

Gebiedsvisie Spoorzone-west

Vastgesteld in de Raad d.d. 31 mei 2010



Inhoudsopgave

1.	Inleiding en Kader	2
2.	Beschrijving Proces	4
3.	Waarden, Urgenties en wensen	5
	Waarden van de wijken	5
	Urgenties	6
	Wensen	9
4.	Ontwikkelingsrichtingen	12
	Verbetering noord-zuid verkeersverbinding	13
	Aanpak milieuproblematiek spoor	16
	Versterking wijkvoorzieningen	18
	Versterking verbindingen van de wijken/ buurten	20
5.	Haalbaarheid Ontwikkelrichtingen	23
6.	Samenvatting	25
	Bijlage 1: Historische ontwikkeling van Lombok en Heijenoord	26
	Bijlage 2: Lijst van betrokken partijen	28

1. Inleiding en kader

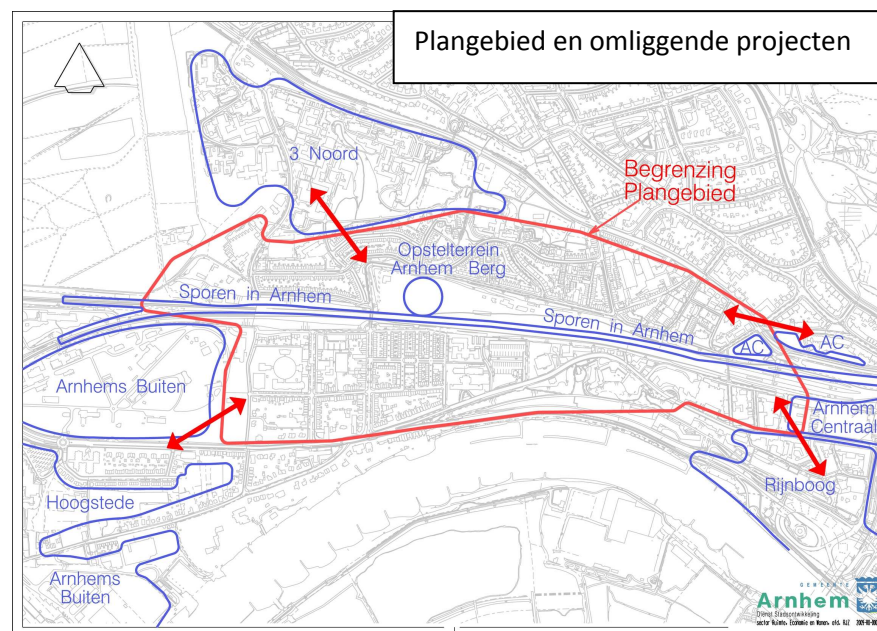
In het collegeakkoord (2006) wordt over de spoorzone het volgende gezegd:

Met betrokkenen ideeën ontwikkelen voor de hele spoorzone en daarbij expliciet aandacht voor toekomstige ontwikkelingen van de rangeerterreinen.

Het deel van de spoorzone waar op dit moment een grote behoefte bestaat om visie op te ontwikkelen is het deel ten westen van het station. De bewonersgroep SGAW (Stichting Geluidshinder Arnhem West) heeft in 2005 haar visie op het gebied geschreven. Onder begeleiding van Gerrichhauzen en partners is door ProRail, SGAW en de gemeente in 2007 een catalogus opgesteld waarin allerlei suggesties voor herontwikkelingsmogelijkheden voor de Spoorzone-West staan beschreven. Veel ideeën zijn geopperd voor o.a. overkappingen maar er bleven ook nog veel vragen over met name verkeer (noord-zuid verbinding), programma en haalbaarheid van de ideeën. Om deze vragen te beantwoorden moest breder worden gekeken. Zowel ruimtelijk: verder kijken dan alleen het spoor, als qua betrokken partijen: verruimen groep van belanghebbenden.

Afgesproken is om een gebiedsvisie op te stellen voor de spoorzone ten westen van station Arnhem Centraal, globaal de wijken Heijenoord en Lombok (zie kaartje).

Een gebiedsvisie schetst het ontwikkelingsperspectief voor een gebied. Kenmerk is het zoeken naar integrale oplossingen, veelal vanuit een erkenning van onderlinge afhankelijkheid van partijen (overheden, marktpartijen en burgers en maatschappelijke organisaties). In deze visie ligt het accent op het ruimtelijk-fysieke domein.



Belangrijk bij deze gebiedsvisie is dat afgestemd wordt met de omliggende projecten: Arnhem Centraal, Arnhem Buiten en 3Noord (Het Dorp, Groot Klimmendaal en SG Mariëndael). Daarnaast met de inliggende projecten: Het rangeerterrein Berg waarvoor een herinrichtingsplan gereed ligt en het project Sporen In Arnhem (SIA). Het project SIA richt zich op het vergroten van de capaciteit van het railverkeer door Arnhem.

Het doel van de gebiedsvisie Spoorzone-west is:

- Haalbare en door alle belanghebbenden gedragen ambities en ontwikkelrichtingen voor het plangebied vastleggen;
- Belanghebbende partijen inspireren tot het uitwerken en uitvoeren van plannen die passen binnen de ontwikkelrichtingen van deze visie;

- Afstemmingskader vormen voor lopende en nog op te starten initiatieven in het plangebied.

Het resultaat zal zijn een nieuw ruimtelijk kader dat richting zal geven aan ontwikkelingen in het gebied. Het zal dienen als inspiratiebron, afstemmings- en toetsingskader voor alle initiatieven in het gebied. De gebiedsvisie beschrijft ambities en ontwikkelingsstrategieën, soms tot het niveau van projectdefinitie: globaal programma en globale uitgangspunten. In de gebiedsvisie zullen de ontwikkelingsstrategieën op haalbaarheid worden getoetst en er zal een voorkeursstrategie worden aangegeven. De gebiedsvisie wordt opgesteld met, en zal moeten worden gedragen door, de belanghebbende partijen maar blijft primair een gemeentelijk product dat zal moeten worden vastgesteld door de gemeenteraad. De hoofdlijnen van de gebiedsvisie Spoorzone-west zullen worden overgenomen, dan wel ter integrale afweging worden ingebracht in de nieuwe Structuurvisie voor Arnhem.

De gebiedsvisie is opgesteld onder begeleiding van Habiforum en met hulp van bewoners, ondernemers en andere organisaties uit het gebied. In verschillende sessies zijn de urgenties en wensen vanuit de wijk en de stad besproken om als basis te dienen voor de gebiedsvisie. Daarnaast zijn ook andere overheden betrokken, zoals het ministerie van VROM en de Stadsregio.

2. Beschrijving proces

Het proces is gestart met enkele oriënterende gesprekken met de direct betrokken partijen met ondersteuning van kennisnetwerk Habiforum. De gesprekken hadden als doel om precies te weten welke actuele ontwikkelingen van invloed zouden zijn en welke belangen er spelen. Daarbij de vraag in hoeverre partijen daadwerkelijk gemotiveerd zijn in een ondernemende groep te stappen om initiatieven uitvoering te geven.

Daarna is in samenwerking met Habiforum een viertal sessies georganiseerd: twee met een groep belanghebbende partijen en twee met een groep van een twintigtal bewoners.

De eerste sessie met belanghebbende partijen had een sterke focus op een eventuele programmatische invulling op een mogelijke overkapping van het spoor en/of het emplacement. Het nieuwe inzicht van die sessie was vooral om de vraagstukken van het gebied bovenwijks te benaderen en ten dienste te maken van de stad als geheel. Ook is vastgesteld dat er pas beweging gaat komen in het gebied als er voldoende scherpe urgenties zijn. Tijdens de sessie bleek dat er vanuit de belanghebbenden (of “ondernemende” groep) in de spoorzone weinig of geen ontwikkelingsdrang of ondernemend vermogen is in relatie tot de overkluizing van het spoor. Dit werd onderschreven door de opbrengsten uit de eerder gevoerde gesprekken. De belangrijkste rol werd bij de overheid neergelegd. Belangrijke constatering was ook dat eventuele gebiedsurgenties een duidelijk belang moeten hebben voor stad of regio om prioriteit te krijgen bij betrokken overheden.

De tweede sessie, met de bewoners, heeft een totaalbeeld en brede kijk gegeven op alle relevante aspecten voor de gebiedsvisie. De blik is verbreed van vrijwel uitsluitend het emplacement, naar het hele spoorgebied en de wijken Heijenoord en Lombok, in relatie met de

omliggende stad. Belangrijke inzichten waren vooral de recreatieve potentie van het gebied, niet voor wijkbewoners alleen, maar ook voor andere stadsbewoners, gebruikers en bezoekers. Verder een stevige erkenning van de ruimtelijke kwaliteiten alsmede de waardevolle cultuurhistorie van dit deel van Arnhem. Sluipverkeer en ongewenst parkeren bleken opnieuw lokale manifestaties van bovenwijkse vraagstukken, die dan ook op dat niveau opgelost moeten worden.

In de derde sessie is met de belanghebbende partijen een verdieping aangebracht op de mogelijke verkeersverbindingen tussen noord-zuid (tussen Heijenoord en Lombok over het spoor) en het oostelijk en westelijk deel van Heijenoord en Lombok. Als nieuw inzicht zijn de spoorranden van het totale spoorgebied in beeld gebracht, als mogelijke opties voor ontwikkelingen.

Vervolgens is er een terugkoppeling geweest met de bewoners, over de haalbaarheid van de bevindingen tot en met nu. Een hoofdaccent is door de bewoners gelegd op begrippen als ‘ontmoeten’ en ‘verbinden’. Het gaat dan om fysieke, sociale en economische facetten op een schaal die altijd moet passen bij de behoefte van de bewoners.

De concept-gebiedsvisie is voorgelegd aan de deelnemers van de hiervoor genoemde sessies, het wijkplatform Arnhem-West en aan de wijkbewoners tijdens een informatieavond. Door middel van een enquête is het draagvlak voor de verschillende ontwikkelrichtingen gemeten en zijn opmerkingen geïnterpreteerd. Tot slot is de gebiedsvisie op basis van deze input aangepast tot de voorliggende definitieve versie.

3. Waarden, urgenties en wensen

In de werksessies met bewoners en andere belanghebbenden zijn de waarden van het gebied geïnventariseerd. Dat wil zeggen dat de aspecten zijn benoemd die de wijk waardevol maken. Daarnaast zijn de urgenties/ knelpunten en wensen vanuit het gebied en vanuit de stad benoemd.

3.1 Waarden van de wijken

De wijken zijn beide op hun eigen manier karakteristieke en gewilde woonbuurten. De cultuurhistorie is voelbaar met een aantal monumentale panden en bijzondere woningbouw. Het zijn over algemeen rustige woonbuurten met sociale cohesie en een dorps karakter. Er wordt gesproken over grote sociale vrijheid én grote betrokkenheid. Over een bijzondere combinatie van “dorps” en het gevoel van “grootstedelijk” vanwege de nabije ligging van het centrum en het uitzicht op de hogesnelheidstrein. Het gebied is in hoofdzaak een woongebied maar daarnaast liggen verspreid andere functies: winkels, scholen, bedrijven. De diversiteit in het gebied is groot, zowel in type bebouwing als in type mensen (jong, oud, diverse nationaliteiten). De wijken zijn omgeven door grote groengebieden: Mariëndaal, Rosorum en Sonsbeek. De voor Nederland extreme hoogteverschillen, leveren prachtige uitzichten op. Zichtlijnen over het gebied tot aan de voet van de stuwwal bij de Rijn en uitzichten op het spoor geven dit gebied een unieke ruimtelijke kwaliteit.

Het belang van het behoud en mogelijk versterken van genoemde waarden, wordt breed gedragen in de wijken. Ontwikkelingen in het gebied moeten zorgvuldig uitgedacht worden met respect voor deze waarden. De waarden vormen samen een deel van het toetsingskader waarbinnen ontwikkelingen moeten passen. Een korte beschrijving van het ontstaan van de wijken Heijenoord en Lombok is weergegeven in bijlage 1.

WAARDEN

rustige woonbuurt

cultuurhistorie

sociale cohesie

dicht bij centrum

diversiteit

uitzichten

omgeven door groen

3.2 Urgenties

Hieronder de belangrijkste knelpunten in het gebied die een negatieve impact hebben op de leefbaarheid van het gebied en/of die bovengenoemde waarden van het gebied bedreigen.

Geluid, trillingen, fijn stof en externe veiligheidsrisico's spoor

De problematiek van geluid en trillingen is één van de belangrijkste aanleidingen geweest om de spoorzone te agenderen. Het treinverkeer op de doorgaande sporen en dan vooral het goederenverkeer kunnen trillingen in de woningen veroorzaken en geluidoverlast. De grootste geluidhinder wordt veroorzaakt door het goederenverkeer in de nachtperiode ter plaatse van het wisselcomplex. Trillingshinder is sterk afhankelijk van de afstand van de spoorlijn en de gevoelige objecten. De op de doorgaande lijnen gebruikte diesellocomotieven stoten fijnstof en andere stoffen uit, de uitstoot is niet dusdanig dat de grenswaarden overschreden worden. Dat neemt niet weg dat er gezondheidsrisico's blijven bestaan en dat maatregelen om de concentratie te verlagen voorbereid worden of worden uitgevoerd. Naast de invloed van de doorgaande lijnen moet nader worden ingegaan op de belasting van het emplacement Berg. De grootste hinder wordt hier veroorzaakt door het warmdraaien van diesellocomotieven in de vroege ochtend.

Via het doorgaande spoor vindt transport van gevaarlijke stoffen plaats. In het kader van het Nieuw Sleutel Project (NSP) Arnhem Centraal is onderzoek uitgevoerd en is gebleken dat de transportaantallen moesten worden verlaagd om de risico's te beperken. Dit heeft geresulteerd in een uitvoeringsovereenkomst voor Arnhem Centraal (2005) tussen gemeente Arnhem en de ministeries VROM en Verkeer & Waterstaat en het Rijk der Nederlanden. Hierin staan nadere afspraken, onder andere dat we er naar

streven om de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet te laten overschrijden. Concreet betekent dit voor de gemeente Arnhem dat we er voor moeten zorgen dat de plannen rondom Arnhem Centraal niet dusdanig wijzigen dat in dit gebied meer mensen verblijven dan in het huidige bestemmingsplan is voorzien. Naast de afspraken in het kader van Arnhem Centraal is het Arnhemse beleid voor het gebied rondom Arnhem Centraal ook gericht op het streven om de oriënterende waarde voor het groepsrisico niet te laten overschrijden. De reden hiervan is dat bij externe veiligheidsberekeningen in en/of overstappers op stations niet worden meegenomen omdat ze hier kortstondig verblijven. Het groepsrisico ligt dus in feite hoger. Dit betekent dat het aantal slachtoffers ten tijde van een ramp groter zal zijn dan op basis van risicoberekeningen aangegeven. Vanuit externe veiligheid is het streven om binnen een gebied van 200 meter rondom het spoor geen toename van het groepsrisico dus toevoeging van het aantal mensen toe te staan. Dit betekent dat toevoegingen van bebouwingen rondom het spoor niet gewenst zijn. Overkappingen met een programma waar mensen verblijven zijn niet mogelijk tenzij de overkapping dusdanig is geconstrueerd dat deze bestand is tegen explosies en het vrijkomen van toxische gassen. Dit soort overkappingen zijn moeilijk te realiseren. Een overkapping waarbij een fysieke scheiding tussen de goederentreinen en personentreinen is aangebracht kan aan de bovenzijde wel worden ingericht als bijvoorbeeld een park, fietspad/ voetpad. Hierbij gaat het om voorzieningen waar mensen kortstondig verblijven.

Voor een vergroting van de capaciteit van de doorgaande sporen en een betere bereikbaarheid van Arnhem wordt momenteel een Tracébesluitprocedure doorlopen (SiA Sporen in Arnhem). Het Tracébesluit moet onder andere een dive-under ter hoogte van de wijk Lombok en een vierde perron bij het station mogelijk maken. Tevens zal het wisselcomplex worden aangepast en verbeterd. Om de geluidsbelasting te verminderen worden door ProRail geluidmaatregelen

genomen, waaronder raildempers op de goederenlijnen, geluidwerende bekleding op keerwand Noordelijke Parallelweg, geluidschermen. Daarnaast zijn bij diverse woningen de gevels geïsoleerd. Ook voor het tegengaan van trillinghinder worden in het kader van SiA specifieke maatregelen genomen. In het kader van dit Tracébesluit is er wederom een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd. Uit het onderzoek volgt dat in er in de toekomst weliswaar geen plaatsgebonden risico (10^{-6} PR) is, maar dat de oriënterende waarde voor het groepsrisico in de toekomst wel overschreden kan worden als project Sporen in Arnhem is uitgevoerd. Daarom is er in het kader van het Tracébesluit afgesproken dat er na uitvoering van de werkzaamheden voor Sporen in Arnhem een monitoringssysteem komt, waarbij wordt bekeken of de oriënterende waarde voor het groepsrisico wordt overschreden. Mocht dit het geval zijn, dan moeten de goederentreinen langzamer dan 40 km/uur gaan rijden. Door het verlagen van de snelheid gaan de risico's omlaag.

ProRail heeft tevens het plan om de inrichting van het emplacement te veranderen ten behoeve van een efficiëntere bedrijfsvoering. Hierdoor zal het aantal treinbewegingen afnemen en daarmee de geluidoverlast. Daarnaast wordt bekeken of extra maatregelen vanuit de milieuvergunningverlening voor het emplacement nodig zijn.

Voor het thema lucht heeft de gemeente gevraagd om aanvullende berekeningen te maken voor de sommatie van luchtverontreiniging door railverkeer met luchtverontreiniging door wegverkeer. Uit de herziene berekeningen volgt dat de luchtkwaliteit in het spoorgebied voldoet aan de grenswaarden wet luchtkwaliteit. Doordat minder dieselgoederentreinen gaan rijden over het traject vanwege de Betuwelijn, verbetert op de meeste locaties de luchtkwaliteit langs het spoorgebied. Omdat de grenswaarden niet worden overschreden en de luchtkwaliteit verbetert (m.u.v. één locatie (Zijpse Poort) waarvoor een minuscule toename berekend is) zijn geen maatregelen nodig voor de luchtkwaliteit.

Speciale aandacht wordt nog wel gevraagd voor de dive-under. Afhankelijk van de hier te treffen maatregelen kunnen lokaal in meer of mindere mate verhogingen van de concentraties plaatsvinden. Inzet zal zijn om hier bij de monitoring expliciet bij stil te staan (zie ook evaluatieprogramma).

Daarnaast zijn er ook nieuwe ontwikkelingen waar Arnhem mee te maken krijgt zoals het als Programma Hoofdfrequent Spoor (moet 5% groei mogelijk maken) en de Planstudie toekomstvaste routing goederen (onderzoekt hoe goederenvervoer van noord naar zuid Nederland het best plaats kan vinden). Afhankelijk van de uitwerking kan dit een grote impact hebben op het aantal en aard van de vervoersbewegingen over het spoor door Arnhem. Een structurele lange termijn oplossing voor de aanpak van de milieuproblematiek is dan in meer of mindere mate noodzakelijk, respectievelijk gewenst.

Sluipverkeer noord-zuid en slechte bereikbaarheid zuid-west

De wijken Heijenoord en Lombok bestaan voor een groot deel uit woonstraten die primair dienen voor het afwikkelen van het bestemmingsverkeer (ontsluiten van aanliggende erven). Intensiteiten dienen globaal lager dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal te zijn en bij de weginrichting horen snelheidsremmende voorzieningen. De verkeersstroom die normaliter geen herkomst en of bestemming heeft in Lombok en Heijenoord zou niet door deze verblijfsgebieden moeten rijden. Uit verkennend onderzoek blijkt dat van het verkeer op de Oranjestraat nu (7.000-7.500 mvt/etmaal) ongeveer 50-60% wijkgebonden is. Daarmee is 40-50% van het verkeer over de Oranjestraat (via Tormetilstraat en via Heijenoordseweg of via Noordelijke Parallelweg) niet-wijkgebonden verkeer. Echter dit ongewenste verkeer heeft nu nauwelijks goede alternatieven.

Eerder zijn door de wijk voorstellen gedaan om dit probleem op te lossen door bijvoorbeeld een extra verbinding noord-zuid ter hoogte van de Diependalstraat. Ontwikkelingen van Arnhems Buiten en 3Noord leveren een extra motivatie om deze problematiek op te pakken. Hier ligt een ontwikkelperspectief met een urgentie en draagvlak in de wijk.

Parkeeroverlast

In delen van Heijenoord en Lombok worden parkeerproblemen ervaren. De parkeeroverlast heeft verschillende oorzaken:

- treinreizigers en vakantiegangers die lang parkeren in de omgeving van het station/bij de Amsterdamse Hoek
- tekort aan parkeerplaatsen door intensieve bebouwing (boven-benedenwoningen), weinig openbare ruimte, piekbehoeften bij functies (winkels, school, kinderdagverblijf, andere functies)
- toename van gezinnen in de wijk met 2 auto's

Alleen de eerste oorzaak is specifiek voor deze wijk vanwege nabijheid van het station. De aanpak van dit probleem is echter wel gelijk aan de aanpak van de andere problemen en gelijk aan de aanpak in andere gebieden. Door het nog steeds groeiende aantal auto's is steeds vaker te weinig parkeerruimte beschikbaar. Regulering van de beschikbare ruimte is dan de enige mogelijkheid. Met het nieuwe parkeerbeleid in wording (Parkeren waar je wezen moet) wordt voor het gedeelte Heijenoord tussen station en Brouwerijweg, ingezet op invoering van betaald parkeren (met vergunning-/vrijstellingsmogelijkheid voor bewoners). Hiermee zullen langparkeerders zoals werkers en vakantiegangers uit dit deel van de wijk verdwijnen. Het beleid is in maart 2009 door het college vastgesteld en moet nog door de gemeenteraad worden vastgesteld. De inkomsten uit het betaald parkeren worden gebruikt voor het in stand houden van de

parkeerplaatsen, voor controle en voor nieuwe parkeervoorzieningen in de wijken.

In dit gebied zal bij nieuwe ontwikkelingen specifiek moeten worden gekeken naar benutting van hoogteverschillen voor dubbel ruimtegebruik voor bijvoorbeeld parkeervoorzieningen. Mogelijk liggen hier kansen in de spoortaluds. Op de langere termijn kan het interessant worden om een extra transferium te realiseren, bijvoorbeeld gecombineerd met een extra station bij Arnhems Buiten. Hierbij moet rekening worden gehouden met de verkeersaanzuigende werking van het transferium dat tot luchtkwaliteitsproblemen en geluidsoverlast kan leiden. Een dergelijke voorziening zal daarom aan de rand van de stad bij de grote invalswegen gelokaliseerd moeten worden (Amsterdamseweg, Apeldoornseweg) en dus niet in of bij een woonwijk.

3.3 Wensen

Naast urgenties/ knelpunten zijn er ook wensen die het functioneren van het gebied kunnen verbeteren, de waarden van het gebied kunnen versterken of kansen aan de stad bieden.

Verbinding van de wijken

Vanuit de bewoners is aangegeven dat er behoefte is aan meer binding op wijkniveau en tussen de twee wijken Heijenoord en Lombok. Geen van beide wijken heeft een duidelijk “hart in de wijk”. De sociale cohesie is alleen op buurtniveau aanwezig. Door de spoorse doorsnijding zijn de beide wijken fysiek slechts door de Oranjebrug en de fietsbrug met elkaar verbonden. Bepaalde wijkfuncties worden al wel gedeeld: Basisschool (Heijenoordschool), supermarkten (m.n. Amsterdamse Hoek), wijkplatform, het Calluna speelveld, muziekvereniging.

Ontwikkelrichtingen zouden gezocht moeten worden in ofwel letterlijk verbinden, aansluiten van de wijken door extra wegen of doorgetrokken maaiveld over het spoor, ofwel het versterken van de wijkvoorzieningen.

Versterking van (recreatief) groen

Het gebied is gelegen op de hoge gronden: de hellingen en de lager gelegen gronden aan de rivier. Aan de west- en oostzijde ligt het aan groene bosrijke/parkachtige gebieden.

Rondom het gebied liggen prachtige recreatieve groengebieden: Mariëndaal, Rosorum, Park Onderlangs en de Rijn, parkachtige Arnhems Buiten en Het Dorp. Het groen dringt ver de stad in. Hier ligt één van de kwaliteiten van de stad. Op loopafstand bevindt zich park Sonsbeek. De afstand tot de rivier is beperkt. Binnen het gebied zelf is het groen beperkt

tot de spoorranden, Het Callunaveld, kleine stukjes groen zoals tussen de Hofpoort en Rozenstraat.

Door intensieve bebouwing van de wijken is er weinig ruimte voor uitbreiding van het groen binnen het gebied. Kansen liggen met name op het verbinden en beter ontsluiten van de omliggende groene gebieden (“groene routes”). Hierbij zoeken naar mogelijke “circuits”.

Naast fysieke verbindingen zijn ook visuele verbindingen belangrijk om hierbij mee te nemen: zichtlijnen, uitzichtpunten, landmarks.

Een andere kans wordt gezien in het gebied tussen het Museum voor Moderne Kunst Arnhem (MMKA) en de Rijn (Park Onderlangs) of zelfs over de Rijn. Dit gebied heeft geweldige potentie maar wordt nu nog niet optimaal benut.

Optimalisaties aan wegen en langzaamverkeerverbindingen

In Heijenoord zijn bepaalde plekken waar het wenselijk is om de weginrichting te verbeteren. Op de Heijenoordseweg (tussen Callunastraat en Jachthoornlaan) wordt nu substantieel te hard gereden door 80% van de personenauto's. De gemiddelde snelheid schommelt rond de 40 km/u. Ook op de Noordelijke Parallelweg wordt stelselmatig harder dan 30 km/u gereden. Met meer snelheidsremmende voorzieningen en menging van fietsers en autoverkeer, zou de inrichting passender gemaakt kunnen worden bij de verblijfsfunctie van de wijk. Primaire gedachte is dat een substantieel aandeel doorgaand verkeer uit de wijken zou kunnen worden geweerd. Met alleen toevoegen van snelheidsremmende maatregelen zal het sluipverkeer niet verdwijnen. De busroutes door Heijenoord maken het extra lastig goed functionerende snelheidsremmende maatregelen te treffen.

Op de Utrechtsestraat-Utrechtseweg is de wegprofilering en parkeeroplossing recentelijk aangepast, passend bij een ontsluitingsweg (50 km/u). Er is door aanpassing van de rijbaan vooral voor fietsverkeer en geparkeerde auto's een betere en veiliger situatie ontstaan.

In het algemeen zouden de wijken gebaat zijn met een fijnmaziger langzaamverkeersnet. Het lopen en fietsen van, naar en door de wijken Lombok en Heijenoord wordt daarmee aantrekkelijker gemaakt. Een extra verbinding over het spoor zou hierbij een goede verbetering zijn. Daarnaast is er aan de zuidzijde van het spoor door Lombok een duidelijke wens voor een rechtstreekse oost-west fietsverbinding.

Betere ontsluiting en voldoende parkeren Amsterdamse Hoek

Zowel bewoners als ondernemers geven aan dat de verkeersafwikkeling vanaf de Amsterdamse Hoek naar de Amsterdamseweg vaak tot problemen leidt. In mindere mate geldt dit ook voor het verlaten van het parkeerterrein van de Super de Boer aan de Amsterdamseweg. Daarnaast is er een tekort aan parkeerplaatsen, zowel voor bewoners als voor bezoekers aan functies langs de Amsterdamseweg (kinderdagverblijven) en bijvoorbeeld de Praxis (Amsterdamse Hoek). Deze aanwezige bouwmarkt geeft te kennen dat de omzet wordt beperkt door de (te kleine) parkeerplaats. Van herontwikkeling van het terrein, waarbij deze vraagstukken meegenomen zouden kunnen worden, is nog geen sprake op de korte termijn. Het terrein is in particulier bezit. Wel zou het goed zijn voor het gebied een lange termijn visie te ontwikkelen, waarbij het parkeren aanzienlijk meer ruimte krijgt. Tevens is het van belang om het profiel van de Amsterdamseweg aan te passen, want dit is nu een gevaarlijke (vooral voor fietsers) verkeersader (hoofdontsluitingsweg).

Uitbreiding/verbetering wijkvoorzieningen

Het bestaande voorzieningenaanbod (bijvoorbeeld winkels, sportgelegenheden, scholen etc.) is volgens de normen voldoende. Wel hebben de bewoners enkele wensen kenbaar gemaakt.

Er is behoefte aan voorzieningen voor ouderen (WMO-loket, medische voorzieningen), een plek voor jongeren (meer dan alleen een halfpipe), een cultureel centrum/kerk/theater, bibliotheek (biebbus), een sportzaal en kinderopvang. In de commerciële hoek is behoefte aan een iets vergrote buurtsuper aan de zuid-westzijde van het plangebied, een pinautomaat en een café. Om de levendigheid in de wijk te vergroten is er behoefte aan versterking van de kleinschalige wijk economie.

Ander genoemd punt is het centraliseren van de Heijenoordschool op één locatie. Bij voorkeur wel op de huidige hoofdlocatie in verband met de ligging ten opzichte van het speelveld. In zijn algemeenheid bestaat de wens tot meer clustering van voorzieningen.

Zichtbaar maken cultuurhistorie

Uit de sessies met bewoners is naar voren gekomen dat cultuurhistorie een belangrijke waarde in het gebied is die versterkt zou moeten worden. In bijlage 1. is een korte beschrijving van de ontstaansgeschiedenis van de wijken Lombok en Heijenoord weergegeven.

Ondanks dat er slechts enkele "echte" monumenten zijn aangewezen in het gebied, is het gebied cultuurhistorisch heel waardevol. Alle stedenbouwkundige periodes zijn af te lezen in het gebied. De ontwikkeling van villawijk, industrie en arbeiderswijk met bijbehorende voorzieningen, zijn nog zichtbaar.

Bij eventuele nieuwe ontwikkelingen zal aangesloten moeten worden op de aanwezige cultuurhistorische kenmerken van het gebied om daarmee de identiteit van het gebied te versterken. Karakteristieke verkavelingen moeten daarbij gehandhaafd blijven. De historische beeldbepalende fabrieksgebouwen en voormalige openbare en bijzondere gebouwen zouden zoveel mogelijk gespaard moeten blijven of ze nu wel of geen monument zijn. Zij vertellen immers de historie van het gebied. Ook de maat, schaal en korrel van nieuwe gebouwen is een aspect dat aandacht vraagt bij nieuwe ontwikkelingen in het gebied.

Daarnaast zou het goed zijn om, daar waar mogelijk, oude structuurlijnen en routes te versterken zodat er meer samenhang in het gebied komt. Mogelijk kan er een oude verbinding noord-zuid over het spoor worden hersteld.

Benutten ruimte in spoorzone

Wat opvalt op de kaart van Arnhem is het grote ruimtebeslag van het spoor en het rangeerterrein dwars door en midden in Arnhem. Hier ligt een kans voor de stad. Vanuit het oogpunt van optimaal ruimtegebruik en intensivering van stationsgebieden, zou dit gebied van waarde kunnen zijn om te overkluizen met bebouwing. In eerdere visies zijn hiervoor verschillende ideeën geopperd. Op de korte en middellange termijn ligt er op stedelijk niveau echter geen programmavraag (woningen, winkels e.d.) waar de spoorzone in zou kunnen voorzien. Bovendien is een verblijfsfunctie op een overkluizing niet gewenst vanwege het transport van gevaarlijke stoffen over het spoor. In plaats van geheel overkappen kan ook gedacht worden aan het benutten van de taluds. Door het talud op te vullen of met een overhangend balkon kan ruimte gecreëerd worden. Deze ruimte kan

gebruikt worden voor bijvoorbeeld een fietspad, parkeren of groen. De op zuid georiënteerde hellingen en geluidschermen zouden benut kunnen worden voor zonne-energie. Een andere mogelijkheid die eventueel gecombineerd met andere uitgevoerd kan worden is om het warmte-koude net van Arnhem Centraal door te trekken in randen van de spoorzone.

Uit onderzoek (o.a. project Future Cities) blijkt dat steden op zomerse dagen in toenemende mate te maken gaan krijgen met opwarming en zelfs oververhitting. Dit effect wordt “Urban Heat Island” genoemd. Met name op grote verharde oppervlakten is dit effect het hevigst. Het grote oppervlak aan spoor en rangeerterrein (4 ha) is zo’n plek waar de stad op warme dagen sterk opwarmt. Afhankelijk van de wind, gaat vanaf het hitte-eiland een warme luchtstroom de stad in.

Er zijn mogelijkheden om tussen en langs de sporen “passief verkoelend” groen toe te passen waardoor dit effect wordt verminderd. Mogelijk kan de spoorzone met een groenere inrichting zelfs in positieve zin bijdragen aan de verkoeling van de stad. Deze maatregelen hebben tevens een positief effect op energieverbruik doordat minder gebruik hoeft worden gemaakt van airco’s.

Het toevoegen van groen in de spoorruimte draagt ook bij aan een betere luchtkwaliteit en past in het wensbeeld voor versterking van het groen.

Tot slot is benoemd dat de Spoorzone-west één van de entrees van de stad is (via het spoor). De beeldkwaliteit van deze zone is voor de stad van belang als visitekaartje. Op verschillende plekken is deze beeldkwaliteit al prachtig: groen en villa’s, op andere plekken is deze voor verbetering vatbaar: achterkanten, schuttingen, rommelige aanzichten. Zowel een groene als een bebouwde entree is denkbaar. Welke inrichting ook wordt gekozen in deze zone, bij de afweging zal meegenomen moeten worden welk effect het heeft op het beeld van de entree van Arnhem.

4. Ontwikkelingsrichtingen

De opgave voor het gebied is om ontwikkelingsrichtingen te formuleren die urgenties aanpakken, zoveel mogelijk wensen meenemen en daarbij de waarden van het gebied respecteren en versterken.



Uit de verkenning zijn enkele urgenties naar voren gekomen. Voor twee hiervan staan maatregelen op stapel: milieuproblematiek en parkeerproblemen. De problematiek voor het noord-zuid verkeer is nog nergens verankerd. Opvallend is dat er vanuit de ondernemende groep inclusief de overheden geen wezenlijke programmavraag voor het gebied ligt: geen woonprogramma, geen bedrijvigheid, voorzieningen, diensten en geen groen. Dit is een belangrijke constatering omdat daarmee ook geen voeding is voor een programma op een eventuele overkluizing. Bovendien zijn verblijfsfuncties vanwege risico's voor externe veiligheid erg moeilijk te realiseren.

Wel is er een aantal verbeteringen gewenst. Een deel van de aan te pakken urgenties en wensen overstijgen de schaal van het gebied en vragen om een stedelijke analyse en vaak ook stedelijke aanpak.

Uit alle geïnventariseerde wensen en urgenties zijn vier hoofdontwikkelrichtingen geformuleerd waarin vaak verschillende wensen samengepakt zijn:

1. Verbetering noord-zuid verkeersverbinding
2. Aanpak milieuproblematiek spoor
3. Versterking wijkvoorzieningen
4. Verbetering verbindingen wijken/buurtten

In de volgende paragrafen zijn de vier ontwikkelrichtingen nader uitgewerkt.

4.1 Verbetering noord-zuid verkeersverbinding

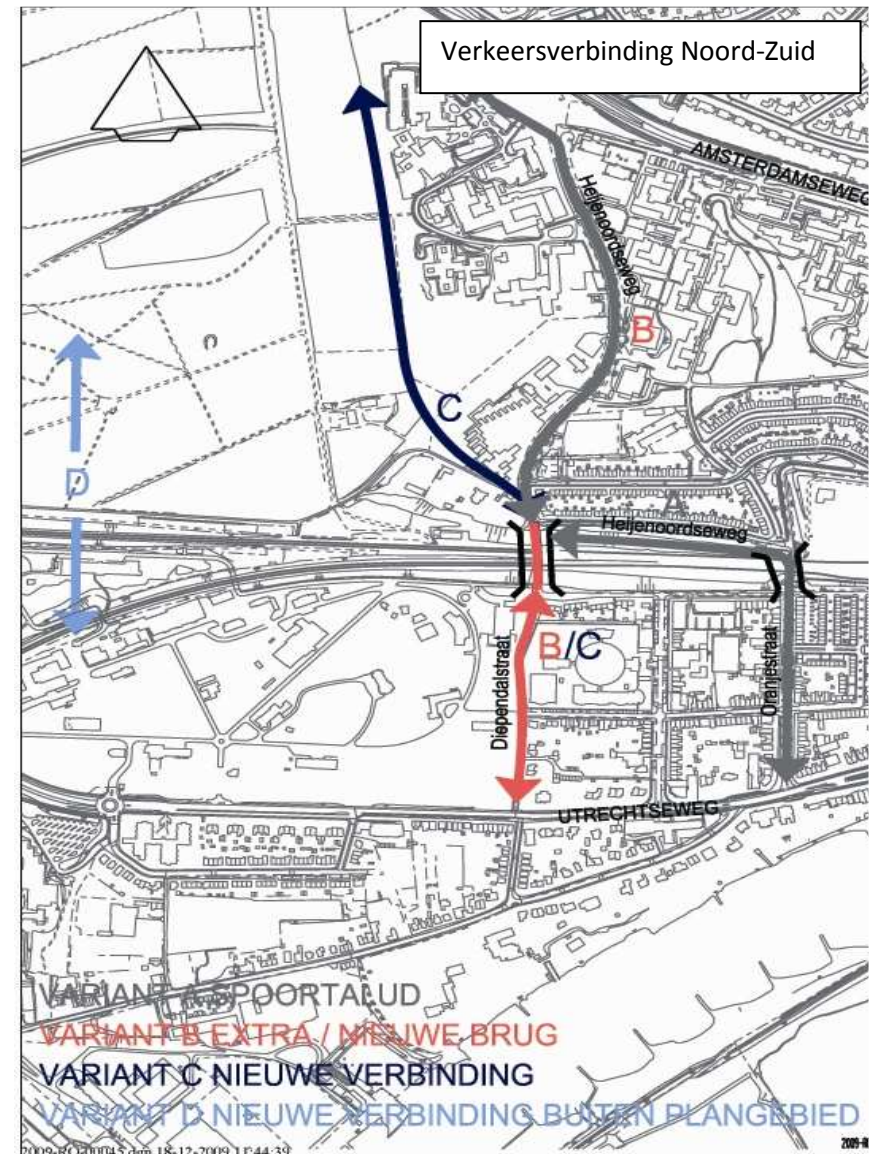
Een betere verbinding tussen de Amsterdamseweg en Utrechtseweg zal de overlast van het autoverkeer in het gebied verlichten. De basisgedachte is om het verkeersprobleem in de wijk op te lossen in combinatie van kansen voor Arnhems Buiten (betere ontsluiting in noordelijke richting) en een gelijkmatige belasting van de verkeersradialen (Utrechtseweg, Amsterdamseweg).

Er zijn voor betere verbinding verschillende varianten mogelijk:

- variant A spoortalud
- variant B extra/nieuwe brug
- variant C nieuwe verbinding
- varianten buiten het plangebied (D)

Variant A spoortalud

Deze variant bestaat uit een combinatie van maatregelen tegen spoorweglawaaai en tegen de verkeersoverlast. Door parallel langs de spoorlijn, tussen spoor en Heijenoordseweg, een verkeersverbinding voor autoverkeer in twee richtingen in te passen wordt de overlast van het sluipverkeer in Heijenoord en de geluidsoverlast aangepakt. In het huidige spoortalud komt een (lager gelegen) nieuwe weg en bovenaan het talud een geluidsscherm. Autoverkeer rijdt nog wel door de Oranjestraat en over de Oranjebrug, maar vervolgens via de nieuwe weg naar de Heijenoordseweg. Het verkeer wordt verplaatst naar een nieuwe verbinding langs het spoor waardoor de overlast voor de aanliggende woningen minder zou moeten zijn. In deze variant blijft het snelheidsregime 30 km/uur en blijft de Oranjebrug een drukke verbinding.



Variant B extra/nieuwe brug

In deze variant wordt een extra brug aangelegd in het verlengde van de Diependalstraat, over het spoor, aansluitend op de Heijenoordseweg. De verbinding Oranjestraat-Oranjebrug-Heijenoordseweg blijft bestaan.

Verkeer dat voor een boodschap wil stoppen in de Oranjestraat kan dat blijven doen. In deze variant is de gedachte dat het snelheidsregime over de nieuwe route naar 50 km/uur zou moeten worden aangepast. Dit heeft consequenties voor de Diependalstraat en de (aansluiting met de) Heijenoordseweg, waaronder de aanleg van noodzakelijke fiets- en voetgangersvoorzieningen, aanpassing voorrangregime ten opzichte van de zijwegen, aanpassing type bestrating van de Diependalstraat en mogelijk het verwijderen van snelheidsremmers. Indien een weg verdiept wordt aangelegd heeft dit nog grotere ruimtelijke consequenties.

Variant C nieuwe verbinding

Deze variant maakt net als de voorgaande variant gebruik van de Diependalstraat, een nieuwe brug over het spoor en vervolgens een nieuw, nog nader te bepalen tracé, westelijk van de huidige Heijenoordseweg. Het snelheidsregime van deze verbinding is 50 km/uur.

Variant D nieuwe verbindingen buiten het plangebied

Alhoewel het probleem binnen het te onderzoeken gebied ligt, hoeft de oplossing daar niet altijd te worden gevonden. Denkbaar is een variant die bestaat uit een geheel nieuwe verbinding westelijker gelegen. De verbinding komt bijvoorbeeld met een over-/onderdoorgang ter hoogte bij het spoor uit bij de rotonde op de Utrechtseweg. Deze verbinding zou dan gedeeltelijk via Arnhems Buiten komen te liggen. Op dit moment wordt in het project Arnhems Buiten geen rekening gehouden met een dergelijke variant. Er kan zelfs gedacht worden aan een verbinding via de

Schelmseweg. Bij verder onderzoek naar deze varianten zou deze optie meegenomen moeten worden.

Alternatieven

Door de Stadsregio Arnhem Nijmegen is een toekomstige lightrailhalte gepland aan het spoor in de omgeving van Arnhems Buiten en Utrechtseweg. Een lightrailhalte in combinatie met een transferium is een extra kans om de verkeersdruk te verminderen. Of dit voldoende is om de problemen te verhelpen zal onderzocht moeten worden.

Het is ook denkbaar om de bestaande Oranjebrug voor alle autoverkeer wordt afgesloten. Hierdoor wordt het sluipverkeer onmogelijk gemaakt en is dit probleem opgelost. Echter de bereikbaarheid van het 'eigen' autoverkeer uit de wijken Heijenoord en Lombok verslechtert. Het wijkverkeer moet dan uitwijken naar de Amsterdamseweg (Heijenoord) of Utrechtseweg (Lombok) en de Centrumring. Hier tegenover staat dat lopend en per fiets de wijken onderling prima en vooral zonder overlast van sluipverkeer verbonden zijn. Omdat deze maatregel geen oplossing is voor beide problemen en ook niet als voorstel door betrokkenen wordt genoemd, is deze variant niet verder uitgewerkt.

Naast de genoemde varianten is er de mogelijkheid de bestaande situatie langer te handhaven. Alle varianten zullen met hun consequenties afgezet moeten worden tegen de consequenties van "niets doen". Het middel mag niet erger worden dan de kwaal.

Consequenties

Voor de varianten A, B en C zijn de globale effecten bepaald. Dit is gedaan voor de huidige situatie. In de toekomstige situatie hebben verschillende ontwikkelingen in en om de stad effect op de intensiteiten. Zo heeft de aanleg van de N837 (Schuytgraaf-A50) mogelijk een gunstige invloed,

maar de invulling van Arnhems Buiten een ongunstige. Rekening houdend met een verdere groei van het autoverkeer (de mobiliteit neemt toe door welvaart) zal het verkeer ook in Heijenoord en Lombok drukker worden. Per variant worden consequenties voor de huidige situatie aangegeven.

Variant A heeft vooral positief effect in de Tormentilstraat en de Callunastraat. De verkeersintensiteiten nemen daar af. Door de nieuwe parallelweg langs het spoor wordt ook de Heijenoordseweg langs het spoor ontlast. De Oranjestraat blijft onveranderd druk en ook de verkeersafwikkeling Oranjestraat-Utrechtseweg blijft onveranderd. Op buurtniveau is er slechts gedeeltelijk een positieve ontwikkeling. Op wijk- en bovenwijken niveau is er geen sprake van een verbetering van de situatie. De verkeersaantrekkende werking door verbetering van deze verbinding zal gering zijn; de Oranjebrug blijft werken als verkeersremmer/doseerpunt. De aansluiting van de nieuwe verbinding op de Oranjebrug moet inpasbaar zijn. In deze variant zal veel groen aan de Heijenoordseweg, parallel langs het spoor moeten verdwijnen, mogelijk met gevolgen op de luchtkwaliteit. Kosten voor variant A worden globaal geschat op een krappe € 3 miljoen.

Varianten B en C heeft minder verkeer als gevolg in de Oranjestraat, de Tormentilstraat en Callunastraat. De verkeersaantrekkende werking als gevolg van een nieuwe brug is berekend op ruim 2.000 mvt/etmaal extra. Deze extra voertuigen worden aan de zuidzijde van het spoor verdeeld over de Oranjestraat en Diependalstraat. Aan de noordzijde komen de extra voertuigen in variant B op de Heijenoordseweg erbij waardoor de intensiteit toeneemt van circa 5.000 naar 7.000 mvt/etmaal). Alleen het gebied langs het spoor wordt ontlast. In variant C wordt de gehele Heijenoordseweg ontlast. Beide varianten hebben een gunstige invloed op het verblijfsklimaat in de buurten en beide varianten hebben op wijk- en bovenwijken niveau een positief effect als het gaat om de

verkeersbewegingen. Juist de woonstraten krijgen een woonfunctie en de aan te passen Diependalstraat en Heijenoordseweg krijgen een verkeersfunctie. Het is essentieel om in variant B de Heijenoordseweg echt aan te pakken in afstemming met de plannen voor 3Noord. Er zullen vrijliggende fietspaden en veilige oversteken moeten worden aangelegd. De Heijenoordseweg mag geen (nog) grotere barrière worden tussen de verschillende functies o.a. Het Dorp, Groot Klimmendaal, SG Mariëndael. Juist in variant C wordt hierin tegemoet gekomen. De barrièrewerking wordt dan verlegd: er ontstaat een barrière tussen het verblijfsmilieu (scholen, instellingen, wonen) en het open landschap als uitloopgebied. Variant C maar ook variant B zullen hun impact hebben op het landschap en het groen. Kosten voor variant B wordt geschat op circa € 7 miljoen, voor variant C op ruim € 10 miljoen.

Voor de varianten B en C geldt dat nog niet duidelijk is hoe de verbinding, ongeacht of het de Heijenoordseweg is of een nieuw tracé westelijker, eruit komt te zien. Voor zowel het behoud van de bestaande natuurwaarden als voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid betekent een keus voor variant B of C dat een zorgvuldige inpassing een essentiële randvoorwaarde is bij verdere bestudering. Ook zal een keus voor variant B of C consequenties hebben voor de toegankelijkheid van het groene uitloopgebied ten westen van de verkeersverbinding (bijvoorbeeld richting Arnhems Buiten, Mariëndael). Verder zijn nog twee aanvullende opmerkingen te maken. Arnhems Buiten kan een tweede toegang krijgen via de Diependalstraat. Het voordeel hiervan is een betere ontsluiting in noordelijke richting van Arnhems Buiten en een betere verdeling van het verkeer over de twee verkeersaders Amsterdamseweg en Utrechtseweg. Op de Utrechtseweg zal de verkeersdruk iets afnemen, wat dan weer gunstig is voor de oversteekbaarheid, de verkeersafwikkeling en de luchtkwaliteit op de Utrechtseweg. Voorts geldt dat beide varianten nieuwe mogelijkheden bieden voor een spoorkruisende lijnvoering van het openbaar vervoer. De

bus hoeft zich dan geen weg meer door het verblijfsgebied van Heijenoord te wringen.

De consequenties van de varianten buiten het plangebied zijn niet verder verkend. Ook de kansen, mogelijkheden en gevolgen van een transferium zijn in het kader van deze gebiedvisie niet verder verkend omdat ook dit buiten het plangebied ligt.

In de gebiedsvisie kan geen uitsluitel worden gegeven over welke variant, inclusief niets doen, de beste is. Dit vergt een uitvoeriger en breder onderzoek waarbij ook relaties met Oosterbeek en de regio zullen moeten worden gelegd. Uit draagvlaktoetsing is ook gebleken dat er op voorhand geen meerderheid is voor één van de varianten. Voorgesteld wordt het onderwerp 'Het verbeteren van de noord-zuid verkeersverbinding', verder mee te nemen in gemeentebrede visies zoals de Verkeersagenda en de Structuurvisie.

4.2 Aanpak milieuproblematiek spoor

Bij de uitvoering van het project Sporen in Arnhem (SIA) worden veel maatregelen genomen die de milieuhinder vanaf het spoor zal doen verminderen. Daarnaast zijn er andere acties zoals het herinrichten van het emplacement Berg, die positief effect zullen hebben. De precieze uitwerking van al deze maatregelen valt nog niet geheel te voorspellen. Daarnaast zijn er nieuwe ontwikkelingen die mogelijk toename van goederenverkeer en daarmee milieuhinder, kunnen veroorzaken, zoals Programma Hoofdfrequent Spoor (voorzien in 5% groei) en de Planstudie toekomstvaste routing goederen (studie naar routing van het goederenvervoer in richting Noord-Zuid Nederland).

Om de effecten van geplande maatregelen en ontwikkelingen op het spoor te kunnen bepalen zal monitoring van de milieuproblematiek als instrument ingezet moeten worden. Niet alleen in het plangebied van deze studie maar door heel Arnhem. Monitoring zal vóór uitvoering van de werkzaamheden van SIA moeten starten om een nulmeting te hebben. Ook is het van belang de monitoring niet te beperken tot geluidsmeting maar op alle milieuaspecten (geluid, trilling, luchtkwaliteit en externe veiligheid) te richten. Het monitoringsplan zal door de Afdeling Milieu Gemeente Arnhem verder moeten worden uitgewerkt en opgepakt door de betrokken partijen rond het spoor.

Het doen van metingen is niet vrijblijvend. De consequenties zijn afhankelijk van de resultaten van de metingen maar indien er resterende milieuproblemen worden geconstateerd zullen maatregelen moeten volgen. Zonder te weten of er sprake zal zijn van noodzakelijke aanvullende maatregelen kan op voorhand een voorkeursvolgorde van maatregelen genoemd worden die te zijner tijd afgewogen kunnen worden. Bij sommige maatregelen kunnen mogelijk enkele andere, in de gebiedsvisie genoemde, wensen meegenomen worden. In het schema is de voorkeur van maatregelen weergegeven en de effecten op de verschillende milieuaspecten. Bronmaatregelen (bijvoorbeeld stille treinen) hebben te allen tijden de voorkeur boven overdrachtsmaatregelen (bijvoorbeeld geluidschermen) of ontvangstmaatregelen (bijvoorbeeld gevelisolatie). Hierbij moet opgemerkt worden dat gemeente en ProRail niet op alle bronnen invloed hebben, bijvoorbeeld treinen uit het buitenland, waardoor soms voor een overdrachts- of ontvangstmaatregel gekozen moet worden.

Als bronmaatregelen niet meer mogelijk of uitgeput zijn, is het voor de aanpak van geluidsoverlast vanaf het rangeerterrein een optie om geluidsvoorzieningen in de spoortaluds te verwerken of eventueel het rangeerterrein (gedeeltelijk) te overkappen. Belangrijk bij deze maatregel is dat waardevolle zichtlijnen behouden moeten blijven. Daarnaast zal geprobeerd moeten worden of wensen voor groen, parkeren of energie ingepast kunnen worden.

Ook voor een eventuele keuze voor de aanpak van resterende geluidshinder aan het doorgaande spoor zal gekeken moeten worden of hier een combinatie met de aanleg van een weg, fietspad, parkeerplaatsen, groen of zonnepanelen, gemaakt kan worden. Het geheel overkluizen van het doorgaande spoor is vanuit de externe veiligheidsrisico's niet realistisch. Bovendien is er nu geen vraag aan stedenbouwkundige functies voor op deze overkluizing.

In principe zal afgewacht moeten worden wat de geplande maatregelen en nieuwe ontwikkelingen na 2012 aan restproblematiek oplevert. Monitoring zal wel vóór die tijd moeten starten. Kansen die zich in de tussentijd voordoen moeten uiteraard wel gegrepen worden. Bijvoorbeeld het stellen van extra milieueisen bij aankoop van nieuw treinmaterieel en het sturen op elektrisch voorverwarmen van dieseltreinen.

Bij de op stapel staande herinrichting van het rangeerterrein zal de wens voor meer groen in de spoorzone uitgebracht worden. Gedacht wordt aan bladhoudend groen tussen de sporen, groene daken en ander groen op de nieuwe voorzieningen op het rangeerterrein. Dit levert een positieve bijdrage op voor de luchtkwaliteit, klimaat, ecologie en de beeldkwaliteit.

Voor het goederenverkeer is er maar één maatregel die alle milieuaspecten inclusief de externe veiligheid fundamenteel aanpakt:

omleiden van het goederentransport om Arnhem. Omdat dit een verbetering zou betekenen van de leefomgeving langs het gehele spoor in Arnhem, heeft deze optie de absolute voorkeur. Gemeente Arnhem zal haar lobby richting hogere overheden, om dit op de lange termijn te bereiken, opvoeren.

Voor aanpak van de milieuproblematiek is de inzet van de gemeente op lange termijn: vermindering/ afbouw van doorgaande goederenstromen

Aanpak milieuproblematiek spoor				
	geluid	trillingen	lucht	externe veiligheid
1. Bronmaatregelen				
• goederentransport omleiden	+	+	+	+
• maatregelen aan spoor	+	+		
• maatregelen aan materieel	+		+	+
• productieplafond	+			+
2. Overdrachtsmaatregelen				
• overkluizen spoor	+		+/-	-
• overkappen spoorranden	+		+/-	
• geluidwerende constructies	+			
• dubbele diepwanden		+		
• aanplanten groen			+	
3. Ontvangstmaatregelen				
• gevelmaatregelen	+			

door de stad.

Tot dat moment:

- o Inzetten op bronmaatregelen op het gebied van geluid, trillingen, veiligheid en luchtkwaliteit;
- o Gebiedsmaatregelen: geen toename bewoning in de zone rondom het spoor, dus geen overkluizing met een verblijfsfunctie.

Om een idee te hebben van de haalbaarheid van mogelijke overkappingen en overkluizingen is grofweg doorgerekend wat dit zou kosten. Het geheel overbouwen van het rangeerterrein kost circa € 56 miljoen. Het alleen overkappen van de spoorranden is goedkoper: € 7 miljoen voor de rand bij het rangeerterrein en € 4 miljoen voor het overkappen van de rand aan de zuidzijde ten behoeve van een fietspad.

4.3 Versterking wijkvoorzieningen

Het pakket aan wijkvoorzieningen is redelijk op orde. Hier en daar zijn er wensen maar er wordt in het voorzieningenniveau geen grote zaken gemist. Ook vanuit het beleid is geen aanleiding om “met het gebied aan de slag te gaan”. Eén nieuw “hart van de wijk” voor zowel Lombok als Heijenoord lijkt niet de beste oplossing. Verplaatsing en clustering van functies meer naar binnen de wijk zou te grote verkeersproblemen opleveren wat indruist tegen de waarden van de wijk. Voorkomen moet worden dat het zo gewaardeerde rustige woongebied te zeer wordt belast met autoverkeer rondom geclusterde functies. Meest wenselijk is daarom de bestaande clusters (veelal aan de rand) te houden met een verbreding van de nu aanwezige functies.

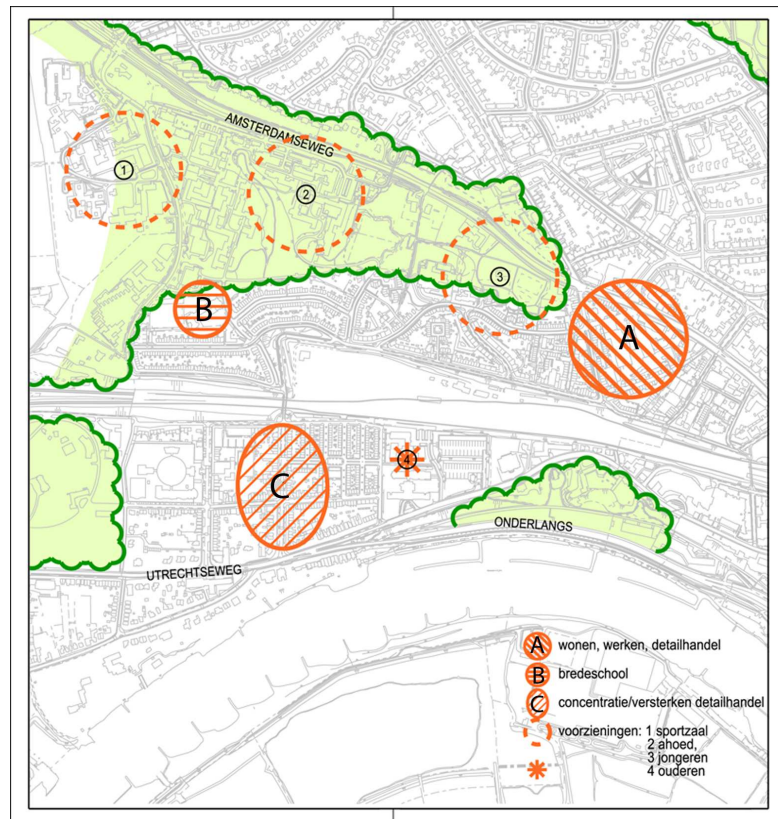
Voor het ontwikkelen van nieuwe of uitbreidingen van voorzieningen zijn zoekcirkels aangeduid, waarbij voor de betreffende voorziening is beoordeeld wat de meest geschikte locatie is gelet op

“gebruikerspotentieel” en bereikbaarheid. Ten aanzien van de bereikbaarheid liggen aanvullende wensen voor verbetering van verbindingen (zie bij 4.4).

In en rond het gebied zijn enkele wensen geformuleerd t.a.v. nieuwe of uit te breiden maatschappelijke en commerciële voorzieningen:

- Bij de toekomstige herontwikkeling van SG Mariëndael (school voor speciaal onderwijs), zullen voor de school noodzakelijke sportvoorzieningen worden gebouwd. Het is zeer wenselijk deze voorzieningen in de avonduren open te stellen voor de omliggende wijken.
- De vestiging van een AHOED (huisartsen onder één dak inclusief apotheek) in Het Dorp. Deze functie zal ook Heijenoord en Lombok kunnen bedienen. Overigens houdt dit niet in dat alle huisartsen van beide wijken daar geconcentreerd moeten worden;
- Als het gaat om voorzieningen voor jongeren zal Arnhem noord-west als zoeklocatie gelden. Zo is bijvoorbeeld genoemd om te onderzoeken of bij de skatebaan langs de Amsterdamseweg meer faciliteiten voor deze doelgroep kunnen worden geboden. Landschappelijke inpassing en vrijhouden van zichtlijnen zijn hierbij van belang.
- Op het moment dat er sprake is van herontwikkeling van de Heijenoordschool gaat de voorkeur uit naar ontwikkeling op de huidige hoofdlocatie. Hoofddoel is het samenvoegen van de dependance met het hoofdgebouw en het verbeteren van de verkeersstromen rond de school. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een multifunctionele “kiss and ride”-speelplaats voorziening. Goede inpassing van het Callunaveld als speelveld voor de school maar ook als voorziening voor de wijk is een belangrijk aandachtspunt. Een uitbreiding met kinderopvang en peuterspeelzaal (Brede School) zal overwogen moeten worden.

- Op het gebied van welzijn valt te denken aan een sterkere koppeling van de functies van het wijkplatform Arnhem West, activiteiten van 't Huukske en de activiteiten van de SWOA. Vanwege de sluiting van de locatie Brouwerijweg is het nog onduidelijk waar dat zou kunnen plaatsvinden. Gedacht wordt aan verpleeghuis Heijendaal, zodat Heijendaal meer wijkgericht gaat functioneren. Niet iedereen is gecharmeerd van de combinatie van ouderenvoorziening en Heijendaal. Met betrokkenen zal de beste plek gekozen moeten worden. Alternatief is wellicht een ouderenvoorziening gecombineerd met een voorziening in het nieuwe Dorp.



In de spoorzone is de winkelvoorziening redelijk op peil. In de Amsterdamse Hoek is een relatief grote concentratie aan supermarkten aanwezig. De andere concentratie aan de Oranjestraat heeft een belangrijke buurtfunctie.

In de omliggende projecten 3Noord en Arnhems Buiten wordt de optie open gehouden om een supermarkt toe te voegen. In het huidige Dorp is al een voor de doelgroep aangepaste kleine supermarkt aanwezig. Ondanks de toename van het aantal huishoudens door realisatie van 3Noord (circa 240) en Arnhems Buiten (circa 480), wordt toevoeging van een nieuwe supermarkt in Heijenoord-Lombok of in de nieuwe projectgebieden als niet raadzaam beschouwd. Het bestedingspotentieel zal naar verwachting te klein zijn. Verplaatsing van één van de fullservice supermarkten van de Amsterdamse Hoek naar Arnhems Buiten geeft een betere spreiding, maar de buurtsuper in de Oranjestraat zal hierdoor naar verwachting verdwijnen. Met het verdwijnen van de buurtsuper zal de overige detailhandel aan de Oranjestraat het waarschijnlijk ook niet redden en dat is absoluut niet gewenst. Voor wijkdetailhandel is het van belang dat er een goede stroom van winkelpassanten is en bundeling van het detailhandelcluster. De beste plek hiervoor is aan de Oranjestraat.

- De beste optie om de supermarktstructuur in Arnhem-noordwest te versterken, is uitbreiding van de buurtsuper aan de Oranjestraat (nu 300 m²; toekomstig 300-600 m² wvo). Op buurtniveau blijft hiermee een basisniveau gehandhaafd. Op wijkniveau zal de supermarktstructuur op het huidige niveau blijven functioneren. Voorkomen moet worden dat in de omliggende projecten concurrerende detailhandel wordt gevestigd.
- Voor de Amsterdamse Hoek is herontwikkeling op termijn wenselijk. Met een toevoeging van wonen en maatschappelijke voorzieningen en het versterken van de langzaamverkeersroutes kan dit gebied meer een onderdeel worden van de wijk. Uitgangspunt blijft dat het gebied

voor het autoverkeer een hoofdontsluiting houdt op de Amsterdamseweg. De aanwezige hoogteverschillen bieden kansen voor dubbel grondgebruik waardoor functies niet met elkaar in conflict komen. Bij deze ontwikkeling zal goed onderzocht moeten worden hoe de bestaande historisch waardevolle onderkeldering hier ingepast kan worden. Minder interessante delen van de detailhandel kunnen afgezoomd worden door woningbouw. Woningbouw op een dek met daaronder parkeren en de verkeersontsluiting zou een mogelijkheid zijn om hier een heel aantrekkelijk woongebied met een dorpse sfeer van te maken. Alle extra functies zoals woningen kunnen alleen toegevoegd worden als de daarvoor noodzakelijke parkeervoorzieningen ingepast worden. Door herontwikkeling zien we hier kansen om het gebied een beter verblijfskwaliteit te geven.

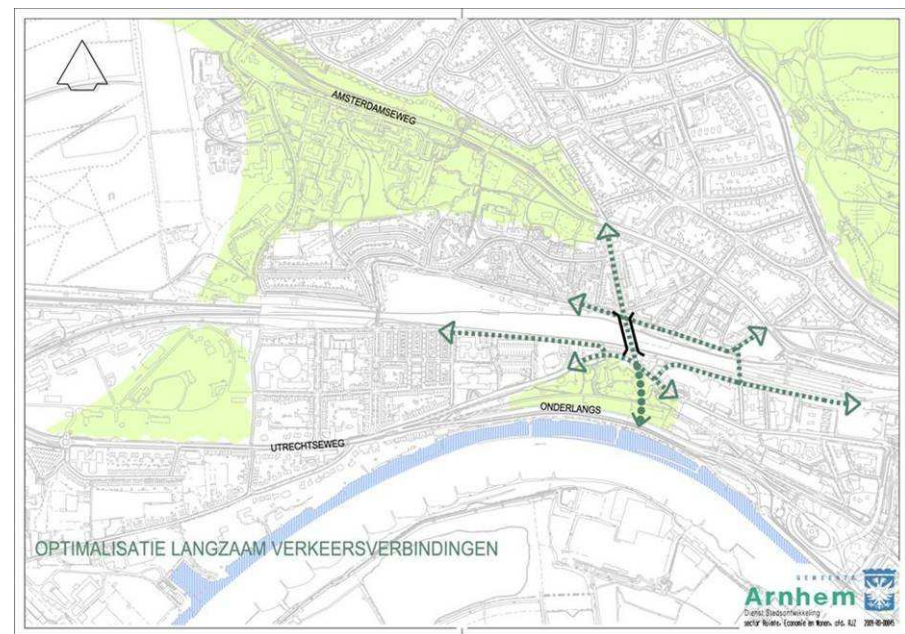
4.4 Versterking verbindingen van de wijken/buurtten

Een van de eerste wensen die uit de sessies met omwonenden naar voren kwam, is om de verbindingen tussen en binnen de wijken Lombok en Heijenoord te versterken. Een deel van de oplossing zit in het versterken van de voorzieningen (zie 4.3.) maar ook letterlijk bestaat de behoefte aan betere verbindingen, met name langzaamverkeersverbindingen. Genoemd zijn: een fijnmaziger netwerk van langzaamverkeersverbindingen, betere bereikbaarheid van de voorzieningen en herstel van historische routes; in essentie de passeerbaarheid van het spoor.

Verbetering van verbindingen zal op verschillende niveaus moeten worden aangepakt.

Ten eerste is het wenselijk om één of meer extra oversteken over het spoor te maken. De meest logische plek voor een nieuwe spoorkruising

voor langzaam verkeer ligt bij de Brouwerijweg met een oversteek naar de Utrechtseweg ter hoogte van het Museum voor Moderne Kunst. Hier lag historisch gezien ook een verbinding. Met deze verbinding worden de voorzieningen aan de Amsterdamseweg (o.a. Amsterdamse Hoek) voor langzaam verkeer beter bereikbaar vanaf de Utrechtseweg. Tegelijkertijd wordt de Rijn en het park bij Onderlangs beter bereikbaar en beleefbaar voor de mensen die ten noorden van het spoor wonen. Juist op deze plek ligt de Rijn op steenworpafstand van Heijenoord. Een extra verbinding is wenselijk voor fietsers maar vooral ook voor wandelaars. In de huidige situatie is er vanuit Heijenoord (en daarachter Burgemeesterswijk) geen wandelverbinding naar de Rijn. Een eventuele brug over het spoor ter hoogte van de Diependalstraat (zie 4.1) zou ook bijdragen aan een fijnmaziger netwerk voor langzaamverkeer.



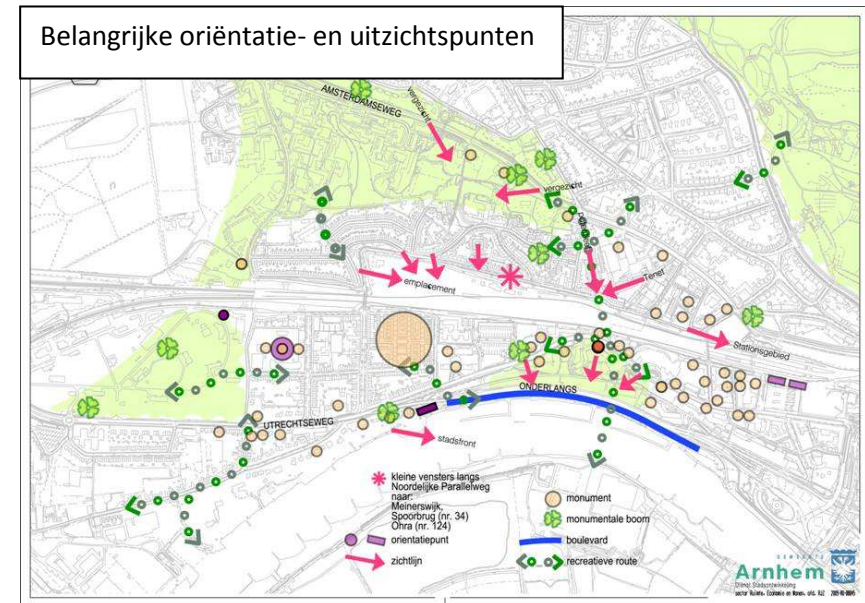
Andere wenselijke verbetering voor het langzaam verkeer is een verbinding parallel aan de zuidzijde van de sporen, globaal tussen de Oranjestraat en Brugstraat. Deze verkorte, autovrije en aantrekkelijke fietsroute zou moeten aantakken op de Brugstraat en de langzaam verkeersroute naar het station en in de toekomst verder naar het Willemplein. De fietser hoeft op deze fietsroute minder te klimmen dan op de Utrechtseweg. De maatregelen aan 'Sporen in Arnhem' waarbij geluidwerende voorzieningen moeten worden aangebracht langs het spoor zijn mogelijk een kans om gelijktijdig en gecombineerd in het spoortalud een fietsverbinding te realiseren.

Daarnaast is het wenselijk om betere verbindingen te leggen naar de omliggende wijken en groengebieden. Door het openstellen van het gebied Arnheims Buiten (voormalig KEMA terrein) en het versterken en verbeteren van de groene route van de Brinkweg (Arnheims Buiten) naar de Dorpsbrink (Het Dorp) en via Hoogstede naar de defensiehaven, krijgen de buurten meer uitloopmogelijkheden.

Naast losse verbindingen is het tevens van belang om routes af te maken. Routes hebben bij voorkeur een eenduidige inrichting. Voor het recreatieve verkeer is het belangrijk dat er mogelijkheden zijn voor circuits ("blokjes om"). Dit draagt bij aan de figuurlijke verbinding van de buurten en wijken. Recreatieve routes moeten recreatieve plekken met elkaar verbinden.

Gedacht kan worden aan het verbinden van cultuurhistorische plekken, groene gebieden, uitzichtpunten en landmarks. Op bijgaande tekening zijn belangrijke uitzichtpunten en oriëntatiepunten of landmarks aangeduid. Routes kunnen daar waar ruimte is zeker gecombineerd worden met een groene aankleding, bijvoorbeeld in de vorm van straatbomen en groene bermen. Er is langs deze routes en langs het spoor ook behoefte aan meer groen en hondenuitlaatmogelijkheden. Bij groot onderhoud of herinrichting

van straten/riolering zal daar waar ruimte is groene aankleding ingepast kunnen worden. Uiteraard geldt dat bij nieuwe ontwikkelingen allereerst gestreefd wordt naar zoveel mogelijk behoud van het bestaande groen. Daar waar dat niet kan zal compensatie plaats moeten vinden.



Sommige plekken, zoals het park Onderlangs (Market Garden Plantsoen) inclusief de Rijn"boulevard", zijn voor verbetering vatbaar. Deze gebieden zullen veel meer worden gebruikt als ze beter ontsloten zijn, maar zullen dan ook aantrekkelijker gemaakt moeten worden. Er is al wel een trap van de locatie Museum voor Moderne Kunst naar het Market Garden Plantsoen maar deze is niet overal goed begaanbaar en sociaal veilig. Voor het bos op de stuwwal zal een goede afweging gemaakt moeten

worden in hoeverre de sociale veiligheid kan verbeteren zonder de bijzondere landschappelijke kwaliteit aan te tasten.

Kosten voor de langzaam verkeerbrug zijn geschat op € 5 miljoen. Er is nog geen zicht op dekking voor een dergelijke investering, toch wordt het voorstel vanwege de belangrijkste impact als haalbare ontwikkelrichting opgenomen. De voorgestelde herinrichtingen kunnen het beste worden opgepakt zodra om andere redenen bijvoorbeeld vervanging riolering, de straten worden open gebroken, dan wel in relatie met eventuele herontwikkeling van bepaalde locaties.

5. Haalbaarheid ontwikkelrichtingen

Uit alle inventarisaties en gesprekken met belanghebbenden zijn uiteindelijk vier ontwikkelrichtingen geformuleerd. Eén daarvan heeft een echte urgentie in zich: *de noord-zuidverbinding*. Voor de tweede: *aanpak milieuproblematiek spoor* zal in een later stadium kunnen worden bepaald of er nog sprake is van een urgentie. Mogelijk zal er door alle genomen maatregelen geen urgentie meer zijn, maar naar verwachting blijft er een serieuze wens over om op bepaalde aspecten aanvullende maatregelen te treffen. Deze zullen na uitvoering van de geplande maatregelen moeten worden bepaald. De andere twee ontwikkelrichtingen: *versterking voorzieningen* en *verbetering verbindingen*, zijn beide een pakket aan wensen die met name uit de sessies met bewoners naar voren zijn gekomen. Eerder is geconstateerd dat bij het ontbreken van een urgentie bewegingen moeilijker op gang zijn te brengen. Desondanks is het van belang ook deze wensen vast te leggen. De gebiedsvisie zal een leidraad zijn bij mogelijke ontwikkelingen.

De samenhang tussen de vier ontwikkelrichtingen is goed te zien op de overzichtskaart. De aanpak van één ontwikkelrichting kan een impuls zijn voor een andere. De ontwikkelingen in de naburige projecten kunnen ook aanleiding zijn om de geformuleerde ontwikkelrichtingen mee te laten liften. Eerder is geconcludeerd dat koppelingen met bovenwijkse belangen, de kans van slagen vergroot. In twee van de vier ontwikkelrichtingen is de richting op zichzelf al van bovenwijks niveau en zal dan ook op dat niveau moeten worden aangepakt. Van belang is dat de ontwikkelrichtingen verankerd worden in belangrijke documenten als de Structuurvisie, Verkeersagenda, sectorale beleidsstukken, maar ook in projectinitiatieven in en rondom het gebied (Arnhems Buiten, 3Noord, Amsterdamse Hoek). Daarnaast moeten de ideeën geagendeerd worden bij andere overheden: ministeries, provincie, regio en bij de buurprojecten bekend zijn. In veel

gevallen zal voor financiering breder gekeken moeten worden dan de wijk en de gemeente. Financiële dragers zullen moeten worden gezocht bij hogere overheden maar ook bij private investeerders die belang kunnen hebben bij de voorgestane ontwikkelingen.

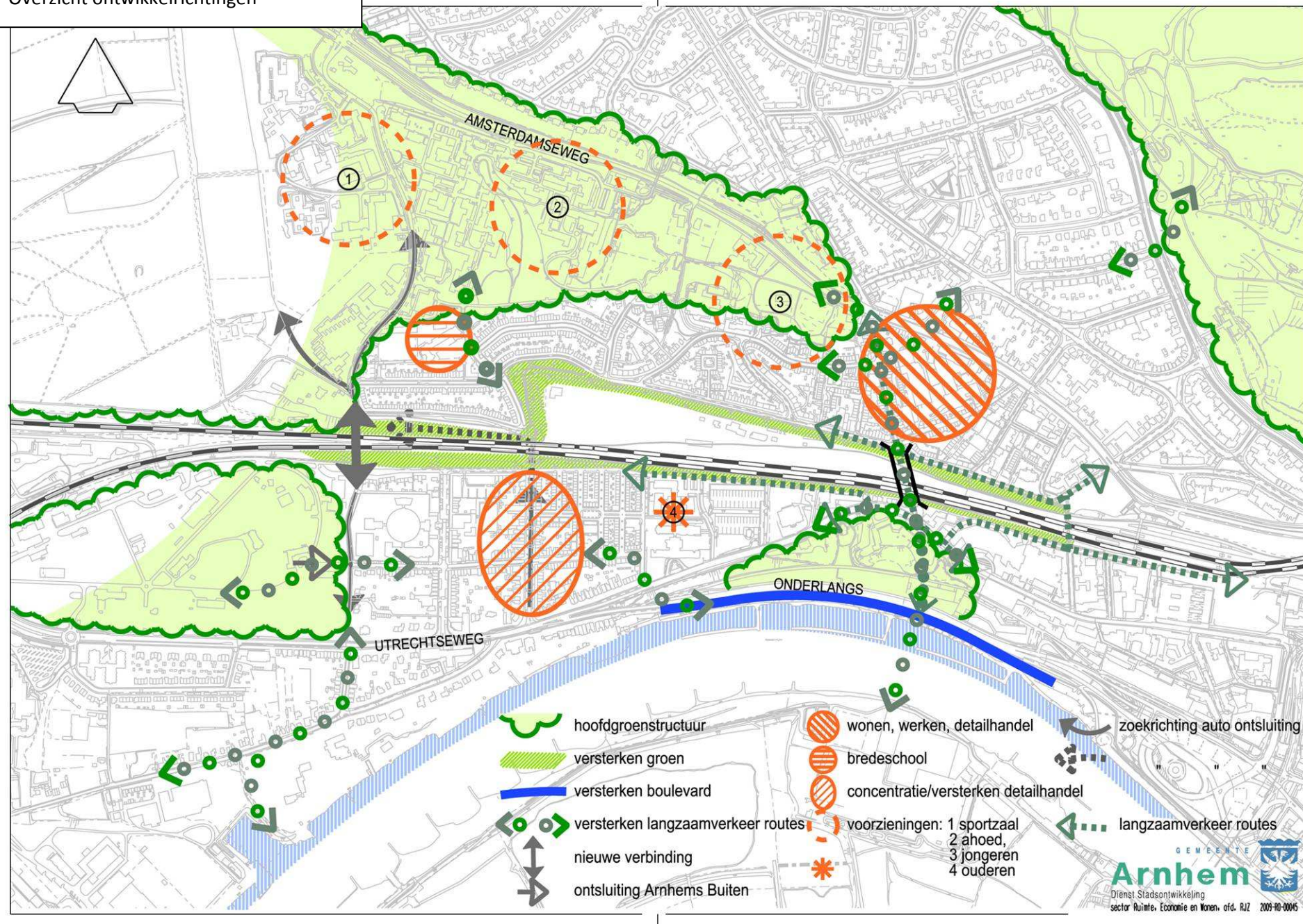
Op dit moment zijn er geen gemeentelijke middelen beschikbaar voor verdere uitwerking of uitvoering van één van de ontwikkelrichtingen. De ontwikkelrichtingen zijn uitgeschreven voor de lange of middellange termijn. Uitvoering is mede afhankelijk van beschikbare gelden uit lopende projecten, subsidieregelingen, invoering van passend beleid waarvoor gelden beschikbaar komen. Daarbij zal ook een afweging plaatsvinden tussen andere urgenties in andere wijken.

De haalbaarheid van de vier oplossingsrichtingen hangt niet alleen af van financiële dragers. Evenzo belangrijk is het maatschappelijk draagvlak. Als opgave is vooraf gesteld dat de ontwikkelrichtingen gedragen moeten worden door belanghebbenden. De nu geformuleerde ontwikkelrichtingen zijn samen met bewoners en andere belanghebbenden opgesteld en getoetst. Bewoners en andere belanghebbenden hebben de kans gekregen om een enquête in te vullen. Gemiddeld geven de 102 respondenten de gebiedsvisie het rapportcijfer 6,4.

Hoewel 55% van de respondenten het een goed idee vindt om de Noord-Zuid verkeersverbinding te verbeteren, heeft geen van de drie varianten een meerderheid die het een (heel) goed idee vindt. Variant B – de aanleg van een nieuwe brug tussen de Diependalstraat en de Heijenoordseweg kan rekenen op de meeste steun.

Een (ruime) meerderheid van de respondenten vindt de ideeën uit de andere drie ontwikkelrichting een (heel) goed idee.

Overzicht ontwikkelrichtingen



6. Samenvatting

In het overzicht hieronder is de gevolgde analyse schematisch en samengevat weergegeven.

De kenmerkende waarden voor de wijken Heijenoord en Lombok staan weergegeven in het groene kader. Behoud en versterking van deze waarden, staat voorop. Dat wil zeggen dat zij uitgangspunt vormen bij toekomstige ontwikkelingen en beheer.

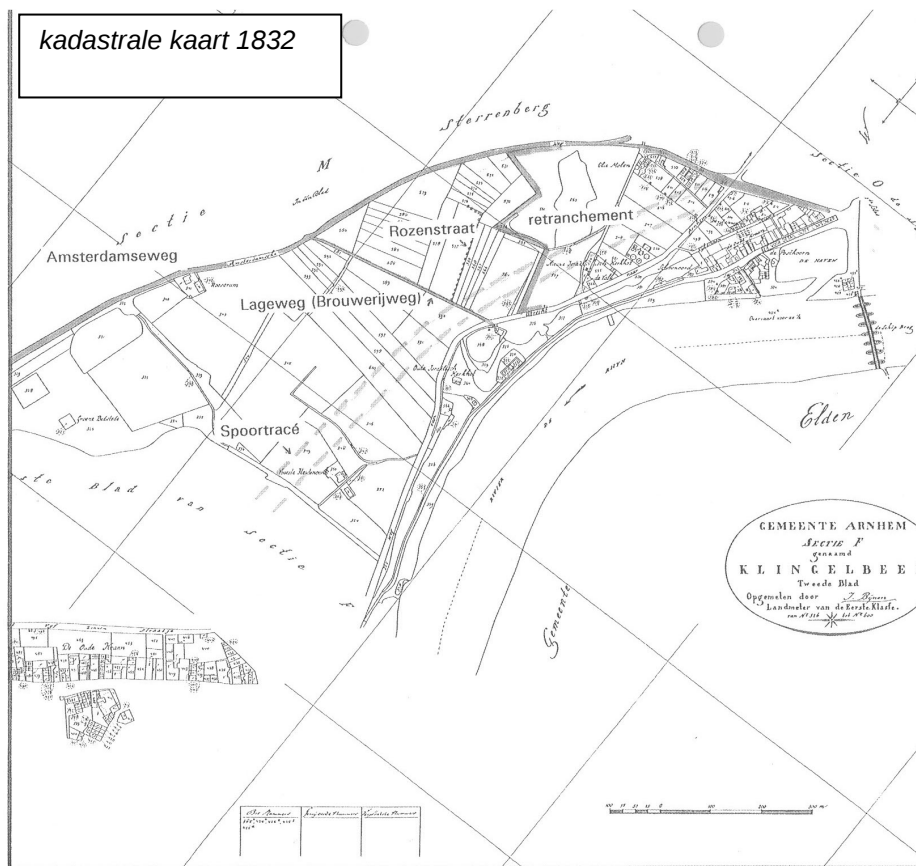
Voor de ontwikkeling van het gebied zijn vier richtingen bepaald op basis van geïnterviewde urgenties (in rood) en wensen (in geel). De ontwikkelingsrichtingen (in blauw) vormen het nieuwe ruimtelijke kader voor nieuwe ontwikkelingen.



Bijlage 1

Historische ontwikkeling van Lombok en Heijenoord

Tot 1845 bestond het gebied, waar nu de intensief bebouwde wijken Lombok en Heijenoord liggen, uit bos en heide. Tussen de twee uitvalswegen van de Amsterdamseweg en de Utrechtseweg waren twee verbindingen: de Lageweg (tegenwoordig Brouwerijweg) en de Nieuweweg (de huidige Beaulieustraat).



In 1845 werd de spoorlijn Utrecht-Arnhem aangelegd waardoor er twee afzonderlijke gebieden ontstonden. Door de verdiepte ligging van het spoor werden zelfs de verbindingswegen onderbroken. Aan weerszijden van de spoorlijn vonden sindsdien geheel verschillende stedenbouwkundige ontwikkelingen plaats.

Tussen de Amsterdamseweg en het spoor begon de uit Duitsland afkomstige architect en "projectontwikkelaar" H.W. Fromberg met de aanleg van een villawijk. Het spoor stimuleerde niet alleen de vestiging van nieuwe villabewoners maar het trok ook industrie aan. De eerste fabrieken vestigen zich in het derde kwart van de negentiende eeuw op Heijenoord. In de Frombergs villawijk vestigde zich in 1860 bierbrouwerij De Kroon. In Arnhem was in de negentiende eeuw weinig industrie, maar Heijenoord kreeg toen de grootste concentraties van de stad. Naast de brouwerij kwam er een machinefabriek, een fabriek voor sieraardewerk, een bandfabriek en een tabakspakhuis op Heijenoord. In 1877-1879 werd het rangeerterrein aangelegd. Tussen de villa's verrezen fabrieken en al snel ook arbeiders- en middenstandswoningen. Deze gemengde samenstelling van de wijk is ondanks veel veranderingen nog steeds te herkennen.

Ten zuiden van het spoor stonden tot 1880 alleen enkele villa's langs de Utrechtseweg. In de 19e eeuw waren er voor Lombok plannen om er een villawijk te bouwen. Door de bouw van de, voor de wijk zeer karakteristieke koepelgevangenis (tussen 1882-1886), is de bouw van de villawijk nooit afgerond.

In de periode 1893-1909 verrees de eerste arbeiderswijk Lombok. De nieuwe woningen waren onder andere bedoeld voor mensen die in verband met de sanering van Klarendal moesten verhuizen. Verder waren er huizen voor het personeel van de nieuwe koepelgevangenis, die in 1886 was voltooid. Ondanks enkele renovaties is deze wijk vrij gaaf gebleven.

De wijk kent een rechthoekig stratenpatroon. Bijzonder zijn vooral de brede straatprofielen met rijbanen die door middenbermen worden gescheiden. Dergelijke straatprofielen kwamen in die tijd vrijwel alleen in welvarende buurten voor. Centraal in de wijk ligt de Nassaustraat, die in het midden verbreed tot een plein.

Lombok is een van de eerste voorbeelden in Nederland van woningbouw die beïnvloed werd door de vernieuwingen in Groot-Brittannië te weten de tuinstadgedachte. De nieuwe tuindorpen die niet onder de rook van de fabrieken werden gebouwd, moesten zelfverzorgend zijn. Er kwamen dus scholen, een badhuis met wasserij, winkels, een bewaarschool en een politie- en brandweerpost. Maar de wijk was te klein om geheel zelfvoorzienend te zijn, zodat lang niet alle voorzieningen die men oorspronkelijk wilde bouwen ook daadwerkelijk zijn gerealiseerd. Veel van de oorspronkelijke gebouwen zijn nog in de wijk aanwezig en vormen nog steeds karakteristieke beeldbepalende elementen. Ze hebben echter bijna allemaal een ander gebruik gekregen dan waarvoor ze oorspronkelijk zijn gebouwd.

Vanaf 1910 groeide de nieuwe wijk ook naar het zuiden. In 1912 en 1915 werden villa's afgebroken bij kruisingen van de Alexanderstraat en de Oranjestraat om plaats te maken voor beneden – en bovenwoningen. In 1893-1894 verrees het St. –Elisabeths Gasthuis. In 1995 is het grotendeels afgebroken, maar het oudste deel is gerestaureerd en ingericht als appartementengebouw. Aan de oostzijde is een terrasachtige stedenbouwkundige verkaveling gekomen die slechts ten dele aansluit op de omgeving. Het St.-Elisabeths Gasthuis is tegenwoordig een rijksmonument. Het gebouw is niet alleen van belang als voorbeeld van de negentiende-eeuwse ziekenhuisarchitectuur maar heeft ook een belangrijke rol gespeeld tijdens de Slag om Arnhem in 1944.

Bijlage 2 Lijst van betrokken partijen

- Pro Rail
- NS Poort
- Stichting Geluidhinder Arnhem-West
- Wijkplatform Arnhem-West
- Rijksgebouwendienst
- Praxis
- Intercontinental Estate BV
- Rijn en IJssel College
- Heijenoordschool
- TCN Arnhems Buiten
- Siza Dorpsgroep
- De Onderwijsspecialisten
- Groot Klimmendaal
- De Stadsregio Arnhem-Nijmegen
- Ministerie van VROM
- Alliander N.V.
- Essent Warmte
- Arcadis Nederland BV
- Museum voor Moderne Kunst Arnhem
- Strukton
- Conservatorium Art EZ
- Nuon Marketing & Sales Nederland
- Bewoners uit de wijken Heijenoord en Lombok
- Tennet TSO