wordt € 346.853 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over de onderwijsaanpak en de werkgeversaanpak. De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio zetten in op fietsstimulering en dragen daarmee bij aan het landelijke doel om 100.000 extra forenzen op de fiets te krijgen. Rijk en regio reserveren € 600.000 inclusief btw (40% Friesland, 25% Groningen, 35% Drenthe) voor fietsstimulering. Het Rijk draagt hiervoor 50% van de kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw. • Rijk en regio investeren € 306.932,- inclusief btw voor de logistieke aanpak. Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 153.466 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 126.832 gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 over logistiek. De BO MIRT afspraak uit 2019 en 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Rijk en regio investeren € 559.812,- inclusief btw in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 279.906 inclusief btw. Van de Rijksbijdrage wordt € 279.906 inclusief btw gefinancierd uit onbestede gelden van de BO MIRT afspraak uit 2020 over Digitalisering Overheden (verder digitalisering in het mobiliteitsdomein). De BO MIRT afspraak uit 2020 is daarmee volledig ingevuld. • Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs stelt de regio een plan van aanpak op voor de realisatie van deelmobiliteithubs in de provincie Drenthe. In het plan van aanpak worden de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 175.000 inclusief btw voor realisatie van deelmobiliteithubs (ontvanger: Provincie Drenthe). De reservering wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door ministerie IenW goedgekeurd plan van aanpak uiterlijk 1 maart 2023. ❖ Rijk en regio spreken af dat er uiterlijk 1 maart 2023 voor bovengenoemde onderwerpen (m.u.v. het onderwerp deelmobiliteitshubs) een uitvoeringsplan wordt ingediend waarin wordt ingegaan op invulling van de wederkerigheid, doelbereik, te ondernemen activiteiten, en monitoring van de effecten voor de bovengenoemde onderwerpen.

	❖ Rijk en regio spreken af dat er minimaal per kwartaal een voortgangsgesprek plaatsvindt om de uitvoering van de maatregelen te monitoren. ❖ Op het eerstvolgende DO MIRT Rijk - regio (Q1 2023) wordt het uitvoeringsplan ter accordering voorgelegd. Op basis van een geaccordeerd uitvoeringsplan worden de middelen omgezet in een toekenning. ❖ Het Rijk reserveert voor de uitvoering van het uitvoeringsplan Veilig, Slim en Duurzaam 2024 in Noord Nederland voor in ieder geval de thema's stakeholdersaanpak (onderwijs en werkgevers en in combinatie met afspraken over het mitigeren van hinder bij werkzaamheden), deelmobiliteitshubs en fietsstimulering, totaal € 2.500.000 NTB,- inclusief btw passend bij de uitgangspunten van het programma VSD en onder voorwaarde van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten. Dit uitvoeringsplan moet uiterlijk 15 juli 2023 worden ingediend bij het Rijk. Dit uitvoeringsplan zal ter besluitvorming worden voorgelegd in het BO MIRT 2023.
7.	**Rijksbijdrage waterstoftreinen provincie Groningen** ❖ De plannen voor de introductie van waterstoftreinen in de provincie Groningen als onderdeel van de transitie naar zero emissie vervoer worden door Rijk en regio onderschreven. ❖ Het Rijk is verzocht om een rijksbijdrage van € 15 mln. te leveren voor de eerste vier waterstof-treinen. Besluitvorming over mogelijke fondsen hiervoor vindt pas in het voorjaar van 2023 plaats, waardoor nu geen toezegging op dit punt kan worden gedaan. ❖ Het Rijk zegt toe om in verband met het verlopen van de deadline van de EU subsidie voor 22 november 2022 uitsluitsel te geven of financiering mogelijk is.
8.	**Emplacement Leeuwarden** ❖ De kosten voor de aanpassingen van het emplacement bij Leeuwarden, nodig voor de vierde trein op Leeuwarden-Sneek, zijn € 2,5 miljoen duurder geraamd dan budget beschikbaar is. Het aanbestedingsresultaat, dat hier meer inzicht in zal geven, wordt over 2 weken verwacht ❖ Vooruitlopend daarop wil de regio het tekort van € 2,5 mln. graag gedekt zien in een gezamenlijke afspraak. ❖ Rijk en Regio beschikken op dit moment niet over middelen en bespreken na dat de resultaten van de aanbesteding bekend zijn hoe dit tekort te dekken waarbij ook gekeken wordt naar de samenhang met ERTMS.
9.	**A28 Amersfoort – Hoogeveen** ❖ Rijk en regio gaan in overleg over de gevolgen van de vertraging van de infrastructurele maatregelen op verkeersveiligheid en doorstroming op de A28. ❖ De provincie Drenthe biedt aan om projectcapaciteit te leveren voor de aanpak van het knooppunt Lankhorst. Dit wordt meegenomen in het overleg ❖ In 2023 maakt Rijkswaterstaat een korte rapportage van de intensiteiten van de afgelopen jaren op de A28 Amersfoort-Hoogeveen te bespreken in BO MIRT 2023 om te kijken of vervolgacties nodig zijn.
10.	**Verstedelijkingsstrategie Regio Zwolle en gebiedsgericht MIRT-onderzoek Regio Zwolle** ❖ Bij het BOL van juni 2022 hebben Rijk en regio ingestemd met de koers en ontwikkelprincipes van de verstedelijkingsstrategie "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta". ❖ Regio en Rijk spreken af de uitgewerkte verstedelijkingsstrategie regio Zwolle "Warme Harten in een klimaatadaptieve delta", inclusief programmering/ontwikkelpad, te hanteren als richtinggevend kader voor de integrale verstedelijkingsopgave van de regio Zwolle tot 2040. De strategie borgt dat de opgave van ten minste 50.000 nieuwe woningen tot 2040 integraal wordt opgepakt met de randvoorwaardelijke opgaven voor klimaat, bereikbaarheid, economie, natuur, leefbaarheid en vitaliteit. ❖ Het MIRT-onderzoek bereikbaarheid Zwolle e.o. is afgerond. De resultaten daarvan worden benut voor te maken afspraken over de ontsluiting van grootschalige woningbouwlocaties. ❖ De samenwerking tussen Rijk en regio vanuit de verstedelijkingsstrategie voort te zetten in het NOVEX-gebied regio Zwolle, waarbij rijk en regio voortbouwen op de verstedelijkingsstrategie en het Plan van Doorpakken NOVI-gebied. Dit betekent dat de

	focus zal liggen op de uitwerking van de regionale sponsstrategie, de mobiliteitsstrategie, Stedelijk Zwolle, de stationsomgevingen middelgrote kernen en de regionale ruimtelijk-economische visie. ❖ Partijen spreken af toe te werken naar afspraken over de uitwerking van de verstedelijkingsstrategie o.b.v. de onderscheiden deelprogramma's uiterlijk in het BOL 2023. ❖ De eerste stap ten behoeve van de uitwerking van de mobiliteitsstrategie wordt met de besluiten over grootschalige woningbouwlocatie Zwolle in gang gezet. ❖ In de uitwerking van de volgende fase van de verstedelijking zet de regio zich expliciet in voor verdere stimulering van de mobiliteitstransitie gericht op vermindering autogebruik zoals bedoeld in het MIRT-onderzoek en de mobiliteitsstrategie (o.a. verbeteren woon-werk-balans, verdichten en inbreiden rond multimodale knooppunten, parkeerbeleid en parkeren op afstand).

Afspraken regio Noordwest-Nederland

1.	**Pakket projecten Zuidasdok, Noord/Zuidlijn, knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, derde perron Amsterdam Zuid, metroringlijn Amsterdam** ❖ Rijk en regio hebben overeenstemming bereikt over dekking van een pakket van projecten bestaande uit Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug, het Derde Perron op Amsterdam Zuid, het doortrekken van de Noord/Zuidlijn en de eerste fase van het sluiten van de Ringlijn. Hiervoor wordt door Rijk en regio € 5.462 mln. beschikbaar gesteld. (Rijk € 4.096 mln. en regio € 1.366 mln.). ❖ Voor Zuidasdok worden met de bijdrage de tekorten afgedekt zoals bekend op 5 oktober 2022, eenmalig buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Het betreft de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 (€ 1212 mln.), met een verdeling van 75% Rijk en 25% regio. Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug worden met de bijdrage de tekorten tot 5 oktober 2022, prijspeil 1 januari 2022 afgedekt (€ 317 mln.). Het betreft voor Knooppunten De Nieuwe Meer een eenmalige bijdrage buiten de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (Bestuursovereenkomst 2012 en aanvullende bestuurlijke afspraken, verder Bestuursovereenkomst Zuidasdok). Dit is inclusief tekorten door verschillen tussen prijsontwikkeling en indexering tot prijspeil 1 januari 2022. ❖ Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk een tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ De eenmalige bijdrage wordt niet meegeteld voor de 'cap op het risico van Amsterdam' die is opgenomen in de Bestuursovereenkomst Zuidasdok. ❖ Voor het Derde Perron wordt een voorkeursbeslissing (afsluiting MIRT-verkenning) voorbereid. Het ontstane tekort op het HSWI deel wordt gedekt volgens de verhouding 82,5% Rijk en 17,5% Regio. ❖ Voor de doortrekking van de Noord/Zuidlijn wordt de verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer gestart met 100% dekking (€ 3.364 mln.) waarin de verschillende projectalternatieven voor de beste verbinding tussen Amsterdam Zuid, Schiphol en Hoofddorp vergeleken worden en een tracékeuze gemaakt wordt, zodat toegewerkt kan worden naar een voorkeursbeslissing. ❖ Rijk en regio starten een (MIRT-) verkenning naar de 1e fase sluiten Metroringlijn, tussen Amsterdam Sloterdijk en Hemknoop. Rijk en regio hebben gezamenlijk zicht op 100% financiering (€ 394 mln.) voor de aanleg van dit eerste deel van het sluiten van de Metroringlijn tussen station Amsterdam Sloterdijk en Amsterdam Centraal. Om de beste variant voor dit deel van de Metroringlijn te kunnen bepalen, worden in deze MIRT- verkenning ook de verschillende varianten voor het geheel sluiten van de Metroringlijn tussen station Sloterdijk en station Amsterdam Centraal in het onderzoek meegenomen. Er wordt toegewerkt naar een voorkeursbeslissing voor de

	eerste fase van het sluiten van de Metroringlijn, namelijk het deel waarvoor Rijk en regio afspraken hebben over 100% financiering. ❖ Bij de ontwikkeling van havenstad moet alternatieve ruimte worden gevonden voor havengebonden bedrijvigheid in het Noordzeekanaalgebied. In het kader van de gebiedsgerichte aanpak in NOVEX-verband wordt voor het Noordzeekanaalgebied een integraal ontwikkelperspectief opgesteld. De opgaven en ruimtevraag in dit gebied op het vlak van water, wonen, (haven)economie en circulaire economie, energietransitie en landschap worden afgewogen. De Houtrakpolder maakt onderdeel uit van deze afweging. Rijk en regio onderzoeken dit verder in 2023. *Beheersing en risico's* ❖ Met het oog op de beheersbaarheid van het pakket projecten worden de aanvullende middelen taakstellend beschikbaar gesteld. ❖ De bijdrage van het Rijk is met prioriteit beschikbaar voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron. Voor tekorten en meevallers na 5 oktober 2022 (prijspeil 1 januari 2022) voor Zuidasdok, Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel, de Rozenoordbrug en het Derde Perron gelden de afspraken uit de Bestuursovereenkomst Zuidasdok (inclusief allonges) en onderstaande beheersingsafspraken over prioritering binnen het pakket projecten, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Indien de rijksmiddelen voor de Noord/Zuidlijn daadwerkelijk worden aangewend voor het opvangen van een eventueel nieuw tekort leidt dit niet automatisch tot een hogere bijdrage van de regio voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Partijen treden bij het ontstaan van bovenstaande situatie, in overleg hoe (binnen het kader van dit akkoord) wordt omgegaan met het tekort dat voor de Noord/Zuidlijn is ontstaan. Daarbij wordt de huidige werkwijze zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd, gerespecteerd. ❖ De risico's bij Knooppunten De Nieuwe Meer en Amstel en de Rozenoordbrug zijn voor 100% voor rekening van het Rijk, waarbij het Rijk het tekort dekt uit de reservering van het Rijk voor de Noord/Zuidlijn. ❖ Bij de start van de MIRT-planuitwerking voor het Derde Perron op treinstation Amsterdam Zuid worden t.b.v. de realisatiefase beheersingsafspraken gemaakt tussen partijen (w.o. opt-out, faseringsopties, versoberingsopties waarmee kan worden aangesloten op het beschikbaar budget, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). ❖ Bij de start van de MIRT-verkenning OV-verbinding Amsterdam-Haarlemmermeer , worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance etc.). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van project doortrekking Noord/Zuidlijn treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. ❖ Bij de start MIRT-verkenning voor de 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, worden afspraken tussen partijen gemaakt over de projectbeheersing in het vervolgtraject (w.o. opt-out, scopebeheersing, faseringsopties, versoberingsopties, risicomanagement en financiële verdeling, governance, etc). Voorafgaand aan een volgende faseovergang van het project 1e fase sluiten Ringlijn, tot Hemknoop, treden partijen conform huidige werkwijze (zoals deze in de MIRT spelregels zijn vastgelegd) in overleg over scope, prognose en dan beschikbaar budget. De regio neemt de verantwoordelijkheid voor de verkenningsfase voor de uitvoering en beheersing voor de 1e fase sluiten Ringlijn tot Hemknoop.
2.	**Bestuurlijke trekkers NOVEX-gebieden MRA en Noordzeekanaalgebied** ❖ Rijk en regio spreken af om conform de NOVEX-aanpak voor de MRA en het Noordzeekanaalgebied te werken met een bestuurlijk duo. ❖ Voor de MRA vormen de minister voor VRO en de wethouder Woningbouw, Grond en Ontwikkeling en Ruimtelijke Ordening van de gemeente Amsterdam het bestuurlijke duo. Zij nemen het bestuurlijke voortouw om samen met de betrokken MRA- en Rijkspartijen het vastgestelde ontwikkelperspectief (verstedelijkingsconcept MRA 2050) nader uit te werken in een uitvoeringsagenda met een regionale investeringsagenda 1.0 die in het BO Leefomgeving 2023 kan worden vastgesteld.

	❖ Voor het Noordzeekanaalgebied vormen de minister van economische zaken en klimaat en de gedeputeerde van de provincie Noord-Holland voor Financiën, Circulaire economie, Zeehavens, Sport, Cultuur en erfgoed het bestuurlijke duo. Zijn nemen het bestuurlijke voortouw om te komen tot een ontwikkelperspectief dat in het BO MIRT 2023 kan worden vastgesteld. ❖ Voor de MRU wordt op een later moment het bestuurlijk trekkerschap vastgesteld.
3.	**NOVEX-gebied MRU: Programma U Ned** *Mobiliteitsstrategie* ❖ Rijk en regio onderschrijven de richtinggevende principes die opgesteld zijn in de Mobiliteitsstrategie U Ned 2040 en stellen de gesignaleerde mobiliteitsopgaven 2040 vast, en constateren dat ondanks toepassing van de principes de opgaven op alle netwerken omvangrijk zijn en blijven en dat vraagt om stevige maatregelen. ❖ Rijk en regio werken de aanbevelingen uit de uitwerkingsagenda als vervolg van de Mobiliteitsstrategie binnen U Ned verder uit, met daarbij o.a. aandacht voor afstemming van de spoorse onderzoeksvoorstellen *MIRT-verkenning OV & Wonen* ❖ Rijk en regio nemen kennis van de resultaten van de Analysefase van de MIRT-Verkenning OV en Wonen. ❖ Rijk en regio constateren: • Dat het binnen deze MIRT-Verkenning het niet kansrijk is nieuwe stations in combinatie met 'zwaardere' OV verbindingen verder te onderzoeken. • Voor een toekomst vast mobiliteitssysteem is een systeemsprong noodzakelijk met een Merwedelijn van Utrecht CS naar Nieuwegein. Een (deels) ondergrondse Merwedelijn draagt het meest bij aan het oplossen van de woningbouwopgave in dit gebied. • De kansrijke maatregelen passen niet binnen het bedrag (€ 380 mln.) dat bij aanvang van de verkenning gereserveerd is. Het is zodoende noodzakelijk om aanvullende middelen te reserveren, als we de huidige doelen van de verkenning willen vasthouden. ❖ Rijk en regio besluiten in de vervolgfase (zeef 2) van de MIRT-verkenning OV en Wonen door te studeren op de geïdentificeerde kansrijke oplossingsrichtingen: de (deels) ondergrondse Merwedelijn, de Papendorplijn in samenhang met de huidige SUNIJ-lijn, busbaanopties via de Waterlinieweg en Utrecht Science Park (USP) en de frequentieverhoging van de Uithoftram. *Aanpak 2030* ❖ Rijk en regio doen een onderzoek naar de mobiliteitseffecten en de kosten en baten van het pakket "Aanpak 2030", zijnde een pakket aan kleinschalige mobiliteitsmaatregelen die voor 2030 bijdragen aan het bereikbaar houden van de regio. Inzet is om op het BO MIRT 2023 over de meest effectieve maatregelen afspraken te maken. *Gebiedsonderzoeken* ❖ Rijk en regio onderschrijven de potentie en bijbehorende condities van de onderzochte gebieden: A12-zone, USP-Lunetten/Koningsweg, Lage Weide en omstreken en Overvecht. De reeds geplande verdichting in Utrecht Science Park (USP) (meer gemengd milieu wonen-werken), Overvecht (kansen voor verdichting benutten), en Lage Weide (intensivering bedrijvigheid) wordt voortgezet. Rijk en regio zullen -elk vanuit de eigen rol, maar wel met elkaars betrokkenheid verantwoordelijkheid nemen dit verder uit te werken. ❖ Rijk en regio zetten in op een ontwikkeling van een grootschalige A12-zone als logische vervolgstap binnen Groot Merwede en in relatie tot de aanleg van de Merwedelijn, en doorontwikkeling naar Rijnenburg. Na ontwikkeling van de A12-zone zijn er mogelijkheden om richting oosten uit te breiden met Lunetten/Koningsweg en richting westen in Rijnenburg. De condities om dit mogelijk te maken worden verder onderzocht. ❖ De regio, zijnde Gemeente Utrecht neemt initiatief voor nadere uitwerking van de andere opgaven zoals sport, energie, en maatschappelijke voorzieningen en betrekt hierbij per gebied de relevante partijen. De uitkomsten hiervan worden, indien relevant, in U Ned ingebracht om de samenhang goed in beeld te houden.

	Groenblauw raamwerk ❖ Rijk en regio concretiseren maatregelen voor het groen-blauwe raamwerk van o.a. Groen Groeit Mee en de NOVEX woningbouwlocaties om op het BOL 2023 afspraken te kunnen maken om de financiering van de benodigde ingrepen verder te brengen. *Energie* ❖ Rijk en regio geven uitvoering aan de eerdere afspraak uit het BO Leefomgeving: '*De benodigde verzwaring van het bestaande elektriciteitsnetwerk en benutting warmtebronnen t.b.v. energietransitie in samenhang met de plannen voor wonen, werken en duurzame mobiliteit uit de verstedelijkingsstrategie NOVEX-gebied Utrecht-Amersfoort te verkennen.*' Dit wordt onder andere betrokken bij de nadere uitwerking van de ontwikkeling van de A12-zone, Rijnenburg en de Spoor-/A1-zone en Langs Eem en Spoor in Amersfoort. *Oostkant Utrecht* ❖ In aansluiting op de resultaten van de MIRT-verkenning ov en wonen, waaruit blijkt dat het station Lunetten-Koningsweg kansrijk kan zijn, maar op zijn vroegst na 2035, onderzoekt de regio de mogelijkheden voor de ontwikkeling van het station, in samenhang met het te ontwikkelen ov-netwerk (de verbinding naar USP, de A12-zone en Rijnenburg en de Binnenstadsas) en de ontsluiting van de geplande grote woningbouwlocaties langs dat ov-netwerk. De regio legt in dit onderzoek de verbinding met de studie naar de spoorcorridor Utrecht-Arnhem-Duitse grens (A12-corridor). *Amersfoort* ❖ Rijk en regio besluiten, gezien de verwevenheid van de opgave in de Metropoolregio Utrecht, de regio Amersfoort en stad Amersfoort en haar bijbehorende opgave integraal op te nemen in U Ned. *Regiopoorten* ❖ Rijk en regio brengen de groeipotenties van de regiopoorten verder in beeld in het programma Regiopoorten en agenderen vervolgstappen, inclusief de invulling van randvoorwaarden, in het BO MIRT in 2023. Hierbij worden de regiopoorten van regio Amersfoort integraal meegenomen. Ook wordt daarbij gekeken naar o.a. de multimodale overstappotentie van (hoofdwegennet) hubs i.c.m. met nieuwe producten als BRT-lijnen. *Korte Termijn Aanpak* ❖ Tijdens het BO MIRT 2018 is een pakket van maatregelen vastgesteld voor de Korte Termijn-Aanpak (KTA 1e Tranche) voor de periode 2019-2021. Het restantbudget op 31 december 2022 is tijdens de Stuurgroep Goedopweg d.d. 17-10-2022 indicatief vastgesteld op € 2.624.000 exclusief btw (waarvan 50% Rijksdeel). Dit bedrag zal worden ingezet voor het programma Versterken KTA (2019-2024) zoals vastgesteld tijdens het BO MIRT 2019. Dit bedrag betreft een aanvulling op de reeds gemaakte financiële afspraak uit 2019 en wordt gebruikt voor een intensivering van programma Versterken KTA dat is gericht op het doelmatig en duurzaam gebruik van de verkeersinfrastructuur. Het definitieve restant budget van de KTA 1e tranche zal worden vastgesteld tijdens de eerste Stuurgroep Goedopweg in 2023 op basis van de verantwoordingsinformatie die de provincie zal indienen in de SiSa 2022.
4.	**NOVEX-gebied MRA: Programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid (SBaB)** *Multimodaal Toekomstbeeld MRA* ❖ Rijk en regio onderschrijven de analyse en urgentie om nú door te pakken voor een aantrekkelijke, duurzame en bereikbare metropoolregio. ❖ Rijk en Regio stellen het Multimodaal Toekomstbeeld MRA (MTB) en de sturingsprincipes vast als onderdeel van het ontwikkelperspectief NOVEX MRA. Het MTB is het uitgangspunt voor het vinden van brede mobiliteitsoplossingen in samenhang met de verstedelijkingsstrategie MRA. ❖ Het Multimodaal Toekomstbeeld voor de MRA als leidraad te hanteren door het Rijk, Vervoerregio Amsterdam en Provincies Flevoland en Noord-Holland bij; • het afwegen en faseren van toekomstige keuzes binnen en buiten het mobiliteitsdomein, en bij toekomstige verstedelijkingskeuzes op verschillende schaalniveaus.

	waarbij: • Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Amsterdam en Provincies Noord-Holland en Flevoland de gemeenten uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. • De Ministeries van IenW en BZK de andere departementen uitnodigen om het Multimodaal Toekomstbeeld te onderschrijven en samen te werken bij de uitwerking van het MTB. ❖ Het programma Samen bouwen aan Bereikbaarheid stelt, als input voor de uitvoeringsagenda NOVEX MRA, een multimodaal implementatieplan 2030 op voor beleids- en investeringskeuzes in de Metropoolregio Amsterdam tot 2030. *Uitvoeringsagenda SBaB – korte termijnmaatregelen tot 2030 (Duurzame gedragsmaatregelen)* ❖ De gedragsmaatregelen van het programma Samen Bouwen aan Bereikbaarheid samen met andere partners zoals werkgevers, onderwijsinstellingen en vervoerbedrijven te continueren als programmalijn Duurzame gedragsmaatregelen, met als doel het optimaal en duurzaam benutten van het hele mobiliteitssysteem, het afremmen van de mobiliteitsgroei (thuiswerken) en het spreiden van de mobiliteit over de tijd (spitsmijden) en over de verschillende modaliteiten via een doelgroepenaanpak, waaronder een werkgeversaanpak; ❖ Maximaal € 3,4 mln. ter beschikking te stellen voor de activiteiten in 2023. Dit bedrag bestaat uit een Rijksbijdrage van € 1,7 mln. en een regiobijdrage van € 1,7 mln. Alle bedragen zijn inclusief btw, zowel van het Rijk, als de regio. ❖ Het resterende budget uit 2022 mee te nemen en in mindering te brengen op het maximaal beschikbare bedrag voor 2023. ❖ De Programmaraad te mandateren voor de daadwerkelijke toekenning van middelen naar projecten en start uitvoering op basis van een definitieve opdracht voor duurzame gedragsmaatregelen in 2023. ❖ In 2023 toe te werken naar een Meerjarenprogramma Duurzaam Mobiliteitsgedrag 2024-2030 waarin de scope, helder opdrachtgeverschap, de samenhang tussen korte termijnmaatregelen en lange termijnopgaven, de governance, het proces, de planning en (structurele) financieringsafspraken worden uitgewerkt. ❖ Rijk en regio herbevestigen het door de Programmaraad Samen Bouwen aan Bereikbaarheid op 18 maart 2022 genomen besluit over de financiering en allocatie van middelen voor de Uitvoeringsagenda SBaB 2022. De aan dit besluit verbonden financiering betreft in totaal maximaal € 3,8 mln., verdeeld naar Rijk (50%, inclusief btw, met een maximum van € 1,9 mln.) en regio (50% exclusief btw).
5.	**Programmatische bekostiging** *Algemeen*: ❖ Rijk en regio onderschrijven de mogelijkheden van programmatische bekostiging voor de urgente woningbouwopgave en de integrale aanpak van de verstedelijkingsopgaven in de NOVEX-gebieden MRA en MRU, vooral als het gaat om het vergroten van de flexibiliteit in het doelmatig aanwenden van de beschikbare budgetten, maar onderkennen dat hieraan ook praktische vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten verbonden zijn. ❖ Rijk en regio spreken af om in de NOVEX-gebieden MRA en MRU te starten met de voorbereiding van een pilot om vraagstukken, randvoorwaarden en knelpunten van programmatische bekostiging in de praktijk te onderzoeken en verder uit te werken. ❖ In het BO Leefomgeving Noordwest 2023 zal besluitvorming plaatsvinden over de nadere invulling van de pilot. *Specifiek Metropoolregio Amsterdam:* ❖ In het NOVEX-gebied MRA zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van de synchronisatie van de ruimtelijke investeringen en adaptieve programmatische bekostiging: o BZK neemt het voortouw om samen met de andere departementen en de regio de synchronisatie van de ruimtelijke rijk- en regio investeringen voor de regionale investeringsagenda uit te werken. o In het bereikbaarheidsprogramma SBaB zal voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 de adaptieve programmatische bekostiging verder worden uitgewerkt waarbij ook gekeken zal worden hoe de huidige vorm

	van de uitkeringen kan worden geoptimaliseerd voor meer flexibiliteit in de bekostiging. *Specifiek Metropoolregio Utrecht:* ❖ In het NOVEX-gebied MRU zal een pilot worden voorbereid die gericht is op verdere uitwerking van een adaptieve programmatische bekostiging binnen de programmalijnen van U Ned. Dit betreft onder andere de programmatische aanpak voor de gemaakte afspraken woningbouw en mobiliteit tot 2030 en de Aanpak 2030.
6.	**Spoorcorridorstudie Utrecht-Foodvalley-Arnhem (A12 Corridor)** ❖ Rijk en regio spreken af samen het proces te starten om te komen tot een MIRT-onderzoek naar de corridor Utrecht – Foodvalley – Arnhem (A12). ❖ Rijk en regio streven ernaar om deze onderzoeksopzet in het BO Leefomgeving 2023 gereed te hebben voor besluitvorming en daarna het MIRT-onderzoek te starten. ❖ Tussen Rijk en regio vindt de komende maanden afstemming plaats over de scope, waarbij in ieder geval als uitgangspunten worden meegenomen: o de brede bereikbaarheidsopgave op deze corridor; o de verstedelijkingsopgave MRU en Arnhem Nijmegen Foodvalley; o de bredere impact op de fysieke leefomgeving van mogelijke bereikbaarheidsmaatregelen. ❖ Er ligt een verband met de verstedelijkingsopgave in Utrecht Oost en IC Lunetten Koningsweg die beiden op zijn vroegst na 2035 zullen spelen: de resultaten van de separate onderzoeken van de regio hierover zullen t.z.t. worden betrokken bij de bevindingen uit het brede MIRT-onderzoek UAD. ❖ Rijk en regio zullen in de onderzoeksopzet tevens ingaan op de rolverdeling, taken, verantwoordelijkheden en financiering.
7.	**Guisweg** ❖ Rijk en regio benadrukken dat er een opgave ligt bij de Guisweg in Zaandam voor een veilig spoor en weg. ❖ De investeringskosten van het voorlopig voorkeursalternatief komen uit op € 164 mln. (prijspeil 2021). Daarbij is rekening gehouden met een aantal kostenbesparingen. ❖ Op basis van het tussen Rijk en regio bestuurlijk afgesproken budget van € 130 mln. en € 8 mln. indexering tot en met 2021, is sprake van een tekort van € 26 mln. ❖ Rijk en regio spreken ter dekking van het tekort de volgende verdeling af voor aanvullende bijdrages: Gemeente Zaanstad: € 1,8 mln., Provincie Noord-Holland: € 1,0 mln.; Ministerie van IenW: € 11,2 mln. en Vervoerregio Amsterdam: € 12,0 mln. (alles prijspeil 2021). ❖ De bijdrage van het Rijk komt voor € 3,2 mln. uit het vrijgevallen budget binnen de Corridor Amsterdam – Hoorn. Het resterende deel (€ 8,0 mln.) komt ten laste van het Mobiliteitsfonds. De bijdrage vanuit het Rijk is taakstellend (alles prijspeil 2021).
8.	**Gebruik netwerken optimaliseren: Veilig, Slim en Duurzaam – Noordwest** <u>Noord-Holland, Flevoland en Utrecht</u> *Werkgeversaanpak* ❖ Een groot deel van de reisbewegingen in Nederland is werkgebonden. Rijk en regio blijven investeren in het stimuleren van werkgevers om de werkgerelateerde mobiliteit te verduurzamen (mede in het kader van Besluit CO2-reductie werkgebonden personenmobiliteit) en het reisgedrag ten tijde van de coronacrisis te bestendigen door meer thuiswerken, beter spreiden van reizen over de dag en over de week. Invulling van de werkgeversaanpak vindt plaats binnen de gebiedsgerichte Bereikheidsprogramma's SBaB en U-Ned (GoedopWeg). *Slimme mobiliteit en versnellen stedelijke platforms* ❖ Hiertoe reserveert het Rijk binnen het programma Veilig, Slim en Duurzaam maximaal € 5 mln. inclusief btw voor versnelling in planvorming en uitvoering van maatregelen. Vanuit de nu deelnemende overheden (Almere, Apeldoorn, Amersfoort, Zwolle, Dordrecht, Helmond en Heerlen) wordt eenzelfde inspanning geleverd. ❖ De middelen zijn inzetbaar op voorwaarde van een uiterlijk 1 maart 2023 gezamenlijk door IenW en betrokken gemeenten bestuurlijk vastgesteld plan van aanpak. Dit plan van aanpak bevat een concrete uitwerking van de platformtechnologie, te treffen maatregelen en activiteiten gericht op digitalisering van lokaal beleid, ontsluiten data silo's, expliciteren van informatiebehoeften en sturingsinstrumenten. Hiermee wordt

	met name ingezet op het verkrijgen van beter en betrouwbaarder digitaal zicht op binnenstedelijke verplaatsingen (goederen en personen, alle modaliteiten). In relatie tot reisdoelen, alternatieven (modaliteit, tijdstippen, routes), de actuele beschikbaarheid van vervoermiddelen (OV, deelmobiliteit, hubs, auto), mogelijke conflicten (bijvoorbeeld venstertijden logistiek in relatie tot fietsroutes schoolgaande jeugd, spits-dal bezetting, laadbehoefte en laadbeschikbaarheid) en de bijsturingsmogelijkheden hierop; ❖ In het Plan van Aanpak dient ook ingegaan te worden op de invulling van de wederkerigheid, het doelbereik, de onderlinge samenhang en de impact op beleidseffecten. Voorgestelde lokale maatregelen en activiteiten dienen landelijk opschaalbaar en continueerbaar te zijn en te leiden tot structurele effecten. <u>Noord-Holland en Flevoland</u> *Digitalisering Overheden:* ❖ Provincies Noord-Holland en Flevoland hebben de afgelopen jaren grote stappen gezet in de professionalisering van hun Regionale Data Team (RDT) en inliggende wegbeheerders aan te sluiten bij de opgaven. Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.468.132,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van deze kosten met een maximum van € 734.066 inclusief btw (Ontvanger Provincie Noord-Holland). *Deelmobiliteitshubs* ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteithubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteithubs in de *Metropoolregio Amsterdam*. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteithubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteithubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 200.000 inclusief btw voor de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 300.000 inclusief btw voor de tweede tranche (ontvanger: Vervoerregio Amsterdam). De reservering voor de eerste tranche wordt omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de eerste tranche. De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het ministerie van IenW en de Metropoolregio Amsterdam vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche. <u>Utrecht</u> *Digitalisering Overheden* ❖ In de provincie Utrecht is, met draagvlak in de regio, een implementatieplan bestuurlijk vastgesteld in het UVVB. Tevens zijn grote stappen gezet in de professionalisering van het Regionale Data Team (RDT). Om dit proces versterkt door te zetten investeren Rijk en regio tot en met 2023 in totaal € 1.210.000,- (inclusief btw) in Digitalisering Overheden (verdere digitalisering in het mobiliteitsdomein). Het Rijk draagt maximaal 50% van de kosten met een maximum van € 605.000 inclusief btw (Ontvanger Provincie Utrecht). *Deelmobiliteitshubs* ❖ Als invulling van de generieke landelijke afspraak over de realisatie van deelmobiliteitshubs heeft de regio een plan van aanpak opgesteld voor de realisatie van twee tranches deelmobiliteitshubs in de regio Utrecht. In het plan van aanpak zijn de eisen voor open en uniforme deelmobiliteitshubs onderschreven en is vastgelegd dat de eerste tranche deelmobiliteitshubs uiterlijk in mei 2023 wordt gerealiseerd. Het Rijk draagt 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 275.000 inclusief btw voor realisatie van de eerste tranche en reserveert 50% van de werkelijke kosten met een maximum van € 225.000 inclusief btw voor realisatie van de tweede tranche (ontvanger: Provincie Utrecht). De reservering voor de tweede tranche wordt uiterlijk op het BO MIRT in 2023 omgezet in een definitieve bijdrage op basis van een door het

	ministerie van IenW en de regio Utrecht vastgesteld uitvoeringsplan en een positief bestuurlijk besluit over de beschikbaarheid van de benodigde regionale financiële bijdrage van minimaal 50% van de kosten voor de tweede tranche.
9.	**Ontwikkelpad Flevoland** ❖ Rijk en regio zijn in het kader van de motie Koerhuis/ Minhas (35925-A-45) in gesprek over de in deze motie specifiek genoemde projecten om te bezien welke onderdelen reeds een plek hebben in lopende onderdelen. ❖ Rijk en regio constateren dat de verschillende genoemde projecten of al onderdeel uitmaken van concrete plannen, zoals de N50 en de A6, ofwel dat er op wordt gestudeerd (IJmeerverbinding), ofwel dat het project momenteel een lagere prioriteit heeft (N307). ❖ Rijk en regio constateren dat in 2022 het MIRT-onderzoek Amsterdam Bay Area is afgerond en dat naar aanleiding van dit onderzoek, drie verdiepende onderzoeken zijn gestart: verdiepend wegenonderzoek, verdiepend OV-onderzoek en een onderzoek naar een Toekomstvast Investeringsperspectief (TVIP) voor de gebiedsontwikkelingen ABA. In het kader van het Programma Woningbouw en Mobiliteit zijn hierover dit Bestuurlijk Overleg MIRT afspraken gemaakt. ❖ De bereikbaarheid in het gebied is van groot belang en derhalve wordt de bereikbaarheid in het gebied constant gemonitord. Hiernaast zetten we in op economische structuurversterking in Almere en Lelystad waardoor er een betere balans komt in het woon-werkverkeer in de MRA en constateren we dat beleids- en gedragsmaatregelen van groot belang zijn om de bereikbaarheid te waarborgen. ❖ Het rijk neemt kennis van de regionale ambitie om de provinciebrede bereikbaarheid in Flevoland te onderzoeken. Hierbij wordt gekeken naar de gevolgen van de provinciebrede woningbouwambities voor de bereikbaarheid op de verschillende netwerken. De resultaten hiervan zullen daarbij ook worden gecombineerd met de inzichten uit bovengenoemde onderzoeken.
10.	**Knooppunt Hoevelaken** ❖ Rijk en regio bevestigen de urgentie van een snelle realisatie van Knooppunt Hoevelaken (A1/A28) nadat de Raad van State uitspraak gedaan heeft over de ViA15 in relatie tot stikstof. Dit conform de afspraken uit de bestuursovereenkomst en aanvullend gemaakte bestuurlijke afspraken in de Regio Amersfoort. ❖ Rijk en regio spannen zich in om met nader te bepalen (no-regret) maatregelen de impact van de uitgestelde oplevering van Knooppunt Hoevelaken op te vangen. Identificatie van deze maatregelen vindt plaats binnen de U Ned programmalijnen Korte Termijn Aanpak (KTA) en Aanpak 2030.
11.	**Hogering/Stedelijke Bereikbaarheid Almere** ❖ In het bestuurlijk convenant Stedelijke Bereikbaarheid Almere (fase 1a) uit 2011 is afgesproken dat het Rijk een financiële bijdrage levert aan de capaciteitsuitbreiding van de Hogering vanaf de A6 tot aan de Hollandsedreef in Almere. De vernieuwde Hogering zal in 2023 worden opgeleverd, daarom wordt de toegezegde bijdrage (€ 23,5 mln., prijspeil 2011) beschikbaar gesteld aan de provincie Flevoland.
12.	**Spoorbereikbaarheid Amersfoort** ❖ Rijk en regio gezamenlijk de impact op de regionale en (inter)nationale spoorbereikbaarheid van Amersfoort onderzoeken in relatie tot de verstedelijkingsstrategie van de regio Amersfoort als onderdeel van de MRU, zodat dit bijdraagt aan een integrale afweging bij besluitvorming rond de landelijke spoorcorridors. ❖ Dit onderzoek op te pakken binnen de U Ned als uitwerking van de Mobiliteitsstrategie in 2023.
13.	**Intentieovereenkomst Dom-tot-Dam** ❖ Rijk en de betrokken regionale partijen spreken af te onderzoeken of begin 2023 een intentieovereenkomst rond de route van Dom tot Dam gesloten kan worden. In de intentie overeenkomst komen terug de inhoudelijke, procesmatige en financiële vervolgafspraken. Rijk en Regio doen dit vanuit een gezamenlijke regierol.

14.	**Merwedekanaal Utrecht** ❖ Gezamenlijk een traject te starten om te komen tot een intentieovereenkomst in het najaar van 2023 over de overdracht van het eigendom en beheer van het Merwedekanaal, haar oevers en aangrenzende rijkseigendommen binnen de gemeente Utrecht van het Rijk naar de gemeente en het waterschap. Uitgangspunt van de overdracht is dat deze plaats vindt in de huidige staat tegen een daarvoor nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud en de waarde van de over te dragen gronden. ❖ Voor het vervolgtraject gezamenlijk voor maximaal € 70.000,- een adviesbureau in te huren voor de nadere uitwerking en het opstellen van de benodige rapportage en kaartmateriaal. De kosten tussen Rijk, gemeente en waterschap worden verdeeld volgens de verhouding 3 – 3 - 1. ❖ Uiterlijk bij het BO Leefomgeving in het voorjaar van 2023 maakt het Rijk inzichtelijk of dekking beschikbaar is voor de nog vast te stellen vergoeding ter compensatie van het noodzakelijke en toekomstige onderhoud. Gemeente Utrecht en HDSR maken tevens hun onderhandelingsinzet bekend, zodat hiermee gezamenlijk toegewerkt kan worden naar een voor beide partijen realistische afkoopsom en een intentieovereenkomst bij het BO MIRT 2023.
15.	**Onderzoek Noordzeekanaal/Amsterdam-Rijnkanaal** ❖ Rijk en Regio hebben het voornemen een MIRT-onderzoek te starten voor het Noordzeekanaal- en Amsterdam-Rijnkanaalgebied. ❖ De scope wordt de komende maanden uitgewerkt en geagendeerd voor het volgende Bestuurlijk Overleg Leefomgeving. ❖ Globaal doel is dat we de toekomstige opgaven en oplossingsrichtingen op het gebied van waterbeheer en scheepvaart goed in beeld krijgen, in samenhang met de overige (ruimtelijke) opgaven in het gebied.
16.	**MIRT-onderzoek NOVEX-gebied Lelylijn** ❖ Rijk en regio starten met het opzetten van de gezamenlijke projectorganisatie en de inhoudelijke werkzaamheden voor het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn. ❖ Met het MIRT-onderzoek Lelylijn beogen de partijen een belangrijke stap te zetten in een nieuwe, snelle, rechtstreekse spoorverbinding tussen Lelystad als poort naar de randstad en Leeuwarden en Groningen als belangrijke bestemmingen in het noorden. In het onderzoek wordt de internationale betekenis van de Lelylijn als schakel in de verbinding naar Duitsland en verder, betrokken. Alle denkbare varianten worden meegenomen die noodzakelijk zijn voor een juridisch, financieel en maatschappelijk adequate keuze, waarbij de effecten voor de brede welvaart, de bijdrage aan de landelijke woonopgave en de economische structuur van het noorden van Nederland belangrijke criteria zijn in het afwegingskader. ❖ Uitgegaan wordt van het afronden van het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn en een (go/no-go) startbeslissing voor een MIRT-verkenning naar de Lelylijn in het najaar van 2024. ❖ De totale kosten voor het programma Deltaplan, inclusief het MIRT-onderzoek/NOVEX Lelylijn, zijn globaal geraamd op € 8 mln. (exclusief btw). Rijk en regio delen deze kosten gelijkelijk (50/50) en stellen hiervoor beide nu € 3 mln. beschikbaar. Beide spannen zich in om in 2024 nogmaals ieder € 1 mln. beschikbaar te stellen. ❖ Het in te stellen BO Deltaplan bewaakt de samenhang in de uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden. Rijk en regio werken de governance en werkorganisatie (inclusief doelen, uitgangspunten en raakvlakken) voor een samenhangende uitwerking van de bouwstenen voor het Deltaplan van het Noorden verder uit en leggen dit ter vaststelling voor aan het BO Deltaplan dat zo snel mogelijk en bij voorkeur nog dit jaar wordt georganiseerd. ❖ In het BO Deltaplan wordt ook gekeken naar de positie van de waterschappen in de governance.
17.	**Rijnbrug Rhenen** ❖ Voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, doet het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 mln. voor prijspeil 2022, inclusief btw. ❖ Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het Ministerie van Financiën aan IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt.

Afspraken Goederenvervoercorridor

1.	**Beveiligde truckparkings** ❖ Om de verdere invulling naar een dekkend netwerk van beveiligde truckparkings op de corridors te realiseren besluiten Rijk en regio voor 2023 € 150.000 inclusief btw te reserveren. ❖ Daarbij geldt de volgende verdeling: de provincies Zuid-Holland, Limburg en Noord-Brabant elk € 25.000 inclusief btw en het Ministerie van IenW € 75.000 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam levert een inhoudelijke bijdrage in uren. ❖ Dit budget zal onder meer worden besteed aan vervolgonderzoeken, het voorbereiden van een nieuwe Europese CEF aanvraag (investerings- of studieprojecten) en zo nodig extra projectmanagementcapaciteit.
2.	**Robuuste Vaarwegen: rijksligplaatsen op de Maascorridor** ❖ Laag waterproblematiek op de Waal heeft gezorgd voor extra scheepvaart op de Maascorridor en daarmee een extra behoefte aan ligplaatsen op die corridor. ❖ IenW stelt voor oplossing van de toegenomen behoefte aan ligplaatsen een bedrag beschikbaar van € 1.100.000 inclusief btw ten behoeve van de inrichting van enkele spudpaal- en mogelijk ook afmeervoorzieningen bij o.a. de sluiscomplexen op de Oost-Westtak van de Maas. ❖ De maatregelen zullen door RWS voor de zomer van 2024 zijn afgerond. ❖ De regionale corridorpartijen zullen eveneens aandacht besteden aan de verbetering van ligplaatsvoorzieningen binnen hun areaal.
3.	**Robuuste Vaarwegen: 7 x 24 uur bediening Zuid-Nederland** ❖ Het Ministerie van IenW committeert zich om de € 187.500 inclusief btw aan bedieningskosten van de Brabantse kanalen (bruggen en sluizen) voor 2023 te financieren. Het tussenjaar 2023 was nog niet gedekt. Hiervan komt € 100.000 inclusief btw uit het onderzoeksbudget Robuuste Vaarwegen binnen het MIRT programma Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost, het resterende bedrag komt uit het Rijkswaterstaat programma Beter Bediend. ❖ De capaciteit vanuit Rijkswaterstaat om de 7 x 24 uurs bediening in 2023 uit te voeren is inmiddels beschikbaar gesteld. Hierdoor zal de 7 x 24 uurs bediening van de objecten op zowel de Maasroute als op de Brabantse Kanalen tot 1 januari 2024 worden gecontinueerd.
4.	**Faciliteren van 740 meter treinen** ❖ De inzet van langere goederentreinen zorgt voor een betere benutting van de spoorcapaciteit, maakt het goederenvervoer per spoor goedkoper, en draagt daarmee bij aan het stimuleren van de modal shift van weg naar spoor. ❖ Het Ministerie van IenW stelt € 7.260.000 inclusief btw beschikbaar in de komende drie tot vier jaar voor de uitvoeringskosten van de realisatie van het verlengen van twee sporen op emplacement Lage Zwaluwe om deze geschikt te maken voor de ontvangst en afhandeling van 740 meter goederentreinen.
5.	**Beter benutten Last Mile spoor** ❖ Met het project Beter benutten Last mile spoor wordt de capaciteit op het spoornetwerk in de Rotterdamse haven, op terminals en op de gehele corridor beter benut door het gebruik van sensoren en camera's. Hierdoor komt capaciteit vrij voor het rijden van meer treinen. Gestart wordt met fase 1 op het emplacement Botlek in de Rotterdamse haven. ❖ Als financiële dekking voor Fase 1 draagt het Ministerie van IenW € 1.400.000 inclusief btw bij en ProRail € 302.500 inclusief btw. Het Havenbedrijf Rotterdam draagt projecturen ter waarde van € 50.000 inclusief btw bij.
6.	**Inventarisatie voorzieningen binnenvaart** ❖ De partijen van Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om een onderzoek uit te voeren naar de status van de huidige binnenvaartvoorzieningen op de corridor Zuid, zoals kades, energievoorzieningen, lig- en wachtplaatsen en benodigde binnenvaartvoorzieningen om de modal shift kansen op de corridor te realiseren in de periode tot de opening van het Seine-Noord kanaal en daarna. ❖ Rijk en regio spreken af hiervoor € 75.000 inclusief btw te reserveren volgens de verhouding 50% Rijk en 50% regio. De 50% financiële bijdrage van de regio is gelijk verdeeld over de acht regionale corridorpartijen.

	❖ De Corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT GVC 2023 de resultaten van de onderzoeken te delen en een voorstel te doen voor benutting van de modal shift kansen en potentie van het Seine-Noord kanaal voor de goederenvervoercorridor Zuid waaronder ook de inzet van slimme bundelingsmaatregelen en logistieke makelaars.
7.	**Bovenregionale multimodale realisatiepacten Venlo en Tilburg** ❖ Voor de nadere uitwerking van de multimodale knooppuntplannen Venlo en Tilburg in concrete Realisatiepacten stelt het Rijk € 250.000 inclusief btw beschikbaar: € 125.000 voor het Realisatiepact Venlo en € 125.000 voor het Realisatiepact Tilburg. Dit bedrag wordt aangevuld met de projecturen van regionale overheden (Provincies en gemeenten), ter waarde van ten minste een vergelijkbaar bedrag van € 125.000 voor elk van de 2 knooppunten Venlo en Tilburg. ❖ Hiermee zal onder andere per knooppunt een onafhankelijke regisseur worden aangesteld, die tot taak heeft de noodzakelijke beslisinformatie te verzamelen en commitment te verwerven voor de specifieke onderdelen en stappenplannen van de realisatiepacten. ❖ Deze stappenplannen zouden in het BO MIRT van 2023 vastgesteld kunnen worden. ❖ De vijf andere bovengemiddelde knooppunten op de goederenvervoercorridors Oost en zuidoost kunnen in een later stadium hierop aansluiten met eenzelfde werkwijze en financiering.
8.	**Clean Energy Hubs** ❖ Het Ministerie van IenW werkt samen met de corridorpartners een regeling uit om de realisatie van zero emissie tank-, laad- en bunkerpunten (inclusief Clean Energy Hubs) mogelijk te maken door de onrendabele top weg te nemen. ❖ De hoogte van de rijksbijdrage van het Ministerie van IenW bedraagt maximaal € 19.250.000 inclusief btw. Voor de regeling geldt als overkoepelend uitgangspunt een gelijke kostenverdeling tussen rijk en regio. Indien een regio verzoekt om een rijksbijdrage vanuit de regeling Clean Energy Hubs zal de regio evenredig hierin bijdragen. ❖ De private financiering door het bedrijfsleven bedraagt het merendeel van de kosten per project (minimaal 50%), waarbij maatwerk in de financiële verdeling mogelijk moet zijn. ❖ Alle partners in deze Clean Energy Hub regeling spreken af medewerking te verlenen aan de onder begeleiding van een door Ministerie van IenW aan te stellen regisseur binnenvaart. Deze heeft als taak om in 2023 een strategie op te stellen en uit te rollen voor Clean Energy Hubs voor de binnenvaart.
9.	**Clean Energy Hubs (specifieke afspraken Goederenvervoercorridor Zuid)** ❖ De partijen van de goederenvervoercorridor Zuid spreken af om voor het wegvervoer zoveel mogelijk aan te sluiten bij de landelijke CEH Learning Community, en voor de binnenvaart een eigen werkgroep op te zetten. ❖ De corridorpartijen spreken af om in 2023 nader onderzoek te verrichten naar een overzicht van laadpunten en naar een aanpak voor het realiseren van een dekkend netwerk. ❖ De corridorpartijen spreken af om op het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2023 de resultaten en een plan van aanpak CEH Goederenvervoercorridors Zuid te delen. ❖ De corridorpartijen spreken af dat de kosten van deze werkzaamheden worden gefinancierd uit het reguliere programmabudget van Goederenvervoercorridor Zuid.
10.	**Regeling Modal shift aanpak Goedervervoercorridors** ❖ Rijk en provincies spreken af de op de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost geldende modal shift aanpak ook toe te passen op de Goederenvervoercorridor Zuid. Financiering van de Subsidieregeling hiervoor verloopt op dezelfde wijze als voor Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost en de corridor Zuid wordt begin 2023 toegevoegd aan het werkingsgebied van de Regeling. ❖ Dit betekent voor de Subsidieregeling stimulering modal shift van weg naar water en van weg naar spoor; - Dat vanaf 2023 de vaarroutes op de corridor Zuid meegenomen worden in de concurrentiegerichte dialogen voor de aanbesteding van bargelijndiensten; - Dat de intentie is om in het kader van de landelijke 'hands-on aanpak' van knelpunten voor modal shift via experimenten prioriteit te geven aan de aanpak van knelpunten.

	❖ Rijk en provincies spreken daarbij tevens af de bestaande doelstelling voor de stimuleringsaanpak van 2.200 TEU per dag uit te breiden met 800 TEU naar een totale doelstelling op een modal shift van 3.000 TEU per dag (ruim 440.000 containers op jaarbasis). ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost continueren de benodigde inzet van logistieke makelaars in 2023 aan de hand van de uitkomst van de monitoring van de behoefte aan hun diensten in het kader van de modal shift aanpak. ❖ De provincies van de Goederenvervoercorridors Zuid zeggen toe een adequate de logistieke makelaarsfunctie te organiseren.
11.	**Digitale voorzieningen** ❖ In het BO MIRT Goederenvervoercorridors 2020 is voor de Goederenvervoercorridors Oost en Zuidoost besloten om een werkgroep op te zetten die de voortgang in de pijler Digitalisering stimuleert en waarborgt, en projecten realiseert. Voor de continuering in 2023 reserveren Rijk en regio een totaalbedrag van € 320.000 inclusief btw volgens de verdeling € 40.000 per provincie (Zuid-Holland, Gelderland, Noord-Brabant en Limburg). Het Ministerie van I&W verdubbelt de bijdrage en draagt € 160.000 inclusief btw bij. ❖ De partners van de Goederenvervoercorridor Zuid spreken af om verkenningen uit te voeren naar de raakvlakken van de Goederenvervoercorridor Zuid met het programma Digitale Infrastructuur Logistiek (DIL), digitalisering bij ProRail en Connected Transport Corridors. Hiervoor wordt een budget beschikbaar gesteld van € 100.000 inclusief btw uit het gezamenlijk bijeengebrachte budget. Op basis van de uitkomsten worden gezamenlijk uitvoeringsplannen en aanvullende plannen voor de Goederenvervoercorridor Zuid opgesteld. ❖ De corridorpartners spreken de intentie uit om ook in 2024 en 2025 jaarlijks een bedrag van € 100.000 inclusief btw hiervoor beschikbaar te stellen.
12.	**Continuering korte termijnmaatregelen A15** ❖ Het Rijk en de Provincie Zuid-Holland komen overeen om de looptijd van het korte termijn maatregelenpakket A15 (KTM A15) met 2 jaar te verlengen, tot en met 2024. ❖ De uitvoering van maatregelen vindt plaats binnen het eerder overeengekomen budget en conform de afspraken uit het BO MIRT najaar 2018. ❖ Hierbij is sprake van een adaptieve aanpak waarbij de opdrachtgevers in gezamenlijk overleg kiezen voor de meest kosteneffectieve maatregelen en zorgdragen voor een goede aansluiting met lopende projecten.

College van Burgemeesters en Wethouders van de gemeente Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Datum	15 april 2024	Eigenaar	[redacted]
Uw kenmerk		E-mailadres	[redacted]
Ons kenmerk/ID	2024-1097125111-3021	Telefoonnummer	06-28901271
Onderwerp	Ontwikkeling Rijnpark	Afdeling	Capaciteitsmanagement
Bijlage(n)	2		

Geacht college,

ProRail en NS maken graag gebruik van de gelegenheid om via deze brief schriftelijk te reageren op de planologische stappen die de gemeente Arnhem zet met de gebiedsvisie en de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) in de ontwikkeling van Rijnpark. ProRail en NS hebben ook nog separaat gereageerd op specifiek de NRD. Deze brieven zijn ter volledigheid als bijlage toegevoegd.

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht

www.prorail.nl

ProRail en NS hebben kennisgenomen van zowel de Gebiedsvisie Rijnpark als de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark. In de beide stukken wordt ingegaan op ontwikkeling van wonen en werken op en rondom het emplacement Arnhem Goederen. ProRail en NS zien de grote woningbouwopgave in Nederland en specifiek de gemeente Arnhem en begrijpen de wens om woningen te bouwen rond en op het huidige emplacement en zijn daarom in gesprek met uw organisatie om de mogelijkheden voor uitplaatsing te onderzoeken. De gemeente Arnhem, ProRail en NS zien allen het belang van een goed functionerend OV-systeem in Nederland. Het emplacement Arnhem goederen is voor ProRail en NS essentieel om haar operatie te kunnen uitvoeren. Het emplacement is nu en in de toekomst nodig om voor het onderhouden en veilig houden van het spoor en treinen te kunnen rijden, ook voor alle reizigers van, naar en via Arnhem.

De inhoud van de gebiedsvisie Rijnpark en de snelheid waarmee het planologisch proces wordt ingezet verrassen ons in relatie tot de inhoudelijke gesprekken die over mogelijkheid tot uitplaatsing gevoerd zijn. Met deze brief willen we onze visie geven op het gedeelte van de gebiedsvisie welke betrekking heeft op de gronden van ProRail en NS. Hierbij gaat het om de volgende punten:

- De functionaliteit welke zowel het ProRail als NS-deel van het emplacement biedt zijn essentieel in het totale spoorsysteem. Het ProRail-deel voor het onderhoud van het spoornetwerk. NS heeft met de realisering van het opstelterrein invulling gegeven aan de aanbeveling vanuit de parlementaire enquête Fyra om altijd back-up materieel beschikbaar te houden bij de introductie van nieuw reizigersmaterieel.
- Uitgangspunt voor gesprekken over verplaatsing is de volledige compensatie van deze functies op een andere locatie, zodanig dat de bedrijfsvoering van zowel ProRail als NS ononderbroken voortgezet kan worden.
- ProRail en NS hebben zelf geen plannen voor wijziging of grootschalig onderhoud op het huidige emplacement. De opgave om één of meerdere alternatieve locaties te vinden en mogelijk te maken (zowel financieel, planologisch als wat betreft bestuurlijk draagvlak) beschouwen we daarmee primair als een opgave van de gemeente Arnhem. Wel blijven wij vanuit onze expertise meedenken en -werken naar mogelijke alternatieve locaties.

- ProRail en NS constateren een spanning in de planning van de planologische procedure voor het Rijnpark in relatie tot de tijdslijnen van een mogelijk verplaatsing van het emplacement. In het haalbaarheidsonderzoek naar uitplaatsing van het emplacement wordt gesproken over een termijn van minimaal 10 jaar om tot volwaardig functionerend alternatief emplacement te komen. Voor ProRail is afronding van de MIRT- verkenning naar een alternatieve locatie het moment om met de gemeente in gesprek te gaan over de planologische procedure voor de huidige locatie. Besluitvorming over de start van een MIRT-verkenning naar een mogelijke uitplaatsing van het emplacement moet echter nog plaats vinden. ProRail en NS constateren daarmee dat het starten van een m.e.r.-procedure op de gronden van ProRail en NS te vroeg komt. Dit punt hebben we ook separaat aangegeven in onze reactie op de NRD (zie bijlage).
- Het ProRail en NS-deel van het emplacement kennen verschillende functies en geografische wensen voor een mogelijke alternatieve locatie. Voor de ruimtelijke ontwikkeling van Rijnpark denken wij echter dat het onwenselijk is wanneer slechts een deel van het emplacement uitgeplaatst wordt.
- Op dit moment werken wij samen aan de voorbereiding van een mogelijke start van MIRT-verkenning. Gezien de beperkte capaciteit bij zowel ProRail als bij ingenieursbureaus willen wij alleen onze capaciteit inzetten op projecten met een voldoende kans op realisatie. Dit betekent dat zicht op financiering voor ons een belangrijk aandachtspunt is richting de besluitvorming over een eventuele MIRT-verkenning. Daarnaast is voor het NS-deel nog helemaal geen zicht op financiering.

Wij blijven met uw in gesprek over mogelijkheden tot uitplaatsing van het emplacement. Naast de inhoud willen wij daarin graag nadrukkelijk ook de geconstateerde spanning in het planologisch proces betrekken.

Met vriendelijke groet,

[redacted]

[redacted]

[redacted]

[redacted]

AANGETEKEND

Burgemeester en wethouders
van de gemeente Arnhem

p/a rijnpark@arnhem.nl

Datum	8 april 2024	Eigenaar	J[redacted]
Ons kenmerk	LJV / PLA / ZW / #19898	Telefoonnummer	[redacted]
Onderwerp	Arnhem, zienswijze Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark	E-mail	RO-ProRail@prorail.nl

Financiën
Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

Bezoekadres
Tulpenburgh
Moreelsepark 2
3511 EP Utrecht
Nederland

Postadres
Postbus 2038
3500 GA Utrecht
Nederland

www.prorail.nl

Geacht College,

Het voornemen tot het opstellen van een omgevingseffectrapportage en de bijbehorende Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark, welke van 13 maart 2024 tot en met 9 april 2024 ter inzage ligt, geeft ProRail aanleiding om tijdig de volgende zienswijze in te brengen.

ProRail heeft kennisgenomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau Rijnpark. In de notitie wordt ingegaan op ontwikkeling van woningen op het emplacement Arnhem Goederen dat in eigendom en beheer van ProRail is. Het emplacement is essentieel voor de bedrijfsvoering van ProRail en het onderhoud van het spoornetwerk. Wij constateren tegelijkertijd dat er nog onvoldoende zicht en zekerheid is op een alternatieve locatie.

ProRail constateert hiermee een spanning in de planning van de planologische procedure in relatie tot de tijdslijnen van een mogelijk verplaatsing van het emplacement. Voor ProRail is afronding van de MIRT- verkenning het moment om met de omgeving in gesprek te gaan over planologische procedure. Besluitvorming over de start van een MIRT-verkenning naar een mogelijke uitplaatsing van het emplacement moet nog plaats vinden. ProRail constateert daarmee dat het starten van een m.e.r.-procedure op onze gronden te vroeg is. ProRail adviseert dan ook nu geen verdere stappen te nemen in deze procedure op onze gronden.

ProRail neemt aan u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd en behoudt zich het recht voor in de verder procedure aanvullende c.q. nieuwe opmerkingen/zienswijzen kenbaar te maken.

[redacted]ns
Directeur Leefomgeving, Juridische zaken en Vastgoed

NS

Regiodirectie NoordOost
Aron Slob

Postbus 2534, 3500 GM Utrecht

College van Burgemeester en Wethouders
Van de Gemeente Arnhem
Postbus 9029
6800 EL Arnhem

Verzonden per e-mail: rijnpark@arnhem.nl

Datum 9 april 2024
Ons Kenmerk AS/2024/04
Onderwerp Rijnpark: Notitie Reikwijdte en detailniveau

Telefoon 06 – 38 65 33 55
E-mail [redacted]@ns.nl

Geachte College,

NS heeft kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MER Rijnpark, hierna te noemen: NRD, die op 12 maart 2024 ter inzage is gelegd.

Naar aanleiding van de inhoud van die NRD voelt NS de behoefte te reageren middels deze brief. Die brief is bewust kort gehouden, omdat tussen uw gemeente, ProRail en NS op bestuurlijk en ambtelijk niveau gesprekken lopen over een eventuele uitplaatsing van het emplacement Arnhem Goederen.

NS beperkt zich tot de twee volgende punten:

1. NS is van oordeel dat het uitvoeren van een MER, en dus ook het ter inzage leggen van een NRD prematuur is. In algemene zin begrijpt NS de wens van het College om te komen tot het bouwen van woningen binnen haar gemeente om de nationaal gevoelde woningnood te bestrijden, maar zij vraagt daarbij aandacht voor een integrale beoordeling van deze problematiek. Het emplacement Arnhem goederen is voor NS essentieel om haar operatie te kunnen uitvoeren: het emplacement is nu en in de toekomst nodig om treinen te kunnen rijden, ook voor alle reizigers van, naar en via Arnhem.
   NS heeft met de realisering van het opstelterrein invulling gegeven aan de aanbeveling vanuit de parlementaire enquête Fyra om altijd back-up materieel beschikbaar te houden bij de introductie van nieuw reizigersmaterieel. De uitkomsten van de parlementaire enquête hebben de urgentie van voldoende opstelcapaciteit vergroot.

Naar de mening van NS moet het aanwezige spoorwegemplacement dus eerst **zijn** uitgeplaatst voordat kan worden overgegaan tot een herbestemming van dit gebied.

2. Uitgangspunt van de gesprekken tussen het Rijk, de provincie, de gemeente, ProRail en NS is steeds geweest dat, als sprake zou zijn van het uitplaatsing van het emplacement, dit zou gelden voor het **gehele** emplacement. Uit de gebiedsvisie leidt NS af dat dat voornemen is verlaten en dat de gebiedsontwikkeling gefaseerd gaat plaatsvinden. NS heeft daarmee geen probleem, mits het einddoel dan maar is de uitplaatsing van het gehele emplacement. Indien fase 2 (waarin zich het NS-deel van het emplacement zich bevindt) onverhoopt niet doorgaat, resteert voor NS een opstelterrein dat niet tot de HoofdSpoorWegInfrastructuur (HSWI) behoort en dus ook niet onder het systeem van de geluidsproductieplafonds (GPP's) valt. Met andere woorden: de geluidsnormen van het Omgevingsplan worden/blijven hierop van toepassing zonder correctie van de Circulaire Piekgeluiden (die op 1 januari 2024 is ingetrokken). Indien in de nabijheid van het opstelterrein van NS woningen worden gebouwd, zal NS in de toekomst (mogelijk) niet meer aan die geluidsnormen kunnen voldoen, waarmee het terrein voor haar onbruikbaar wordt.
   Vandaar dat NS u verzoekt de milieurechtelijke consequenties van een fasering van de gebiedsontwikkeling uitdrukkelijk in kaart te brengen voor wat betreft de gevolgen voor het NS-optelterrein.

NS is graag bereid tot een nadere toelichting op deze brief en blijft bereid tot overleg in dit complexe dossier.

Hoogachtend,

[redacted]
Manager Public Affairs
NS Regiodirectie NoordOost

Geachte leden van de Gemeenteraad van Arnhem,

Met een gezamenlijk streven naar vooruitgang richten wij, de ondernemers gevestigd op het bedrijventerrein van het toekomstige Rijnpark Fase 2, ons tot u middels deze brief.

Als betrokken lokale ondernemers willen wij onze steun en medewerking uitspreken voor de geplande gebiedsontwikkeling in Rijnpark Fase 2. Wij zijn overtuigd van de potentie die deze ontwikkeling biedt voor economische groei, sociale cohesie en stedelijke vernieuwing binnen onze gemeente.

Het is voor ons essentieel om actief deel te nemen aan de dialoog en processen die deze ontwikkeling omvatten. Wij begrijpen dat een project van deze omvang zorgvuldige planning en afstemming vereist en willen graag benadrukken dat wij klaar staan om hierin een constructieve rol te spelen. Onze betrokkenheid bij en investeringen in dit gebied zijn direct gelieerd aan de langetermijnvisie die met Rijnpark Fase 2 wordt nagestreefd.

Echter, voor ons als ondernemers is het cruciaal dat er helderheid en transparantie is over de inhoudelijke invulling en de planning van de gebiedsontwikkeling. Dit stelt ons in staat om onze eigen bedrijfsvoering en groeiplannen hierop of te stemmen, en zodoende de synergie tussen ons bedrijfsleven en de gemeentelijke ontwikkelingsplannen te optimaliseren.

Daarom verzoeken wij de volgende punten te overwegen en te verhelderen:

Inhoudelijke Details: Graag ontvangen wij specifieke informatie over de voorgenomen inrichting van het gebied, de infrastructuur, de toegankelijkheid en eventuele focusgebieden binnen de ontwikkeling. Ook zijn we geInteresseerd in de rol die duurzaamheid en groenvoorzieningen zullen spelen binnen de nieuwe ontwikkelingen.

Tijdschema: Een tijdschema is voor ons van groot belang. Het helpt ons bij het plannen van onze activiteiten en investeringen. Inzicht in de fases van ontwikkeling en de verwachte oplevering van bepaalde delen van het project zou enorm helpen.

Betrokkenheid: Wij willen graag weten hoe onze inbreng en die van andere lokale ondernemers structureel ingezet kan worden gedurende het gehele proces. Het opzetten van een regelmatig overleg tussen gemeente en lokale ondernemers zou kunnen bijdragen aan een rneer inclusief en effectief ontwikkelingsproces.

Communicatie: ContinuIteit en duidelijkheid in communicate vanuit de gemeente naar alle betrokken stakeholders is fundamenteel. Wij stellen voor om een duidelijk communicatiekanaal of platform to creeren waar updates, wijzigingen in de planning en andere relevante informatie gemakkelijk toegankelijk zijn voor alle partijen.

Met een duidelijke en transparante aanpak vertrouwen wij erop dat de gebiedsontwikkeling van Rijnpark Fase 2 niet alleen zal leiden tot een verrijking van onze stad maar ook tot substantiele kansen voor het lokale bedrijfsleven. Wij kijken uit naar uw reactie en staan open voor een verdere dialoog over hoe we samen de toekomst van onze prachtige stad Arnhem kunnen vormgeven.

Met vriendelijke groet,

NAAM	BEDRIJF	FUNCTIE	ADRESS
	GLD Print en Media		
	Ingenieursbureau XYZ		
	Eureka Groep BV		
	Autotelex BV		
	Bensink Beheer BV		
	De Leemkuil Exoploitatie		
	De Hunnenschans		
	Direct EnergieLabel		
	Hippo Content Creators		
	Stemerdink		
	Bosveld en Haisch		
	Wifimedia		
	Tom-Lock		
	UVM Beheer BV.		
	Autoschade Herstel Arnhem		
	Boxletters		
	Bubblelicious		

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Gebiedsvisie Rijnpark’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

- 3 april 2024, informatieve bespreking (rondetafelgesprek)
- 17 april 2024, start meningsvormende bespreking
- 24 april 2024, vervolg meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Van Engelenburg (VVD), Van den Broek (CDA), Malda (ChristenUnie), Scholten (Volt), Heemskerk (D66), Visser (PvdA), Elfrink (SP), De Groot (PvdD), Prinsen (GroenLinks), Verheij (PVV), Van der Laak (Arnhem Centraal),

De fracties van de PVV, BBA, DENK, Forum voor Democratie waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Smeulders (wethouder), Kundic (wethouder), Van Rijen (bestuursadviseur), Pasmans (bestuursadviseur)

Bespreking

De voorzitter opent de vergadering en start met de tweede termijn van de raad. Vervolgens is ruimte geboden voor de tweede termijn aan de zijde van het college.

Toezeggingen

1. Wethouder Smeulders zegt toe de impactanalyse van de spoorzone aan de raad te doen toekomen, naar verwachting rond de zomer.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de meningsvormende bespreking is afgerond. Het voorstel is doorverwezen naar een bespreking van de amendementen en moties.

De raadsadviseur,

W. Lammers

De voorzitter,

J. Gerretschen

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Procedure:

Datum vergadering
15 mei 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Voortzetting en afronding van de meningsvormende bespreking.

Informatieve fase:
Afgerond.

Meningsvormende fase:
Er wordt in maximaal twee termijn vergadert waarin de raadskamer in gesprek gaat met het college.

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om artikel 5.5.1. van de Algemene Plaatselijke Verordening te wijzigen en in overeenstemming te brengen met de modelverordening van de VNG. Het artikel behandelt het verbod op vuur stoken.

Aandachtspunten

Deze wijziging moet duidelijker maken wat wel en niet is toegestaan onder het vuurverbod.

In Arnhem is het verboden in de open lucht vuur aan te leggen. Het college kan een zogeheten ontheffing verlenen.

Als er geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op:
a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke;
b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand;
c. vuur voor koken, bakken en braden.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Ahmed Marcouch

Ambtenaar
Erik van den Heuvel
erik.van.den.heuvel@arnhem.nl
026- 377 5982

Raadsadviseur
Petra Wielaard
petra.wielaard@arnhem.nl
026-377 4836

Aandachtspunten

--

Moties en Toezeggingen

--

Voorgestelde behandelwijze

Op woensdag 17 april is de informatieve bespreking afgerond en de eerste termijn aan de zijde van de raadskamer. **De bespreking wordt hervat bij de eerste termijn van de portefeuillehouder.**

Meningsvormende bespreking
Er wordt in twee termijnen vergaderd.

- Iedere fractie heeft twee termijnen, waarin meningen kunnen worden verkondigd of politieke vragen kunnen worden gesteld.
- De portefeuillehouder reageert na een termijn van de raad als alle fracties aan het woord zijn geweest. De portefeuillehouder beantwoordt de gestelde vragen, waarbij die antwoorden kan samenvoegen waardoor herhaling van vrijwel overeenkomstige punten achterwege blijft. De voorzitter ziet erop toe dat de beantwoording van de wethouder ter zake is en in gaat op de gestelde vragen.
- Interrupties (in de vorm van een korte vraag of opmerking zonder inleiding) zijn in alle termijnen toegestaan. Zoals altijd kan de voorzitter interrupties beperken.

Mogelijk resultaat:

- Partijen zijn het eens, het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende fase
- Partijen zijn het niet (volledig) eens en overwegen moties en/of amendementen. Het voorstel wordt doorgeleid naar de bespreking van moties en amendementen.

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4145692

Onderwerp: Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken.

Kernboodschap

In de Algemene Plaatselijke Verordening voor Arnhem (hierna: APV) staan onder andere regels over het stoken van vuur. Bij dit raadsvoorstel wordt voorgesteld om artikel 5.5.1 APV dat hierover gaat, te wijzigen en in lijn te brengen met de tekst van de Model-APV van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG). Het betreft een technische actualisatie van de APV.
De tekst van het oude artikel bleek namelijk aanleiding te zijn voor veel onduidelijkheid. Met deze actualisatie nemen we die onduidelijkheid weg.
Hiermee staan we alleen sfeervuren in vuurkorven en terrashaarden toe. Met een sfeervuur wordt hier bedoeld een vuur in een vuurkorf op een terras, bij een evenement of bij een schaatsbaan met de bedoeling een gezellige sfeer te creëren.

Voorstel

1. De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) voor Arnhem hoofdstuk 5, afdeling 5, artikel 5.5.1 te wijzigen conform bijgevoegd voorstel.

Inleiding

De APV is een belangrijke verordening van de gemeente Arnhem. De APV geeft regels over onder meer het verbod om vuur te stoken. Het is wenselijk om aan te sluiten bij de Model-APV van de VNG.
In bijgaand was-wordt overzicht kunt u de huidige en de voorgestelde nieuwe teksten naast elkaar vinden.

Beoogd effect

Een APV die actueel is en inspeelt op recente ontwikkelingen.

Argumenten

1.1. Het is belangrijk dat de APV volledig is en bijgewerkt naar de nieuwste inzichten.
Dit zorgt voor een goede basis van besluiten van het gemeentebestuur.

Kanttekeningen en risico's

1.1 Er zijn geen kanttekeningen en risico's bekend.

Gemeente Arnhem

Participatie

Omdat het om wijzigingen van technische aard gaat, is geen participatietraject ingezet. Wel zijn afdeling Veiligheid en de afdeling Juridische Zaken actief betrokken bij dit voorstel.

Financiën

Het voorstel heeft geen financiële consequenties.

Uitvoering

Deze onderdelen van de APV worden in de huidige situatie ook door de afdeling Vergunning en Handhaving, afdeling Veiligheid en de afdeling Juridische Zaken uitgevoerd. Dit verandert niet na wijziging van de APV.

Communicatie

De APV-wijziging zal worden bekendgemaakt in het digitale Gemeenteblad en is terug te vinden op www.overheid.nl.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad

- Bijlage: Was-wordt overzicht Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken.

Besluit van	
Zaaknummer	4145692

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 26 maart 2024, nummer: 4145692;

gelet op artikel 147 en 149 van de Gemeentewet;

besluit:

vast te stellen de

VERORDENING TOT WIJZIGING VAN DE ALGEMENE PLAATSELIJKE VERORDENING VOOR ARNHEM

I Wijzigingen

A. In hoofdstuk 5: Andere onderwerpen betreffende de huishouding der gemeente, afdeling 5 Verbod vuur te stoken, wordt artikel 5.5.1 vervangen en komt als volgt te luiden:

Artikel 5.5.1 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken

1. Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.
2. Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op:
   a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke;
   b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand;
   c. vuur voor koken, bakken en braden.
3. Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.
4. Onverminderd het bepaalde in artikel 1:8 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna.
5. Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of de provinciale omgevingsverordening.

Arnhem GEMEENTE

B. De toelichting bij artikel 5.5.1 wordt vervangen en komt als volgt te luiden:

Artikel 5.5.1 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken

Het is verboden in de open lucht afvalstoffen te verbranden buiteninrichtingen als bedoeld in de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.

In het tweede lid is een aantal uitzonderingen opgenomen op het verbod in het eerste lid. In de eerste plaats valt verlichting door middel van kaarsen, fakkels, sfeervuren – waarbij geen afvalstoffen worden verbrand -, zoals terrashaarden en vuurkorven of vuur voor koken, bakken en braden niet onder het verbod. Met een sfeervuur wordt hier bedoeld een vuur in een vuurkorf op een terras, bij een evenement of bij een schaatsbaan met de bedoeling een gezellige sfeer te creëren.

Daarnaast mag er geen sprake zijn van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving. Vooral binnen de bebouwde kom kunnen klachten ontstaan over overlast of hinder door met name terrashaarden en vuurkorven.

Het college kan van het in het eerste lid omschreven verbod ontheffing verlenen. Daarbij kan worden gedacht aan (veelal georganiseerde)vreugdevuren en kampvuren.

In het vijfde lid, van artikel 5.5.1 zijn van de werkingssfeer van deze bepaling uitgezonderd die situaties waarop artikel 429 van het Wetboek van Strafrecht van toepassing is, te weten het aanleggen van vuur of het onderhouden daarvan op zó korte afstand van gebouwen of goederen dat daardoor brandgevaar kan ontstaan.

Het in het eerste lid gestelde verbod geldt ook niet, indien de provinciale omgevingsverordening van toepassing is. In de provinciale milieuverordening kunnen inzake dit onderwerp evenzeer regels worden gesteld. Een afbakening tussen de APV en de provinciale verordening is dus noodzakelijk.

II Inwerkingtreding en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na die van de bekendmaking.
2. Dit besluit wordt aangehaald als: Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, **Verbod afvalstoffen te verbranden.**

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van …….2024.

De griffier, De voorzitter,

GEMEENTE Arnhem

Was-wordt-tabel Wijziging APV, **HOOFDSTUK 5 ANDERE ONDERWERPEN BETREFFENDE DE HUISHOUDING DER GEMEENTE,** Afdeling 5, Verbod vuur te stoken.

Leeswijzer
In de 'bestaande tekst' zijn de woorden en leestekens waaraan iets verandert, *cursief* gezet en – als het een facultatieve bepaling betreft – eveneens *onderstreept* (aangezien dan de hele bepaling cursief is i.v.m. het facultatieve karakter). In de 'nieuwe tekst' zijn de nieuwe woorden en leestekens **vet** gedrukt en – als de bestaande tekst al vet was gedrukt ook **onderstreept**.

Huidige tekst APV	**Voorgestelde nieuwe tekst APV**
Artikel 5.5.1 Verbod vuur te stoken 1. *Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.* 2. *Het college kan van het in het eerste lid genoemde verbod ontheffing verlenen voor:* *a. Kerstboomverbranding in de maand januari van elk kalenderjaar;* *b. Kampvuren, in daarvoor aangelegde stookplaatsen, ten behoeve van scoutingactiviteiten;* *c. Evenementen als bedoeld in artikel 5.7.1, eerste lid.* 3. *Tot de door het college aan de in het tweede lid genoemde ontheffing te verbinden voorschriften kan behoren het voorschrift dat de verbranding slechts op een door het college te bepalen plaats en tijdstip mag plaatsvinden.* 4. *Een ontheffing als bedoeld in het tweede lid kan worden geweigerd in het belang van de openbare orde en veiligheid, ter bescherming van de woon- en leefomgeving, ter bescherming van flora en fauna of ter voorkoming van hinder of nadelige beïnvloeding van het milieu door rook, roet, stof, walm of stank.* 5. *Het in het eerste lid genoemde verbod geldt niet voor zover:* *a. op de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, gebaseerde voorschriften van toepassing zijn;* *b. de provinciale omgevingsverordening van*	**Artikel 5.5.1 Verbod afvalstoffen te verbranden buiten inrichtingen of anderszins vuur te stoken** 1. **Het is verboden in de openlucht afvalstoffen te verbranden buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer, zoals die wet luidde direct voorafgaand aan de inwerkingtreding van de Omgevingswet, of anderszins vuur aan te leggen, te stoken of te hebben.** 2. **Mits geen sprake is van gevaar, overlast of hinder voor de omgeving, is het verbod niet van toepassing op:** **a. verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke;** **b. sfeervuren zoals terrashaarden en vuurkorven, voor zover geen afvalstoffen worden verbrand;** **c. vuur voor koken, bakken en braden.** 3. **Het college kan ontheffing verlenen van het verbod.** 4. **Onverminderd het bepaalde in artikel 1.7 kan de ontheffing worden geweigerd ter bescherming van de flora en fauna.** 5. **Het verbod is niet van toepassing op situaties waarin wordt voorzien door artikel 429, aanhef en onder 1˚ of 3˚, van het Wetboek van Strafrecht of de provinciale omgevingsverordening.**

toepassing is; *c. artikel 429, aanhef en onder 1 of 3, Wetboek van Strafrecht van toepassing is;* *d. het betreft verlichting door middel van kaarsen, fakkels en dergelijke of het betreft het stoken van vuur in een vuurkorf met een maximale inhoud van 25 liter of het betreft vuur voor koken, bakken en braden, indien dat geen gevaar of hinder oplevert voor de omgeving en niet plaatsvindt in parken of buitengebieden van de gemeente Arnhem;* *e. het betreft het barbecueën op daarvoor door het college aangewezen plaatsen.* 6. *Op de ontheffing bedoeld in het tweede lid is paragraaf 4.1.3.3 van de Algemene wet bestuursrecht (positieve beschikking bij niet tijdig beslissen) niet van toepassing.*	

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken’

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- **17 april 2024: informatieve en meningsvormende bespreking**

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Dayioglu (GroenLinks), Zwijnepoel (D66), Maref (VVD), Spruijt (Arnhem Centraal), Lu (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA), Koorn (CDA), De Vries (Volt), Nede (ChristenUnie), Bal (DENK), Verheij (PVV), Lukkassen (Forum voor Democratie).
De fracties van SP, Burgerbelang Arnhem waren niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: burgemeester Marcouch, Verhoeven en Van den Heuvel (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

Er zijn geen verzoeken zijn ontvangen om in te spreken, als gevolg daarvan wordt direct overgegaan tot de meningsvormende bespreking.

In de eerste termijn heeft de raadskamer vragen gesteld aan de portefeuillehouder, ook is er met elkaar gedebatteerd over het voorliggende voorstel. Gestelde vragen hebben betrekking onder andere op; de definiëring en toetsingscriteria van overlast, hinder, gevaar, terras, sfeervuren; kaders voor ontheffing; de relatie tussen luchtkwaliteit en het stoken van vuur; de aanleiding voor en het moment van aanbieden van het raadsvoorstel ten opzichte van de aanpassing van het betreffende artikel in de modelverordening; de relatie tussen het voorliggende raadsvoorstel en het verbanden van heilige boeken en de uitspraak van de hoge raad.

Toezeggingen

n.v.t.

Amendementen en moties

n.v.t.

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de informatieve bespreking is afgerond. De meningsvormende bespreking is niet afgerond en krijgt een vervolg. De vervolgbespreking start met de eerste termijn van het college.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

N. Eppich

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Wijziging APV, Hoofdstuk 5, Afdeling 5, Verbod vuur te stoken’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☑ Meningsvormende bespreking
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- 17 april 2024: Informatieve en (deels) meningsvormende bespreking.

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Dayioglu (GroenLinks), Zwijnepoel (D66), Maref (VVD), Spruijt (Arnhem Centraal), Lu (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA), Koorn (CDA), De Vries (Volt), Nede (ChristenUnie), Bal (DENK), Verheij (PVV), Lukkassen (Forum voor Democratie), Van Plateringen (Burgerbelang Arnhem). De fractie van SP was niet vertegenwoordigd.

Verder aanwezig: burgemeester Marcouch, Van den Heuvel en Van Dongen (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

De burgemeester heeft in eerste termijn de vragen beantwoordt die de raadskamer bij de bespreking op 17 april 202a4 heeft gesteld. De bespreking is niet afgerond, zowel de raadskamer als de portefeuillehouder resteert nog een tweede termijn.

Toezeggingen

n.v.t.

Amendementen en moties

n.v.t.

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de eerste termijn van het college is afgerond. De meningsvormende bespreking is niet is afgerond, zowel de raadskamer als het college resteert nog een tweede termijn.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

N. Eppich

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELADVIES

Raadsvoorstel ‘Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☑ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Procedure:

Datum vergadering
15 mei 2024

Type voorstel
Raadsvoorstel vanuit het college van B&W

Spreekrecht publiek?
Nee

Voorgesteld resultaat:
Start en afronding bespreking concept amendementen en moties

Informatieve en meningsvormende bespreking:
Afgerond

Bespreking amendementen en moties:
Ieder amendement en/of motie wordt afzonderlijk in maximaal twee termijnen besproken.

Voorgesteld besluit

De raad wordt voorgesteld om de verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Arnhem 2019 te wijzigen en over te gaan van een Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning naar een Maatwerkvoorziening Huishoudelijke Ondersteuning. Ook het plan van aanpak wachtlijstproblematiek huishoudelijke ondersteuning ligt ter vaststelling voor.

Aandachtspunten

Overeenkomstig het Reglement van Orde dienen, alvorens de bespreking plaatsvindt, de fracties die dat wensen uiterlijk op de maandagochtend 12.00 uur de concept amendementen en/of moties in. Deze worden na ontvangst aan de agenda toegevoegd.

De combinatie van de huidige *toegangseisen* voor de algemene voorziening en het *abonnementstarief* (eigen bijdrage) maakt dat veel inwoners gebruik maken van deze voorziening en de uitstroom belemmert met als gevolg dat de wachtlijsten oplopen. Hierdoor moeten mensen die echt afhankelijk zijn van deze voorziening lang wachten op hulp.

Het voorstel is om van Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning af te schaffen en over te gaan op een Maatwerkvoorziening waarbij toetsing van de hulpaanvraag door de Sociale Wijkteams plaatsvindt.
Ten aanzien van het abonnementstarief geldt dat dit in 2026 inkomensafhankelijk wordt gemaakt waardoor het gebruik van huishoudelijke ondersteuning in plaats van particuliere hulp wellicht afneemt.

Het plan van aanpak wachtlijstproblematiek stelt voor om de *frequentie van huishoudelijke ondersteuning* aan te kunnen passen van wekelijks naar hulp om de week. En om te starten met de ‘Pilot Robotstofzuiger’, het *inzetten van robotstofzuigers* binnen de huishoudelijke ondersteuning. De kosten voor deze proef worden naar verwachting opgevoerd in de komende Perspectiefnota.

Voor de uitvoering van het voorstel worden de incidentele kosten gedekt uit de bestemmingsreserve WMO/Jeugdzorg en de structurele kosten worden verwerkt in de begroting 2025.

De Adviesraad Jeugd & WMO heeft positief geadviseerd op het voorstel maar heeft ook enkele adviezen geformuleerd en om aanvullende informatie gevraagd.

Contactgegevens

Portefeuillehouder:
Marco van der Wel

Ambtenaar
Naomi Sonneveld
naomi.sonneveld@arnhem.nl
026- 377 4712

Raadsadviseur
Petra Wielaard
petra.wielaard@arnhem.nl
026-377 4836

Aandachtspunten

Voorgeschiedenis

De sociale wijkteams en de zorgaanbieders signaleren al enige tijd spanning tussen de vraag naar huishoudelijke ondersteuning, beschikbare capaciteit en een oplopende wachtlijst. Ter bescherming van inwoners die deze ondersteuning het hardst nodig hebben probeert het college grip te krijgen op deze wachtlijstproblematiek.

Aanvankelijk is gestart met het inrichten van een centraal meldpunt voor het stellen van een prioritering en het samenbrengen van vraag en aanbod: het Centrale Toegang Huishoudelijke Ondersteuning van het Sociale Wijkteam.

In een volgende stap is besloten om de toegang volledig te beleggen bij de sociale wijkteams en een onderverdeling aan te brengen in de prioritering; directe zorg, planbare zorg en wachtlijst. Sinds december 2022 is het Centraal Toegangssysteem Huishoudelijke Ondersteuning (CTH) operationeel.

In oktober 2023 heeft het college de raad geïnformeerd over mogelijke oplossingsrichtingen op het gebied van het vergroten en het verdelen van de capaciteit en het beïnvloeden van de vraag.

Onlangs heeft de gemeenteraad ingestemd met de indexatie van de eigen bijdrage (het abonnementstarief). In 2026 wordt het abonnementstarief afgeschaft en wordt de eigen bijdrage inkomensafhankelijk, dit zal naar verwachting ook tot minder vraag naar huishoudelijke ondersteuning leiden. Momenteel is huishoudelijke ondersteuning vanuit de WMO financieel voordeliger dan particuliere hulp.

Het college heeft de gemeenteraad op diverse momenten geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de huishoudelijke ondersteuning:

Raadsbrief ‘Actuele ontwikkelingen in de huishoudelijke ondersteuning (Wmo)’, d.d. 8 februari 2022

Raadsbrief ‘Wachtlijstbemiddeling huishoudelijke ondersteuning (Wmo): prioritering en ander wijze van uitvoering’, d.d. 19 juli 2022

Raadsbrief ‘Informatie over de voortgang van de prioritering en andere wijze van uitvoering binnen de huishoudelijke ondersteuning’, d.d. 4 oktober 2022

Raadsbrief ‘Kostendekkende tarieven huishoudelijke ondersteuning’, d.d. 31 januari 2023

Raadsbrief 'Stijging tarieven jeugd en Wmo', d.d. 31 oktober 2023

Raadsbrief ‘Wachtlijstproblematiek huishoudelijke ondersteuning’, d.d. 10 oktober 2023

Raadsbrief ‘Langer of voor onbepaalde tijd toewijzen van zorg’, d.d. 21 februari 2024

Moties en Toezeggingen

Niet van toepassing

Voorgestelde behandelwijze

Bespreking amendementen en moties

Ieder amendement en/of motie wordt afzonderlijk in maximaal twee termijn besproken. Behandeling gebeurt op volgorde van volgnummer waarbij eerst de amendementen worden besproken en daarna de moties.

1. Eerste indiener licht het amendement of de motie toe.
2. Woordvoerders van andere fracties krijgen de gelegenheid om vragen te stellen aan de indiener of hun standpunt te delen.
3. De portefeuillehouder krijgt de gelegenheid om te reageren op het amendement of de motie (preadvies).
4. Woordvoerders kunnen reageren op de bijdrage van de portefeuillehouder.
5. Daarna is de volgende amendement of motie aan de beurt, totdat alle amendementen en/of moties zijn besproken.
6. Interrupties zijn toegestaan, maar kunnen beperkt worden.

Mogelijk resultaat:

- Nadat de bespreking is afgesloten, alle concept-moties en -amendementen besproken zijn, besluit de raadskamer of het voorstel wordt doorgeleid naar de besluitvormende vergadering. Een dergelijk besluit komt tot stand als de fracties waarvan de woordvoerders zich daarachter hebben geschaard, in de raad een meerderheid opleveren (20 zetels of meer).

- De raadskamer kan besluiten, als alle in de raadskamer aanwezige woordvoerders van de fracties hiermee instemmen, om een onderwerp als hamerstuk door te geleiden naar de besluitvormende bespreking.

Van: Marco van der Wel <marco.van.der.wel@arnhem.nl>
Verzonden: maandag 13 mei 2024 14:24
Onderwerp: nagekomen vraag Lea Manders

Hi Marco, nog een vraag m.b.t. herindicaties 75plus huish hulp. Hoelang gaat dit duren, hoeveel personen betreft het? Staan de kosten wel in goede verhouding tot elkaar? Van een wijkverpleegkundige hoor ik dat zij vaak aanvraag stimuleren omdat mensen vervuilen of omdat ze niet meer aan sociale en of sportactiviteiten toe komen. Zou het laten vallen van herindicatie uiteindelijk niet voordeliger zijn, want deze groep veroudert ook weer snel.

Verzonden vanuit Outlook voor iOS

Beste Lea,

Hieronder vindt u de antwoorden op uw nagekomen vragen (in het rood) die u gesteld heeft aan @Marco van der Wel

Hoelang gaat dit duren, hoeveel personen betreft het?

De huidige inwoners die nu gebruik maken van de Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO), ontvangen gedurende hun lopende overeenkomst gewoon huishoudelijke ondersteuning. De meeste overeenkomsten lopen binnen 2 jaar af. We trekken dan ook ongeveer 2 jaar uit om deze groep te beoordelen voor een maatwerkvoorziening, waarbij we binnen het eerste jaar een aanzienlijk deel van de huidige AVHO-gebruikers zullen beoordelen. Er zitten zo'n 3200 inwoners in de AVHO. De wijkcoach maakt een zorgvuldige afweging in de keuze voor de meest passende gespreksvorm (keukentafelgesprek, telefonisch of administratief). Echter, de meeste inwoners zullen middels een keukentafelgesprek beoordeeld worden door de wijkcoach, aangezien dit de meest grondige manier is om onderzoek te doen naar de zorgvraag/leefsituatie en passende ondersteuningsmogelijkheden. Het beoordelingsproces wordt ook aangegrepen om waar passend 'langer toe te wijzen'(hiermee sluiten we aan op de raadsbrief: langer of voor onbepaalde tijd toewijzen van zorg – zie bijlage). Zo ontvangen inwoners waarbij geen verbetering meer wordt verwacht, langer of voor onbepaalde tijd huishoudelijke ondersteuning.

Staan de kosten wel in goede verhouding tot elkaar? Van een wijkverpleegkundige hoor ik dat zij vaak aanvraag stimuleren omdat mensen vervuilen of omdat ze niet meer aan sociale en of sportactiviteiten toe komen. Zou het laten vallen van herindicatie uiteindelijk niet voordeliger zijn, want deze groep veroudert ook weer snel.

Financieel gezien zou het achterwegen laten van herindicaties voordelig zijn. Maar dit raadsvoorstel heeft als primaire doel de HO zo in te richten dat de schaarse ondersteuning (groeiende personeelstekorten) bij de inwoners terecht komt die deze ondersteuning het hardst nodig hebben. Het biedt de mogelijkheid om gerichter te sturen om de ondersteuning te kunnen toewijzen aan de meest kwetsbare inwoners. Daarnaast stelt het ons in staat de regie verder naar ons toe te trekken, doordat wij hiermee ook grip krijgen op de verlengingsmogelijkheden van de maatwerkvoorziening, die binnen de AVHO bij de zorgaanbieder belegd is. Herindicaties zijn dus nodig om ook op de langere termijn grip te houden op de toegang, toewijzingen en verlengingen van maatwerkcontracten.

Wanneer een wijkverpleegkundige aanvragen stimuleert is dat ongetwijfeld met een goede reden. Doordat we deze aanvragen nu uitgebreider kunnen gaan beoordelen (wijkcoach gaat op bezoek bij deze inwoners), kunnen we de leefsituatie en zorgvragen beter in beeld brengen. Het stelt ons ook in staat om de meest passende oplossing te bieden, die verder rijkt dan alleen huishoudelijke ondersteuning (denk bijv. aan dagbesteding). Zoals ook beschreven staat in het plan van aanpak, zal de wijkcoach wanneer passend ook het gesprek aangaan over de mogelijkheid om niet wekelijks maar bijvoorbeeld 1x in de 2 weken huishoudelijke ondersteuning toe te wijzen (altijd met goedkeuring van de inwoner). Dit zou bijvoorbeeld een passende oplossing zijn voor mensen die niet meer wekelijks de zware huishoudelijke taken kunnen uitvoeren, maar nog wel de lichtere huishoudelijke taken kunnen bijhouden. Zo kan er een balans gezocht worden met sociale-/sportactiviteiten. De mensen die vervuilen kunnen middels een keukentafelgesprek ook beter in beeld gebracht worden. We vertrouwen erop dat de wijkcoach hierbij een zorgvuldige afweging maakt in het toewijzen van huishoudelijke ondersteuning.

GEMEENTERAAD ARNHEM

Amendement

Datum raadsvergadering:	29 mei 2024
Nummer amendement:	**24A13**
Zaaknummer:	4111902
Status	
Onderwerp:	Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning

Titel:

De werklast echt verlagen

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen de volgende wijziging voor:

Op bladzijde 12 van het plan van aanpak de tekst onder het kopje “Pilot robotstofzuiger” de tekst

(meer cliënten te helpen in dezelfde tijd)

Te schrappen

Toelichting:

De inzet van robotstofzuigers moet ten doel hebben om de werklast voor de medewerkers in de huishoudelijke hulp te verlichten. Door de toevoeging van “meer cliënten te helpen in dezelfde tijd” kan de werklast juist worden vergroot. Door robotstofzuigers in te zetten om het werk te verlichten kan mogelijk de kwaliteit van zorg worden verbeterd en meer tijd aan persoonlijk contact worden besteed.

Indieners:

Nathalie Nede – ChristenUnie
Marlies Neutkens - Volt

Gemeente Arnhem

GEMEENTERAAD ARNHEM

Amendement

Datum raadsvergadering:	29 mei 2024
Nummer amendement:	24A14
Zaaknummer:	4111902
Status	
Onderwerp:	

Titel:

Huishoudelijk werk moeten we niet gelijkstellen aan gezonde sportieve beweging .

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen de volgende wijziging voor:

De volgende tekst te schrappen op pagina 13: 'Met stofzuigen, de was ophangen en tuinieren kunnen 65+ op een toegankelijke manier voldoen aan hun beweegnormen. Daarom is het met name voor de groep 75 plussers gezonder om in plaats van huish ondersteuning te bieden in te zetten om zelf (een aantal van) de huishoudelijke taken te doen. Dit draagt bij aan de vitaliteit en zelfredzaamheid van de inwoner.
Wanneer deze ondersteuning in groepsverband door Sportbedrijf, sportverenigingen, buurthuizen en paramedici zoals fysiotherapeuten wordt aangeboden, zal dit ook bijdragen aan de samenredzaamheid en het tegengaan van eenzaamheid.

Toelichting:

Het verrichten van huishoudelijke taken is een noodzaak die energie kost. Juist het huishouden blijft vaak (te) lang liggen wanneer mensen ouder worden. Kans op vervuiling van de woning en ‘door de bomen het bos niet meer zien’ neemt dan significant toe.
Er wordt in de zin voorafgaande aan bovenstaand citaat aangegeven dat naast bijvoorbeeld wandelen en fietsen het uitvoeren van huishoudelijke taken een hele toegankelijke manier zijn om te bewegen. Hoewel die gedachte wel correct is, zet het aangehaalde citaat echter een stap verder door te stellen dat huishoudelijk werk gezond is en bijdraagt aan de vitaliteit en zelfredzaamheid, hetgeen suggereert dat dit **in de plaats mag komen** van leuke en gezellige vormen van sport, beweging en sociale contacten. Want doordat de energie van ouderen met de jaren steeds minder wordt, wordt het doen van het huishouden steeds zwaarder, waardoor andere activiteiten in het gedrang komen. Ook vinden heel wat mensen het huishouden een vervelende bezigheid. Wat betreft de laatste zin van het citaat: Wat de rol zou zijn van buurthuizen, sportclubs ed bij dit huishoudelijke werk blijft onduidelijk.

Indieners:

Lea Manders – Arnhem Centraall

GEMEENTE Arnhem

GEMEENTERAAD ARNHEM

Motie

Datum raadsvergadering:	29 mei 2024
Nummer motie:	24M63
Zaaknummer:	4111902
Status	
Onderwerp:	

Titel:

Kwetsbare mensen verdienen bescherming

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen voor:

Omdat we weten dat:

- De huidige goedkope huishoudelijke ondersteuning via de gemeente per 1 januari 2026 verdwijnt voor 75 plussers met hogere inkomens en dat dit betekent dat zij hun vertrouwde hulp verliezen;
- Ouderen genoodzaakt worden zelfstandig te blijven wonen en – waar mogelijk- zelfredzaam te zijn;
- Ouderen met meer financiële speelruimte niet per definitie sterker en gezonder zijn dan diegenen met een kleiner budget;
- De effecten van een veel hogere bijdrage een behoorlijke invloed kunnen hebben op het leven, want het gaat al snel over honderden euro's maandelijks;
- Ook een organisatie als de SWOA zich zorgen maakt over de gevolgen voor deze ouderen.
- Er ook nog veel ouderen op een wachtlijst staan door een gebrek aan ondersteuners.

Omdat we vinden dat:

- Veel mensen uit deze doelgroep kwetsbaar zijn;
- Door hun afhankelijkheid ten prooi kunnen gaan vallen aan kwaadwillenden;
- We al brede ervaring hebben met het uitbesteden van zorgtaken aan de markt en dat dit geregeld heeft geleid tot wantoestanden;
- Er is sommige gevallen maatwerk nodig is;
- Het wellicht mogelijk is de vertrouwde hulp te kunnen behouden tegen een hoger tarief;
- De gemeente een rol heeft om de nieuwe regeling veilig te maken voor kwetsbare ouderen.

Daarom vraagt de gemeenteraad aan het college om:

Een plan op te stellen om ouderen met een bredere beurs te helpen met het vinden (of behouden) van een betrouwbare huishoudelijke hulp in samenspraak met de doelgoep en belangenorganisaties.

Indieners:

Lea Manders – Arnhem Centraall

GEMEENTE Arnhem

GEMEENTERAAD ARNHEM

Motie

Datum raadsvergadering:	29 mei 2024
Nummer motie:	24M64
Zaaknummer:	4111902
Status	
Onderwerp:	

Titel:

Netwerken vormen om elkaar te helpen

Aan de gemeenteraad

Ondergetekenden stellen voor:

Omdat we weten dat:

- Ouderen genoodzaakt worden zelfstandig te blijven wonen en – waar mogelijk- zelfredzaam te zijn;
- Er een steeds nijpender gebrek aan personeel is;
- Het daardoor noodzakelijk is om meer met elkaar samen te doen om elkaar te ondersteunen
- Het niet vanzelfsprekend is dat men beroep kan doen op familie of directe buren.
- De connectie tussen informele en formele netwerken (hulpverleners) er niet altijd is en ook de organisaties niet altijd adequaat samenwerken.
- Het soms moeilijk is om (de juiste) hulp te krijgen door lange wachtlijsten;

.

Omdat we vinden dat:

- De gemeente de groeiende groep ouderen moet ondersteunen bij hun zelfredzaamheid;
- Er behoefte is aan netwerken, zowel om praktische als om sociale redenen;
- Er interessante initiatieven zijn die vanuit de gemeente gestimuleerd en geëntameerd kunnen worden in alle wijken waar dat relevant is, zoals buurtcirkels (er zijn er al enkele actief in Arnhem), leefstijlnetwerken, voorzorgcirkels, enzovoorts;
- We met een doordachte aanpak de beschikbare middelen en menskracht optimaal kunnen benutten en een duurzaam systeem van ondersteuning kunnen creëren dat ouderen in staat stelt om een kwalitatief hoogwaardig leven te leiden in hun eigen omgeving.

Daarom vraagt de gemeenteraad aan het college om:

Te onderzoeken hoe netwerken en organisaties onder een goede regie ingezet kunnen worden om ouderen te ondersteunen in een tijd waarin er steeds minder zorgpersoneel is en er steeds meer ouderen komen, die zelfstandig **moeten** blijven wonen.

Indieners:

Lea Manders – Arnhem Centraall

GEMEENTE Arnhem

RAADSVOORSTEL

Aan de gemeenteraad

Zaaknummer 4111902

Onderwerp: Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning

Kernboodschap

Er is sprake van een groeiende wachtlijst bij de huishoudelijke ondersteuning. Kwetsbare inwoners met hoge urgentie[1] moeten momenteel zo'n 5 maanden wachten. De toename van de wachtlijst wordt deels toegeschreven aan de groei in aanvragen voor de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning en deels aan de invoering van het abonnementstarief. Vanwege personeelstekorten is er geen ruimte om deze inwoners snel te kunnen ondersteunen. Ons plan van aanpak en het daaruit voortvloeiende besluit om volledig over te stappen naar maatwerkvoorzieningen heeft als voornaamste doel de beschikbare ondersteuning gerichter in te zetten, met een focus op de meest kwetsbare inwoners. Met de overstap van de algemene voorziening, gekenmerkt door brede toegang zonder uitgebreide toetsing, naar maatwerkvoorziening, zullen inwoners die huishoudelijke ondersteuning aanvragen een officieel indicatietraject doorlopen met de wijkcoach. Hierdoor ligt de regie op de toegang en indicaties bij de gemeente, in plaats van bij de zorgaanbieders (marktpartijen). Deze overgang biedt ook de mogelijkheid om zorgvuldiger met de inwoner in gesprek te gaan en bredere oplossingsrichtingen te verkennen, zoals het benutten van het eigen netwerk en voorzieningen in de sociale basis. Met dit voorstel streven we er naar om de beschikbare capaciteit eerlijker te verdelen en de ondersteuning te geven daar waar deze het hardst nodig is.

Voorstel

1. Het plan van aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning vast te stellen.
2. Het daarbij behorende Wijzigingsbesluit van de verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Arnhem 2019 conform bijgevoegd concept vast te stellen, waardoor de Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning overgaat naar de Maatwerkvoorziening Huishoudelijke Ondersteuning.

Inleiding

Arnhem staat voor een aanzienlijke uitdaging met betrekking tot de groeiende wachtlijsten voor huishoudelijke ondersteuning. Deze wordt voornamelijk veroorzaakt door de toename van de Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning. De algemene voorziening kent een open

[1] Betreft inwoners met prio 1 (direct inzetbare hulp), vallen acute situaties (geen netwerk betrokken, aanwezigheid van kleine kinderen)

Arnhem GEMEENTE

toegang zonder uitgebreide inhoudelijke toets. Naast een brede toegang ligt de regie grotendeels bij de zorgaanbieders (marktpartijen). Ook de invoering van het abonnementstarief in 2015 heeft bijgedragen aan de groei van de wachtlijst, omdat daardoor huishoudelijke ondersteuning (Wmo) financieel aantrekkelijker is dan particuliere hulp. Dit draagt bij aan de groeiende druk op de huishoudelijke ondersteuning. In combinatie met personeelstekorten en een vergrijzende bevolking resulteert dit in een oplopende wachtlijst.

In **de brief van 26 oktober 2023** werd u geïnformeerd over de wachtlijstproblematiek. Daaruit blijkt onder andere dat zo'n 535 inwoners, waarvan 255 inwoners met hoge prioriteit, lang moeten wachten op huishoudelijke ondersteuning. Deze lange wachtlijst is geen lokaal probleem, maar een landelijk probleem. Helaas is de situatie in Arnhem in de afgelopen periode niet verbeterd. Dit noopt ons hierop te handelen. Het plan van aanpak met bijbehorend voorstel om volledig over te stappen naar maatwerkvoorzieningen, gaat uit van de beschikbare capaciteit vanuit de huishoudelijke ondersteuning en beoogt deze gerichter in te zetten bij de meest kwetsbare inwoners. Bovendien nemen we met deze overstap de regie weer structureel in eigen handen, waardoor we beter kunnen sturen op de toegang en indicaties. Dit stelt ons in staat om mogelijke negatieve prikkels vanuit de marktwerking te dempen, waardoor we een eerlijker systeem kunnen creëren dat aansluit bij de Arnhemse visie Sociaal domein in beweging, wat eerder door de raad is vastgesteld.

Beoogd effect

De kwetsbare inwoners die nu op de wachtlijst staan sneller voorzien van huishoudelijke ondersteuning en de regie structureel bij onszelf beleggen.

Argumenten

1.1 *Het plan van aanpak omvat maatregelen om de meest kwetsbare inwoners op de wachtlijst sneller van huishoudelijke ondersteuning te kunnen voorzien.*

Het plan van aanpak geeft een overzicht van de huidige situatie met betrekking tot huishoudelijke ondersteuning, identificeert het probleem en presenteert voorgestelde maatregelen. Hierin wordt ook de inhoud van de maatwerkvoorziening beschreven. De Maatwerkvoorziening Huishoudelijke Ondersteuning is bedoeld voor zelfstandig wonende cliënten vanaf 18 jaar die langdurig niet in staat zijn om het huishouden te doen vanwege ernstige fysieke beperkingen en die in staat zijn regie te voeren. Wanneer de eigen mogelijkheden van de cliënt en het sociale netwerk ontoereikend zijn, wordt de Maatwerkvoorziening Huishoudelijke Ondersteuning ingezet. Samen met de wijkcoach wordt binnen deze voorziening een ondersteuningsplan opgesteld, waarin doelen en een methodische aanpak worden vastgelegd om de zelfredzaamheid van de cliënt te bevorderen en het langer zelfstandig thuis wonen te ondersteunen. We vertrouwen op de professionele beoordeling van de wijkcoach, die bepaalt of en in welke mate ondersteuning nodig is. Het uitgangspunt van het gehele plan van aanpak is gericht op het creëren van plekken voor de meest kwetsbare groepen op de wachtlijst.

2.1 *Met de overstap naar maatwerkvoorzieningen krijgen we meer grip op het toegangsproces en de beoordeling voor de huishoudelijke ondersteuning.*

De **toegangseisen** voor de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning zijn momenteel zeer ruim ingericht. Inwoners komen telefonisch bij de Centrale Toegang Huishoudelijke Ondersteuning van de sociale wijkteams terecht, waar medewerkers inzicht proberen te krijgen in de situatie van de inwoner en een prioritering[2] aanbrengen. Hoewel de Centrale Toegang een lichte toetsing uitvoert om prioriteit te bepalen, ontbreekt een uitgebreide beoordeling van de leefsituatie van de inwoner. Deze laagdrempelige toegang in combinatie met de eigen bijdrage in de vorm van een abonnementstarief (20,60 euro per maand) heeft er – ook volgens zorgaanbieders en sociale wijkteams – toe geleid dat een deel van de inwoners nu de Algemene voorziening krijgen die minder kwetsbaar zijn dan de groep kwetsbare inwoners op de wachtlijst. Met een overstap naar maatwerkvoorzieningen krijgen we meer grip op het toegangsproces. Er volgt na een aanvraag voor de maatwerkvoorziening een officieel indicatietraject met de wijkcoach, waardoor inwoners beter in beeld komen bij de sociale wijkteams. Hierbij vinden er (keukentafel)gesprekken plaats waarbij de wijkcoach zowel de noodzaak als de benodigde hoeveelheid huishoudelijke ondersteuning onderzoekt. Dit stelt ons in staat de nodige ondersteuning beter toe te spitsen op de zorgvraag van de inwoners, waarbij ook breder gekeken wordt dan huishoudelijke ondersteuning (denk aan voorzieningen binnen de sociale basis). Door meer grip te hebben op het toegangsproces en de beoordelingsprocedure kunnen we de beschikbare capaciteit eerlijker verdelen en de ondersteuning gerichter inzetten bij degenen die deze het dringendst nodig hebben.

2.2 *De regie op de inzet van huishoudelijke ondersteuning komt weer structureel bij de wijkcoaches te liggen*.

De algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning loopt momenteel via de centrale toegang van de sociale wijkteams. Op deze manier hebben we nu al grip op de toewijzing en sturen we zo veel mogelijk op zorg voor de meest kwetsbare inwoners. Echter na de toewijzing ligt de regie bij de zorgaanbieder. Zij bepalen enerzijds, samen met de inwoner, de hoeveelheid ondersteuning en anderzijds bepalen ze bij afloop van de overeenkomst of deze beëindigd of verlengd wordt. Zorgaanbieders geven aan dit als zeer onwenselijk te ervaren, aangezien zij over onvoldoende handvatten beschikken om de ondersteuning stop te zetten, zelfs als zij van mening zijn dat dit wel mogelijk zou moeten zijn. Dit komt doordat cliënten aanspraak maken op de toegangsnormen van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning, die gelden binnen de gemeente. Deze praktijk belemmert de uitstroom van cliënten en heeft een negatieve invloed op de groeiende wachtlijst.

Met de overgang naar maatwerkvoorzieningen krijgen de wijkcoaches gedurende het gehele traject van huishoudelijke ondersteuning de regie in handen, waardoor zij ook bij het aflopen van een indicatie kunnen beslissen over verlenging. Hierdoor kunnen we beter sturen op de

[2] Onder prio 1 (direct inzetbare hulp), vallen acute situaties (geen netwerk betrokken, aanwezigheid van kleine kinderen). Onder prio 2 (planbare inzetbare hulp), vallen geplande operaties waarbij hulp kortdurend nodig is (geen netwerk), mantelzorg die uitvalt en nieuwe inwoners die in hun vorige gemeente reeds huishoudelijke ondersteuning ontvingen. Onder prio 3 vallen de overige inwoners die voldoen aan de toegangseisen.

inzet van beschikbare capaciteit, zodat deze effectiever kan worden ingezet bij de meest kwetsbare inwoners en hiermee een eerlijker systeem wordt gecreëerd.

Kanttekeningen en risico's

1.1 *Het is op voorhand moeilijk in te schatten hoeveel en op welke termijn inwoners met een hoge urgentie op de wachtlijst huishoudelijke ondersteuning zullen ontvangen.*

Het is lastig om van tevoren te voorspellen hoeveel inwoners vanuit de algemene voorziening niet in de maatwerkvoorziening terechtkomen en hoeveel en in welk tempo capaciteit aan huishoudelijke ondersteuning er dan vrijkomt voor kwetsbare inwoners op de wachtlijst. Zowel zorgaanbieders als wijkcoaches zien kansen en zijn optimistisch over de mogelijkheid om met de overgang naar maatwerkvoorzieningen meer capaciteit beschikbaar te krijgen voor deze meest kwetsbare groep op de wachtlijst. Dit wordt gezien als de meest kansrijke maatregel om huishoudelijke ondersteuning te kunnen bieden aan inwoners met een hoge urgentie op de wachtlijst.

1.2 *Inwoners kunnen klachten hebben over wijziging van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning waarvan zij gebruik maken.*

Inwoners die momenteel gebruik maken van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning hebben geen indicatie, maar een lopende overeenkomst met de zorgaanbieder. Omdat er geen bestuursrechtelijk besluit is genomen, kan hiertegen geen bezwaar worden ingediend. Niettemin is het cruciaal om bij dergelijke overgangen, waarbij de huishoudelijke ondersteuning mogelijk niet wordt verlengd, rekening te houden met eventuele weerstand. We erkennen dat de overgang naar de maatwerkvoorziening een aanpassing betekent in de gang van zaken. Mogelijk hebben inwoners hier klachten over. Het is daarom van groot belang om inwoners tijdig en zorgvuldig op de hoogte te stellen van de wijziging en uit te leggen waarom de gemeente deze stap zet.

1.3 *Loonsverhoging lost capaciteitsprobleem niet op.*

Voorafgaand aan dit raadsvoorstel zijn de verschillende oplossingsrichtingen voorgelegd in de raadsinformatiebrief van 26 oktober 2023. Onder de oplossingsrichtingen die zich richten op het vergroten van de capaciteit van medewerkers die de huishoudelijke ondersteuning verlenen, werd ook het verhogen van salarissen van de huishoudelijke hulpen beschreven. Een kanttekening is dat de lonen momenteel conform CAO zijn en deze recent zijn verhoogd. Deze CAO-stijging is een oorzaak van de tariefstijging WMO en Jeugdzorg die in aantocht is, waarover u in de raadsbrief 'stijging tarieven Jeugd & WMO', bent geïnformeerd. Het verder verhogen van de salariëring en tarieven, biedt geen garantie dat er genoeg mensen zullen instromen om de huidige en toekomstige personeelstekorten op te lossen. Daarnaast is het moeilijk te overzien wat hier de consequenties van zijn op de arbeidsmarkt in brede zin. Het zou namelijk niet alleen druk zetten op de tarieven van de huishoudelijke ondersteuning, maar het zorgt ook regionaal voor concurrentie tussen gemeenten. Bovendien is het mogelijk dat er concurrentie ontstaat tussen huishoudelijke ondersteuning zorgaanbieders en/of andere

aanbieders vanuit de zorg, bijvoorbeeld huishoudelijke ondersteuning die wordt geleverd vanuit de Wet Langdurige Zorg (WLZ).

1.4 *Extra capaciteit en middelen nodig voor de Sociale Wijkteams en Juridische Zaken*

De overgang naar de maatwerkvoorziening brengt extra werklast met zich mee voor de sociale wijkteams. De wijkcoaches zullen de gebruikers van de algemene voorzieningen huishoudelijke ondersteuning, die een aanvraag indienen voor de maatwerkvoorziening moeten beoordelen (incidentele kosten). Ook zal er een groep inwoners zijn die op grond van de stopzetting van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning een maatwerkvoorziening aanvraagt, maar daar niet voor in aanmerking komt. Deze inwoners krijgen een afwijzingsbeschikking waar bezwaar en beroep tegen openstaat. Het is aannemelijk dat dit tot meer instroom van bezwaren zal leiden (incidentele kosten). Daarnaast vergt deze verandering ook op structurele basis extra capaciteit, omdat de groep inwoners die een maatwerkvoorziening krijgt groter wordt en bij afloop van de toegewezen ondersteuning geherindiceerd moet worden (structurele kosten).

1.5 *Langer toewijzen waar passend en tussenevaluaties alleen uitvoeren wanneer de wijkcoach dat noodzakelijk acht.*

Naast de overgang van algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning naar de maatwerkvoorziening, worden er langere toewijzingen gedaan waar dat passend is en verminderen we het aantal tussentijdse evaluaties. Deze aanpak sluit aan bij de aanpak om langer of voor onbepaalde tijd toe te wijzen (Raadsbrief 'Langer of voor onbepaalde tijd toewijzen van zorg' d.d. 30-01-2024.pdf). Ter aanvulling op deze raadsbrief zullen tussenevaluaties bij lopende maatwerkvoorziening-indicaties alleen worden uitgevoerd indien de sociale wijkteams dit noodzakelijk achten. Hiermee geven we de wijkcoaches de ruimte om een passende duur toe te wijzen en alleen te evalueren wanneer ze dat noodzakelijk achten. Een potentieel risico is dat bij langere toewijzingen er geen zicht is op veranderingen in de situatie van de cliënt, die wel invloed hebben op de benodigde huishoudelijke ondersteuning. In gevallen waarin de zorgbehoefte verandert, baseren we ons op de actieve signalerende rol van huishoudelijke ondersteuners.

1.6 *Het abonnementstarief wordt in 2026 afgeschaft (niet mogelijk om dit eerder dan 2026 te doen).*

Het Rijk heeft besloten om het abonnementstarief voor de Wmo af te schaffen per 2026 en de eigen bijdrage weer inkomensafhankelijk te maken. Mensen met een hoger inkomen zullen middels deze maatregel een grotere financiële bijdrage moeten leveren. De precieze details rondom de invoering van de inkomensafhankelijke eigen bijdrage zijn nog niet bekend. De verwachting is wel dat deze ontwikkeling voor nieuwe cliënten een extra drempel zullen vormen wat naar verwachting minder instroom op de wachtlijst veroorzaakt. Echter, voor het bestaande cliëntenbestand zal deze maatregel minder effect hebben op de doorstroom. Dit komt omdat het voor deze cliënten extra regelwerk oplevert om een nieuwe hulp te vinden en het financieel gezien nauwelijks voordelen oplevert. Een aantal gemeentes

heeft geprobeerd om zelf een inkomensafhankelijke bijdrage in te voeren, maar uiteindelijk zijn deze regelingen niet overeind gebleven, omdat alleen het Rijk deze wijziging kan invoeren. Bij afschaffing van het abonnementstarief in 2026 zullen we de financiële effecten betrekken in de evaluatie.

Participatie

Inwoners en zorgaanbieders

Inwoners en zorgaanbieders zullen tijdig op de hoogte worden gesteld van de beëindiging van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning en de overgang naar de maatwerkvoorziening. De zorgaanbieder heeft de verantwoordelijkheid om hun huidige cliënten tijdig te informeren over de ontvangen informatie, inclusief de procedures om aanspraak te maken op een Maatwerkvoorziening. Hierbij zullen zij tevens verwijzen naar de Sociale Wijkteams.

Adviesraad
De adviesraad is betrokken en heeft een advies uitgebracht (zie bijlage). De conclusie van de Adviesraad is om de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen door te voeren. Daarnaast volgt er nog een reactie op de informatieverzoeken.

Sociale Wijkteams
Het plan is afgestemd met de sociale wijkteams.

Zorgaanbieders
Bij een aantal aanbieders is input opgehaald voor dit raadsvoorstel en plan van aanpak. Daarnaast worden zorgaanbieders tijdig op de hoogte gebracht zodat ze kunnen anticiperen op deze ontwikkelingen.

Regionale Inkoop Organisatie (Inkoop-SDCG)
Er is gedurende het gehele proces richting dit raadsvoorstel afgestemd met de Inkoop-SDCG.

Financiën

De incidentele kosten voor de sociale wijkteams en juridische zaken zijn ingeschat op € 650.000 en kunnen worden gedekt uit de bestemmingsreserve WMO/Jeugdzorg.

De structurele kosten schatten we in op € 253.000. Deze kosten worden verwerkt in de begroting 2025.

Uitvoering

- Er wordt tijdig en zorgvuldig gecommuniceerd met de inwoners en zorgaanbieders.
- Sociale wijkteams gaan in gesprek met de gebruikers van de algemene voorziening die een aanvraag doen voor een maatwerkvoorziening. Tijdens deze gesprekken wordt er bepaald of

huishoudelijke ondersteuning nodig is en/of welke ondersteuning het meest passend is. Hierbij wordt ook breder gekeken dan alleen huishoudelijke ondersteuning, denk aan voorliggende voorzieningen.
- We zullen de raad in de tweede helft van 2024 informeren over de voortgang en uitkomsten van deze transitie te delen.

Communicatie

De zorgaanbieders ontvangen tijdig een brief over de overgang naar de maatwerkvoorziening en de te nemen acties. Huidige gebruikers van de algemene voorzieningen ontvangen tijdig en zorgvuldig informatie over de genoemde wijzigingen en hun (keuze)mogelijkheden. Daarnaast wordt er tijdens de beoordelingsgesprekken ook aandacht besteed aan de reden van deze transitie en de wachtlijstproblematiek.

De gemeente zal middels haar officiële communicatiekanalen de Arnhemse inwoners informeren over deze transitie. Hierbij wordt helder uiteengezet waarom deze overgang noodzakelijk is, hoe het proces verloopt, en welke stappen onze inwoners kunnen ondernemen om aanspraak te maken op de Maatwerkvoorzieningen.
Het wijzigingsbesluit wordt gepubliceerd in het Gemeenteblad.

Bijlagen

Stukken voor gemeenteraad
- Plan van aanpak: Plan van aanpak - wachtlijst huishoudelijke ondersteuning 21-02.docx
- Advies Adviesraad: Advies aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning_AR-Jeugd-Wmo.pdf
- Wijzigingsbesluit van de verordening : zie volgende pagina

RAADSVOORSTEL

Besluit van	
Zaaknummer	4111902

DE RAAD VAN DE GEMEENTE ARNHEM;

gelezen het voorstel van burgemeester en wethouders van 19 maart 2024, nummer 4111902,

gelet op artikelen 2.1.3, 2.1.4, eerste tot en met derde lid en zevende lid, 2.1.5, eerste lid, 2.1.6, 2.1.7, 2.3.6, vierde lid, 2.2.6, eerste lid en 2.6.6, eerste lid, van de Wet maatschappelijke ondersteuning 2015 en artikel 5.4 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015 en artikel 147, eerste lid, van de Gemeentewet;

besluit:
1. Het plan van aanpak wachtlijstproblematiek huishoudelijke ondersteuning vast te stellen.
2. Vast te stellen de

VERORDENING TOT WIJZIGING VAN DE VERORDENING MAATSCHAPPELIJKE ONDERSTEUNING GEMEENTE ARNHEM 2019

Artikel I Wijzigingen Verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Arnhem 2019

A. In artikel 1.1 wordt de begripsbepaling ‘algemeen gebruikelijk’ vervangen door:
‘- algemeen gebruikelijke voorziening: een voorziening die niet specifiek bedoeld is voor mensen met een beperking, daadwerkelijk beschikbaar is, een passende bijdrage levert aan het realiseren van zelfredzaamheid of participatie en financieel kan worden gedragen met een inkomen op minimumniveau.’

B. In artikel 1.1 komt de begripsbepaling ’algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning’ te vervallen.

C. Artikel 2.5, derde lid, onder a komt te vervallen.

D. Aan artikel 7.1 worden de volgende leden toegevoegd, die als volgt komen te luiden:
   4. Een inwoner die op het moment van inwerkingtreding van de Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024, zaaknummer 4111902, een lopende overeenkomst met een zorgaanbieder heeft voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning, behoudt deze voorziening voor maximaal de duur van de daarvoor lopende zorgovereenkomst.

Gemeente Arnhem

5. In afwijking van het vorige lid heeft de inwoner, die op het moment van inwerkingtreding van de Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024, zaaknummer 4111902, een lopende overeenkomst heeft voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning die afloopt vóór 1 oktober 2024, recht op een verlenging van deze zorgovereenkomst tot 1 oktober 2024.
6. Voor een algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning die na inwerkingtreding van de ‘Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024’, zaaknummer 4111902, op grond van de leden 4 en 5 voortduurt, blijft de verordening van kracht zoals deze gold vóór datum inwerkingtreding van het hiervoor genoemde wijzigingsbesluit.’

Artikel II Inwerkingtreding en citeertitel

1. Dit besluit treedt in werking op de eerste dag na die van de bekendmaking.
2. Dit besluit wordt aangehaald als: Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Wmo Arnhem 2024.

Aldus vastgesteld in de raadsvergadering van [datum].

De griffier, De voorzitter,

Toelichting op het wijzigingsbesluit

Verordening maatschappelijke ondersteuning gemeente Arnhem 2019

Bestaande tekst	*Nieuwe tekst*
Artikel 1.1 Begripsbepalingen	Artikel 1.1 Begripsbepalingen
1. In deze verordening wordt verstaan onder:	1. In deze verordening wordt verstaan onder:
– *algemeen gebruikelijk: niet speciaal bedoeld voor mensen met een beperking, algemeen verkrijgbaar en niet of niet veel duurder dan vergelijkbare producten;*	– **algemeen gebruikelijke voorziening: een voorziening die niet specifiek bedoeld is voor mensen met een beperking, daadwerkelijk beschikbaar is, een passende bijdrage levert aan het realiseren van zelfredzaamheid of participatie en financieel kan worden gedragen met een inkomen op minimumniveau;**
– bijstandsnorm: de van toepassing zijnde norm van de Participatiewet, inclusief eventuele verlagingen op grond van het Arnhems beleid, exclusief vakantietoeslag op 1 januari van het kalenderjaar;	– bijstandsnorm: de van toepassing zijnde norm van de Participatiewet, inclusief eventuele verlagingen op grond van het Arnhems beleid, exclusief vakantietoeslag op 1 januari van het kalenderjaar;
– collectief vraagafhankelijk vervoer: een vervoerssysteem voor gehandicapten in de regio Arnhem waarbij de deelnemers collectief van deur tot deur of van kamer tot kamer worden vervoerd;	– collectief vraagafhankelijk vervoer: een vervoerssysteem voor gehandicapten in de regio Arnhem waarbij de deelnemers collectief van deur tot deur of van kamer tot kamer worden vervoerd;
– bijdrage: bijdrage als bedoeld in de artikelen 2.1.4 en 2.1.4a van de wet;	– bijdrage: bijdrage als bedoeld in de artikelen 2.1.4 en 2.1.4a van de wet;
– college: college van burgemeester en wethouders;	– college: college van burgemeester en wethouders;
– *algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning: algemene voorziening ter realisering van een schoon en leefbaar huis voor inwoners van Arnhem die:* – *18 tot en met 74 jaar zijn en bij wie sprake is van langdurige fysieke beperkingen (>6 weken)* – *of* – *75 jaar of ouder zijn en zelfstandig wonen en/of* – *–mantelzorg verlenen en daardoor extra hulp in hun eigen huishouden kunnen gebruiken en/of* – *tijdelijk zorg nodig hebben;*	
– inwoner: de client als bedoeld in de wet; ……	– inwoner: de client als bedoeld in de wet;

…..	……
Artikel 2.5 Bijdrage in de kosten van maatwerkvoorzieningen of pgb's en bij verordening aangewezen algemene voorzieningen	Artikel 2.5 Bijdrage in de kosten van maatwerkvoorzieningen of pgb's en bij verordening aangewezen algemene voorzieningen
1. Een inwoner is een bijdrage in de kosten verschuldigd voor een maatwerkvoorziening of pgb, zolang de inwoner van de maatwerkvoorziening gebruik maakt of gedurende de periode waarvoor het pgb wordt verstrekt. 2. Een inwoner is een bijdrage in de kosten verschuldigd voor een bij verordening aangewezen algemene voorziening zolang de inwoner van deze voorziening gebruik maakt. 3. De bij verordening aangewezen algemene voorzieningen zijn: *a. algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning.* 4. De bijdragen voor maatwerkvoorzieningen of pgb en voor bij verordening aangewezen algemene voorzieningen, zijn gelijk aan de kostprijs, tot aan ten hoogste € 19,00 per maand voor de ongehuwde cliënt of de gehuwde cliënten tezamen, tenzij overeenkomstig artikel 2.1.4a, vijfde lid, van de wet, hoofdstuk 3 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015, de volgende leden of artikel 2.6 geen of een andere bijdrage is verschuldigd. 5. ……. 6. ……. 7. ……. 8. …….	1. inwoner is een bijdrage in de kosten verschuldigd voor een maatwerkvoorziening of pgb, zolang de inwoner van de maatwerkvoorziening gebruik maakt of gedurende de periode waarvoor het pgb wordt verstrekt. 2. Een inwoner is een bijdrage in de kosten verschuldigd voor een bij verordening aangewezen algemene voorziening zolang de inwoner van deze voorziening gebruik maakt. 3. De bij verordening aangewezen algemene voorzieningen zijn: **a. vervallen** 4. De bijdragen voor maatwerkvoorzieningen of pgb en voor bij verordening aangewezen algemene voorzieningen, zijn gelijk aan de kostprijs, tot aan ten hoogste € 19,00* per maand voor de ongehuwde cliënt of de gehuwde cliënten tezamen, tenzij overeenkomstig artikel 2.1.4a, vijfde lid, van de wet, hoofdstuk 3 van het Uitvoeringsbesluit Wmo 2015, de volgende leden of artikel 2.6 geen of een andere bijdrage is verschuldigd. 5. ……. 6. ……. 7. ……. 8. …….

* Dit tarief is wellicht inmiddels gewijzigd vastgesteld op € 20,60.

Artikel 7.1 Overgangsrecht	Artikel 7.1 Overgangsrecht
1. …… 2. …… 3. …….	1. ….. 2. ….. 3. ….. 4. Een inwoner die op het moment van inwerkingtreding van de Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024, zaaknummer

	4111902, een lopende overeenkomst met een zorgaanbieder heeft voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning, behoudt deze voorziening voor maximaal de duur van de daarvoor lopende zorgovereenkomst. 5. In afwijking van het vorige lid heeft de inwoner, die op het moment van inwerkingtreding van de Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024, zaaknummer 4111902, een lopende overeenkomst heeft voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning die afloopt vóór 1 oktober 2024, recht op een verlenging van deze zorgovereenkomst tot 1 oktober 2024. 6. Voor een algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning die na inwerkingtreding van de ‘Wijziging algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning Arnhem 2024’, zaaknummer 4111902, op grond van de leden 4 en 5 voortduurt, blijft de verordening van kracht zoals deze gold vóór datum inwerkingtreding van het hiervoor genoemde wijzigingsbesluit.

Artikelsgewijze toelichting

A. Op grond van jurisprudentie van de Centrale Raad van Beroep (CRvB) zijn de voorwaarden wanneer iets als algemeen gebruikelijk kan worden aangemerkt gewijzigd. Algemeen gebruikelijke voorzieningen zijn voorzieningen die niet vanuit de Wmo hoeven te worden verstrekt; de inwoner wordt geacht deze zelf aan te schaffen indien wenselijk.

   Voorheen was volgens de CRvB sprake van een algemeen gebruikelijke voorziening als deze voldeed aan de volgende voorwaarden:
   - normaal in de handel verkrijgbaar zijn,
   - ook door mensen zonder beperkingen worden aangeschaft en gebruikt, en
   - die niet aanzienlijk duurder zijn dan voorzieningen met vergelijkbare functies.

   Vooral het laatste criterium betekende dat de gemeente moest kijken naar de individuele situatie van de aanvrager. Dat kon betekenen dat een voorziening die voor veel personen algemeen gebruikelijk geacht werd, dat voor de aanvrager niet was. Bijvoorbeeld omdat de aanvrager een dusdanig laag inkomen had, waardoor hij de gevraagde voorziening niet zelf kon betalen.

   De CRvB heeft dit kader bijgesteld en geeft aan dat een dienst, hulpmiddel, woningaanpassing of andere maatregel als algemeen gebruikelijk kan worden aangemerkt als deze:
   - niet specifiek bedoeld is voor personen met een beperking;
   - daadwerkelijk beschikbaar is;
   - een passende bijdrage levert aan het realiseren van zelfredzaamheid of participatie en;
   - financieel kan worden gedragen met een inkomen op minimumniveau.

   Vooral het laatste criterium is dus nieuw. Er moet nu getoetst worden of de voorziening financieel gedragen kan worden door iemand met een minimuminkomen, ongeacht of de betreffende inwoner zelf een minimuminkomen heeft of niet.

   Deze aanpassing heeft recent al plaatsgevonden in de Beleidsregels Wmo gemeente Arnhem 2020. Door deze wijziging wordt de verordening conform aangepast.

B. In verband met de afschaffing ven de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning komt de bijbehorende begripsbepaling uit artikel 1.1 Begripsbepalingen te vervallen.

C. Er is voor gekozen om de leden die over de algemene voorzieningen gaan wel in artikel 2.5 te laten staan voor eventuele toekomstige in te stellen algemene voorzieningen.
   De wijziging, oftewel het vervallen verklaren, is dus alleen van toepassing op de tekst ‘algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning’ in artikel 2.5, lid 3, onder a.

D. In de leden vier tot en met zes van artikel 7.1 Overgangsrecht is geregeld dat de afschaffing van de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning geen onmiddellijke werking heeft voor de groep inwoners als bedoeld in deze leden. De inwoners die bij inwerkingtreding van deze afschaffing nog een lopende zorgovereenkomst voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning hebben, behouden deze algemene voorziening tot de

einddatum van hun zorgovereenkomst. Indien deze zorgovereenkomst afloopt tussen de datum van inwerkingtreding van de afschaffing van de algemene voorziening en 1 oktober 2024, hebben deze inwoners recht op een verlenging van hun zorgovereenkomst tot 1 oktober 2024. Dit is vanwege een redelijke termijn om een maatwerkvoorziening aan te vragen dan wel de zorg op een andere manier te regelen.
Voor deze groep inwoners blijft de verordening dus gelden zoals die voor deze wijziging luidde. Dat houdt in dat ook de eigen bijdrage voor de algemene voorziening huishoudelijke ondersteuning van toepassing blijft zolang de algemene voorziening voor deze inwoners nog voortduurt.

Plan van aanpak – wachtlijstproblematiek huishoudelijke ondersteuning

Samenvatting

In Arnhem vinden we het van groot belang om ondersteuning te bieden voor wie het zelf, met een stevig netwerk, niet redt. Ondersteuning bieden we alleen waar het nodig is en met de insteek dat mensen zo snel mogelijk weer zelf, met hulp van hun netwerk, verder kunnen. Hierbij vinden we het van belang dat de hulp en ondersteuning daar terecht komt waar die hulp en ondersteuning het hardst nodig zijn. Waar mensen het met eigen netwerk en middelen zelf kunnen, wordt dit ook van hen verlangd [1]. Vanuit deze visie beogen we toekomstige maatregelen te nemen.

Arnhem staat voor een uitdaging met betrekking tot lange wachtlijsten voor Huishoudelijke Ondersteuning (HO). De problematiek wordt met name versterkt door een aanzienlijke toename bij de Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO). Tegelijkertijd worstelen we met groeiende personeelstekorten en een toenemende vergrijzing, wat de wachtlijsten verder doet groeien. Op dit moment moeten inwoners met hoge urgentie gemiddeld 5 maanden wachten op de benodigde ondersteuning.

Hoewel de huidige Arnhemse aanpak met de inzet van een 'Centraal Toegangssysteem', meer inzicht heeft gegeven in de ondersteuningsbehoefte en regie heeft gebracht bij het prioriteren van aanvragen, vooral voor de meest kwetsbare inwoners, zien we dat deze aanpak onvoldoende impact heeft op het terugdringen van de wachtlijsten. Daarom doen we een raadsvoorstel om extra maatregelen te treffen. We stellen voor om de AVHO af te schaffen en volledig over te stappen op Maatwerkvoorzieningen (MV). Deze overgang vraagt om aanpassingen in de huidige verordening.

De overgang naar MV heeft als primaire doel de HO zo in te richten dat de schaarse ondersteuning bij de inwoners terecht komt die deze ondersteuning het meest nodig hebben. Het biedt de mogelijkheid om gerichter te sturen om de ondersteuning te kunnen toewijzen aan de meest kwetsbare inwoners. Enerzijds doordat er aan de voorkant een strengere toegang geldt en er middels een officieel indicatietraject zal worden getoetst op de ondersteuningsvraag. Anderzijds omdat het ons in staat stelt de regie verder naar ons toe te trekken, doordat de uitvoering van herindicatie trajecten binnen de MV bij ons komt te liggen (in plaats van de zorgaanbieders). Omdat het niet mogelijk is om op voorhand precies in te schatten hoeveel extra plekken we hiermee kunnen creëren, beseffen we de noodzaak om naast deze aanpassing alvast voor te sorteren op een extra maatregel. Daarom stellen we ook voor om, met goedkeuring van de inwoner, de frequentie van de HO te kunnen aanpassen. Hierdoor ontstaat de mogelijkheid om hulp om de week aan te bieden in plaats van de huidige wekelijkse frequentie, met als beoogd resultaat het creëren van meer beschikbare plekken om kwetsbare inwoners op de wachtlijst sneller te kunnen ondersteunen. Naast bovengenoemde voorstellen vormen extra maatregelen en lopende verkenningen ook onderdeel van het dit plan van aanpak. Hieronder leest u een uitgebreide omschrijving van de huidige situatie rondom de Huishoudelijke Ondersteuning, het probleem en de voorgestelde maatregelen.

[1] Afkomstig uit Arnhemse Visie Sociaal Domein

Inleiding

De wachtlijstproblematiek Huishoudelijke Ondersteuning (HO) binnen de gemeente Arnhem vormt niet alleen een lokale uitdaging, maar reflecteert een groeiend nationaal probleem. In heel Nederland nemen de wachtlijsten voor de HO toe. Dit komt enerzijds door een schrijnend tekort aan personeel en anderzijds door de toenemende vergrijzing.

In Arnhem hebben we te maken met een oplopende wachtlijst waarbij inwoners nu gemiddeld 5 maanden moeten wachten op HO. Zorgaanbieders geven aan inwoners niet direct te kunnen helpen vanwege personeelstekorten. Deze huidige situatie dwingt ons om de wijze waarop wij HO verlenen kritisch te heroverwegen. De huidige maatregelen, hoewel met goede intenties geïmplementeerd, blijken niet langer toereikend om aan de groeiende vraag naar huishoudelijke ondersteuning te voldoen.

In het licht van deze uitdagingen is het van groot belang dat wij ons wendden tot nieuwe doelgerichte en innovatieve maatregelen. Dit plan van aanpak beoogt de wachtlijsten binnen de gemeente Arnhem te reduceren, in ieder geval voor de meest kwetsbare groep. Daarnaast willen we met ons voorstel de regie meer naar ons toe trekken. Enerzijds met meer regie op de toegang en anderzijds met meer regie op de herbeoordelingen van lopende indicaties. Het is een oproep tot een nieuwe benadering, gebaseerd op de ervaring dat ons huidige beleid onvoldoende impact heeft gehad op het terugdringen van de wachtlijsten en we verder moeten kijken dan de oplossingsrichtingen die gericht zijn op het vergroten van de personeelscapaciteit. Omdat onze inwoners die HO het hardst nodig hebben nu lang moeten wachten, zien we het als noodzaak het huidige zorgaanbod kritisch onder de loep te nemen. Laten we samen werken aan een zorgsysteem dat niet alleen adequaat is, maar ook veerkrachtig genoeg om de uitdagingen van de 21e eeuw het hoofd te bieden.

De Arnhemse ambitie

In Arnhem vinden we het van groot belang om ondersteuning te bieden voor wie het zelf, met een stevig netwerk, niet redt. Ondersteuning bieden we alleen waar het nodig is en met de insteek dat mensen zo snel mogelijk weer zelf, met hulp van hun netwerk, verder kunnen. We stimuleren positieve gezondheid en zelfredzaamheid. Dat betekent ook dat hulp en ondersteuning daar terecht komt waar die hulp en ondersteuning het hardst nodig zijn. Waar mensen het met eigen netwerk en middelen zelf kunnen, wordt dit ook van hen verlangd [2]. Vanuit deze visie beogen we toekomstige maatregelen te nemen.

Het Arnhemse HO aanbod

Momenteel hebben we in Arnhem 3 zorgproducten binnen de HO.[3] Alle 3 de zorgproducten hebben als uitgangspunt de inwoner langer zelfstandig thuis te laten wonen. De 3 zorgproducten zijn:

1. *Algemene Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO)*

[2] Afkomstig uit Arnhemse Visie Sociaal Domein
[3] Uitgebreide omschrijving per zorgvorm is te vinden via deze link

Bedoelt voor Arnhemmers *met eigen regie*, die niet of onvoldoende in staat zijn om op eigen kracht of m.b.v. het sociaal netwerk een schone, leefbare woonruimte te realiseren. En die voldoen aan 1 van de volgende voorwaarden:

- *Persoon is 75 jaar of ouder en woont zelfstandig*
- *Persoon is tussen 18-74 jaar met lichamelijke beperking die langer dan 6 weken duurt*
- *Persoon verleent mantelzorg en is overbelast of dreigt overbelast te raken*
- *Persoon heeft hulp nodig na behandeling in het ziekenhuis*

2. *Maatwerk Voorziening Huishoudelijke Ondersteuning (MWHO)*

Bedoelt voor Arnhemmers zonder of licht verminderde eigen regie, die niet of onvoldoende in staat zijn op eigen kracht, met mantelzorg of met hulp van sociaal netwerk, een schoon en leefbaar huis te realiseren. De MV heeft als uitgangspunt om de client zoveel mogelijk te activeren zodat de persoon het eigen huishouden kan (blijven) voeren.

3. *Combi Ondersteuning*

Bedoelt voor Arnhemmers waarbij de MV alleen niet meer toereikend is. Dit zorgproduct biedt een combinatie van MV en begeleiding (door een verzorger die ook ambulante begeleiding kan bieden).



Probleem: Oplopende cijfers AVHO

Toen de AVHO in 2015 als nieuw zorgproduct werd aangeboden, was er nog geen sprake van personeelstekorten. Sterker nog we hadden juist een groot aantal huishoudelijk ondersteuners die aan het werk konden. Daarnaast bood de AVHO een verlichting in de werkdruk richting de sociale wijkteams. Inwoners hoefden immers niet meer een uitgebreide intake te doorlopen met een wijkcoach en wanneer ze voldeden aan de toegangsnormen konden ze via de zorgaanbieder hun hulp regelen.

Inmiddels zijn de tijden sterk veranderd en zien we sinds 2020 met name een sterke stijging in het aantal inwoners die AVHO krijgen. Dit kent een drietal oorzaken:

1) ***Laagdrempelige toegang tot de AVHO;*** Inwoners kunnen momenteel aanspraak maken op HO wanneer ze aan een van de toelatingsnormen voldoen. Doordat wij als gemeente deze

normen laagdrempelig hebben opgezet zien we in de praktijk dan ook veel aanvragen binnenkomen van inwoners die 75+ zijn. Hoewel deze aanvragen aan de toegangseisen voldoen, wordt hiermee niet gericht gestuurd op het bieden van ondersteuning aan de meest kwetsbare inwoners.

2) ***Abonnementstarief;*** Vergeleken met particuliere hulp is het aantrekkelijker om HO vanuit de WMO te krijgen. Dit is namelijk vele malen goedkoper. Momenteel betalen inwoners maandelijks 19 euro voor wekelijkse hulp in het huishouden. Dit terwijl je in de particuliere sector maandelijks al snel 5 keer zoveel betaald. Het Rijk heeft besloten om het abonnementstarief voor de Wmo af te schaffen per 2026 en de eigen bijdrage weer inkomensafhankelijk te maken. De precieze details rondom de invoering van inkomensafhankelijke eigen bijdrage zijn nog niet bekend. De verwachting is wel dat deze ontwikkeling voor nieuwe cliënten een extra drempel zullen vormen wat naar verwachting minder instroom op de wachtlijst veroorzaakt. Echter, voor het bestaande cliëntenbestand zal deze maatregel minder effect hebben op de doorstroom. Dit omdat het voor deze cliënten extra regelwerk oplevert om een nieuwe hulp te vinden en financieel gezien nauwelijks voordelen oplevert.
3) ***Overstap van MVHO naar de AVHO***. Bij intreding van het zorgproduct AVHO is een deel van de inwoners, voor wie de AVHO passender was, vanuit de gemeente gestuurd op een overstap richting de AVHO. Deze groep mensen had namelijk nog wel 'eigen regie' (kunnen zelf de huishoudelijk ondersteuner aansturen) en de MVHO is ingericht voor mensen zonder eigen regie.

De combinatie van bovenstaande verklaringen voor de AVHO stijging, met daarnaast de groeiende personeelstekorten en de vergrijzing, zorgen voor een grote druk op ons zorgsysteem. Dat is ook terug te zien in de huidige wachtlijstcijfers. In Arnhem kennen we momenteel de volgende wachtlijstcijfers (onderverdeeld in 3 prioriteiten):

A. Actuele HO wachtlijst cijfers

[24 jan 2024] : totaal 535 inwoners

- Prio 1: 254
- Prio 2: 71 inwoners
- Prio 3: 210 inwoners

**Onder de wachtlijst vallen zowel de aanvragen op maatwerkvoorzieningen als algemene voorzieningen huishoudelijke ondersteuning.*

Onder prio 1 (direct inzetbare hulp), vallen acute situaties (geen netwerk betrokken, aanwezigheid van kleine kinderen). Onder prio 2 (planbare inzetbare hulp), vallen geplande operaties waarbij hulp kortdurend nodig is (geen netwerk), mantelzorg die uitvalt en nieuwe inwoners die in hun vorige gemeente reeds HO ontvingen. Onder prio 3 vallen de overige inwoners die voldoen aan de toegangseisen. Het is zorgwekkend dat inwoners met de hoogste prioriteit toch lang op de wachtlijst blijven staan. Dat is onwenselijk. Elke inwoner die ondersteuning nodig heeft en deze niet tijdig kan ontvangen is er een te veel.

Huidige Arnhemse aanpak

In Arnhem zijn er momenteel een aantal lopende interventies die we inzetten om de wachtlijst te beperken. Hieronder leest u de lopende interventies

Wat doen we al?	Doel interventie	Opmerkingen
Inzet op nieuw personeel	**Capaciteit vergroten**	Er vindt voortdurende werving plaats bij de aanbieders. (speeddate events, social media campagnes etc.)
Centraal toegangssysteem (CTH) met prioritering	**Schaarste verdelen**	Wij zien het CTH als een goed instrument om ''de schaarste te verdelen'' en te zorgen dat de meest kwetsbare inwoners als eerste HO kunnen krijgen. Inwoners kunnen hun aanvraag voor HO telefonisch doen bij een Centrale toegang. Het CTH wordt uitgevoerd door medewerkers van de Sociale wijkteams. Er vindt een telefonische intake plaats en op basis van dit gesprek wordt er een prioritering aangebracht.
Activerend werktrajecten inzetten voor HO	**Capaciteit vergroten**	Scalabor, Driestroom en SWOA werken samen om mensen met afstand tot de arbeidsmarkt in te zetten in de zorgsector. Instroom is beperkt en nog geen doorloop naar HO
Statushouders inzetten voor HO	**Capaciteit vergroten**	Zorg is 1 van de kraptesectoren in de Arnhemse aanpak. Er zijn nu wel trajecten in ontwikkeling voor energie en kinderopvang. Zorg wordt nu ook één van de volgende sectoren waar vluchtelingen in zullen doorstromen. Voor de deelnemers van de nieuwe wet inburgering werken we samen met Newbees om deze doorstroom te bevorderen. Echter, ook hier is nu nog geen doorloop naar HO.
Aansluiten bij interne aanpak arbeidsmarkkrapte	**Capaciteit vergroten**	We gaan met deze werkgroep gericht aan de slag met huishoudelijke ondersteuning waarbij we ook kijken naar mogelijke naar 'out of the box' interventies, (bijv werven van arbeidskracht in de wijken)

Naast de bovenstaande lopende maatregelen wordt er doorlopend onderzocht of er maatregelen zijn die nog kunnen bijdragen aan een toekomstbestendiger HO-beleid en het verminderen van de wachtlijstproblematiek. Lees hier meer over onder het kopje 'lopende verkenning naar oplossingen' (p.12). In het streven naar het verlenen van huishoudelijke ondersteuning aan inwoners met een hoge urgentie, die momenteel geconfronteerd worden met langdurige wachttijden, is het onontkoombaar om moeilijke beslissingen te nemen. Deze huidige situatie dwingt ons dan ook om de wijze waarop wij huishoudelijke ondersteuning verlenen kritisch te heroverwegen.

Nieuwe Aanpak Wachtlijst HO

Kritisch kijken naar het huidige aanbod producten HO en bijbehorende toegangsnormen.

We zien de afgelopen jaren vooral een sterke stijging in AVHO aanvragen. Kenmerkend voor de AVHO is dat het gaat om in beginsel vrij toegankelijke ondersteuning – dat wil zeggen: zonder dat eerst een diepgaand onderzoek wordt verricht naar de persoonlijke leefsituatie en specifieke zorgbehoeften. Om ervoor te zorgen dat in Arnhem de meest kwetsbare inwoners als eerste worden geholpen, is er op 15 december 2022 een Centraal Toegangssysteem Huishoudelijke Ondersteuning (CTH) ingericht. Via het CTH komen aanvragers bij de centrale toegang van de sociale wijkteams terecht, waar medewerkers tijdens telefonische gesprekken inzicht proberen te krijgen in de situatie

van de inwoner en de benodigde huishoudelijke ondersteuning. Hoewel het CTH een lichte toetsing uitvoert om prioriteit te bepalen, ontbreekt een uitgebreide beoordeling van de leefsituatie van de inwoner, waarbij zorgvuldig naar ondersteuningsmogelijkheden wordt gekeken.

Het CTH heeft weliswaar inzicht verschaft in de ernst van de gehele wachtlijstsituatie, maar heeft ook aan het licht gebracht dat niet elke inwoner die AVHO ontvangt, daadwerkelijk deze ondersteuning nodig heeft. Hierdoor worden kostbare plaatsen bezet gehouden, wat nadelig is voor inwoners met een hoge prioriteit op de wachtlijst. Een bijkomende uitdaging is dat bij afloop van het zorgcontract inwoners die AVHO ontvangen, niet opnieuw geïndiceerd worden door een wijkcoach. In plaats daarvan behouden zorgaanbieders de regie over het verlengen van het zorgcontract, wat zij als onwenselijk ervaren. Dit omdat ze over onvoldoende handvatten beschikken om de ondersteuning stop te zetten, zelfs als zij van mening zijn dat dit wel mogelijk zou moeten zijn. Dit komt doordat cliënten aanspraak maken op de AVHO- toegangsnormen die gelden binnen de gemeente. Deze situatie belemmert de uitstroom van cliënten en draagt bij aan de negatieve invloed op de groeiende wachtlijst.

Voorstel : Afschaffen van de AVHO en overgaan op Maatwerkvoorzieningen (MV)

Aangezien de AVHO enerzijds een aanzuigende werking heeft en anderzijds een matige doorstroom, vinden we het van cruciaal belang om kritisch te kijken naar het huidige AVHO product en te beschikken over eigen regie om de meest passende hulp te bieden aan onze inwoners. Ons voorstel is dan ook om af te stappen van de AVHO en over te gaan MV. Arnhem is hierin niet de enige gemeente. Er zijn meerdere regiogemeente (Westervoort en Duiven) die de beweging maken om van de AVHO af te stappen. Voorafgaand aan dit scenario geldt dat onze inwoners en zorgaanbieders tijdig worden geïnformeerd. Inwoners die na de afschaffing van de AVHO aanspraak maken op de HO, kunnen een aanvraag doen voor een MV. De inwoner zal dan middels een officiële beoordeling bij de Sociale Wijkteams (SWT's) de meest passende ondersteuning krijgen.

Wat is het beoogde effect van de overgang AVHO naar MV?

Meer hulp en ondersteuning komt terecht waar die het hardst nodig is; bij de inwoners met hogere urgentie (prio 1, 2), die nu nog op de wachtlijst staan. Dit realiseren we door:

- **Inperking van toegang met focus op passende hulp:** De toetsing voor toegang tot de MV is uitgebreider dan de AVHO. Bij de MV vindt er een keukentafelgesprek met de wijkcoach plaats wanneer een inwoner een aanvraag doet. Tijdens dit gesprek wordt zorgvuldig de zorgvraag in kaart gebracht, en wordt gekeken naar de mogelijke rol van het informele netwerk in de ondersteuningsbehoefte. De wijkcoach werkt samen met de inwoner om de meest passende zorg te bepalen, waarbij ook bredere opties worden overwogen dan alleen huishoudelijke ondersteuning. Door een persoonlijk gesprek kan de verbinding met de AVHO worden gemaakt en warm worden doorverwezen naar bijvoorbeeld beweeggroepen, kookgroepen en organisaties in de sociale basis.
- **Regie door wijkcoaches:** Momenteel ligt de regie bij inwoners die AVHO ontvangen voornamelijk bij de HO-zorgaanbieder. De aanbieder sluit bij de start een overeenkomst af met de inwoner waarin de duur en ondersteuning wordt vastgelegd. Bij afloop van deze overeenkomst is het aan de HO-aanbieder om de ondersteuning te verlengen. Met de MV komt de regie bij de wijkcoach te liggen. De wijkcoach bepaalt bij het aflopen van een indicatie, middels een officiële herindicatie, wat de meest geschikte vervolgstap is.

Welke zorgproducten zijn er na afschaffing van AVHO nodig?

Momenteel maken er ongeveer 3200 inwoners gebruik van de AVHO, bij dit zorgproduct is sprake van inwoners die beschikken over eigen regie (zijn in staat om zelf de huishoudelijk ondersteuner aan te sturen). Daarnaast kent Arnhem nu 1 Maatwerkvoorzieningsproduct (01H02) en deze is vooral ingericht voor inwoners zonder eigen regie. Mensen die nu gebruik maken van de AVHO en willen overstappen op de MV hebben veelal wel eigen regie. Om ervoor te zorgen dat deze inwoners alsnog gebruik kunnen maken van een MV is het van belang een passend MV product toe te voegen aan ons huidige HO-aanbod. Het nieuwe MV product is bedoelt voor zelfstandig wonende cliënten vanaf 18 jaar waarbij sprake is van zodanig fysieke beperkingen dat men langdurig niet in staat is het huishouden te doen. Cliënten moeten ook in staat om de medewerker 'huishoudelijke ondersteuning' zelf aan te sturen en regie te voeren. De Maatwerkvoorziening Huishoudelijke Ondersteuning - eigen regie wordt gebruikt wanneer de eigen mogelijkheden van de cliënt en het sociale netwerk ontoereikend zijn. Samen met de wijkcoach wordt er binnen de maatwerkvoorziening een ondersteuningsplan opgesteld. Hierin worden doelen en een methodische aanpak vastgelegd om de zelfredzaamheid van de cliënt te bevorderen en het langer zelfstandig thuis wonen te ondersteunen

In ons regionale aanbod is al een dergelijk MW product met eigen regie beschikbaar. Het gaat hier om product 01H04. Om dit product toe te voegen zal er een tussentijdse openstelling moeten plaatsvinden, waarbij zowel bestaande als nieuwe zorgaanbieders die extra personeel in huis hebben kunnen toetreden. Middels een tussentijdse openstelling zal in dit scenario het toekomstige aanbod bestaan uit:

1) Product 01H02 – Maatwerkvoorziening voor mensen zonder eigen regie en

2) Product 01H04 – Maatwerkvoorziening voor mensen met eigen regie.

Zorgaanbieders zullen hier tijdig van op de hoogte worden gebracht. Via de regionale inkoop zal er na goedkeuring van de raad een openstelling georganiseerd worden.

Uitvoering

Hieronder lees je de globale uitvoeringstappen die nodig zijn om de zorgvuldige overgang naar MV te realiseren.

Zachte afsluiting , informeren en nieuwe aanvragen zorgvuldig beoordelen.

We realiseren ons dat inwoners die momenteel ondersteuning in het huishouden ontvangen, het liefst deze ondersteuning blijven ontvangen en dat er onder de inwoners de zorg zal zijn of de ondersteuning nog gecontinueerd gaat worden. We snappen die zorgen en adviseren voor een zeer zorgvuldige aanpak. Hierbij horen de volgende onderdelen:

1) Een zachte afsluiting van lopende AVHO overeenkomsten

Bij een zachte afsluiting loopt de ondersteuning, zoals deze in de oude opdracht is afgesproken, door tot het einde van de afgegeven duur van de indicatie. Dus ook na het verstrijken van de opzegtermijn van de AVHO na 6 maanden. Zo voorkom je dat ondersteuning na de opzegtermijn van 6 maanden vroegtijdig wordt stopgezet. Dat betekent dat de hulp voor zolang de lopende zorgcontracten lopen, gegarandeerd blijven onder de oude voorwaarden.

2) Inwoners worden zorgvuldig geïnformeerd en begeleid richting een nieuwe aanvraag op HO.

Huidige gebruikers van de AVHO worden tijdig geïnformeerd over de afschaffing van de AVHO en de overgang naar een meer persoonlijke aanpak met een MV. Hierbij wordt duidelijk gemaakt dat hun huidige overeenkomst geldig blijft tot de afgesproken einddatum. Ze worden tevens op de hoogte gebracht van de stappen die ze kunnen ondernemen om een beroep te doen op een MV.

3)Nieuwe aanvragen voor HO ondergaan een zorgvuldige beoordeling door de Sociale Wijkteams.

Voor het evalueren van nieuwe aanvragen en het bepalen van de geschiktheid voor de MV voeren de wijkcoaches gedegen onderzoek uit. Door in gesprek te gaan met de inwoners krijgen we de kans om de zorgvraag nauwkeurig in kaart te brengen en de meest geschikte oplossing te bieden. Hierbij wordt niet alleen naar huishoudelijke ondersteuning gekeken, maar ook naar passende v8oorliggende voorzieningen.

Uitvoering beoordeling nieuwe aanvragen

1. Uitgangspunt uitgebreide keukentafelgesprekken

Voor het uitvoeren van de beoordelingen van nieuwe aanvragen zijn diverse benaderingen mogelijk, variërend van uitgebreide keukentafelgesprekken tot een administratieve omzetting. In principe is het uitgangspunt om een uitgebreid keukentafelgesprek uit te voeren. Deze manier biedt de beste graadmeter om te kunnen bepalen of en zo ja voor welk volume huishoudelijke ondersteuning noodzakelijk is. De keukentafelgesprekken duren gemiddeld 2,5 uur en vinden plaats bij de inwoner thuis. Er wordt direct contact gelegd met de inwoner en de leefomgeving, waarbij de ondersteuningsbehoefte en mogelijkheden in kaart worden gebracht. Samen met de wijkcoach wordt er gekeken welke ondersteuning het meest passend is. Het voordeel van keukentafelgesprekken is dat de leefomgeving en de sociale netwerken beter in beeld kunnen worden gebracht en de verbinding met de AVHO. We verwachten deze aanpak bij het grote merendeel van de huidige AVHO gebruikers toe te passen.

2. Langer toewijzen waar passend en alleen tussentijdse evaluaties wanneer noodzakelijk

Met betrekking tot nieuwe aanvragen voor de MV sluiten we aan op het de Raadsbrief 'Langer of voor onbepaalde tijd toewijzen van zorg' d.d. 30-01-2024.pdf. Doordat er aan de voorkant, de zorgvraag zorgvuldig in kaart wordt gebracht kan er een weloverwogen afweging gemaakt worden om langer toe te wijzen. Hierbij is het uitgangspunt om bij de HO waar passend langer toe te wijzen (gemiddeld 2,5 jaar, waar voorheen 1,5 jaar gebruikelijk was). Hiermee geven we de wijkcoaches meer ruimte en zorgen we voor meer continuïteit en stabiliteit voor de inwoners die HO toegewezen krijgen. Ter aanvulling op de raadsbrief zullen tussenevaluaties bij lopende MV-contracten alleen worden uitgevoerd indien de SWT's dit noodzakelijk achten. Deze aanpassing zal van toepassing zijn op alle inwoners die gebruikmaken van een vorm binnen de MV. Door langer toe te wijzen en het aantal tussenevaluaties te verminderen, komt er bij de Sociale Wijkteams (SWT's) capaciteit vrij voor de extra beoordelingen en evaluaties van de nieuwe MV- gebruikers. Dit stelt de wijkcoaches in staat zich te richten op situaties waar daadwerkelijk evaluatie nodig is.

Kanttekeningen en Risico’s

Onzekerheid over extra plekken bij overgang naar MV

Het blijft een uitdaging om precies in te schatten hoeveel extra plekken er gecreëerd kunnen worden met de overgang naar de MV. Desondanks beschouwen we stilzitten niet als een wenselijke optie, gezien het besef dat kwetsbare inwoners dan aanzienlijk langer moeten wachten op broodnodige ondersteuning. Zowel zorgaanbieders als wijkcoaches zien kansen en zijn optimistisch over de mogelijkheid om met de overgang naar MV meer plekken beschikbaar te maken voor deze meest kwetsbare groep. Dit wordt gezien als de meest hoopvolle maatregel om de huidige wachtlijstproblematiek aan te
pakken.

Klachten vanuit Inwoners

Inwoners die op dit moment gebruikmaken van AVHO hebben geen officiële indicatie maar een lopende overeenkomst met de zorgaanbieder. Juridisch gezien is het niet mogelijk om bezwaar in te dienen op basis van een 'overeenkomst'. Niettemin is het cruciaal om bij dergelijke overgangen, waarbij de huishoudelijke ondersteuning mogelijk kan worden stopgezet, rekening te houden met mogelijke weerstand. We erkennen dat de overgang naar de MV een aanpassing betekent in de gang van zaken, en sommige inwoners kunnen hierover klachten uiten. Het is daarom van groot belang om inwoners tijdig en zorgvuldig op de hoogte te stellen en uit te leggen waarom de gemeente deze stap zet. Het sociale wijkteam zal tijdens contactmomenten met inwoners specifieke aandacht besteden aan deze overgang.

Er bestaat een mogelijkheid dat sommige mensen geen indicatie op een MV zullen verkrijgen en ervoor kunnen kiezen om een beschikking af te dwingen. In dit geval hebben ze het recht om bezwaar aan te tekenen tegen deze beschikking. We zullen dit uiteraard zoveel mogelijk proberen te ondervangen door deze gesprekken op een respectvolle en begripvolle manier te voeren.

Capaciteit nodig vanuit de sociale Wijkteams

De overgang naar de MV brengt extra werklast met zich mee voor de sociale wijkteams. Er volgt een periode waarin SWT's de groep AVHO-gebruikers die een aanvraag doen op de MV zullen moeten beoordelen. Daarnaast vergt deze verandering ook op structurele basis extra capaciteit, omdat de groep die overstapt naar de MV. Bij afloop van de toegewezen ondersteuning moet deze groep opnieuw geherindiceerd worden door de sociale wijkteams. Momenteel loopt een onderzoek naar de personeelsformatie die het sociale wijkteam nodig heeft om de opdracht van de gemeente uit te voeren. Dit onderzoek zal naar verwachting meer inzicht geven in hoeverre deze extra capaciteit nu kan worden georganiseerd en wat daarvoor extra nodig is.

Inschrijven op nieuw MV product H0104

Het toevoegen van een nieuw MV product (Maatwerk Voorziening met eigen regie : H0104), gaat gepaard met een inschrijvingsprocedure. Zorgaanbieders dienen zich in te schrijven op dit product. Het is dus van belang dat zorgaanbieders worden meegenomen in deze ontwikkeling en zelf actie ondernemen om zich in te schrijven. Deze handeling verloopt via de regionale Inkooporganisatie SDCG en wordt bij andere gemeenten ook op deze manier uitgevoerd. Op basis van ervaring benadrukt Inkoop- SDCG dat dit gebruikelijke procedures zijn en voor zorgaanbieders geen ingewikkelde handeling vormen. De verwachting is dan ook alle zorgaanbieders die momenteel AVHO verlenen, zich zullen inschrijven op het nieuwe product.

Langer Toewijzen waar passend en alleen tussenevaluaties wanneer noodzakelijk

Een potentieel risico van langer toewijzen en het verminderen van tussenevaluaties is dat de ondersteuningsbehoefte van de cliënt gedurende de toewijzingsperiode kan veranderen. Hiermee bestaat het risico dat de toegewezen hoeveelheid ondersteuning niet meer aansluit bij de actuele behoeften van de cliënt. Zo kan het zijn dat bij veranderingen van de situatie van de client het officiële recht op ondersteuning zou kunnen vervallen. Gedurende de indicatieperiode bestaat dan het risico dat er mogelijk onterecht gebruik wordt gemaakt van de HO. Anderzijds kan de zorgbehoefte toenemen. In dit geval baseren we ons op de actieve signalerende rol van huishoudelijke ondersteuning en de verantwoordelijkheid van cliënten. Er worden aan de voorkant afspraken gemaakt met de wijkcoach om contact op te nemen bij veranderingen in gezondheid, leefomgeving en sociale omgeving. Gezien het feit dat de huidige gebruikers van de AVHO 'eigen regie' hebben, kunnen we van tevoren heldere afspraken maken over de verantwoordelijkheden en communicatiekanalen.

Toekomstige landelijke ontwikkeling voor HO

Het Rijk heeft besloten om het abonnementstarief voor de Wmo af te schaffen per 2026 en de eigen bijdrage weer inkomensafhankelijk te maken. Mensen met een hoger inkomen zullen middels deze maatregel een grotere financiële bijdrage moeten leveren. De precieze details rondom de invoering van de inkomensafhankelijke eigen bijdrage zijn nog niet bekend. De verwachting is wel dat deze ontwikkeling voor nieuwe cliënten een extra drempel zullen vormen wat naar verwachting minder instroom op de wachtlijst veroorzaakt. Echter, voor het bestaande cliëntenbestand zal deze maatregel minder effect hebben op de doorstroom. Dit komt omdat het voor deze cliënten extra regelwerk oplevert om een nieuwe hulp te vinden en het financieel gezien nauwelijks voordelen oplevert.

Financiën

Om deze uitdaging aan te pakken, hebben we een plan van aanpak opgesteld dat resulteert in zowel incidentele als structurele lasten.

Incidentele lasten: herbeoordelen + eventuele capaciteit/middelen voor JZ (bezwaarprocedures)

De incidentele lasten bestaan uit de herbeoordelingsgesprekken van de AVHO gebruikers en een inschatting van de capaciteit/middelen die nodig zijn voor eventuele bezwaarprocedures (er zal een groep inwoners zijn die op grond van de stopzetting van de AVHO een MV aanvraagt, maar daar niet voor in aanmerking komt. Deze inwoners krijgen een afwijzingsbeschikking waar bezwaar en beroep tegen openstaat. Het is aannemelijk dat dit tot meer instroom van bezwaren zal leiden).
Deze lasten zullen bij beide scenario's hetzelfde zijn, omdat we ervan uitgaan dat de AVHO-gebruikers een aanvraag indienen voor de MV, wat gepaard gaat met het uitvoeren van beoordelingsgesprekken door de wijkcoaches. De structurele kosten zitten in deze beoordelingsgesprekken die bij afloop van een beschikking (momenteel gemiddeld genomen elke 1,5 jaar) worden uitgevoerd. Voorheen was deze taak binnen de AVHO belegd bij de zorgaanbieders. Echter, binnen de MV zal deze taak uitgevoerd worden door de wijkcoaches.

- *Verwachte incidentele kosten: € 650.000*

Dit bedrag is bij benadering als volgt opgebouwd (de bedragen zijn afgerond):

Inwoners te herbeoordelen:	3.209
Aantal fte nodig:	4,75
Kosten per fte incl. overhead	€ 115.000

Geschatte juridische kosten	€ 100.000
Totale kosten:	**€ 650.000**

Structurele lasten

De structurele kosten zitten in de herindicatie-gesprekken die bij afloopt van een beschikking wordt uitgevoerd en de noodzakelijke tussenevaluaties.

- *Verwachte structurele kosten: € 242.000*

Dit bedrag is als volgt opgebouwd (de bedragen zijn afgerond):

Inwoners te herbeoordelen:	3.209
Aantal fte nodig:	2,1
Kosten per fte incl. overhead	**€ 120.400** (afgerond)
Totale kosten:	**€ 253.000** (afgerond)

Extra maatregelen

Naast bovenstaand voorstel zetten we ook in op het nemen van extra maatregelen die helpend zijn in onze aanpak om de wachtlijstproblematiek te verminderen. Hieronder lees je de extra maatregelen die we voorstellen.

(Tijdelijk) Frequentie HO aanpassen voor inwoners waar dit passend is en die hiermee instemmen

Tijdens de (keukentafel)gesprekken die worden gevoerd wordt er ook verkend of het mogelijk is om (tijdelijk) de frequentie HO aan te passen. In plaats van wekelijkse huishoudelijke ondersteuning zal de client 1 keer per 2 weken huishoudelijke ondersteuning ontvangen. Hiermee wijken we af van de officiële norm in onze beleidsregels. Dit voorstel zal alleen ingezet worden bij cliënten waarbij wordt ingeschat dat dit weinig tot geen gevolgen voor de leefbaarheid *en die hiermee instemmen*. Er zijn nu meerdere gemeenten in Nederland die op deze manier werken (o.a. gemeentes Zwolle, Lingewaard, Westland[4]). Hierbij geven de zorgaanbieders aan dat een keer in de twee weken huishoudelijke ondersteuning bieden veelal goed gaat. Ook is de gedachte dat wanneer je bijvoorbeeld de badkamer om de week schoonmaakt, alsnog minder tijd nodig hebt dan simpel het optellen van de tijd die nu wekelijks aan de badkamer besteed wordt. Het belangrijkste voordeel van deze maatregel is dat op deze manier capaciteit wordt vrijgespeeld om meer kwetsbare cliënten te ondersteunen en tegelijkertijd de wachtlijst te verminderen. Op deze manier helpen we zoveel mogelijk eerst de inwoners die dringend hulp nodig hebben.

Kanttekeningen en Risico's

Vanuit juridisch oogpunt is het aanpassen van de frequentie *niet mogelijk zonder expliciete toestemming van de inwoner*. Deze maatregel zal daarom uitsluitend worden toegepast na overleg en instemming van de betrokken inwoner. Ook wordt deze maatregel alleen ingevoerd bij de inwoners met 'eigen regie', zodat we aan de voorkant duidelijk afspraken kunnen maken over de verantwoordelijkheid van de client om contact op te nemen met de SWT's indien er zich veranderingen in hun situatie voordoen.

[4] Terugkoppeling kwaliteitsmonitor tweewekelijks inzet HO.docx

Financiën
Deze maatregel zal geen extra kosten als gevolg hebben.

Pilot Robotstofzuiger
We willen experimenteren met innovaties die kunnen leiden tot toekomstbestendige oplossingen. Het inzetten van de robotstofzuiger binnen de huishoudelijke ondersteuning heeft als beoogd effect: efficiënter gebruik maken van personeelsuren, verminderde fysieke belasting en biedt een kennismaking met nieuwe manieren om de huishoudelijke ondersteuning te optimaliseren. In samenwerking met een zorgaanbieder willen we op geschikte locatie een pilot draaien met inzet van robotstofzuigers. Het doel van de pilot is om zowel de efficiëntie verhogen (meer cliënten helpen in dezelfde tijd) als de werklast te verlagen voor de huishoudelijke hulp.

Kanttekeningen en Risico's
Een pilot kan worden opgezet met een specifieke aanbieder, dit past binnen het huidige contract HO. In Amsterdam en Den Haag zijn er soortgelijke pilots uitgevoerd. In Amsterdam waren er positieve resultaten behaald Proef met robotstofzuigers in de thuiszorg - Technologie voor Thuis en in Den Haag (grotere pilot) werd er vooral winst behaalt op het verminderen van de werklast van de huishoudelijke hulpen. Voor meer info: Robot-stofzuigers in de thuiszorg | De Haagse Hogeschool. Bij de uitvoering in Arnhem zullen we voortbouwen op de onderzoeksresultaten uit deze pilots.

Financiën
De aanschaf van robotstofzuigers zal voor deze pilot een eenmalige investering vereisen, waarbij de totale kosten afhankelijk zijn van het aantal eenheden dat wordt aangeschaft. Naast de aanschafkosten omvat het financiële aspect ook de kosten voor onderhoud en training van personeel. Ook worden de kosten afgestemd met de zorgaanbieder waarmee we de pilot zullen uitvoeren. Naar verwachting zal dit bedrag worden opgevoerd in de komende Perspectiefnota.

Lopende verkenning naar oplossingen
Het verder terugdringen van de wachtlijst heeft voor ons een hoge prioriteit en blijft een doorlopend proces. We blijven opzoek gaan naar oplossingen en onderzoeken momenteel de kansen van onderstaande oplossingsrichtingen.

Extra aanbieders contracteren met extra personeel
We blijven zoeken naar aanbieders die extra personeel beschikbaar hebben in Arnhem om HO te leveren. Denk bijvoorbeeld aan schoonmaakbedrijven die personeel in dienst heeft en die ook geschikt zijn voor de HO (het gaat dus niet om aanbieders die nog personeel moeten werven). Door deze uitbreiding van personeel, kunnen we als gemeente het aanbod aan huishoudelijke ondersteuning voor onze cliënten vergroten en daarmee de wachtlijst inkrimpen. Wanneer er zich een kans voordoet zullen we deze partijen op de hoogte brengen van de tussentijdse openstelling voor de inschrijving op het nieuwe Maatwerkproduct H0104 en daaropvolgend een tussentijdse openstelling overwegen.

Koppeling IZA/GALA : aanpak gericht op preventie

Om inwoners te stimuleren om vitaler en gezonder oud te worden is het van belang om gerichte handvatten te bieden die hierbij ondersteunen. We leggen de verbinding met interne programma's zoals het IZA [5]en Gala die de nadruk leggen op 'preventie' en het bevorderen van vitaal ouder worden. Zo wordt er gewerkt aan een koppeling met het programma 'valpreventie' waarbij inwoners gericht werken aan spieropbouw om zo het valrisico te beperken en huishoudelijke taken te kunnen oppakken. Het belang van voldoende licht of matig intensief bewegen is gigantisch. Dit geldt voor alle leeftijden. Naast bijvoorbeeld wandelen en fietsen is het uitvoeren van huishoudelijke taken een hele toegankelijke manier om te bewegen. Met stofzuigen, de was ophangen en tuinieren kunnen 65+ op een toegankelijke manier voldoen aan hun beweegrichtlijnen:



Daarom is het met name voor de doelgroep alleenstaande 75-plussers gezonder om in plaats van huishoudelijke ondersteuning te bieden, in te zetten op ondersteuning om zelf (een aantal van) de huishoudelijke taken te doen. Dit draagt bij aan de vitaliteit en zelfredzaamheid van de inwoner. Wanneer deze ondersteuning in groepsverband door Sportbedrijf Arnhem, sportverenigingen, buurthuizen of paramedici zoals fysiotherapeuten wordt aangeboden, zal dit ook bijdragen aan de samenredzaamheid en het tegengaan van eenzaamheid.

Daarom zullen wij bij de herbeoordeling Huiselijke ondersteuning ook met de inwoner kijken welk bestaand beweegaanbod passend is bij hun behoefte. Hierin sluiten wij aan bij de aanpak 'Valpreventie & Vitaal Ouder worden' welke in opdracht van de gemeente door Sportbedrijf Arnhem wordt getrokken. In deze aanpak zijn ook partijen aangesloten zoals Thuiszorg Groot Gelre, de DrieGasthuizenGroep en SWOA.

Inzet Oekraïners in de HO

In de aanpak Arbeidsmarktkrapte wordt er specifiek ingezoomd op de doelgroep Oekraïners die momenteel in de schoonmaak werken en we de mogelijkheid willen bieden om deze door te laten stromen richting de HO.

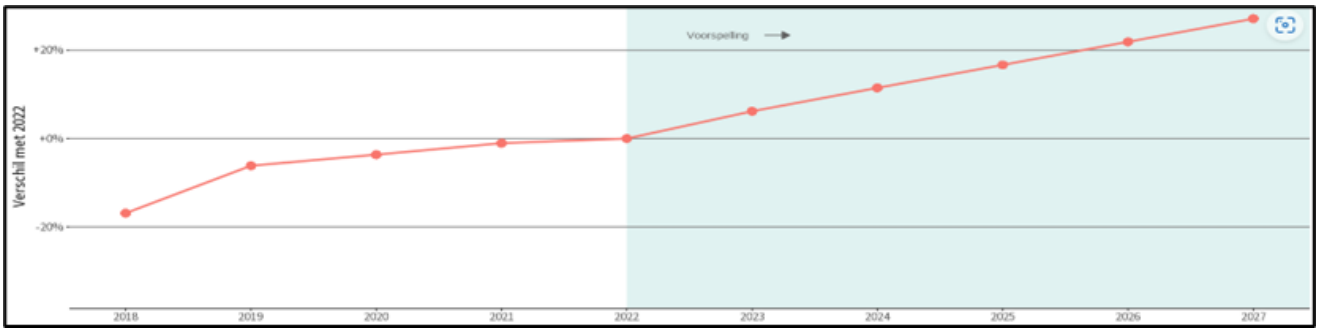
[5]Document Arnhem - Raadsbrief 'Voortgang Integraal Zorgakkoord (IZA) en Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA)', d.d. 20-02-2024 - iBabs Publieksportaal (bestuurlijkeinformatie.nl)

Centraal georganiseerde HO voorziening

Momenteel wordt HO nog niet specifiek door één zorgaanbieder per wijk of flat aangeboden. Het gevolg is dat in een bepaalde wijk of flatgebouw meerdere zorgaanbieders HO kunnen leveren. Er bestaat echter potentie voor aanzienlijke efficiencyverbetering door één aanbieder verantwoordelijk te maken voor het bieden van HO in een specifieke wijk of flatgebouw. Dit voorkomt onnodige reistijd en biedt mogelijkheden voor meer gezamenlijke ondersteuning (bijvoorbeeld inzet conciërge). Tijdens de contractgesprekken wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om dergelijke afspraken te kunnen formaliseren en zo de efficiëntie in de dienstverlening te vergroten. Het indiceren van de bestaande groep inwoners die HO ontvangen, biedt ook kansen om HO in een specifieke wijk of flatgebouw gericht toe te wijzen aan 1 aanbieder.

Duurzaam en toekomstbestendig zorgbeleid

Het WMO- Voorspelmodel (*fig 1*) laat zien dat er in Arnhem de komende 5 jaar zo'n 27% meer WMO gebruikers zullen bijkomen.



[*Fig 1: Stijging aantal WMO gebruikers komende 5 jaar*]

Het is dan ook van groot belang om naast de kortetermijnmaatregelen ons ook te gaan richten op een lange termijn aanpak die inspeelt op de lopende ontwikkelingen. Parallel aan de voorgaande voorstellen wordt er ook gewerkt aan een lange termijn aanpak. Deze richt zich meer op preventie en een algehele cultuuromslag in de samenleving met betrekking tot zorg en ondersteuning. Een duurzame aanpak vereist een integrale benadering van zorg, waarbij gezondheid niet slechts wordt gezien als de afwezigheid van ziekte, maar als een holistisch concept dat fysieke, mentale, en sociale aspecten omvat. Dit impliceert samenwerking tussen verschillende (zorg)disciplines en sectoren om de algehele gezondheid van individuen te bevorderen. Daarnaast vormt 'preventie' een centrale pijler in een toekomstbestendige aanpak in de algehele zorg en specifiek het HO-beleid. De focus zal zich meer gaan richten op het voorkomen van gezondheidsproblemen en het ondersteunen van mensen om een gezonde en vitale levensstijl te leiden. Een toekomstbestendig zorgsysteem vereist ook een wezenlijke verandering in de samenlevingscultuur. Hierbij is het van belang dat er gestuurd wordt op een evenwichtiger gebruik van zorgvoorzieningen en waar ondoordacht claimgedrag wordt omgebogen naar verantwoord en doelmatiger gebruik. Deze beweging sluit ook mooi aan bij de inhoud van het Integraal Zorgakkoord (IZA) en Gezond Actief en Leven Akkoord (GALA). Bij zowel het IZA als het GALA wordt ingezet op transformaties in de zorg en een brede beweging naar het voorliggend veld: van zorg naar gezondheid en leefstijl.

GEVRAAGD ADVIES AANPAK WACHTLIJST HUISHOUDELIJKE ONDERSTEUNING

Gemeente Arnhem
T.a.v. college van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9029
6800 EL Arnhem
Per mail: gerard.fidder@arnhem.nl

cc. Naam beleidsmedewerker: Naomi Sonneveld
Naam contactpersoon: Gerard Fidder
Naam wethouder: Marco van der Wel

Arnhem, 15 februari 2024

Onderwerp: Gevraagd advies aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning

Geacht college,

Middels uw schrijven van 29 januari 2024 heeft u de Adviesraad Jeugd & Wmo gemeente Arnhem (verder: de Adviesraad) gevraagd te adviseren over de voorgestelde aanpak van de wachtlijst voor huishoudelijke ondersteuning.

Gezien de urgentie van de situatie omtrent de wachtlijsten is naar de Adviesraad gecommuniceerd dat de insteek is dat de gemeenteraad in maart tot een besluit komt. Voor de Adviesraad betekent dat dat de doorlooptijd zeer kort is. Daardoor is de Adviesraad niet/onvoldoende in de gelegenheid geweest om organisaties en/of inwoners te raadplegen over het voorstel, hetgeen door de Adviesraad betreurd wordt. Op 5 februari 2024 hebben leden van de Adviesraad hun indruk van het stuk gedeeld in de vorm van vragen en aandachtspunten. Aangezien de Adviesraad voor die tijd niet heeft kunnen vergaderen betrof het geen standpunten namens de Adviesraad als geheel. In de nabespreking heeft de Adviesraad besloten de belangrijkste genoemde aandachtspunten op te nemen in het advies. Deze worden opgesomd in dit stuk en leiden tot adviezen en in een aantal gevallen tot (informatie)verzoeken.

Situatieschets

Het college heeft de gemeenteraad in het najaar van 2023 geïnformeerd over de wachtlijstproblematiek, die er op dat moment onder meer uit bestond dat ongeveer 250 inwoners met de hoogste prioriteit voor huishoudelijke ondersteuning reeds lange tijd op de wachtlijst stonden. Aangezien de situatie niet verbeterde en onacceptabel is (inwoners met hoge urgentie moeten op dit moment gemiddeld vijf maanden wachten op de benodigde ondersteuning), heeft het college besloten het raadsvoorstel in te dienen. Het raadsvoorstel en het bijbehorende plan van aanpak beschrijven maatregelen om ervoor te zorgen dat de genoemde groep van (de meest) kwetsbare inwoners tijdig huishoudelijke ondersteuning kunnen krijgen.

De belangrijkste in het voorstel beschreven wijziging betreft een volledige overstap naar Exclusief Maatwerkvoorzieningen (MV) en daarmee het afschaffen van de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO).

WijzijnAdviesraadArnhem
Jeugd&Wmo

Bevindingen, verzoeken en adviezen van de Adviesraad

1. Inwoners

Inwoners die op dit moment gebruik maken van de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO)

Het voorstel heeft de nodige consequenties voor inwoners, in het bijzonder voor de groep die op dit moment gebruik maakt van AVHO. Met deze inwoners zal opnieuw in gesprek worden gegaan om te beoordelen of en met welke frequentie huishoudelijke ondersteuning, vanuit de maatwerkvoorziening, nodig is. In het voorstel wordt gesproken van een 'zachte afsluiting in combinatie met einddatum', wat concreet betekent dat de ondersteuning die al geleverd wordt doorloopt tot het einde van de afgegeven duur van de indicatie met een uiterlijke einddatum van 1 jaar na startdatum van de herindicatietrajecten. Het raadsvoorstel houdt er rekening mee dat er mogelijk bezwaren zullen komen van inwoners, en benadrukt daarom het belang van tijdige communicatie door zowel gemeente als sociale wijkteams. In het overleg op 5 februari is aangegeven dat een en ander nog onderzocht wordt op (juridische) haalbaarheid. Het betreft onder meer de aflooptermijn van bestaande zorg, de mogelijkheid om tussentijds op te zeggen en de overgangsperiode, maar tevens om de wijze waarop een cliënt bezwaar kan maken en hoe die procedure zal verlopen. Hierbij speelt een rol dat bij AVHO sprake is van een overeenkomst en bij MV van een beschikking. De inschatting is dat voor de overgangsperiode uitgegaan dient te worden van ten minste één jaar, wellicht twee.

Ten aanzien van de genoemde aanvullende maatregel om - met expliciete toestemming van de cliënt - de frequentie van huishoudelijke ondersteuning aan te passen, lijkt het de Adviesraad zinnig om niet te koersen op veel meer formatieve ruimte. Dit omdat het op voorhand niet in te schatten is hoeveel inwoners genegen zullen zijn om hiermee akkoord te gaan. De Adviesraad vraagt zich af hoe dit gesprek verloopt; wordt dit door de wijkcoach gedaan, of door zorgaanbieder of gemeente?

Communicatie over cliënten

Uit de stukken wordt voor de Adviesraad niet duidelijk hoe gedurende het wijzigingsproces omgegaan wordt met communicatie tussen partijen *over* de cliënt. Een voorbeeld hiervan betreft de paragraaf over keukentafelgesprekken in het plan van aanpak (pagina 8), waarin het volgende opgemerkt wordt: "De wijkcoach kan hiervoor (de afwegingen welke ondersteuning het meest passend is – *red.*) ook waardevolle informatie inwinnen bij de betrokken zorgaanbieder, die goed zicht heeft op welke hulp het meest passend is.". Wordt de cliënt hierover vooraf geïnformeerd en is toestemming benodigd?

Verzoeken en adviezen:

1a. De Adviesraad ontvangt graag nadere informatie zodra deze bekend is over onder meer de overgangssituatie en bezwaarprocedure.
1b. De Adviesraad verneemt graag in welke situaties er door partijen (wijkcoach, zorgaanbieders, gemeente) *over* een cliënt gecommuniceerd kan worden, wat de aard van de communicatie en informatie is en hoe de cliënt hierbij betrokken wordt (informatie, toestemming).
1c. De Adviesraad ontvangt graag meer informatie over de praktische uitvoering van de maatregel om met toestemming van de cliënt de frequentie van ondersteuning terug te brengen.
1d. De Adviesraad adviseert de gemeente om de inwoners die gebruik maken van AVHO tijdig en zorgvuldig te informeren over de aanstaande wijzigingen, hun (keuze)mogelijkheden en de bezwaarprocedure.

2. Sociale wijkteams

De Adviesraad constateert dat het voorstel extra werk met zich meebrengt voor het sociaal wijkteam. In het overleg van 5 februari is aangegeven dat het vrijmaken van middelen voor de benodigde extra capaciteit noodzakelijk is. Op het moment van schrijven van dit advies is nog niet duidelijk waar deze middelen gevonden zullen worden.

Naar mening van de Adviesraad zou het werken met normen – uitgaande van een gemiddeld huishouden – ondersteunend kunnen zijn voor wijkcoaches bij het bepalen van een indicatie. De ondersteuning vindt immers plaats in afgebakende tijd en met een bepaalde frequentie op een aantal onderdelen in het huishouden, terwijl het tegelijkertijd een gegeven is dat ieder huishouden anders is. De Adviesraad wijst graag op het Normenkader huishoudelijke ondersteuning, opgesteld door Bureau HHM (Handreiking normenkader Huishoudelijke Ondersteuning – Bureau HHM – Samen maken we de zorg beter). Dit kader wordt door verschillende gemeenten in de praktijk gehanteerd.

Advies:
Aangezien de sociale wijkteams al geruime tijd een forse werkdruk ervaren en de nieuwe werkwijze hoe dan ook een grote uitdaging zal vormen, vindt de Adviesraad het van belang dat er zorgvuldig met hen gecommuniceerd wordt en goede afspraken gemaakt worden over het proces.

3. Zorgaanbieders

Uit het overleg van 5 februari is naar voren gekomen dat de zorgaanbieders er hard aan werken het personeelstekort, maar ook verloop en fors ziekteverzuim het hoofd te bieden. Vanuit de Adviesraad is in reactie daarop aangegeven dat in de Achterhoek nauwelijks sprake (meer) schijnt te zijn van personeelstekorten en dat het zinnig zou kunnen zijn dat de gemeente de situatie daar meeneemt in haar overwegingen. De Adviesraad vraagt zich daarnaast af of de gemeente zorgaanbieders ondersteunt in de zoektocht naar personeel en of zorgaanbieders onderling contact hebben over te werven personeel. In de ogen van de Adviesraad zou het zowel leerzaam als kansrijk(er) zijn als zorgaanbieders hier samen in optrekken.

De Adviesraad heeft voorts benoemd dat hij zich afvraagt in hoeverre er afspraken met de zorgaanbieders gemaakt zijn ten aanzien van aantallen trajecten op jaarbasis. Dit aangezien zorgaanbieders vaak werken binnen verschillende financieringsstromen en daarbinnen de bedrijfsmatige afweging maken wat het meeste oplevert. Dit kan leiden tot het afhouden van trajecten, wat zeker boven op de bestaande personeelstekorten onwenselijke situaties creëert. De Adviesraad deelt het belang van vertrouwen, maar is van mening dat zakelijke afspraken een noodzakelijke aanvulling zijn.

Verzoeken en adviezen:
3a. De Adviesraad zou graag meer informatie ontvangen over de rol die de gemeente pakt of voor zich ziet in de ondersteuning van zorgaanbieders in hun zoektocht naar personeel en mogelijkerwijs het stimuleren van samenwerking van zorgaanbieders in dezen.

Voorts adviseert de Adviesraad de gemeente het volgende met betrekking tot zorgaanbieders:
3b. de aanpak van andere regio's / gemeenten te betrekken in de oplossingsrichtingen van personeelstekorten in de huishoudelijke ondersteuning. In de Achterhoek bijvoorbeeld schijnt nauwelijks sprake (meer) te zijn van personeelstekorten.
3c. de afspraken met zorgaanbieders over aantallen trajecten per jaar in kaart te brengen en indien nodig te verstevigen.
3d. te onderzoeken in hoeverre het voornemen om te werken naar één zorgaanbieder per flat breder getrokken zou kunnen worden naar clustering per wijk / buurt.
3e. Ook de zorgaanbieders tijdig en zorgvuldig te informeren over de maatregelen, zodanig dat zij op hun beurt ruimschoots in de gelegenheid zijn om het personeel te informeren. Een gezamenlijke visie op Huishoudelijke ondersteuning is in de ogen van de Adviesraad essentieel.

4. Preventie

De Adviesraad vindt het positief dat er een koppeling gemaakt wordt naar het Integraal Zorgakkoord (IZA) en Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA). Bijvoorbeeld valpreventie dat kan leiden tot een beperking van de instroom. Het is goed als het vraagstuk meer integraal opgepakt wordt. De Adviesraad ziet nog wel een uitdaging in het activeren van inwoners naar voorzieningen als bewegingslessen. Daarin zal actief de samenwerking met zorgaanbieders gezocht moeten worden.

Advies:
De Adviesraad adviseert de gemeente om ten aanzien van concrete acties in het kader van preventie, zoals bewegingslessen, de samenwerking met zorgaanbieders te zoeken om drempels voor inwoners te signaleren en zo veel mogelijk weg te nemen.

5. Wijknetwerken en (op termijn) terugbrengen aantal zorgaanbieders per wijk

De Adviesraad vindt het goed dat de gemeente in bredere zin inzet op wijknetwerken. Het is belangrijk dat men elkaar ondersteunt in de wijk, de huidige situatie is financieel niet houdbaar. Idealiter zou een zorgaanbieder in de ogen van de Adviesraad inzetbaar moeten zijn zonder indicatie, met een rol dichterbij. Een bijkomend voordeel van sterke(re) wijknetwerken is dat deze een basis kunnen vormen voor aantrekkelijker werkomstandigheden vanwege meer verbinding en vertrouwen. Een sterker netwerk betekent meer gevoel en verbinding ten aanzien van cliënten, maar ook voor collega's onderling (bijvoorbeeld eenvoudiger collegiale opvang).

De Adviesraad ziet tevens mogelijkheden in samenwerking tussen wijknetwerken, wijkteams en zorgaanbieders voor het werven c.q. doorverwijzen van nieuwe medewerkers Huishoudelijke Ondersteuning als het gaat om mensen die al in de wijk wonen. Werken in de eigen wijk kan het werk aantrekkelijker maken voor de medewerker, brengt het aantal vervoerbewegingen terug en heeft een versterkend effect binnen de wijk (samenhang en verbinding). Dit geldt ook voor de doelgroep (Oekraïners die momenteel in de schoonmaak werken) die de gemeente zou willen aanwenden in het kader van de aanpak Arbeidsmarktkrapte, om door te stromen naar Huishoudelijke Ondersteuning.

Advies:
De Adviesraad adviseert de gemeente om de bredere blik op wijknetwerken tevens in te zetten ten aanzien van personeelstekorten bij zorgaanbieders.

Conclusie Adviesraad

Samenvattend adviseert de Adviesraad het college om de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen door te voeren c.q. verder te verkennen/onderzoeken. Daarnaast ontvangt de Adviesraad graag zo snel mogelijk de aanvullende informatie.

Wij gaan ervan uit dat u dit advies zult opnemen in het Raadsinformatiesysteem ten behoeve van de informatie-, commissie- en raadsvergaderingen en zien een reactie op dit advies door uw college met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Namens de Adviesraad Jeugd & Wmo gemeente Arnhem,

Elvira Flaton
Voorzitter

GEVRAAGD ADVIES AANPAK WACHTLIJST HUISHOUDELIJKE ONDERSTEUNING

Gemeente Arnhem
T.a.v. college van Burgemeester en Wethouders
Postbus 9029
6800 EL Arnhem
Per mail: gerard.fidder@arnhem.nl

cc. Naam beleidsmedewerker: Naomi Sonneveld
Naam contactpersoon: Gerard Fidder
Naam wethouder: Marco van der Wel

Arnhem, 15 februari 2024

Onderwerp: Gevraagd advies aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning

Geacht college,

Middels uw schrijven van 29 januari 2024 heeft u de Adviesraad Jeugd & Wmo gemeente Arnhem (verder: de Adviesraad) gevraagd te adviseren over de voorgestelde aanpak van de wachtlijst voor huishoudelijke ondersteuning.

Gezien de urgentie van de situatie omtrent de wachtlijsten is naar de Adviesraad gecommuniceerd dat de insteek is dat de gemeenteraad in maart tot een besluit komt. Voor de Adviesraad betekent dat dat de doorlooptijd zeer kort is. Daardoor is de Adviesraad niet/onvoldoende in de gelegenheid geweest om organisaties en/of inwoners te raadplegen over het voorstel, hetgeen door de Adviesraad betreurd wordt. Op 5 februari 2024 hebben leden van de Adviesraad hun indruk van het stuk gedeeld in de vorm van vragen en aandachtspunten. Aangezien de Adviesraad voor die tijd niet heeft kunnen vergaderen betrof het geen standpunten namens de Adviesraad als geheel. In de nabespreking heeft de Adviesraad besloten de belangrijkste genoemde aandachtspunten op te nemen in het advies. Deze worden opgesomd in dit stuk en leiden tot adviezen en in een aantal gevallen tot (informatie)verzoeken.

Situatieschets

Het college heeft de gemeenteraad in het najaar van 2023 geïnformeerd over de wachtlijstproblematiek, die er op dat moment onder meer uit bestond dat ongeveer 250 inwoners met de hoogste prioriteit voor huishoudelijke ondersteuning reeds lange tijd op de wachtlijst stonden. Aangezien de situatie niet verbeterde en onacceptabel is (inwoners met hoge urgentie moeten op dit moment gemiddeld vijf maanden wachten op de benodigde ondersteuning), heeft het college besloten het raadsvoorstel in te dienen. Het raadsvoorstel en het bijbehorende plan van aanpak beschrijven maatregelen om ervoor te zorgen dat de genoemde groep van (de meest) kwetsbare inwoners tijdig huishoudelijke ondersteuning kunnen krijgen.

De belangrijkste in het voorstel beschreven wijziging betreft een volledige overstap naar Exclusief Maatwerkvoorzieningen (maatwerkvoorziening) en daarmee het afschaffen van de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO).

WijzijnAdviesraadArnhem
Jeugd&Wmo

Bevindingen, verzoeken en adviezen van de Adviesraad

1. Inwoners

Inwoners die op dit moment gebruik maken van de Algemene Voorzieningen Huishoudelijke Ondersteuning (AVHO)

Het voorstel heeft de nodige consequenties voor inwoners, in het bijzonder voor de groep die op dit moment gebruik maakt van AVHO. Met deze inwoners zal opnieuw in gesprek worden gegaan om te beoordelen of en met welke frequentie huishoudelijke ondersteuning, vanuit de maatwerkvoorziening, nodig is. In het voorstel wordt gesproken van een 'zachte afsluiting in combinatie met einddatum', wat concreet betekent dat de ondersteuning die al geleverd wordt doorloopt tot het einde van de afgegeven duur van de indicatie met een uiterlijke einddatum van 1 jaar na startdatum van de herindicatietrajecten. Het raadsvoorstel houdt er rekening mee dat er mogelijk bezwaren zullen komen van inwoners, en benadrukt daarom het belang van tijdige communicatie door zowel gemeente als sociale wijkteams. In het overleg op 5 februari is aangegeven dat een en ander nog onderzocht wordt op (juridische) haalbaarheid. Het betreft onder meer de aflooptermijn van bestaande zorg, de mogelijkheid om tussentijds op te zeggen en de overgangsperiode, maar tevens om de wijze waarop een cliënt bezwaar kan maken en hoe die procedure zal verlopen. Hierbij speelt een rol dat bij AVHO sprake is van een overeenkomst en bij maatwerkvoorziening van een beschikking. De inschatting is dat voor de overgangsperiode uitgegaan dient te worden van ten minste één jaar, wellicht twee.

Reactie gemeente

We hebben ervoor gekozen om af te zien van een 'zachte afsluiting met einddatum van 1 jaar'. We stellen voor om een 'zachte afsluiting – zonder einddatum' in te voeren. Inwoners zullen , zoals in de oude opdracht is afgesproken tot het einde van de afgegeven duur van de indicatie ondersteuning ontvangen. Zo voorkom je dat ondersteuning vroegtijdig wordt stopgezet.

Ten aanzien van de genoemde aanvullende maatregel om - met expliciete toestemming van de cliënt - de frequentie van huishoudelijke ondersteuning aan te passen, lijkt het de Adviesraad zinnig om niet te koersen op veel meer formatieve ruimte. Dit omdat het op voorhand niet in te schatten is hoeveel inwoners genegen zullen zijn om hiermee akkoord te gaan. De Adviesraad vraagt zich af hoe dit gesprek verloopt; wordt dit door de wijkcoach gedaan, of door zorgaanbieder of gemeente?

Reactie gemeente

Het gesprek loopt via de wijkcoach. Hierbij geldt als uitgangspunt een uitgebreid keukentafelgesprek van gemiddeld 2,5 uur. Tijdens het keukentafelgesprek wordt ~~Er wordt direct contact gelegd met de inwoner ??, waarbij~~ de ondersteuningsbehoefte en mogelijkheden van ~~xxxx~~de inwoner in kaart worden gebracht. Samen met de wijkcoach wordt er gekeken welke ondersteuning het meest passend is. Het voordeel van keukentafelgesprekken is dat de leefomgeving en de sociale netwerken beter in beeld kunnen worden gebracht en er ook een verbinding met voorliggende voorzieningen kan worden gemaakt.

Communicatie over cliënten

Uit de stukken wordt voor de Adviesraad niet duidelijk hoe gedurende het wijzigingsproces omgegaan wordt met communicatie tussen partijen *over* de cliënt. Een voorbeeld hiervan betreft de paragraaf over

keukentafelgesprekken in het plan van aanpak (pagina 8), waarin het volgende opgemerkt wordt: “De wijkcoach kan hiervoor (de afwegingen welke ondersteuning het meest passend is – *red.*) ook waardevolle informatie inwinnen bij de betrokken zorgaanbieder, die goed zicht heeft op welke hulp het meest passend is.”. Wordt de cliënt hierover vooraf geïnformeerd en is toestemming benodigd?

Verzoeken en adviezen:

1a. De Adviesraad ontvangt graag nadere informatie zodra deze bekend is over onder meer de overgangssituatie en bezwaarprocedure.

Reactie gemeente

We hebben de ‘zachte afsluiting in combinatie met een einddatum’ niet doorgevoerd. Voor de overgangssituatie is er dus alleen sprake van een ‘zachte afsluiting’. ’Bij een zachte afsluiting loopt de ondersteuning, zoals deze in de lopende opdracht is afgesproken, door tot het einde van de afgegeven duur van de indicatie. Dat betekent dat de hulp voor zolang de lopende zorgcontracten lopen, gegarandeerd ~~blijven~~ blijft onder de oude voorwaarden. Voor inwoners waarvan de lopende overeenkomst afloopt voor 1 oktober worden de overeenkomsten nog met een bepaalde periode verlengd, zodat er voldoende tijd is om een aanvraag in te dienen voor een maatwerkvoorziening. De inwoners die nu AVHO ontvangen zullen bericht krijgen over de overgang naar de maatwerkvoorziening en worden geïnformeerd over het feit dat de lopende AVHO doorloopt tot het einde van de lopende overeenkomst en daarna niet meer kan worden verlengd. Ze zullen ook geïnformeerd ontvangen over de te ondernemen stappen voor een aanvraag op de maatwerkvoorziening. Wanneer er voor een maatwerkvoorziening een keukentafelgesprek/beoordelingsgesprek heeft plaatsgevonden kan het zijn dat er geen aanvraag tot stand komt. Wanneer er dan alsnog een aanvraag wordt gedaan, volgt er een afwijzende beschikking, hiertegen kan bezwaar worden gemaakt.

1b. De Adviesraad verneemt graag in welke situaties er door partijen (wijkcoach, zorgaanbieders, gemeente) *over* een cliënt gecommuniceerd kan worden, wat de aard van de communicatie en informatie is en hoe de cliënt hierbij betrokken wordt (informatie, toestemming).

Reactie gemeente:

De inwoner wordt geïnformeerd over de overgang naar de maatwerkvoorzieningen door de zorgaanbieder en via algemene communicatiekanalen van de gemeente. Wij~~zelf~~ verstrekken geen informatie aan individuele inwoners, omdat we geen overeenkomst hebben met de inwoner. De mogelijkheid tot communicatie over een inwoner tussen partijen (wijkcoach, zorgaanbieders, gemeente) is afhankelijk van de specifieke situatie. Daar waar het passend en mogelijk is zal er gegevensuitwisseling plaatsvinden~~.~~ Dit is mogelijk als hiervoor een wettelijke grondslag is. Een grondslag kan zijn dat de inwoner zelf toestemming geeft tot verwerking van de persoonsgegevens.
De aard van de communicatie kan verschillen per situatie en is gericht op het maken van een zorgvuldige afweging door de wijkcoach of een inwoner die in aanmerking komt voor de maatwerkvoorziening of andere passende voorzieningen.

1c. De Adviesraad ontvangt graag meer informatie over de praktische uitvoering van de maatregel om met toestemming van de cliënt de frequentie van ondersteuning terug te brengen.

Reactie gemeente

De wijkcoach zal bij het keukentafelgesprek een inschatting maken of het aanpassen van de frequentie passend is. Wanneer die inschatting ~~?positief?(minder is positief?)~~positief is wordt deze optie ter sprake gebracht met de inwoner. Hierbij wordt uitleg gegeven over de reden van het voorstel (personeelstekorten en oplopende wachtlijsten). Vervolgens wordt er instemming gevraagd van de inwoner. Wanneer de inwoner instemt, wordt dit ~~zwart op wit~~ vastgelegd en maakt de wijkcoach een

melding ~~(heet dat zo?)~~ bij de desbetreffende zorgaanbieder, zodat de zorgaanbieder dit kan verwerken in hun administratie en planning.

1d. De Adviesraad adviseert de gemeente om de inwoners die gebruik maken van AVHO tijdig en zorgvuldig te informeren over de aanstaande wijzigingen, hun (keuze)mogelijkheden en de bezwaarprocedure.

Reactie gemeente
Wij erkennen de noodzaak om zorgvuldig en tijdig te informeren over de aanstaande wijzigen, keuzemogelijkheden en de bezwaarprocedures. Dit wordt opgepakt en afgestemd met de regionale inkooporganisaties (voor de communicatie richting de zorgaanbieders) en de communicatie richting de inwoners wordt afgestemd met ~~een~~ de zorgaanbieders. Waarbij de zorgaanbieders ook een werkinstructie krijgen die haar personeel ondersteunt in de communicatie richting de inwoners. Ook wordt er een bijeenkomst georganiseerd tussen de sociale wijkteams en zorgaanbieders om duidelijke afspraken te maken rondom de communicatie naar de inwoners en een ~~algehele soepele~~ goede overgang naar de maatwerkvoorziening.

2. Sociale wijkteams

De Adviesraad constateert dat het voorstel extra werk met zich meebrengt voor het sociaal wijkteam. In het overleg van 5 februari is aangegeven dat het vrijmaken van middelen voor de benodigde extra capaciteit noodzakelijk is. Op het moment van schrijven van dit advies is nog niet duidelijk waar deze middelen gevonden zullen worden.

Naar mening van de Adviesraad zou het werken met normen – uitgaande van een gemiddeld huishouden – ondersteunend kunnen zijn voor wijkcoaches bij het bepalen van een indicatie. De ondersteuning vindt immers plaats in afgebakende tijd en met een bepaalde frequentie op een aantal onderdelen in het huishouden, terwijl het tegelijkertijd een gegeven is dat ieder huishouden anders is. De Adviesraad wijst graag op het Normenkader huishoudelijke ondersteuning, opgesteld door Bureau HHM (Handreiking normenkader Huishoudelijke Ondersteuning – Bureau HHM – Samen maken we de zorg beter). Dit kader wordt door verschillende gemeenten in de praktijk gehanteerd.

Reactie gemeente
In Arnhem werken we ook volgens het normenkader van Bureau HHM. Deze zijn opgenomen in de beleidsregels zodat de wijkcoaches deze kunnen gebruiken bij het bepalen van de hoogte van de indicatie. Daarnaast hebben we in de beleidsregels ook nog normen opgenomen voor het geval er extra taken moeten worden uitgevoerd.

Advies:
Aangezien de sociale wijkteams al geruime tijd een forse werkdruk ervaren en de nieuwe werkwijze hoe dan ook een grote uitdaging zal vormen, vindt de Adviesraad het van belang dat er zorgvuldig met hen gecommuniceerd wordt en goede afspraken gemaakt worden over het proces.

Reactie gemeente
Gedurende het gehele traject van het opstellen van het plan van aanpak is afgestemd met de Sociale Wijkteams. Daarnaast zal er samen met de wijkcoaches een werkinstructie worden vormgegeven om gezamenlijk goede afspraken te maken over de werkprocessen. ~~-~~In het voorstel is tevens extra capaciteit voor de uitvoering meegenomen.~~-~~

3. Zorgaanbieders

Uit het overleg van 5 februari is naar voren gekomen dat de zorgaanbieders er hard aan werken het personeelstekort, maar ook verloop en fors ziekteverzuim het hoofd te bieden. Vanuit de Adviesraad is in reactie daarop aangegeven dat in de Achterhoek nauwelijks sprake (meer) schijnt te zijn van personeelstekorten en dat het zinnig zou kunnen zijn dat de gemeente de situatie daar meeneemt in haar overwegingen. De Adviesraad vraagt zich daarnaast af of de gemeente zorgaanbieders ondersteunt in de zoektocht naar personeel en of zorgaanbieders onderling contact hebben over te werven personeel. In de ogen van de Adviesraad zou het zowel leerzaam als kansrijk(er) zijn als zorgaanbieders hier samen in optrekken.

De Adviesraad heeft voorts benoemd dat hij zich afvraagt in hoeverre er afspraken met de zorgaanbieders gemaakt zijn ten aanzien van aantallen trajecten op jaarbasis. Dit aangezien zorgaanbieders vaak werken binnen verschillende financieringsstromen en daarbinnen de bedrijfsmatige afweging maken wat het meeste oplevert. Dit kan leiden tot het afhouden van trajecten, wat zeker boven op de bestaande personeelstekorten onwenselijke situaties creëert. De Adviesraad deelt het belang van vertrouwen, maar is van mening dat zakelijke afspraken een noodzakelijke aanvulling zijn.

Verzoeken en adviezen:

3a. De Adviesraad zou graag meer informatie ontvangen over de rol die de gemeente pakt of voor zich ziet in de ondersteuning van zorgaanbieders in hun zoektocht naar personeel en mogelijkerwijs het stimuleren van samenwerking van zorgaanbieders in dezen.

Reactie gemeente

De gemeente neemt richting zorgaanbieders een verbindende en faciliterende rol op zich t.a.v. personeelskrapte in de huishoudelijke ondersteuning. Binnen de gemeente is de HO-kraptesector opgenomen als speerpunt in de werkgroep 'aanpak arbeidsmarktkrapte'. Vanuit deze werkgroep wordt er o.a. een bijeenkomst georganiseerd waarbij zorgaanbieders worden gekoppeld aan verschillende partijen uit het 'activerend werk'-gebied. Ook wordt deze bijeenkomst benut om knelpunten en oplossingsrichtingen te inventariseren om vervolgens in kleiner verband actief uit te werken. Daarnaast biedt de gemeente een ondersteunende rol richting Zorgaanbieders om in kaart te brengen wat de meest voorkomende verzuim-redenen zijn. Deze inventarisatie wordt momenteel uitgevoerd en de bevindingen met bijbehorende handvatten worden gedeeld met de zorgaanbieders.

Voorts adviseert de Adviesraad de gemeente het volgende met betrekking tot zorgaanbieders:

3b. de aanpak van andere regio's / gemeenten te betrekken in de oplossingsrichtingen van personeelstekorten in de huishoudelijke ondersteuning. In de Achterhoek bijvoorbeeld schijnt nauwelijks sprake (meer) te zijn van personeelstekorten.

Reactie gemeente

De zoektocht naar oplossingsrichtingen is een doorlopend proces. Ook wordt hier concreet aandacht aan besteed in de regionale werkgroep 'huishoudelijke ondersteuning'. De meeste gemeenten in de Achterhoek hebben echter geen AVHO maar alleen MV. ~~In hun geval~~Daar ligt

de regie van toewijzen en indicaties bij de gemeente zelf. Dit is ook de beweging die wij graag willen maken en die wordt voorgelegd in het raadsvoorstel.

3c. de afspraken met zorgaanbieders over aantallen trajecten per jaar in kaart te brengen en indien nodig te verstevigen.

Reactie gemeente
We hebben momenteel geen afspraken gemaakt met aanbieders over een aantal trajecten op jaarbasis. De gemeente werkt met een 'centraal toegangssysteem' die verantwoordelijk is voor het aanbrengen van een prioritering en de toeleiding van opdrachten naar de aanbieders. We zullen jullie advies omtrent 'afspraken rondom aantallen trajecten' meenemen in de komende regionale werkgroep gesprekken en onderzoeken of dit een passende aanvulling kan zijn de lopende contracten met zorgaanbieders.

3d. te onderzoeken in hoeverre het voornemen om te werken naar één zorgaanbieder per flat breder getrokken zou kunnen worden naar clustering per wijk / buurt.

Reactie gemeente
Dit maakt al onderdeel van het plan van aanpak (lopende verkenningen). Hier zal ook tijdens de bijeenkomst over de aanpak arbeidsmarktkrapte aandacht aan besteed worden als een van de oplossingsrichtingen. We zijn voornemens om de~~ze~~ oplossingsrichting (een zorgaanbieder per flat) samen met de sociale wijkteams en zorgaanbieders te onderzoeken en wanneer mogelijk uit ~~te~~ te voeren. ~~Wat doen we met clusteren per wijk/buurt? Waren we nog niet positief over. Hebben we daar plannen voor?~~

3e. Ook de zorgaanbieders tijdig en zorgvuldig te informeren over de maatregelen, zodanig dat zij op hun beurt ruimschoots in de gelegenheid zijn om het personeel te informeren. Een gezamenlijke visie op Huishoudelijke ondersteuning is in de ogen van de Adviesraad essentieel.

Reactie gemeente
We onderschrijven het belang van een gezamenlijke visie op Huishoudelijke ondersteuning. De ontwikkelingen t.a.v. het raadsvoorstel is dan ook met een aantal zorgaanbieders gedeeld en wordt ondersteunt. We hebben te maken met 26 zorgaanbieders, waarbij de centrale communicatie via de Regionale Inkoop (SDCG) wordt gefaciliteerd. We stemmen de communicatie dan ook zorgvuldig af met de SDCG waar~~bij~~door alle zorgaanbieders tijdig op de hoogte worden gebracht. Ook zal er een bijeenkomst plaatsvinden waarbij zorgaanbieders, wijkcoaches, beleidsadviseurs en communicatiemedewerkers met elkaar om tafel gaan om de samenwerking te verstevigen.

4. Preventie

De Adviesraad vindt het positief dat er een koppeling gemaakt wordt naar het Integraal Zorgakkoord (IZA) en Gezond en Actief Leven Akkoord (GALA). Bijvoorbeeld valpreventie dat kan leiden tot een beperking van de instroom. Het is goed als het vraagstuk meer integraal opgepakt wordt. De Adviesraad ziet nog wel een uitdaging in het activeren van inwoners naar voorzieningen als bewegingslessen. Daarin zal actief de samenwerking met zorgaanbieders gezocht moeten worden.

Advies:

De Adviesraad adviseert de gemeente om ten aanzien van concrete acties in het kader van preventie, zoals bewegingslessen, de samenwerking met zorgaanbieders te zoeken om drempels voor inwoners te signaleren en zo veel mogelijk weg te nemen.

Reactie gemeente

Een voordeel van toewijzen via de maatwerkvoorziening is dat een uitgebreid gesprek met de inwoner plaatsvindt en dat maatwerk kan worden toegepast, waarbij ook aandacht kan worden besteed aan zaken als valpreventie en bewegingslessen. In het kader van preventie zal er worden samengewerkt tussen sociale wijkteams, zorgaanbieders en Sportbedrijf Arnhem. Hier worden de concrete acties t.a.v. preventie met elkaar afgestemd en in gezamenlijkheid uitgevoerd.

5. Wijknetwerken en (op termijn) terugbrengen aantal zorgaanbieders per wijk

De Adviesraad vindt het goed dat de gemeente in bredere zin inzet op wijknetwerken. Het is belangrijk dat men elkaar ondersteunt in de wijk, de huidige situatie is financieel niet houdbaar. Idealiter zou een zorgaanbieder in de ogen van de Adviesraad inzetbaar moeten zijn zonder indicatie, met een rol dichterbij. Een bijkomend voordeel van sterke(re) wijknetwerken is dat deze een basis kunnen vormen voor aantrekkelijker werkomstandigheden vanwege meer verbinding en vertrouwen. Een sterker netwerk betekent meer gevoel en verbinding ten aanzien van cliënten, maar ook voor collega's onderling (bijvoorbeeld eenvoudiger collegiale opvang).

De Adviesraad ziet tevens mogelijkheden in samenwerking tussen wijknetwerken, wijkteams en zorgaanbieders voor het werven c.q. doorverwijzen van nieuwe medewerkers Huishoudelijke Ondersteuning als het gaat om mensen die al in de wijk wonen. Werken in de eigen wijk kan het werk aantrekkelijker maken voor de medewerker, brengt het aantal vervoerbewegingen terug en heeft een versterkend effect binnen de wijk (samenhang en verbinding). Dit geldt ook voor de doelgroep (Oekraïners die momenteel in de schoonmaak werken) die de gemeente zou willen aanwenden in het kader van de aanpak Arbeidsmarktkrapte, om door te stromen naar Huishoudelijke Ondersteuning.

Advies:
De Adviesraad adviseert de gemeente om de bredere blik op wijknetwerken tevens in te zetten ten aanzien van personeelstekorten bij zorgaanbieders.

Reactie gemeente

De gemeente deelt het belang van een bredere blik op wijknetwerken en deze in te zetten t.a.v. personeelstekorten. Er is inmiddels een functie belegd om de 'wijknetwerken' te gaan vormgeven. In de taakomschrijving speelt de samenwerking tussen wijkteams en zorgaanbieders een belangrijke rol. ?Team? WMO zal ook actief een rol spelen in de realisatie van de opdracht t.a.v. wijknetwerken.

Conclusie Adviesraad

Samenvattend adviseert de Adviesraad het college om de in het raadsvoorstel genoemde maatregelen door te voeren c.q. verder te verkennen/onderzoeken. Daarnaast ontvangt de Adviesraad graag zo snel mogelijk de aanvullende informatie.

Wij gaan ervan uit dat u dit advies zult opnemen in het Raadsinformatiesysteem ten behoeve van de informatie-, commissie- en raadsvergaderingen en zien een reactie op dit advies door uw college met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,
Namens de Adviesraad Jeugd & Wmo gemeente Arnhem,

Elvira Flaton
Voorzitter

GEMEENTERAAD ARNHEM
OVERZICHT INSPREKERS

Raadsvoorstel 'Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning'

Aangemelde insprekers

Nr.	Naam	(Namens) Organisatie
1	Mariken Spaan	Directeur Thuiszorg Groot Gelre
2	Han van Burken	Stichting Sociale Wijkteams Arnhem

Manier van inspreken

De insprekers krijgen vijf minuten om de bijdrage te geven. Vervolgens is er ruimte om vragen te stellen door raadsleden.

Beste gemeenteraad,

Ik heb met verbazing de stukken gelezen over de wijziging in huishoudelijke ondersteuning.
Ik wil u daarom een aantal punten meegeven ter overweging alvorens u een besluit neemt.
In het sociaal domein is Arnhem al een hele poos bezig om de nadruk te verleggen van maatwerkvoorzieningen naar voorliggende voorzieningen.
Juist ook om door middel van preventie te zorgen dat men niet hoeft op te schalen naar maatwerkvoorzieningen.
De stap die nu gezet wordt verbaast mij dan ook zeer.
Als men de huishoudens die overgestapt zijn naar een algemene voorziening omdat het abonnementstarief goedkoper bleek én huishoudelijke ondersteuning een luxe was buiten beschouwing laat, zitten er in de algemene voorziening mensen die huishoudelijke ondersteuning nodig hebben omdat zij dit zelf niet meer kunnen én het netwerk niet voldoende in staat is om dit over te nemen. (anders heeft de centrale toegang haar werk niet goed gedaan).
Aangezien de criteria voor een maatwerkvoorziening zwaarder zijn dan voor de algemene voorziening, zijn dit straks de mensen die tussen wal en schip vallen.
Zij krijgen geen huishoudelijke ondersteuning meer waardoor hun huis vervuilt en en het zelfs niet meer leefbaar wordt .
Of denkt u werkelijk dat zij het huishouden zelf weer op kunnen pakken als zij dit nu niet kunnen?
Weet u wat de gevolgen zijn?
Huishoudens waar mensen in een steeds viezer huis wonen, die met de week achteruit gaat. Het eerste dat mensen zelf niet meer kunnen is het zwaardere werk. Badkamer, toilet, keuken, maar ook bed verschonen en vuilnis weggooien .
Door het voorstel dat nu voor ligt, komen deze mensen pas weer in beeld als alles sterk vervuild is, vuilniszakken in de voortuin staan en de buren gaan klagen, als hun gezondheid achteruit gaat omdat zich schimmel vormt in de badkamer en/of omdat men toch teveel vergt van het lichaam zodat er eerder een maatwerkvoorziening ingezet moet worden .
Het is een taak van de gemeente om te zorgen dat mensen zo lang mogelijk thuis kunnen blijven wonen. Preventie (het staat nog net in de laatste alinea van het plan van aanpak) is ver te zoeken in dit hele stuk. Wat nu bewerkstelligd wordt , is dat mensen sneller slechter worden en zich al veel eerder niet meer kunnen redden.
Er wordt juist die groep getroffen die niet zelf een hulp kan inhuren.
Dat leidt op den duur niet tot oplossen van wachtlijsten maar tot uitbreiding van de veel duurdere maatwerkvoorzieningen .
Als u ervan overtuigd bent dat er nu mensen gebruik maken van een algemene voorziening die daar na screening geen recht op zouden hebben (geen fysieke beperking, geen netwerk die het op kan pakken), is simpelweg een keukentafelgesprek voldoende om de ruis daar weg te halen.
Het stuk verwijst naar de thuiszorgmedewerkers die een signalerende functie zouden moeten hebben als de inwoner meer of minder hulp nodig zou hebben. Van diezelfde medewerker mag u dat ook verlangen bij de algemene voorziening.
In het raadsvoorstel is het advies van de adviesraad bondig weergegeven als: ze gaan akkoord.
De juiste strekking is dat de adviesraad én te weinig tijd had om tot een gedegen advies te komen, én nog veel informatie nodig heeft én adviseert om uw besluit nog verder te onderzoeken.
Alleen daarom zou u als raad pas op de plaats moeten maken en het college opdracht te geven alle informatie aan de adviesraad te verstrekken zodat zij een goed advies kunnen geven.
Als het college de adviesraad niet serieus neemt door voldoende tijd te geven om een gedegen advies uit te kunnen brengen dan kan je je als raad afvragen hoe je zo'n advies moet wegen.

Ik hoop dat ik u hiermee duidelijk heb kunnen maken dat er door dit voorstel mensen tussen wal en schip vallen die al wel fysieke beperkingen hebben maar financieel niet in staat zijn particuliere hulp in te schakelen.

Met vriendelijke groet,
Ria de Vries

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel 'Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning'

Fasering

- ☑ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

3 april: informatieve en meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Boef (GroenLinks), Zwijnepoel, (D66), Kumas, (VVD), Manders, (Arnhem Centraal), Lu (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA), Roelen (SP), Van den Broek, (CDA), De Vries (Volt), Nede (ChristenUnie). De fracties van DENK, Burgerbelang Arnhem, PVV, Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouder Van der Wel en Sonneveld (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

De bespreking is gestart met de informatieve bespreking. Mevrouw Spaan (Thuiszorg Groot Gelre) en de heer Van Burken (Stichting Sociale Wijkteams Arnhem) hebben ingesproken. Naar aanleiding van deze bijdragen heeft het gesprek met de insprekers plaatsgevonden.

Daarna is gestart met de meningsvormende bespreking. De eerste termijn aan de zijde van de raadskamer is afgerond en de portefeuillehouder heeft in eerste termijn gereageerd maar nog niet alle in de eerste termijn gestelde vragen beantwoordt.

Toezeggingen

Beweegrichtlijnen en huishoudelijke taken

De wethouder zegt toe om nog eens goed te kijken naar de wijze waarop in het plan van aanpak de koppeling en relatie tussen de beweegrichtlijnen voor ouderen en uitvoeren van huishoudelijke taken wordt beschreven.

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de informatieve bespreking is afgerond. De meningsvormende bespreking krijgt een vervolg waarbij gestart wordt met de tweede termijn van de raadskamer waarbij de woordvoerders de gelegenheid krijgen om eerder gestelde vragen die nog niet door de portefeuillehouder zijn beantwoord opnieuw te stellen.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

M.S. Loor

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel 'Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning'

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking 
- ☑ Meningsvormende bespreking 
- ☐ Bespreking Moties & Amendementen 
- ☐ Besluitvormende vergadering 

Eerdere besprekingen

3 april: informatieve en meningsvormende bespreking
24 april: vervolg meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers De Boef (GroenLinks), De Vroome, (D66), Kumas, (VVD), Van der Laak, (Arnhem Centraal), Lu (Partij voor de Dieren), Van Munster (PvdA), Roelen (SP), Neutkens (Volt), Nede (ChristenUnie), Aydemir (DENK). De fracties van CDA, Burgerbelang Arnhem, PVV, Forum voor Democratie waren niet vertegenwoordigd.
Verder aanwezig: wethouder Van der Wel en Sonneveld (ambtelijke ondersteuning).

Bespreking

De portefeuillehouder heeft de beantwoording van de nog openstaande vragen uit de eerste termijn afgerond. In de tweede termijn zijn vragen gesteld over de betrokkenheid van de Adviesraad, de uitvoerbaarheid van het voorstel, het aantrekken van personeel, de structurele financiering, de inzet van robotstofzuigers en Oekraïners. De portefeuillehouder heeft in tweede termijn deze vragen beantwoordt.

Amendementen en moties

Arnhem Centraal kondigt een tekstueel wijzigingsvoorstel (amendement) en een tweetal moties aan die betrekking hebben op het opzetten van netwerken (zoals de Knarrenhof) en over ouderen die als gevolg van deze wijziging zelf huishoudelijke ondersteuning zullen moeten aantrekken.

De ChristenUnie kondigt een amendement met betrekking tot de pilot robotstofzuiger.

D66 beraadt zich op het indienen van een amendement en/of motie.

Toezeggingen

Geen

Conclusie

Aan het einde van de beraadslaging heeft de voorzitter geconcludeerd dat de meningsvormende bespreking is afgerond. Het voorstel wordt doorgeleid naar het onderdeel waarbij de concept amendementen en moties worden besproken.

De raadsadviseur,

P. Wielaard

De voorzitter,

D.J.K. Weijers

GEMEENTERAAD ARNHEM
BEHANDELRESULTAAT

Raadsvoorstel ‘Aanpak wachtlijst huishoudelijke ondersteuning’

Fasering

- ☐ Informatieve bespreking
- ☐ Meningsvormende bespreking
- ☑ Bespreking Moties & Amendementen
- ☐ Besluitvormende vergadering

Eerdere besprekingen

- PA 3 april 2024 - informatieve en meningsvormende bespreking
- PA 24 april 2024 - meningsvormende bespreking

Aanwezig

De raadsleden/fractievolgers Kumas (VVD), Aydemir (DENK), De Boef (GroenLinks), De Vroome (D66), Hogenhout (Partij voor de Dieren), Neutkens (Volt), Jansen (ChristenUnie), Manders (Arnhem Centraal)

De fracties van de SP, CDA, en Forum voor Democratie waren niet aanwezig

Verder aanwezig: Van der Wel (wethouder) Sonneveld (ambtelijke ondersteuning)

Bespreking

De volgende amendementen en moties zijn besproken:

1. *Amendement 'De werklast echt verlagen' (24A13) van de fracties ChristenUnie en Volt*

   Pre-advies: gezien de pilot en de doelstellingen beschouwt de wethouder het amendement als overbodig.

   De indieners geven aan naar aanleiding van het antwoord van de wethouder aan na te denken over het wel of niet handhaven van het amendement en/of een mogelijke wijziging van het dictum.

2. *Amendement 'Huishoudelijk werk moeten we niet gelijkstellen aan gezonde sportieve beweging' (24A14) van de fractie Arnhem Centraal*

   Pre-advies: positief

3. *Motie 'Kwetsbare mensen verdienen bescherming'(24M63) van de fractie Arnhem Centraal*

   Pre-advies: negatief

   Naar aanleiding van opmerkingen vanuit de raadskamer denkt de indiener mogelijk over het aanpassen van het dictum.

4. *Motie 'Netwerken vormen om elkaar te helpen' (24M64) van de fractie Arnhem Centraal*

   Pre-advies: overbodig

   Naar aanleiding van het antwoord van de wethouder wordt de motie **ingetrokken.**

Toezeggingen

Wethouder Van der Wel zegt toe - naar aanleiding van motie *'Kwetsbare mensen verdienen bescherming'* (24M63) - dat als onderdeel van het keukentafelgesprek vanuit de wijkteams ook een advies en/of hulpaanbod zal worden opgenomen over wat je als inwoner kunt doen wanneer je geen huishoudelijke hulp meer mag of wilt ontvangen (naar voorbeeld van de gemeente Wageningen). Een uitwerking/toelichting van dit voorstel zal voorafgaand aan de besluitvorming over dit raadsvoorstel naar de gemeenteraad worden gestuurd.

Conclusie

Aan het einde van de vergadering concludeert de voorzitter dat de bespreking van de amendementen en moties is afgerond en dat het voorstel zal worden doorgeleid naar besluitvorming.

De raadsadviseur,

M. Piscaer

De voorzitter,

D. Weijers