

BIJLAGE 2b Onderdeel uitmakend van het raadsvoorstel

Zienswijzennota behorende bij het raadsvoorstel tot vaststelling van TAM-Omgevingsplan
Schaapsdrift e.o.

Geanonimiseerd

Inhoud

1.	Inleiding.....	2
2.	Reactie op hoofdlijnen	3
	2.1 Aansluiting nieuwbouw op bestaande bouw.....	3
	2.2 Bezoning	4
	2.3 Groen.....	8
	2.4 Invoeren van vergunninghoudersparkeren	8
3.	Overzicht ingediende zienswijzen.....	10

1. Inleiding

Het 'TAM-Omgevingsplan Schaapsdrift e.o.' (hierna TAM-Omgevingsplan) en het bijbehorende stedenbouwkundig plan en Omgevingskwaliteitsplan hebben ter inzage gelegen. De zienswijzeperiode is donderdag 17 januari 2025 afgelopen.

Er zijn in totaal 17 unieke zienswijzen ingediend. De Vereniging tot behoud van Schaapsdrift e.o. geeft aan dat voor de zienswijze meer dan 100 leden zijn benaderd. Een van de zienswijzen is ondertekend namens 6 huishoudens (kop Oude Velperweg en Schaapsdrift).

NR.	INDIENER	STRAAT
1	Vereniging tot behoud van Schaapsdrift e.o.	
2	NAAM	ADRES
3	NAAM	ADRES
4	Arnhem Hartveilig, NAAM	
5	NAAM	ADRES
6	Bewoners Casimir State (contactpersoon NAAM)	ADRES
7	Innoforte (contactpersoon NAAM)	
8	NAAM	ADRES
9	NAAM	ADRES
10	Diverse bewoners	ADRES ADRES ADRES ADRES ADRES ADRES
11	Prorail	
12	NAAM	ADRES
13	Damen	ADRES
14	NAAM	ADRES
15	Neijenhuis (contactpersoon NAAM)	
16	Vivare (contactpersoon NAAM)	
17	NAAM	ADRES

Een aantal zienswijzen gaat over dezelfde onderwerpen. Om de leesbaarheid van het stuk te verbeteren wordt in paragraaf 2 via een reactie op hoofdlijnen ingegaan op deze punten. In paragraaf 3 staat een overzicht van de zienswijzen met daarbij een verwijzing naar de reactie op hoofdlijnen of een inhoudelijke reactie van de gemeente. In het wijzigingenoverzicht is een overzicht opgenomen van de wijzigingen van het TAM-Omgevingsplan naar aanleiding van de zienswijzen.

Deze zienswijzennota maakt onderdeel uit van het raadsvoorstel tot vaststelling van dit TAM-omgevingsplan.

2. Reactie op hoofdlijnen

2.1 Aansluiting nieuwbouw op bestaande bouw

Schaapsdrift en omgeving (e.o.) is een wijk waar wonen en werken met elkaar verweven zijn. Op 11 april 2024 heeft de raad [Gebiedsvisie Schaapsdrift en omgeving](#) vastgesteld. Het Stedenbouwkundig Plan is op 11 maart 2025 vastgesteld door het college. Het Stedenbouwkundig plan voor de wijk Schaapsdrift en omgeving biedt een visie voor een groene, toekomstgerichte stadsbuurt die de huidige kwaliteiten en ruimtelijke structuren van de buurt versterkt en verrijkt. De Gebiedsvisie en het Stedenbouwkundig plan bevatten de uitgangspunten voor de gebiedsontwikkeling in Schaapsdrift, en zijn vertaald in het TAM-Omgevingsplan en het omgevingskwaliteitsplan.

In de Gebiedsvisie en het Stedenbouwkundig Plan is er gekozen om de bebouwing in hoogte op te laten lopen vanaf Schaapsdrift richting park Sacré Coeur en daarmee een goede aansluiting te kunnen maken met de bestaande bebouwing. Deze hoogte loopt op van 9 meter aansluitend aan de achtertuinen aan de Schaapsdrift tot een hoogte van 25 meter aan park Sacré Coeur met twee accenten die een maximale hoogte kunnen verkrijgen van 34 meter. Aan de Schaapsdrift waar woningen in het bebouwingslint worden toegevoegd is de hoogte maximaal 10 meter. Dat in lijn is met de bestaande bebouwing aan de Schaapsdrift.

Deze hoogte opbouw is terug te zien in het bijgevoegde kaartbeeld (afbeelding 1).



Afbeelding 1. Oplopende bouwhoogte uitgedrukt per pand, indicatief op basis van stedenbouwkundig plan, zoals opgenomen op p. 57 van het omgevingskwaliteitsplan.

Een uitzondering op de hoogte van de bebouwing aan de Schaapsdrift vormt de stationsomgeving. Het toekomstige stationsplein heeft een ruimtelijk een massa nodig, en pleinwanden, om als plein te gaan ervaren en te functioneren deze ruimte niet wegloopt. Dit heeft zich vertaald in een gebouw met 3 lagen met een kap aansluitend aan de aanwezige 2-onder 1- kapwoning die een opbouw kent van 2 bouwlagen met een kap. Ook het kopgebouw zou ruimtelijk meer massa kunnen krijgen om de wandvorming van het stationsplein te versterken. Dit heeft zich vertaald door de mogelijkheid te beiden om het gebouw met 1 laag te kunnen optoppen.

Voorstel voor wijziging

Het voorstel is om in het vast te stellen TAM-omgevingsplan de bouwhoogte in meters vast te gaan leggen. In het ontwerpplan was het aantal toegestane bouwlagen vastgelegd. Daarnaast was er in de regels van het omgevingsplan een koppeling opgenomen met de bouwhoogtes en de regels over het uiterlijk van bouwwerken uit het Omgevingskwaliteitsplan. De ontwerpwijziging van het omgevingsplan bevatte meer bouw mogelijkheden dan nodig om het beoogde stedenbouwkundige plan te realiseren. Omdat in de bezonningsstudie, zoals opgenomen in het ontwerp, deze ruimere bebouwingsmogelijkheden niet waren onderzocht, gold als aanvullende eis dat indien hoger gebouwd zou worden dan waar in het stedenbouwkundig plan van uit is gegaan met een bezonningsstudie aangetoond moest worden dat er sprake is van een aanvaardbare situatie op de bestaande woningen.

Naar aanleiding van de zienswijzen is duidelijk geworden dat deze regeling onduidelijk is. Om in het plan duidelijker aan te geven welke randvoorwaarden er precies gelden worden de maximale toegestane bouwhoogtes strakker in het TAM-omgevingsplan vastgelegd nabij de bestaande bebouwing. De verbeelding is hierdoor meer een één op één vertaling van afbeelding 1 geworden ten aanzien van de toegestane bouwhoogtes¹. Voor de benodigde flexibiliteit wordt in het omgevingsplan de mogelijkheid geboden om, onder voorwaarden af te wijken van de bouwhoogtes. Afwijken is alleen toegestaan met:

- maximaal 10%, ofwel;
- in een margezone van twee meter breed in de binnentuinen en bij het hoogteaccent op bouwveld D.

2.2 Bezonning

Bezonning woonkamers

De gemeente vindt het belangrijk dat bij nieuwe bebouwing zorgvuldig rekening wordt gehouden met de bezonning en schaduwvorming op bestaande woningen. Met een bezonningsstudie kunnen we een goede afweging te maken tussen ruimte voor nieuwbouw en bescherming van de bestaande woningen. Er bestaat geen wet- en regelgeving ten aanzien van bezonning. Wel bestaat er een TNO-norm². De gemeente Arnhem beschikt niet over beleid ten aanzien van bezonnen en volgt de TNO-norm. Per opgave is het maatwerk en wordt er een afweging gemaakt of de bezonningssituatie aanvaardbaar is in relatie tot de totale opgave. Het plan Schaapsdrift betreft een binnenstedelijke ontwikkeling en er is in deze opgave de lichte TNO-norm. Deze lichte TNO-norm bepaalt dat er in de

¹ Afbeelding 1 wijkt af van de toegestane bouwhoogtes ten aanzien van de buurthub. Het is onderzocht of het mogelijk is om de buurthub te draaien, dit bleek stedenbouwkundig (o.a. uit de bezonningsstudie) aanvaardbaar. Het TAM-Omgevingsplan biedt hier dus om in plaats van 3 meter, 9 meter hoog te bouwen.

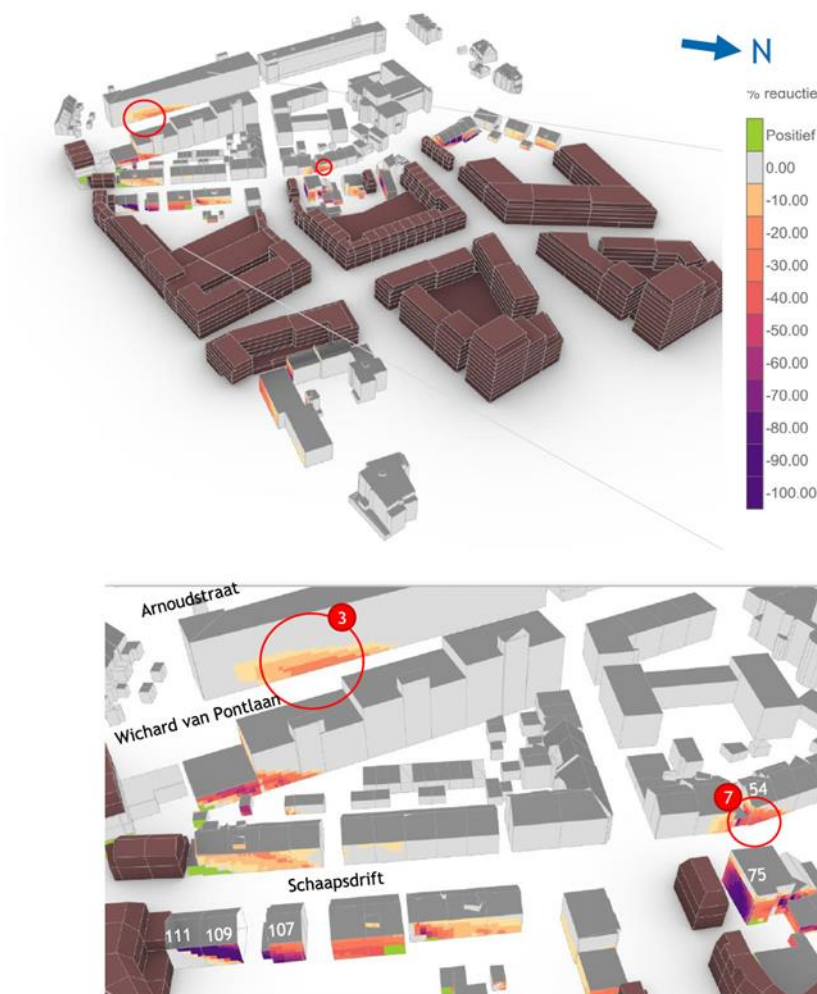
² Een norm van het onafhankelijk onderzoeksinstituut Nederlandse organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO).

periode van 19 februari tot 21 oktober minimaal 2 uren bezonning per dag in het midden van de vensterbank van het raam van een hoofdwoonvertrek, waarbij 19 februari maatgevend is. Er is bewust geen strenge norm gehanteerd (4 uur) omdat het hier een binnenstedelijke opgave betreft. Het verschil in bezonning van het te realiseren plan wordt ten opzichte van de huidige situatie beschouwd. Schaduwwerking van bestaande en toekomstige bomen wordt hierbij niet meegenomen. De norm geldt alleen voor hoofdwoonvertrekken. Er zijn geen eisen voor tuinen. Voor de tuinen is de invloed van de nieuwbouw onderzocht.

De bezonningsstudie is geactualiseerd na de terinzagelegging naar aanleiding van diverse zienswijzen. Zo is op meerdere momenten in het jaar onderzocht wat de bezonningssituatie is. Daarnaast is de laatste versie van het Stedenbouwkundig plan meegenomen.

Uit de uitgevoerde bezonningsstudie volgt dat de norm van 2 uren zon op 5 plekken niet gehaald ten opzichte van de huidige situatie. Voor de bezonningssituatie jaarrond geldt echter dat er voor het overgrote deel van het jaar sprake is van minimaal 2 zonuren.

De afbeelding geeft de afname van de bezonning weer in procenten op 19 februari. Uiteindelijk zijn er 5 woningen waarbij een gevel in de huidige situatie meer dan 2 uur zon ontvangt en in de toekomst minder dan twee uur. Het betreft vier woningen aan de Wichard van Pontlaan (cirkel 3) en de woning Schaapsdrift 54 (cirkel 7). De overige woningen voldoen aan de TNO-richtlijn.



Wichard van Pontlaan 3-135

Bij deze woningen (cirkel 3) liggen de woonkamers aan de voorzijde. De begane grond is berging en wordt niet meegeteld. In totaal zijn er 4 woningen die in nieuwe situatie minder dan twee uur zonlicht krijgen. Desondanks de marginale reductie van 10-20% voldoen deze appartementen niet aan de TNO-norm.

Schaapsdrift 54

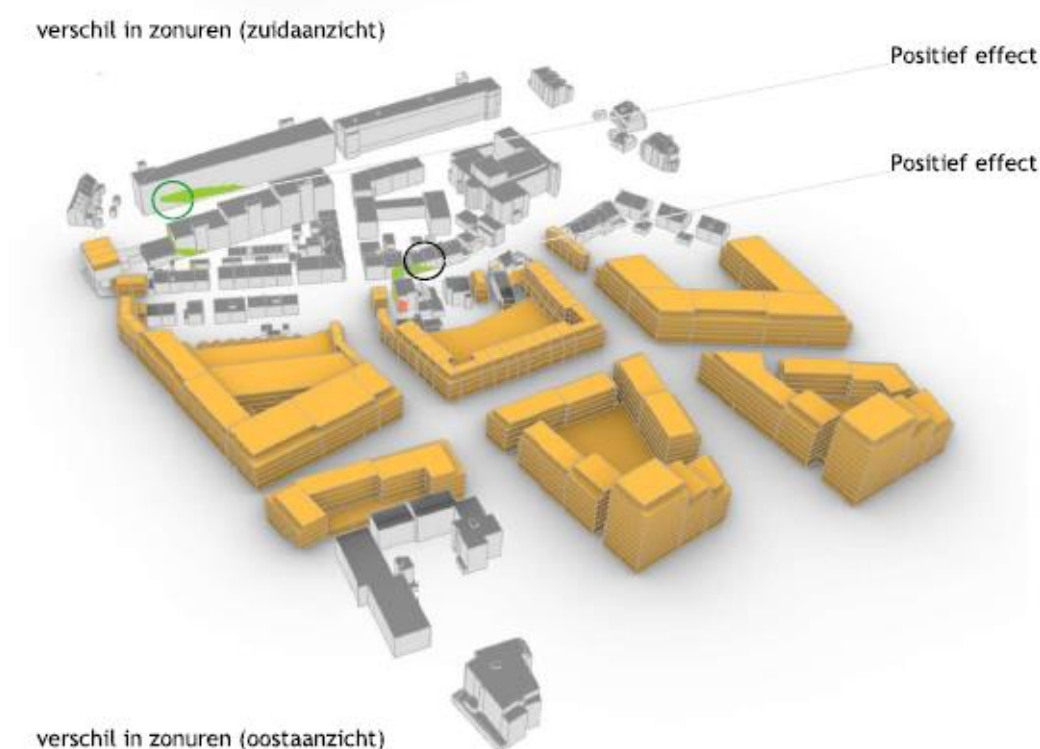
Bij deze woning (cirkel 7) wordt in een nieuwe situatie het aantal zonuren minder dan 2 uur. Aan deze zijde bevindt zich de woonkamer. Daarom wordt voor deze woning in een nieuwe situatie niet voldaan aan de TNO-norm.

Voorstel tot wijziging

De optopping van het Kopgebouw met twee bouwlagen zorgt voor een afname van de zonuren op de gevel van de panden aan de Wichard van Pontlaan. Er is onderzocht wat de effecten zijn indien er in plaats van twee bouwlagen maximaal één bouwlaag wordt toegevoegd (zie afbeelding). Het voorstel is daarom om maximaal één extra bouwlaag toe te staan op het Kopgebouw.

Aan de Schaapsdrift 54 wordt de afname van de bezonning veroorzaakt door de bouw van een nieuwe woning naast nummer 75. Indien de hoogte van deze woning wordt teruggebracht, ontstaat er

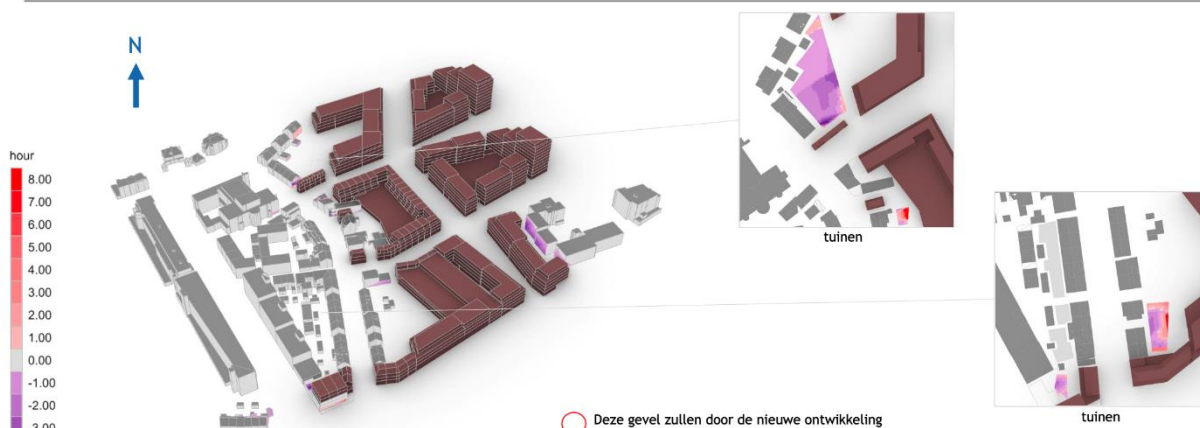
een ontwerp dat voldoet aan de bezonningsnormen. Het voorstel is daarom om de hoogte van deze woning te verlagen. Dit is verwerkt in de verbeelding van het TAM-Omgevingsplan.



Tuinen

Hoewel volgens de lichte TNO-norm tuinen niet worden meegenomen in de bezonningsstudie, is voor de percelen aan de Oude Velperweg/Schaapsdrift toch inzichtelijk gemaakt wat de impact is van de nieuwe ontwikkelingen. De onderstaande afbeeldingen tonen de bestaande en de nieuwe situatie van de bezonning op 21 juni. Uit deze analyse blijkt dat een deel van de tuinen achter Schaapsdrift 7 – 9 al minder dan twee uur zon per dag ontvangen. In de nieuwe situatie loopt dit verder terug, met name voor de tuin van Schaapsdrift 9, een pand in bezit van de gemeente. Daarentegen krijgt de meest noordelijke twee-onder-een-kapwoning meer zon op de gevel en in de tuin dan in de huidige situatie, doordat het complex Nijnestede verdwijnt en wordt vervangen door een ander volume.

Resultaten | bezonning - verschil in zonuren - 21st juni



Conclusie:

Op bovenstaande afbeelding is te zien dat aanpassingen aan het volume van het zorgcomplex en het kopgebouw (Hoek schaapsdrift/ Wichard van Pontlaan) bij het station leiden tot minder hinder / schaduwwerking. De optopping en behoud van de éénlaagse bebouwing aan de Wichard van Pontlaan geven geen extra schaduw op de aangrenzende tuinen van de rijwoningen in de zomer.

Hoewel sommige achtertuinen aan de Oude Velperweg in de nieuwe situatie minder dan twee uur zon krijgen, wordt dit als aanvaardbaar beschouwd omdat de reductie ten opzichte van de huidige situatie slechts één tot twee uur bedraagt. Bovendien verbetert de bezonning voor woningen in het noordelijke deel van het plangebied, doordat er meer zon op de huizen en tuinen valt. Daarnaast worden hier vijf woningen in het betaalbare segment gerealiseerd en wordt er veel groen aan de wijk toegevoegd.

Uiteraard zal in de verdere planvorming zorgvuldig worden gekeken naar de mogelijkheden om de massaopbouw zo te optimaliseren dat de bezonning zoveel mogelijk voldoet aan de lichte TNO-norm. Het huidige voorstel wordt wel als acceptabel beschouwd. Voor de twee-onder-een-kapwoning aan Schaapsdrift 108-109 wordt een verlenging van de tuin voorzien in het stedenbouwkundig plan, om de reductie van zonne-uren in de tuin te compenseren.

In de verdere planvorming zal door ontworpen moeten worden hoe de bouwplannen qua massa verder opgebouwd, zodat er goed voldaan kan worden aan de lichte TNO norm, waarbij het ontwikkelkader wel richtinggevend is. Eventuele afwijkingen ten opzichte van de huidige bezonningsstudie moeten in de omgevingsvergunningsfase opnieuw worden onderbouwd met een geactualiseerd bezonningsonderzoek.

2.3 Groen

Het bestaande groen wordt gekoesterd en zoveel mogelijk behouden. Dat vindt de gemeente Arnhem ook belangrijk. Het draagt bij aan een vanaf het begin volwaardig groen karakter van de wijk, voor mens en dier. Zoveel mogelijk behoud van het bestaande groen is daarbij het uitgangspunt, maar is niet altijd mogelijk als er ook functies aan een gebied toe worden gevoegd.

Nieuw groen krijgt een volwaardig karakter welke duurzaam uit kan groeien tot volwassen bomen en struiken. Volgroeide bomen kunnen echter niet worden aangeplant. Ze zijn niet te koop en/of er is een groot risico dat deze bomen het niet redden. De gemeente plant bomen aan die ongeveer 3 meter hoog zijn. Per saldo resulteert de voorgenomen ontwikkeling in een toename van groen en is er sprake van meer aaneengesloten en kwalitatief hoogwaardig groen. Daarnaast is een zone van 8m gevrijwaard van bebouwing en bestemd als groen om het bovengrondse deel van de bestaande beek en het aangrenzende groen te beschermen,

2.4 Invoeren van vergunninghoudersparkeren

In meerdere zienswijzen zijn zorgen geuit over de toekomstige parkeersituatie in het gebied. De invoering van parkeerregulering is in Schaapsdrift nog niet uitgekristalliseerd, de volgende principes zijn leidend:

- Betaald parkeren wordt ingevoerd.
- Bestaande bewoners in het ontwikkelgebied maken aanspraak op een parkeervergunning voor parkeren op straat. Bij de mogelijkheid om te parkeren op eigen terrein wordt dit in mindering gebracht bij het aantal te vergeven parkeervergunningen voor dit huishouden/persoon.

- Nieuwe bewoners krijgen geen vergunning voor parkeren op straat, zij parkeren op eigen terrein of in de buurthub.
- Indien het aantal straatparkeerplaatsen onvoldoende is om te voorzien in het aantal te vergeven parkeervergunningen, wordt voor deze doelgroep toegang tot de buurthub verleend. In de grootte van de buurthub wordt hier rekening mee gehouden.
- Voor bezoekers geldt dat zij gebruik kunnen maken van parkeerplaatsen in de buurthu

3. Overzicht ingediende zienswijzen

Zienswijze nummer		Samenvatting gronden	Reactie gemeente
Zienswijze 1 Vereniging tot behoud van Schaapsdrift e.o.			
#1	1.1	De huidige bewoners zijn volgens indiener niet goed meegenomen in de besluitvorming. De communicatie vanuit de gemeente is onvoldoende. Er zou niet gereageerd zijn op standpunten en voorstellen gedurende de afgelopen drie jaar. Overleg met gemeente is opgeschort vanwege vertrouwensbreuk.	Het bij de stukken gevoegde 'Verslag participatie voor stedenbouwkundig plan Schaapsdrift e.o. dd 18 november 2024' beschrijft het uitgebreide participatieproces dat de afgelopen jaren is doorlopen. In het vast te stellen omgevingsplan wordt dit verslag bij de motivering gevoegd. In het participatieplan is een schematisch overzicht weergegeven van het doorlopen participatieproces, bestaande uit diverse bewonersavonden, schetssessies en inloopsprekuren. Ook de diverse overlegmomenten met het bestuur van de bewonersvereniging staan vermeld. Via de gemeentelijke webpagina Schaapsdrift en nieuwsbrieven is de voortgang van het proces gecommuniceerd. Het periodieke overleg tussen het bestuur van bewonersvereniging en de gemeente is door het bestuur van de bewonersvereniging opgeschort. Dat heeft geen invloed gehad op de door de gemeente gefinancierde ondersteuning van het bestuur door een tweetal onafhankelijke adviseurs. Het traject heeft geleid tot een aantal forse aanpassingen van het stedenbouwkundig plan. Deze aanpassingen zijn weergegeven op p. 40 van het Stedenbouwkundig Plan.
	1.2	De aansluiting nieuwbouw op de bestaande bebouwing is volgend indiener onacceptabel. Dit gaat ten koste van de privacy, bezonning en de waarde van de woningen.	Zie over de bezonningsstudie en het beoordelen van de bezonnings situatie de reactie op hoofdlijnen 2.1. In het definitieve TAM-Omgevingsplan worden de toegestane maximale bouwhoogtes in meters en de situering van de bebouwing vastgelegd. Met deze aanpassing wordt de hoeveelheid bebouwing nabij bestaande bebouwing ingeperkt. Dit zorgt ervoor dat de inbreuk op de privacy wordt geminimaliseerd en de bezonnings situatie verbetert ten opzichte van het ontwerpplan.

			Voor eventuele waardedaling van woningen kan na het verlenen van de vergunningen voor de bouw van de nieuwe bebouwing een verzoek om nadeelcompensatie worden ingediend bij de gemeente.
		De bouwhoogte bij het nieuwe Vreedenhof van Innoforte (bouwweld A) mag tot zes verdiepingen. De bestaande bebouwing is maximaal drie verdiepingen. Indiener verzoekt om de bouwhoogte grenzend aan de kavels op de Oude Velperweg en de Schaapsdrift te beperken tot drie verdiepingen, gestand op de eerder gedane mondelinge toezegging, zodat de nieuwbouw harmonisch aansluit op de huidige bebouwing.	De maximale bouwhoogte wordt vastgelegd in meters in het TAM-Omgevingsplan. Zie voor meer informatie, de reactie op hoofdlijnen 2.1. De bouwhoogte van het gedeelte van het gebouw van het nieuwe Vreedenhof dat grenst aan de kavels op de Oude Velperweg en de Schaapsdrift is beperkt tot maximaal 10 meter en 3 bouwlagen. Voor het binnenterrein van Innoforte geldt een bouwhoogte van 4 meter, en maximaal 1 bouwlaag.
		De afstand van de nieuwbouw tot bestaande woningen moet bij Veld A minimaal gelijk zijn aan de afstand die is gehanteerd bij de groene lopers in Bouwweld B, C, D, F en G.	In bouwweld A is er in het stedenbouwkundig plan een aanpassing gedaan waardoor het bouwblok nu een U vorm heeft gekregen. Hierdoor sluiten alleen nog de twee poten van de U aan op de achtererven van de woningen aan de Schaapsdrift. De afstand van de poten tot aan de achtererven bedraagt minimaal 8 meter zoals dat eerder ook is aangegeven. Vanwege deze nieuwe invulling is er voor gekozen om dit veld te splitsen in een bouwweld A1 (voor nieuwbouw Innoforte) en een bouwweld A2 (voor woningbouw).
		De nieuwbouw bij Station Presikhaaf is maximaal 5 verdiepingen en sluit niet aan op de bestaande bebouwing	Zie reactie op hoofdlijnen 2.1, en specifiek: het toekomstige stationsplein heeft een ruimtelijk een massa nodig, en pleinwanden, om als plein te gaan ervaren en te functioneren deze ruimte niet wegloopt. Dit heeft zich vertaald in een gebouw met 3 lagen met een kap aansluitend aan de aanwezige 2-onder 1- kapwoning die een opbouw kent van 2 bouwlagen met een kap. Ook het kopgebouw zou ruimtelijk meer massa kunnen krijgen om de wandvorming van het stationsplein te versterken. Dit heeft zich vertaald door de mogelijkheid te beiden om het gebouw met 1 laag te kunnen optoppen.
		Bij Casimirstate komt de bebouwing van vijf verdiepingen op sommige plekken op slechts enkele meters afstand van de gevel van de bestaande appartementen te liggen.	In het stedenbouwkundig plan zijn de twee Groene Lopers en de Middenstraat belangrijke ruimtelijke en functionele dragers van de toekomstige autoluwe woonbuurt. De opzet van het stedenbouwkundig plan is dat de bebouwing met hun voorzijde gericht is naar de Velperweg, de groene lopers, de Middenstraat, de Esparantolaan en de Leonorastraat. Dit is niet alleen ruimtelijk van belang maar juist ook vanuit levendigheid, woonkwaliteit en sociale veiligheid dat de functies op deze De Middenstraat met zijn beek en de genoemde straten zijn gericht. Het complex Ernst Casimir is met zijn belangrijkste woonruimten georiënteerd naar de oostzijde op de binnentuin. Dit heeft tot gevolg dat een vrij gesloten gevel en bergingen

			gericht zijn op de toekomstige Middenstraat. Om deze reden is er aan deze zijde bebouwing geprojecteerd zodat aan de Middenstraat een voorzijde kan ontstaan die recht doet aan deze straat. De 1ste bouwlaag van de zijgevel van de nieuwe bebouwing staat op circa 8 meter uit de zijgevel van de bestaande bebouwing. De overige nieuwbouw staat op circa 12,5 meter van de bestaande bebouwing met hun galerij.
	1.3	Het verlies van vier zonuren per dag door Bouwveld A en G is onacceptabel. Uit de bezonningsstudie volgt dat diverse plekken onder de TNO-norm zakken. Het verzoek is om de schaduwinder te adresseren en het plan zodanig aan de passen dat de huidige bezonning van de bestaande woningen wordt gewaarborgd – zodat aan de zorgplicht om onaanvaardbare gevolgen voor bestaande bewoner kan worden voldaan.	Zie over de bezonningsstudie en het beoordelen van de bezonnings situatie de reactie op hoofdlijnen 2.1. Het plan voldoet aan de lichte TNO norm op de hoofdwoonvertrekken .
	1.4	De huidige beek die fungeert als natuurlijke afscheiding tussen de tuinen aan de Oude Velperweg en de Schaapsdrift en het geplande nieuwbouwgebied dient als zodanig behouden te blijven. Er is onvoldoende rekening gehouden met de ecologische en landschappelijke waarden van de beek	Het beektraject aan de achterzijde van de tuinen van de Oude Velperweg blijft behouden. Het beektraject wordt daarna geheel bovengronds doorgetrokken en wordt zo natuurlijk mogelijk en groen ingericht. De beek en oever vormen zo leefgebied voor vissen en amfibieën en watergebonden insecten. Daarnaast verbindt het, het noorden van het plangebied met het zuiden. Dit is een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, waarbij de beek grotendeels ondergronds ligt.
	1.6	Groen behoeft protectie (tussen Vreedenhoff, Oude Velperweg en Schaapsdrift). Als afscheiding tussen bestaand en nieuwbouw wordt gepleit voor planten van reeds volgroeide en 'volwassen' bomen.	Het bestaande groen wordt gekoesterd en zoveel mogelijk behouden. Dat vindt de gemeente Arnhem ook belangrijk. Het draagt bij aan een vanaf het begin volwaardig groen karakter van de wijk, voor mens en dier. Zoveel mogelijk behoud van het bestaande groen is daarbij het uitgangspunt, maar is niet altijd mogelijk als er ook functies aan een gebied toe worden gevoegd. Zie verder reactie op hoofdlijnen 2.3
	1.7	Er zijn zorgen over de verkeersafwikkeling, -druk en -veiligheid in de (nieuwe) buurt. Arnhem streeft naar een autoluwe stad – maar in de wijk zal de verkeersdrukte enkel toenemen. Terwijl er nu al een klein verkeersinfarct is op de Oude Velperweg en Wichard van Pontlaan in de avond- en ochtendspits. Met 490 nieuwe woningen en rijbaanversmalling van de Velperweg zal dit toenemen. Het gaat met name knellen bij de aansluiting Eleonorastraat op de Wichard van	De verkeersafwikkeling op kruispunt Eleonorastraat – Wichard van Pontlaan is onderzocht voor de gewenste situatie. Met de beoogde woningbouwontwikkeling bedragen de verliestijden maximaal 15 seconden in de spitsuren. De verliestijd blijft daarmee ruimschoots binnen de indicatieve grenswaarden voor een goede verkeersafwikkeling op kruispunten. Op basis van de verliestijden is dus sprake van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt. Daarnaast is er voldoende opstelruimte beschikbaar op de rijbaan om de wachtrij te faciliteren. Zowel voor en na de herinrichting van de Velperweg is de maximumsnelheid 50 kilometer per uur. De rijbaan voor de auto's wordt dan wel smaller, maar voor fietsers

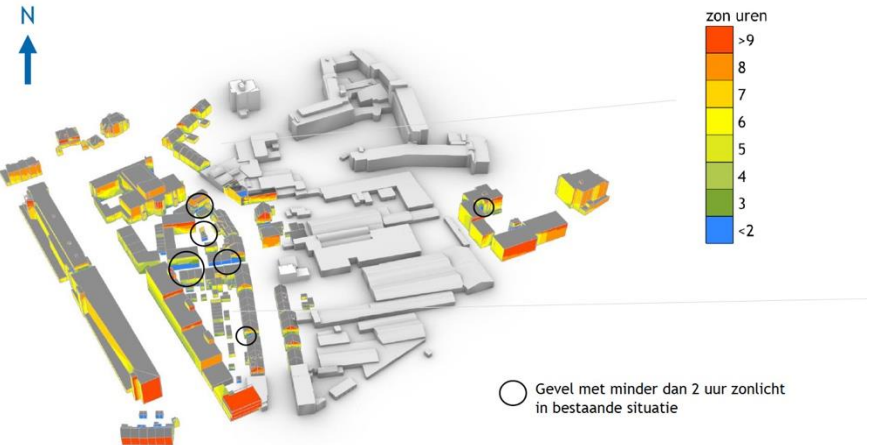
		Pontlaan vanwege extra in- en uitgaand verkeer nieuwe wijk en parkeerhub.	komt er een eigen fietspad. Per saldo heeft de versmalling geen invloed op de verkeersafwikkeling.
		Er is in het omgevingsplan geen adequaat verkeersonderzoek gepresenteerd. Verzoek om aanvullend onderzoek te presenteren naar de verkeersdruk en de haalbaarheid van maatregelen ter verbetering van de verkeersveiligheid en – doorstroming.	Het verkeerde onderzoek is per ongeluk bij het ontwerp omgevingsplan gevoegd. Dit is later hersteld, door het juiste verkeersonderzoek via de gemeentelijke website beschikbaar te stellen. De indiener van de zienswijze is daarop geattendeerd. In het vast te stellen omgevingsplan wordt het juiste document bij de motivering gevoegd.
		Voorstel toegang tot Schaapsdrift via de Reinaldstraat (met eenrichtingsverkeer links en rechts).	Met de voorgestelde wijziging wordt de rijrichting van een gedeelte van de Schaapsdrift aangepast. In het noordelijke deel blijft de rijrichting noordelijk, in het zuidelijke wordt in het voorstel de rijrichting zuidelijk. Een voordeel van deze inrichting is dat de Schaapsdrift als sluiproute voor de ontwikkeling hiermee wordt uitgesloten. Het omzetten van de rijrichting vraagt mogelijk om de herinrichting van het profiel. Met de voorgestelde structuur zal al het ingaande verkeer met bestemming Schaapsdrift via de Reinaldstraat gaan. Daarnaast dienen inzamelaars en postbezorgers mogelijk tweemaal gebruik te maken van de Reinaldstraat om de gehele Schaapsdrift te bedienen. De Reinaldstraat zal daardoor beperkt drukker worden omdat het verkeer in de huidige situatie verdeeld over een extra toegang. Doordat het eenrichtingsprofiel behouden blijft is dit waarschijnlijk acceptabel. Vanuit stedenbouw is de zuidelijke rijrichting op de Schaapsdrift ingezet om het voorkomen dat er autoverkeer vanuit de buurthub gebruik gaat maken van de Schaapsdrift en daarmee extra verkeersdruk ontstaat wat niet gewenst is in het kader van leefbaarheid en woonkwaliteit. Zowel vanuit verkeerskundig als stedenbouwkundig oogpunt is het voorstel aanvaardbaar. Het voorstel zal dan ook mee worden genomen in de verdere uitwerking/invulling van de Schaapsdrift.
		Er zullen parkeerproblemen in de wijk ontstaan. Parkeerhub is geen oplossing. Parkeerplaatsen verdwijnen door komst groene lopers.	Voor de nieuwe functies worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen. De te vervallen straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd.
	1.7	Oude wasserij moet ontmoetingsplek met horecafunctie worden. Daarvoor is behoud van de aanbouw nodig.	De toegestane activiteiten op de oude wasserij worden ingeperkt, zodat alleen maatschappelijke activiteiten zijn toegestaan om te voorzien in de komst van het buurthuis. Het buurthuis zal ook dienen als ontmoetingsplek. Het omgevingsplan wordt hierop aangepast. De sloop van de aanbouw is nodig vanwege de te realiseren groene loper.

	1.8	Vrijkomende panden moeten zo snel mogelijk in de verkoop worden gebracht om verkrotting en verloedering tegen te gaan. Degenen die noodgedwongen hun woning moeten verlaten moeten eerste kooprecht krijgen bij een van de 490 nieuw te bouwen woningen.	Het college heeft gelijktijdig met het ter inzage leggen van het omgevingsplan een sociaal plan opgesteld waarin zij een aantal opties heeft opgenomen voor huurders die vanwege de plannen niet langer in hun woning kunnen blijven. Met deze huurders wordt in het eerste kwartaal van 2025 contact opgenomen om onder andere te onderzoeken of zij belangstelling hebben voor de koop van één van de woningen in Schaapdrift e.o. die momenteel in eigendom zijn van de gemeente Arnhem. Hiermee wordt verloedering tegengegaan. Daarnaast werkt de gemeente Arnhem nauw samen met ontwikkelaars en zal zij afspraken maken om huurders die vanwege de plannen niet langer in hun woning kunnen blijven prioriteit te geven bij het toewijzen van nieuwbouwwoningen in Schaapdrift. Mocht een huurder hier belangstelling voor hebben, dan zal de gemeente hierover verder afspraken maken met de huurder en de ontwikkelaars.
	1.9	De fietsenstalling aan de Eleanorastraat moet worden verplaatst aan de Presikhaaf-kant van het spoor.	Aan de zuidkant van het station/spoor ligt een weiland dat onderdeel is van de stadsboerderij van het Natuurcentrum in park Presikhaaf. Dit wil de gemeente graag in huidige staat behouden. Daarom wordt ingezet op het handhaven en verbeteren van de fietsenstalling aan de noordzijde.
	1.10	Een milieueffectrapport is noodzakelijk.	Aangezien er sprake is van een plan voor een klein gebied, kan in eerste instantie worden volstaan met een plan-m.e.r.-beoordeling. In de motivering bij de wijziging van het omgevingsplan is een plan-m.e.r.-beoordeling gedaan. Hieruit volgt dat er geen sprake is van mogelijke milieugevolgen. Op basis hiervan heeft het college van B en W geoordeeld dat er geen plan-m.e.r. benodigd is. Het bijbehorende besluit is als bijlage bij de motivering gevoegd.
	1.11	De energietransitie, verduurzaming en vergroening komen bijna uitsluitend ten goede aan de nieuwbouw. Vergroenen gaat ten koste van parkeerplaatsen. Ook opknappen verloederende panden is niet terug te vinden in plannen.	Naast de realisatie van diverse collectieve warmtenetten voor de nieuw te bouwen woningen in Schaapdrift wordt ook onderzocht op welke wijze de gemeente de verduurzaming van bestaande woningen kan stimuleren. Bewoners van Schaapsdrift zullen bij de verdere planvorming actief worden betrokken voor wat betreft de invulling van de groenstroken en de verdere vergroening van de wijk. Onderdeel daarbij zal zijn of vergroening ten koste mag gaan van parkeerplaatsen. De gemeente zal haar eigen panden goed onderhouden.
	1.12	De vermelde fasering is niet reëel. De gemeente moet – in overleg met de huidige bewoners – er alles aan doen om te komen tot een snelle en goed onderbouwde fasering.	De in de stukken genoemde fasering is een indicatie. In de Motivering is hierover het volgende opgenomen: ‘De gemeente acht het van belang een volgorde aan te brengen in de ontwikkeling van de locatie Schaapsdrift door een indeling in 4 deelgebieden te hanteren. In de regels van het omgevingsplan is een voorwaardelijke plicht opgenomen dat deelgebied 2 niet gebouwd mag worden of:

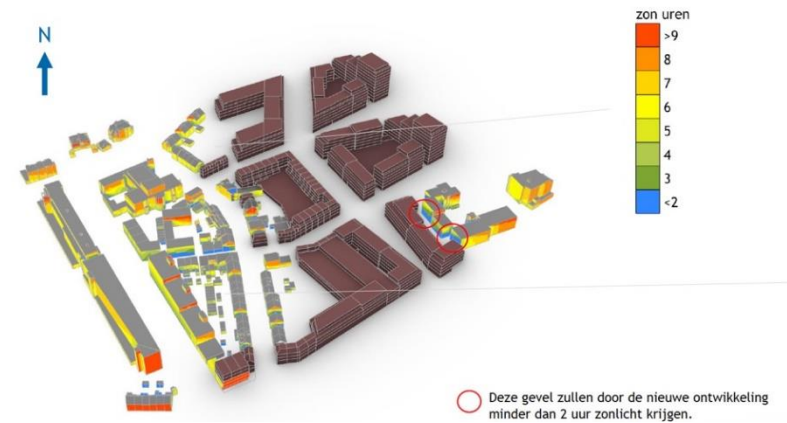
			woningen niet in gebruik genomen mogen worden als deelgebied 3 (de parkeerhub) niet is gerealiseerd. Uitzondering geldt voor deelgebied 1. (...) Dit is vertaald naar een fasering qua tijd zodat er qua kostenverhaal gerekend kan worden met effecten van tijd (rente en indexering). De tijdsfasering is ook opgenomen om het belang van de voortgang vast te leggen, de urgentie van de ontwikkeling. Deze geeft aan met welk tempo de gemeente de realisatie van de woningbouw en de inrichting van de openbare ruimte gerealiseerd wil zien en gronden verworven wil hebben voor de inrichting van de openbare ruimte (waaronder de bedoelde parkeerhub).' De functie van deze regel is blijkens de Motivering tweeledig: ze is a) bedoeld om voor het kostenverhaal te kunnen rekenen en b) om het belang van de voortgang vast te leggen. Dit laatste is te beschouwen als onderdeel van de wijze van planuitvoering. De fasering die is opgenomen in de kostenverhaalregels van het omgevingsplan wordt aangepast naar de actuele verwachte fasering van werken en werkzaamheden. De bewoners worden geïnformeerd over de daadwerkelijke fasering van werken en werkzaamheden.
Zienswijze 2			
<i>In deze zienswijzenota wordt ingegaan op de inhoudelijke punten. In de mail worden ook technische vragen gesteld, deze zijn ambtelijk via de mail beantwoord.</i>			
#2	2.1	Is rekening gehouden met de wensen voor behoud aspecten cultuurhistorie?	Er is een inventarisatie gemaakt van de cultuurhistorische waarden in het gebied. Vanuit de quick scan cultuurhistorie zijn verschillende waarden benoemd in het gebied en zijn aanbevelingen gedaan voor het behouden en versterken van cultuurhistorische waarden. Hieronder zijn de aanbevelingen samengevat. De bestaande verkaveling en percelering is sinds uitgifte van de percelen geënt op de beek langs de Schaapsdrift. Deze historische percelering kan een goed uitgangspunt vormen voor herontwikkeling van het gebied oostwaarts van de Schaapsdrift. Met het gedeeltelijk behouden of zichtbaar maken van de harde scheiding tussen bebouwing, verharding en anderszijds groen kan recht gedaan worden aan de twee verschillende en gescheiden karakters van de Schaapsdrift en omgeving. Hetzelfde geldt voor de ligging van de Schaapsdrift, de beek en de Esperantolaan. Handhaven en versterken van deze structuren moet een uitgangspunt zijn. Het gemengde karakter van de Schaapsdrift is van cultuurhistorische waarde en blijft bestaan door gedeeltelijk behoud van bedrijvigheid in onder andere de nieuwe bebouwing en (voormalige) bedrijfsbebouwing zoals de oude stoomwasserij.

			Het stationsplein heeft niet lang gefunctioneerd zoals ontworpen. Het terugbrengen van groen en het omvormen tot een verblijfsplek doet recht aan de locatie. Het oorspronkelijke ontwerp kan hiervoor inspiratie bieden. Het pand aan de Schaapsdrift 96 vertelt de geschiedenis van de doorbraak (wederopbouwperiode/ Wichard van Pontlaan) die de Schaapsdrift en omgeving heeft gevormd. De locatie heeft potentie voor een stedenbouwkundig gebaar, als entree naar de buurt met de ligging aan het stationsplein. De destijds bedachte en nog steeds bestaande horecafunctie op de begane grond past daarbij.
	2.2	Hoeveel tijd neemt de uitvoering?	Daar is op dit moment moeilijk een indicatie van te geven. De fasering die is opgenomen in de kostenverhaalsregels van het omgevingsplan is de actuele verwachte fasering van werken en werkzaamheden.
	2.3	Wat rekent u tot de omgeving? Zie Esperantolaan en Park Sacre Couer.	Het plan heeft de naam Schaapsdrift e.o. (en omgeving). Met de titel wordt bedoeld dat het plan voor de Schaapsdrift vanuit een groter perspectief wordt bekeken. Ruimtelijk is gekeken hoe het plan aansluit op de Velperweg, de overgang naar park Sacré Coeur met de Esperantolaan. De inrichting van de groene lopers in het plan sluiten aan bij de sfeer van het landschapspark Sacré Coeur. De Eleanorastraat sluit aan bij de stationsomgeving. Er is ook gekeken naar de verbinding van het groen met de wijk Plattenburg. Indien hier in de toekomst ruimtelijk behoeften aan is, dan is kan dat. Functioneel is bijvoorbeeld door het verkeersonderzoek Schaapsdrift ook vanuit een groter geheel gekeken naar de impact van verkeer.
.Zienswijze 3 eigenaar Schaapsdrift			
#3	3.1	Het wegbestemmen van het perceel van indiener (Schaapsdrift XX) is voor een goede ruimtelijke ordening niet noodzakelijk. De kantoor en bedrijfsfuncties kunnen in het nieuwe plan in huidige toestand worden ingepast.	Er is een ruimtelijke afweging gemaakt voor welke functies de gronden gebruikt kunnen worden. De uitkomst van de afweging betekent in sommige gevallen dat er geen ruimte meer is voor bestaande bedrijven. We beseffen dat dit impact heeft op de betrokken bedrijven. We werken om die reden met een sociaal plan voor Schaapsdrift en een transformatieplan voor de Spoorzone Arnhem-Oost, zodat we perspectief kunnen bieden aan bedrijven die vanwege de gebiedsontwikkeling moeten verhuizen.
	3.2	De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond volgens indiener. De enkele stelling dat de in de begroting 2024 middelen zijn gereserveerd en de diverse delen van de gebiedsexploitatie is door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft mij onvoldoende basis om de economische uitvoerbaarheid te kunnen beoordelen.	Het klopt dat er geen exploitatieplan is gepubliceerd. Dit heeft ermee te maken dat de Omgevingswet vanaf 1 januari 2024 in werking is getreden. De Omgevingswet heeft het instrument 'Omgevingsplan' geïntroduceerd in plaats van bestemmingsplannen en exploitatieplan. Een omgevingsplan is breder dan een bestemmingsplan en bevat ook kostenverhaalsregels. Het is dus niet nodig, en ook niet meer mogelijk, om een apart exploitatieplan te publiceren. Deze kostenverhaalsregels zijn terug te vinden onder hoofdstuk 10 van de regels Thema Kostenverhaal.

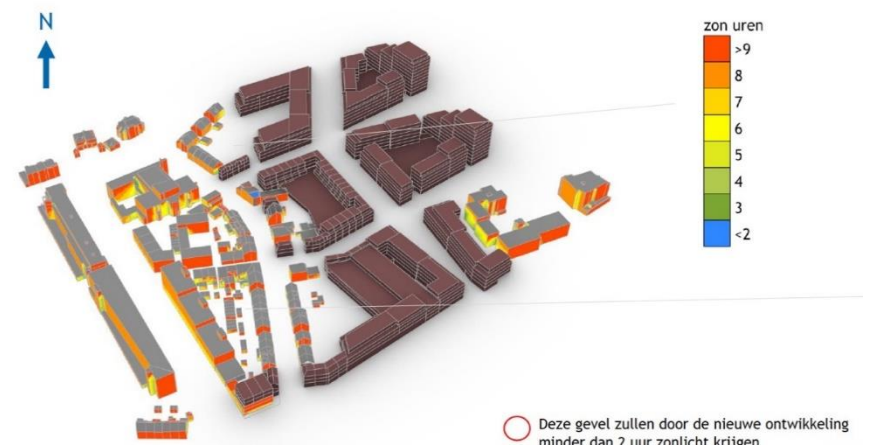
		Er is ten onrechte geen exploitatieplan gepubliceerd.	Tijdens de terinzageperiode is de indiener van de zienswijze hierop gewezen via een mail. Daarnaast is de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem, waar de gebiedsontwikkeling en gemeentelijke grondexploitatie Schaapsdrift deel van uit maakt, in november 2024 door de gemeenteraad vastgesteld. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het omgevingsplan Schaapsdrift geborgd.
Zienswijze 4 Arnhem Hartveilig			
#4	4.1	Indiener verzoekt om rekening te houden met plaatsing van een AED in een buitenkast.	Wij onderschrijven het belang van een AED. Hier houden we rekening mee in de verdere uitwerking van het plan.
Zienswijze 5 Eigenaar Schaapsdrift			
#5	5.1	Nieuwe bestemming van perceel indiener (Schaapsdrift XX) geeft beperkingen voor bereikbaarheid, ontsluiting, parkeren en verkeersveiligheid.	Het parkeren zal plaats vinden in de HUB. Bij de verdere planvorming wordt gekeken of er langs de Schaapsdrift een laad/los plek kan worden gerealiseerd. De nieuwe bestemming heeft geen gevolgen voor de verkeersveiligheid en bereikbaarheid van Schaapsdrift.
	5.2	De economische uitvoerbaarheid is niet aangetoond volgens indiener. De enkele stelling dat de in de begroting 2024 middelen zijn gereserveerd en de diverse delen van de gebiedsexploitatie is door de gemeenteraad is vastgesteld, geeft mij onvoldoende basis om de economische uitvoerbaarheid te kunnen beoordelen. Er is ten onrechte geen exploitatieplan gepubliceerd.	Het klopt dat er geen exploitatieplan is gepubliceerd. Dit heeft te maken met de Omgevingswet die vanaf 1 januari 2024 in werking is getreden. De Omgevingswet heeft het instrument 'Omgevingsplan' geïntroduceerd in plaats van bestemmingsplannen en exploitatieplan. Een omgevingsplan is breder dan een bestemmingsplan en bevat ook kostenverhaalsregels. Het is dus niet nodig, en ook niet meer mogelijk, om een apart exploitatieplan te publiceren. Deze regels zijn terug te vinden onder hoofdstuk 10 van de regels Thema Kostenverhaal. Tijdens de terinzageperiode is de indiener van de zienswijze hierop gewezen via een mail. Daarnaast is de gebiedsexploitatie Spoorzone Arnhem, waar de gebiedsontwikkeling en gemeentelijke grondexploitatie Schaapsdrift deel van uit maakt, in november 2024 door de gemeenteraad vastgesteld. Hiermee is de economische uitvoerbaarheid van het omgevingsplan Schaapsdrift geborgd.
Zienswijze 6 Bewoners Casimir State			
#6 Bewoners Casimir State	6.1	Het plaatsen van een flatgebouw van 5 woonlagen op het groene plein voor Casimir state en flat Sacre Coeur heeft indiener behoorlijk laten schrikken. Dit idee is teruggetrokken, maar verbazing blijft.	Eén van de resultaten van het participatietraject is dat het geplande flatgebouw van 5 woonlagen uit het oorspronkelijke plan is gehaald. De gemeente kan uw verbazing begrijpen. Het maken van een stedenbouwkundig plan is en blijft een ruimte puzzel waarbij telkens belangen worden afgewogen.

	6.2	Het gebouw staat op een zeer korte afstand van de westgevel van complex Casimir State. De bezonning is een knelpunt, waardoor leefbaarheid sterk negatief wordt beïnvloed. De TNO bereken methode, of een datum met een meer gemiddelde zonnehoogte, moet volgens indiener worden gebruikt. Een opname op 19 februari om verschil in bezonning aan te tonen klopt niet.	Zie ook reactie op hoofdlijnen 2.2 t.a.v. de bezonningsstudie en het beoordelen van de bezonningssituatie. Casimir State is een wooncomplex dat met zijn hoofdverblijf gericht is op de binnentuin die aan de zijde van Park Sacré Coeur is en dat de galerijen aan de zijde van de toekomstige bebouwing is gesitueerd. Het verlies aan zon door de nieuwbouw is aan galerijzijde en niet aan de hoofdverblijfszijde. Uit de onderstaande afbeelding blijkt dat door de nieuwe ontwikkeling op het tijdstip van 19 februari voor de onderste twee bouwlagen het aantal zonuren onder de 2 uur zakt. Echter, op 21 juni is er sprake van 6-9 zonuren. Daarnaast valt de schaduw voor een groot deel op een blinde zijmuur van het complex. Hiermee is er wel impact maar deze is niet zodanig dat de geprojecteerde massa in het stedenbouwkundig plan anders gepositioneerd moet worden. Resultaten bezonning - bestaande situatie - 19 februari  19 februari wordt gebruikt om de ondergrens te berekenen (TNO norm), andere situaties met een hogere positie van zon (lente/herfst en zomer) vallen minder ongunstig uit om het effect te berekenen. De studie is uitgebreid om het verschil op meer lente/herfst en zomer dagen te duiden voor meer inzicht.
--	-----	--	--

Resultaten | bezonning - toekomstige situatie - 19 februari



Resultaten | bezonning - toekomstige situatie - 21 juni



	6.3	Er worden volgens indiener veel parkeerplaatsen geschraapt, terwijl het huidige aantal parkeerplaatsen al onvoldoende is. Bezoek bestaat vooral uit ouderen en wijkverpleegkundigen. Voor hen is het niet werkbaar de auto te parkeren in garage.	Voor de nieuwe functies worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen. Op straat komen parkeerplaatsen te vervallen om een meer leefbare straat te creëren met meer groen. De te vervallen straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd, deels in de buurthub, waar ook bezoekers kunnen parkeren. Een deel van de parkeerplaatsen komt daarmee op een grotere loopafstand te liggen. Voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart wordt een uitzondering gemaakt. Zij kunnen een parkeerplaats op kenteken aanvragen binnen een beperkte loopafstand. Er zal voor de huidige bewoners een nader te bepalen parkeerregime worden vastgesteld.
		Bezoek bestaat vooral uit ouderen en wijkverpleegkundigen. Voor hen is het niet werkbaar de auto te parkeren in garage.	Zie antwoord hierboven.
		Invoeren betaald parkeren voor velen een grote financiële last	Op dit moment is nog niet bepaald welk parkeerregime zal worden ingevoerd en wat daarvan de kosten zijn voor de individuele gebruiker. Uiteraard wordt er gestreefd om de financiële consequenties zo beperkt mogelijk te laten zijn voor huidige bewoners.
	6.3.1	Indiener stelt voor om de Esperantolaan als toegangsroute te behouden voor flat Sacre Coeur en Casimir State te behouden Hierdoor is: - verbreding fietspad Eleanorastraat niet nodig en - kunnen 7 parkeerplaatsen behouden blijven en - wordt bomenkap vermeden.	In de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan is ervoor gekozen om een autoluwe woonwijk te maken waarbij twee groene lopers de verbinding maken met Park Sacré Coeur. Anders gezegd het park wordt doorgetrokken door twee groene lopers naar de Schaapsdrift. Om deze verbinding te versterken wordt de Esperantolaan heringericht naar een voet/fietsstraat zodat er een goede landschappelijke overgang gemaakt kan worden en de toegankelijkheid naar het park wordt vergroot. Daarom is er gekozen om de ontsluiting van de twee wooncomplexen via de te herinrichten Eleanorastraat te ontsluiten.
	6.3.2	Indiener stelt voor om Esperantolaan in te richten als woonerf.	Zie antwoord 6.4
	6.3.3	Indiener stelt voor om minimaal 10 parkeerplaatsen aan de Esperantolaan te behouden. Het te verwachten snelverkeer (fiets- en brommerverkeer) zal er voor zorgen dat het niet als Park-Pad kan fungeren.	Zie antwoord 6.4
	6.3.4	Indiener stelt voor om het gebouw ten westen van de Ernst Casimir state en flat Sacre Coeur te heroriënteren lager en westwaarts. Er is geen fysieke of praktische reden om de ligging van het geplande gebouw iets anders in te passen.	In het stedenbouwkundig plan zijn de twee Groene Lopers en de Middenstraat belangrijke ruimtelijke en functionele dragers van de toekomstige autoluwe woonbuurt. De opzet van het stedenbouwkundig plan is dat de bebouwing met hun voorzijde gericht is naar de Velperweg, groene lopers, Middenstraat, Esperantolaan en de Leonorastraat. Dit is niet alleen ruimtelijk van belang maar juist ook vanuit levendigheid,

			woonkwaliteit en sociale veiligheid dat de functies op deze De Middensstraat met zijn beek zijn gericht. Het complex Ernst Casimir is met zijn belangrijkste woonruimten georiënteerd naar de oostzijde op de binnentuin. Dit heeft tot gevolg dat een vrij gesloten gevel en bergingen gericht zijn op de toekomstige Middenstraat. Om deze reden is er aan deze zijde bebouwing geprojecteerd zodat aan de Middenstraat een voorzijde kan ontstaan die recht doet aan deze straat. Aan de andere zijde is eveneens een bouwblok geprojecteerd met daarbinnen de buurthub. Deze hub moet een bepaalde maat hebben om ervoor te zorgen dat 50% van de 2 noordelijke- en 2 middenbouwblokken in de buurthub kunnen parkeren en 100% van de 2 zuidelijke bouwblokken. Hiermee kan de autoluwe woonwijk worden gerealiseerd. Het westelijke bouwblok, met de buurthub, sluit aan op de bestaande erven aan de Schaapsdrift. De buurthub moet op een zekere afstand van de bestaande erven worden gesitueerd om ook daar een goede overgang te kunnen maken. Daarnaast zal de hub ook niet direct aansluiten op de nieuwe te bouwen woningen om te voorkomen dat er te veel eenzijdig georiënteerde woningen ontstaan. De Middenstraat met zijn beek, voet/fietspaden en groen/bomen heeft een maat van 27 meter nodig om recht te doen aan de groene aantrekkelijke centrale ontmoetingsruimte voor de buurt.
Zienswijze 7 Innoforte			
#7 Innoforte	7.1	Indiener, eigenaar van een groot deel van de grond in de te ontwikkelen wijk Schaapsdrift, is verrast dat het nieuwe omgevingsplan door het college van burgemeester en wethouders zonder hun instemming of consultatie is vastgesteld. Indiener heeft eerder zorgen geuit over de stedenbouwkundige invulling, met name de plannen voor het nieuwe verpleeghuis Vreedenhoff. Ondanks herhaalde communicatie, is de inbreng geheel niet in overweging genomen en is indiener slechts geïnformeerd. Indiener benadrukt dat zij wil bijdragen aan de plannen voor een toekomstgerichte woonwijk, maar alleen als het verpleeghuis een passend	De gemeente heeft regelmatig met Innoforte overlegd over een stedenbouwkundige invulling van de nieuwbouw. Uitgangspunt daarbij was in eerste instantie het realiseren van de nieuwbouw op het bestaande eigendom van Innoforte. Een en ander telkens in nauw overleg met de door Innoforte ingehuurd architecten. Enige maanden geleden zijn beide partijen tot de conclusie gekomen dat deze optie programmatisch niet haalbaar is. Vanaf dat moment is er in diverse werksessies gewerkt aan een oplossing. Onderdeel van die oplossing is het verwerven van het naastgelegen perceel. De gesprekken met de eigenaar van dit perceel zijn inmiddels gestart. Er ligt nu een stedenbouwkundige schets waar Innoforte en de gemeente zich in kunnen vinden.

		onderdeel wordt van de herontwikkeling. Het huidige stedenbouwkundig plan biedt onvoldoende mogelijkheden voor de ontwikkeling en exploitatie van het verpleeghuis met 180 bewoners.	
		Het kavel is volgens indiener veel te krap voor een verpleeghuis van 180 plaatsen. Contour perceel is niet bruikbaar, de scherpe hoek levert veel onbruikbare en daarmee dure ruimte op. Een flauwere hoek zou meer ruimte opleveren en de bruikbaarheid en functionaliteit van het gebouw beter maken.	Inmiddels is er overeenstemming met Innoforte over de stedenbouwkundige invulling van de nieuwbouw.
		Een andere richting van de nieuw aan te leggen weg met een kleine beweging richting het park zou meer ruimte bieden op het kavel voor het inrichten op een kwalitatieve en toekomstgerichte manier, ook voor wat betreft de (beschermd) buitenruimte.	Dit is onderdeel van de lopende besprekingen tussen de gemeente en Innoforte.
	7.2	Daar het stedenbouwkundig plan streeft naar een autoluwe wijk, is in het huidige plan volgens indiener geen rekening gehouden met logistieke bewegingen in en rondom het nieuw te ontwikkelen Vreedenhoff. De gemeente is volgens indiener niet bewust van de intensiteit van vervoersbewegingen en de plek die dit inneemt in een wijk. Het is verstandig om een vrachtwagen een route te laten rijden in plaats van een keerpunt of achteruitroute met geluidsoverlast van waarschuwingssignalen en gevaar voor weggebruikers. Aangedragen oplossingen door indiener worden uitgesloten omdat dit druist tegen de gewenste autoluwe gedachte en de groene corridors.	Inmiddels zijn alle logistieke behoeften uitgebreid besproken tussen de gemeente en Innoforte en zijn deze ingepast in het aangepaste stedenbouwkundig ontwerp.
	7.3	Adequate parkeergelegenheid is voor indiener een belangrijke eis, want 24/7 bedrijf, veel medewerkers en veel oude bezoekers. Als goed werkgever kan en zal Innoforte medewerkers niet in de avond- en nacht naar	De indiener heeft aangegeven dat ze de zorgmedewerkers van het bedrijf 24/7 bij het bedrijf willen laten parkeren. Dit snappen wij. Het staat de indiener vrij om op binnen het bouwveld, zoals in het stedenbouwkundig plan is aangegeven, het parkeren voor de zorgmedewerkers op te lossen. Dit wijkt af van het uitgangspunt om 50% van de

		de parkeerhub aan de andere kant van de wijk laten lopen. Indiener is hierdoor gedwongen om een (financieel zeer dure) parkeerkelder toe te passen. Indiener verwacht begrip van gemeente hierin en een financiële tegemoetkoming.	parkeeropgave in de buurthub op te lossen. De keuze hoe de indiener dit oplost is aan de indiener. Er is in de buurthub rekening gehouden met het bezoekersparkeren van Innoforte, dus bezoekers kunnen gebruik maken van de buurthub.
	7.4	Voorzieningen zijn volgens indiener nodig bij de hoofdentree zodat ambulances, rouwauto's, bezoekers, personenbusjes, taxi's etc kunnen parkeren en keren. In het huidige stedenbouwkundig plan wordt hier geen ruimte voor gereserveerd.	Dit wordt erkend door de gemeente en is om die reden opgenomen in het aangepaste stedenbouwkundig plan.
	7.5	Een belangrijk onderdeel van het transformatieplan voor de wijk Schaapsdrift is de verkoop van gronden van Innoforte aan de gemeente. Er is nog geen aanbieding gedaan voor de aankoop van deze gronden. Voor medewerking van indiener is een passende grondprijs nodig. De groenstroken uit het stedenbouwkundig plan betreffen veelal het te verkopen gebied van indiener.	Over de verkoop van de gronden van Innoforte aan de gemeente worden op dit moment nog onderhandelingen gevoerd.
	7.6	De wijkenergievoorziening is nog onduidelijk. Zonder energievoorziening kan Vreedenhoff niet functioneren. Indiener start geen enkele ontwikkeling zonder vereiste zekerheid ten aanzien van de energievoorziening.	In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van een collectieve warmte- en koude voorziening per bouwveld. Het voorstel is om het omgevingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen. Het plan Schaapsdrift zal gefaseerd over meerdere jaren worden gerealiseerd. Deze langere doorlooptijd maakt het realiseren van 1 warmte-koude systeem voor het gehele gebied minder efficiënt, zowel kostentechnisch (vollooprisico) als voor netbelasting. De voorkeur gaat daarmee uit naar een realisatie van een collectief systeem per bouwveld of voor enkele aangrenzende bouwvelden samen. Dit voorkomt dat een groot warmte-koude systeem jarenlang deels onbenut blijft maar wel vermogen vraagt van het elektriciteitsnet en gefinancierd moet worden. Door het toepassen van een WKO met buffering voor zowel de verwarming van de woningen als de verwarming van het warmte tapwater en door het systeem regelbaar te maken (d.m.v. EMS), kan de piekbelasting van het systeem worden beperkt gedurende de piekuren op het elektriciteitsnet. Verder is belangrijk om alle gebouwen ook daadwerkelijk van koude te voorzien zodat airco's niet nodig zijn. Nader onderzoek t.a.v. de bodemgesteldheid wordt op dit moment uitgezet.

			In Arnhem is, zoals op vele plaatsen in Nederland, sprake van netcongestie op het elektranet. Dit vraagt van alle betrokken partijen om anders na te denken over energie. De keuze voor collectieve warmte- en koude systemen en lokale energie-opwek en opslag binnen het gebied dragen bij aan netbewuste bouw (verminderen netcongestie). Daarnaast zullen ontwikkelaars en gemeente Arnhem in overleg en in samenwerking met netbeheerder Liander moeten bekijken wat nodig is om deze ontwikkeling, gegeven netcongestie, mogelijk te maken.
Zienswijze 8 Bewoner Wichard van Pontlaan			
#8	8.1	Volgens indiener staat de sociale cohesie onder druk door de plannen in de woonomgeving waardoor veel mensen zijn weggegaan.	De gemeente realiseert zich dat een grote stedenbouwkundige ontwikkeling in een wijk gevolgen kan hebben voor de sociale cohesie in een wijk. Om die reden worden bij de realisatie van de gebiedsontwikkeling de bewoners actief betrokken en gevraagd mee te denken over oplossingen voor mogelijke knelpunten. Door bewust te kiezen voor een mix aan woningtypologieën voor de nieuw te bouwen woningen hoopt de gemeente de sociale cohesie in de wijk te versterken. De gemeente heeft een sociaal plan opgesteld om ervoor te zorgen dat bewoners die hun woning moeten verlaten de gelegenheid krijgen om terug te keren in Schaapsdrift, zodat huidige bewoners in het gebied kunnen blijven wonen.
	8.2	De toren naast het station zal schaduw werpen achter indieners gebouw. Indiener heeft begrepen dat enkele huizen een paar vierkante meters tuin krijgen. Welke compensatie krijgen de bewoners van het flatgebouw aan de Wichard van Pontlaan?	N.a.v. de verschillende participatiemomenten zal er geen hoogbouw komen bij het station, waardoor mogelijke compensatie niet aan de orde is. Er is in het kader van dit plan een uitgebreide bezonningsstudie uitgevoerd, met de uitkomsten daarvan is rekening gehouden in de verdere planvorming. Wel wordt in het TAM-omgevingsplan de mogelijkheid geboden om het kopgebouw met 1 bouwlaag op te toppen tot een hoogte van maximaal 17 meter.
	8.2	Betekent een hoog gebouw maandenlang overlast qua geluid en verkeer?	Er gelden regels voor het beperken van sloop- en bouwlawaai. Deze regels bevatten maximale geluidniveaus en tijden waarop werkzaamheden plaats mogen vinden. Hieraan moet worden voldaan.
	8.3	Het parkeerterrein van de flat voldoet nu al niet. Bij parkeren in de buurtparkeerhub vreest indiener voor een run op de bestaande parkeerplaatsen vanwege parkeerkosten in de hub en betaald parkeren.	Het parkeerterrein van de flat bevindt op eigen terrein en niet in de openbare ruimte. Zie t.a.v. het invoeren van betaald parkeren reactie op hoofdlijnen 2.4.
	8.4	Het is volgens indiener onduidelijk wat een aansluiting van de bouwhoogte op de bestaande bebouwing betekent. Hoe sluit 8 of 10 hoog aan bij drie hoog? De entree waar indiener woont zal wegvallen tegen de	Het is niet langer zo dat in Bouwveld E maximaal 8 of 10 bouwlagen worden gerealiseerd. Uitgangspunt van de gebiedsvisie is geen hoge bouwhoogte nabij Schaapsdrift, zie hierover meer in reactie op hoofdlijnen 2.1. Bij het kopgebouw wordt het mogelijk gemaakt om 1 bouwlaag toe te voegen.

		vermoedelijk aangebouwde hoogte en nieuwbouw zal fel afsteken tegen de oude flat.	
	8.5	Is het überhaupt wel verantwoord om bestaande bebouwing met fundering die onzeker is op te hogen?	Er is onderzocht of optoppen mogelijk is en daaruit volgt dat optoppen mogelijk is. Het is aan de eigenaar om te bepalen of hij uiteindelijk kiest voor een mogelijke optopping.
	8.6	Het is volgens indiener onduidelijk wat precies in veld E mogelijk wordt gemaakt.	Wij begrijpen de verwarring ten aanzien van wat er mogelijk wordt gemaakt in bouwveld E. De begrenzing van bouwveld E is ruimer dan alleen Schaapsdrift 96. Het voorstel is om het omgevingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen zodat de bestaande functies goed verankerd zijn. Daarnaast worden de bouwlagen en bouwhoogte die zijn toegestaan, beter verankerd. Het kopgebouw aan het station kan worden opgetopt met 1 extra bouwlaag en kan dus juridisch maximaal bestaan uit 4 bouwlagen met een maximale hoogte van 17 meter. Op de locatie Schaapsdrift 96 (grenzend aan de Schaapsdrift) kan met het omgevingsplan de bebouwing hier tot een hoogte van 9 meter worden gerealiseerd.
	8.7	Indiener is tegen een garage met minimaal 250 parkeerplaatsen omdat dit verdichting van het verkeer, lawaai en overlast met aan en uitreden betekent.	Er is bewust gekozen voor de realisatie van een buurthub met minimaal 250 parkeerplaatsen. Een dergelijke buurthub zorgt voor minder parkeerdruk in de straten en in de wijk. De clustering van parkeerplaatsen in de hub zorgt voor efficiënt ruimtegebruik en financiële exploitatie van de buurthub. De positie van de buurthub aan de Eleanorastraat aan de rand van het plan is gekozen om de hinder van in- en uitrijden van verkeer zo min mogelijk op de woonbuurt te laten drukken. Er is onderzoek gedaan naar de akoestische effecten van de buurthub. Er moet worden voldaan aan de geluidsregels in het omgevingsplan. Het voorstel is om het omgevingsplan op dit onderdeel aan te passen, en bij nadere uitwerking een akoestisch onderzoek te vragen waarbij ook rekening wordt gehouden met stemgeluid, zodat er bij de verdere uitwerking wordt geborgd dat sprake is van een gezonde leefomgeving. Ook zal bij de verdere uitwerking gekeken worden naar lichthinder van koplampen of verlichting van de buurthub zelf.
Zienswijze 9			
#9	9.1	Nijenstede en Tuinstede, eigendom van Vivare, en geschikt voor ouderen die zelfstandig willen wonen, zijn een uitkomst voor een grote groep ouderen die vroeger naar een bejaardentehuis hadden gekund. De	De gemeente wil het liefst in elke wijk een geclusterde woonvorm voor ouderen met ontmoeten. Dit is ook het geval in Schaapsdrift. Vanwege vervanging van het verpleeghuis Innoforte, kiest Innoforte voor sloop van Nijenstede. Hiermee verliezen we geclusterd wonen voor ouderen in Schaapsdrift. Wel zijn de woningen, die Vivare teruggebouwd in het geval van sloop en vervangende nieuwbouw, levensloopgeschikt en daarmee geschikt voor ouderen. Ook maakt de gemeente collectief wonen in de

		wijkt raakt deze twee ouderenvoorzieningen kwijt en dit draagt niet bij aan de woningmarkt.	planvorming voor Schaapsdrift mogelijk. Kenmerk van een dergelijk collectief wonen initiatief (CWI) is dat bewoners omkijken naar elkaar. Het wooncollectief kan bijvoorbeeld helemaal of deels ook uit ouderen bestaan.
	9.2	Het is onbegrijpelijk als Nijenstede wordt gesloopt. Er komt geen vervanging voor deze voorziening. Naast leed van bewoners moet gemeente ook denken aan alle kosten voor huishulp die deze voorziening uitspaart.	Zie antwoord 9.1.
	9.3	De fasering van de nieuwbouw die is opgenomen in het stedenbouwkundig plan is volgens indiener onmogelijk. Niet de gemeente, maar ProRail, gaat over 1. 'Toegankelijkheid station verbeteren eventueel met loopbrug'. Bij 2 'Nieuwbouw Innoforte + sloop loodsen' is niet ingekleurd dat hiervoor Nijenstede gesloopt moet worden en dat de bewoners van dit seniorencomplex de wijk uit worden gestuurd omdat er nog niks nieuws is gebouwd. Voor 3 'Buurthub + verhuizing Vivare' is er geen vervanging voor het seniorencomplex van Vivare gepland en de senioren mogen niet richting de gevaarzone van de spoorlijn verhuizen.	De fasering en volgorde die is opgenomen in het Stedenbouwkundig plan is indicatief. In artikel 82.2 is meer opgenomen over fasering van werken en werkzaamheden: 'Voor de ontwikkeling van de deelgebieden in fasen geldt de fasering in deelgebieden in tijd volgens onderstaande faseringstabel.' In de Motivering is hierover het volgende opgenomen: 'De gemeente acht het van belang een volgorde aan te brengen in de ontwikkeling van de locatie Schaapsdrift door een indeling in 4 deelgebieden te hanteren. In de regels van het omgevingsplan is een voorwaardelijke plicht opgenomen dat deelgebied 2 niet gebouwd mag worden of: woningen niet in gebruik genomen mogen worden als deelgebied 3 (de parkeerhub) niet is gerealiseerd. Uitzondering geldt voor deelgebied 1. (...) Dit is vertaald naar een fasering qua tijd zodat er qua kostenverhaal gerekend kan worden met effecten van tijd (rente en indexering). De tijdsfasering is ook opgenomen om het belang van de voortgang vast te leggen, de urgentie van de ontwikkeling. Deze geeft aan met welk tempo de gemeente de realisatie van de woningbouw en de inrichting van de openbare ruimte gerealiseerd wil zien en gronden verworven wil hebben voor de inrichting van de openbare ruimte (waaronder de bedoelde parkeerhub).' De functie van deze regel is blijkens de Motivering tweeledig: ze is a) bedoeld om voor het kostenverhaal te kunnen rekenen en b) om het belang van de voortgang vast te leggen. Dit laatste is te beschouwen als onderdeel van de wijze van planuitvoering. De fasering die is opgenomen in de regels van het omgevingsplan worden aangepast naar de actuele verwachte fasering van werken en werkzaamheden. Innoforte heeft de locatie Nijenstede onderzocht en besloten deze vanwege de slechte staat te slopen. Ten aanzien van punt 3 'Buurthub + verhuizing Vivare' Mogelijk vervangende nieuwbouw voor senioren van Vivare wordt voorzien op en rondom de huidige locatie van het seniorencomplex van Vivare. Het klopt dat deze mogelijke nieuwbouw voor

			senioren niet richting de gevaarzone van de spoorlijn mag verhuizen conform het gemeentelijk Plan Gezonde Leefomgeving. Vervangende nieuwbouw voor senioren moet voldoen aan de criteria voor levensloopgeschikt bouwen.
	9.4	Er zijn volgens indiener problemen met de aansluiting met de bestaande bebouwing. In bouwveld G is een flat van 4 tot 5 woonlagen gepland pal naast de flat van Vivare. Uit bezonningsonderzoek vermeldt voor de bestaande flat problemen met bezonning. Het is ongepast om een flat zo dicht (in het stedenbouwkundige plan als ruimte ongeveer een fietspad) bij bestaande bebouwing te plaatsen.	Zie antwoord op hoofdlijnen 2.2. In het stedenbouwkundig plan zijn de twee Groene Lopers en de Middenstraat belangrijke ruimtelijke en functionele dragers van de toekomstige autoluwe woonbuurt. De opzet van het stedenbouwkundig plan is dat de bebouwing met hun voorzijde gericht is naar de Velperweg, groene lopers, Middenstraat, Esparantolaan en de Leonorastraat. Dit is niet alleen ruimtelijk van belang maar juist ook vanuit levendigheid, woonkwaliteit en sociale veiligheid dat de functies op deze De Middensstraat met zijn beek zijn gericht. Het complex Ernst Casimir is met zijn belangrijkste woonruimten georiënteerd naar de oostzijde op de binnentuin. Dit heeft tot gevolg dat een vrij gesloten gevel en bergingen gericht zijn op de toekomstige Middenstraat. Om deze reden is er aan deze zijde bebouwing geprojecteerd zodat aan de Middenstraat een voorzijde kan ontstaan die recht doet aan deze straat. Aan de andere zijde is eveneens een bouwblok geprojecteerd met daarbinnen de HUB. Deze Hub moet een bepaalde maat hebben om ervoor te zorgen dat 50% van de 2 noordelijke- en 2 middenbouwblokken in de buurt kunnen parkeren en 100% van de 2 zuidelijke bouwblokken. Hiermee kan de autoluwe woonwijk worden gerealiseerd. Het westelijke bouwblok, met de buurt, sluit aan op de bestaande erven aan de Schaapsdrift. De Hub moet op een zekere afstand van de de bestaande erven worden gesitueerd om ook daar een goede overgang te kunnen maken. Daarnaast zal de hub ook niet direct aansluiten op de nieuwe te bouwen woningen om te voorkomen dat er te veel eenzijdig georiënteerde woningen ontstaan. De Middenstraat met zijn beek, voet/fietspaden en groen/bomen heeft een maat van 27 meter nodig om recht te doen aan de groene aantrekkelijke centrale ontmoetingsruimte voor de buurt.
	9.5	Een bedrijf is niet alleen een gebouw maar bestaat ook uit mensen, ondernemers en werknemers. Die mensen worden volgens indiener niet gezien. Indiener is teleurgesteld als mensen, ook de ondernemers en werknemers, uit de wijk moeten verhuizen.	Het bij de stukken gevoegde 'Verslag participatie voor stedenbouwkundig plan Schaapsdrift e.o. dd 18 november 2024' beschrijft het uitgebreide participatieproces dat de afgelopen jaren is doorlopen. Daarbij zijn, naast de diverse bewonersavonden, schetssessies en inloopspreekuren, ook de diverse overlegmomenten met het bestuur van de bewonersvereniging vermeld. Via de gemeentelijke webpagina Schaapsdrift en nieuwsbrieven is de voortgang van het proces gecommuniceerd. De gemeente is zich bewust van het effect op bewoners en ondernemers door de voorgestelde stedenbouwkundige ontwikkeling. Er zal ruimte blijven voor bedrijvigheid.

			Voor bewoners die vanwege de plannen niet langer in hun woning kunnen blijven is het sociaal plan opgesteld, waarmee hen de mogelijkheid wordt geboden om in Schaapsdrift te blijven wonen.
	9.6	Bij de totstandkoming van het plan is uitgegaan van niet realistische kaders. Het plan dat er nu ligt kan niet en moeten we ook niet willen.	Na een zorgvuldige afweging en onderzoek is de gemeente gekomen tot dit plan. De gemeente acht het plan uitvoerbaar.
	9.7	In het stedenbouwkundig plan is aangegeven dat onderzoek later nog aandacht behoeft bij het maken van de bouwplannen. Deze werkwijze is volgens indiener niet correct. Bij het vaststellen van het omgevingsplan moeten alle onderzoeken zijn gedaan en alles vastgelegd worden.	De onderzoeken die in het stedenbouwkundig plan benoemd zijn, zijn inmiddels uitgevoerd. Deze onderzoeken worden bijgevoegd aan de motivering bij het omgevingsplan bij de vaststelling van het plan. Er is dus geen sprake meer van de situatie die wordt omschreven.
	9.8	Het is niet uitvoerbaar om de bestaande woonhuizen grotendeels te laten staan en tegelijkertijd intensieve bebouwing te realiseren. De ambities zijn wat afgeschaald maar onvoldoende, het past niet.	Met het huidige stedenbouwkundig plan kunnen er voldoende nieuwe woningen worden gebouwd waarbij het aantal te slopen woningen is beperkt.
	9.9	Er worden in de bijlages alleen deelvoorbeelden gegeven maar geen foto van een vergelijkbare wijk in Nederland.	Elke stedenbouwkundige ontwikkeling heeft iets unieks. Dit geldt ook zeker voor Schaapsdrift. Om deze reden zijn er geen foto's van vergelijkbare wijken bijgevoegd.
	9.10	Het is onduidelijk hoe hoog de bebouwing gaat worden. Er wordt gesproken over minimaal en maximaal aantal bouwlagen met afbeeldingen waaruit blijkt dat niet elke bouwlaag even hoog gaat worden. Er zitten bouwlagen van 6 meter bij.	Zie reactie op hoofdlijnen 2.1. Het voorstel is om de bouwhoogtes in meters expliciet op te gaan nemen in de verbeelding van het omgevingsplan. Daarnaast zijn in het Omgevingskwaliteitsplan de bouwlagen vastgelegd.
		Wat is de eerste bouwlaag? Is dat vanaf maaiveld of vanaf de verhoging die aangebracht zijn om auto's onder te parkeren?	In de regels van het omgevingsplan is een definitie opgenomen van een bouwlaag. Hierbij wordt onderbouw uitgesloten. Onderbouw betekent volgens het omgevingsplan: Een gedeelte van een gebouw, dat wordt afgedekt door een vloer, waarvan de bovenkant minder dan 1,20 meter boven peil is gelegen.
		Met deze onduidelijkheid kunnen er geen eerlijke studies gemaakt worden van uitzicht, schaduw en bezonning.	De bezonningstudie is uitgegaan van de massa's die in het stedenbouwkundigplan zijn ontworpen. Indien er afgeweken gaat worden in het vervolgproces dan moet er een aanvullende bezonningsstudie worden uitgevoerd.

	9.11	In de gebiedsvisie wordt uitgegaan van 450 nieuwe woningen. In het stedenbouwkundig plan 490. Het was volgens indiener netjes geweest om dit te vermelden in de aanpassingen t.o.v. de gebiedsvisie. Maar in werkelijkheid wordt er een bandbreedte aangehouden. Op de ontwikkelkaart voor het omgevingsplan staan andere cijfers waaruit indiener een bandbreedte van minimaal 567 tot maximaal 647 nieuwe woningen.	In het Stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een lage en een hoge bandbreedte. Opgeteld creëren we zo'n 50.000 m2 BVO woonprogramma, inclusief terug te bouwen woningen, in het stedenbouwkundig plan. Als we uit gaan van een gemiddelde woninggrootte van 90m2 BVO maken we 458 (in plaats van 490) nieuwe woningen mogelijk in het aangepaste plan. Voor flexibiliteit is ook uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte van 80m2 BVO, dan zouden er meer woningen gebouwd kunnen worden, binnen het zelfde volume, dat maakt ca. 530 woningen mogelijk, maar enkel als het toekomstige parkeerbeleid dit mogelijk maakt. Het aantal parkeerplaatsen is maatgevend. Hierboven moet de gesloopte woningen terug worden gebouwd in dit geval zijn dat er 82 (Nijenstede + Vivare + aantal particuliere woningen). Dat maakt een totaal van nieuwe woningen $458+82= 540$ (gemiddelde woninggrootte 90 m2 BVO) of $530+82=612$ woningen (gemiddelde woninggrootte 80 m2 BVO). In het TAM-Omgevingsplan wordt ook nog rekening gehouden met 11 te behouden woningen en, waardoor het aantal woningen in totaal uit komt op maximaal 623. Dus 458 nieuw toe te voegen woningen is het minimum.
	9.12	De studies (ontsluiting, parkeerdruk, het geluid) moeten wel met het juiste woningaantal zijn gedaan. Voor zover indiener heeft kunnen controleren is dat niet altijd het geval.	In het omgevingsplan worden 530 nieuwe woningen mogelijk gemaakt. Hier is in de onderzoeken rekening mee gehouden. Het verkeersonderzoek gaat uit van 450 extra woningen. Er is een scenario uitgevoerd met 70 meer woningen. Indien er meer dan 520 woningen (tot maximaal 530) worden toegevoegd moet worden aangetoond met aanvullend verkeersonderzoek dat de toevoeging van deze extra woningen geen invloed heeft op de ontsluiting en de parkeerdruk.
	9.13	Uit het onderzoek over omgevingsveiligheid van DGMR wordt volgens indiener duidelijk gesteld dat als je langs de spoorlijn bouwt, met de voordeur naar het spoor toe, je een achterdeur moet hebben om te vluchten bij calamiteiten. In het concept stedenbouwkundig plan is hier onterecht geen rekening mee gehouden.	In het DGMR omgevingsveiligheidsonderzoek staat dat voor woningen binnen 45 meter van het spoor er een vluchtweg van het spoor af moet zijn. Bij een voordeur aan de zijde van het spoor zal de vluchtweg via de achterzijde van het pand moeten plaatsvinden. Bij de verdere uitwerking van de plannen zal hier rekening mee worden gehouden.
	9.14	De ruimte langs het spoor moet volgens indiener als een risicogebied worden aangewezen door het bevoegd gezag.	Het gebied hoeft niet als risicogebied te worden aangewezen. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen op dit traject is niet dusdanig hoog dat er een 10-6 plaatsgebonden risicocontour is waarbinnen beperkingen gelden. Wel gelden er

			aandachtsgebieden, waardoor er rekening gehouden moet worden met transport van gevaarlijke stoffen via het spoor. Voor wat betreft de brand (30 meter) en explosie aandachtsgebieden (200 meter) heeft de gemeente Arnhem alleen als voorwaarde dat er binnen het 100% letaalgebied (150 meter van het spoor) geen zeer kwetsbare gebouwen mogen voor komen. Dat zijn bijvoorbeeld ziekenhuizen en bejaardentehuizen (gebouwen waarin veel mensen verblijven die zichzelf ten tijde van een incident/ramp niet goed in veiligheid kunnen brengen). De ontwikkeling bevindt zich weliswaar binnen de brand- en explosieaandachtsgebieden maar het gaat om woningen waar mensen verblijven die zichzelf ten tijde van een incident/ramp in veiligheid kunnen brengen. Wel is er aandacht voor vluchtwegen van het spoor af en de brandweer moet het spoor goed kunnen bereiken in het geval van een incident/ramp.
		Het is onverstandig om in dit risicogebied een energie opslag aan te leggen. Ook een garage met veel elektrische auto's is een ongewenst groot risico.	Aan een energie opslag en aan een parkeergarage met elektrische auto's worden altijd regels/voorwaarden gesteld. Hierbij wordt rekening gehouden met externe factoren, zoals de ligging ten opzichte van het spoor. De brandweer zal hierbij ook adviseren en voorwaarden stellen voor de bouw van de energieopslag en parkeergarage.
	9.15	Het is niet logisch om eerst het risicogebied langs het spoor aan te wijzen, alvorens er een nieuwe woonwijk te plannen.	Het gebied hoeft niet als risicogebied te worden aangewezen. Het aantal transporten met gevaarlijke stoffen op dit traject is niet dusdanig hoog dat er een 10-6 plaatsgebonden risicocontour is waarbinnen beperkingen gelden. Wel gelden er aandachtsgebieden, waardoor er rekening gehouden moet worden met transport van gevaarlijke stoffen via het spoor.
	9.16	In het bezonningsonderzoek staat op pagina 9 (Schaduw 19 januari – toekomstige situatie) een foutje. Om 13.00 is niet de nieuwe bebouwing ingetekend.	Een terechte constatering, dank daarvoor. Inmiddels is het een en ander in de bezonningstudie gecorrigeerd.
	9.17	De binnenplaats van het bouwblok met de parkeerhub heeft de periode van 21 oktober tot en met 19 januari geen zon. De zon in de zomermaanden is volgens indiener vast niet genoeg om de in het stedenbouwkundig plan getekende begroeiing in leven te houden.	Bij de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal bekeken worden welke beplanting geschikt is voor de desbetreffende plaats in Schaapsdrift.
	9.18	Ook bij andere bouwblokken is er geen of nauwelijks zon op de binnenplaatsen. Het heeft geen zin om groen te plannen op plekken die altijd in de schaduw liggen.	Bij de nadere uitwerking van het stedenbouwkundig plan zal bekeken worden welke beplanting geschikt is voor de desbetreffende plaats in Schaapsdrift.
	9.19	Het doel van het bezonningsonderzoek is het in beeld brengen van de bezonning op tuinen en gevels van de gehandhaafde woningen.	De bezonningsstudie laat zien wat de effecten zijn van de voorgestelde bebouwing op de bestaande situatie en is niet bedoeld voor de nieuwbouw. Echter zal bij de verdere planvorming dit uiteraard wel meegenomen worden bij de nieuwbouw. Zie ook punt 2.2.

		Dat het nieuw te bouwen deel weinig tot geen zon krijgt wordt hiermee verzwegen.	
	9.20	Indiener ondervindt hinder van de geplande bebouwing op zijn eigendom. In de wintermaanden zal er geen zon zijn in zijn tuin. Ook de zonnepanelen zullen last van schaduw ondervinden. Dit is onrechtmatige hinder.	De gemeente begrijpt uw zorgen en we gebruiken de bezonningsstudie om een goede afweging te maken tussen ruimte voor nieuwbouw en bescherming van de bestaande woningen. De bezonningsstudie laat zien wat de effecten zijn binnen de gehanteerde, lichte TNO-norm dit gerelateerd aan de bestaande situatie. Voor de verdere onderbouwing van de bezonningstudie zie ook punt 2.2.
	9.21	Inkijk in de tuin is volgens indiener een grote inbreuk op zijn privacy.	In het huidige bestemmingsplan mag op circa op circa 10 meter van de woning bedrijfsbebouwing worden gerealiseerd met een hoogte van 7 meter. Afhankelijk waar raampartijen of balkons zijn gesitueerd kan dat inbreuk geven op de privacy. In de zone aan de achterzijde van de woningen aan de Schaapsdrift is maximaal 1 bouwlaag toegestaan. In het nieuwe plan kan op grotere afstand, circa 17 meter, bebouwing in 4 bouwlagen worden gerealiseerd.. Belangrijk in het vervolg ontwerpproces is om de belangrijkste (woon) leefruimten binnen en buiten zo te richten of te maken dat deze geen onevenredige impact geeft op de privacy in de achtertuinen. Dit is een belangrijk ontwerpuitgangspunt in het vervolg ontwerpproces van de bouwblokken.
	9.22	In de gebiedsvisie wordt aangegeven dat de hoogte van de bebouwing deels door de bestaande bebouwing wordt bepaald. Dat is volgens indiener niet de hoogte die nu gepland is. Vanaf de Schaapsdrift zou het vanaf drie lagen gaan opbouwen. Dat is niet het geval. Drie lagen met kap zijn namelijk vier bouwlagen. Juist zou zijn twee lagen met kap. Dit is niet in lijn met het amendement op de gebiedsvisie waarin wordt gesproken over een oplopende bouwhoogte van drie tot 12 bouwlagen.	Een uitzondering op de hoogte van de bebouwing aan de Schaapsdrift vormt de stationsomgeving. Het toekomstige stationsplein heeft een ruimtelijk een massa nodig, en pleinwanden, om als plein te gaan ervaren en te functioneren. Om deze reden is gekozen om bebouwing hier te projecteren die bestaat uit 3 lagen met een kap aansluitend aan de aanwezige 2-onder 1- kapwoning die bestaat uit 2 bouwlagen met een kap. De 3 lagen met kap wijkt af van het amendement dat uitgaat van 3 bouwlagen. Ook het kopgebouw zou ruimtelijk meer massa kunnen krijgen om de ervaring van het stationsplein te versterken. Dit heeft zich vertaald door de mogelijkheid te bieden om het gebouw met 1 lagen te kunnen optoppen.
	9.23	De Laan van Presikhaaf is modern aangelegd maar eindigt onlogisch bij het snelfietspad. Het kruispunt bij "De Smulhoek" kampt met verkeersopstoppen en gevaarlijke situaties, vooral voor fietsers. De aansluiting met de Oude Velperweg blijft problematisch, en er is geen plan om deze te verbeteren.	De verkeersafwikkeling op kruispunt Eleonorastraat – Wichard van Pontlaan is onderzocht in de plansituatie. Met de beoogde woningbouwontwikkeling bedragen de verliestijden maximaal 15 seconden in de spitsuren. De verliestijd blijft daarmee ruimschoots binnen de indicatieve grenswaarden voor een goede verkeersafwikkeling op kruispunten. Op basis van de verliestijden is dus sprake van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt. Daarnaast is er voldoende opstelruimte beschikbaar op de rijbaan om de wachtrij te faciliteren.

	9.24	Er zijn geen eenvoudige oplossingen voor het verkeersprobleem, maar het is volgens indiener onverantwoord om een nieuwe wijk te plannen zonder hier eerst een besluit over te nemen.	Zie beantwoording 9.23
	9.25/9.26/9.27	Het kruispunt bij De Smulhoek is gevaarlijk en daarmee ongeschikt om 50% van het wijkverkeer te verwerken. Ambtenaren erkennen dat het kruispunt problematisch is, maar een oplossing ontbreekt. De verkeerssituatie bij Schaapsdrift Zuid en “De Smulhoek” wordt verzwegen in bijlage 30 bij het plan, wat wijst op een gebrek aan oplossingen.	Zie beantwoording 9.23
	9.28/9.29	De plannen voor de Schaapsdrift negeren fietsveiligheid, ondanks ambities om het een fietsstraat te maken. De beschouwingen uit de bijlage over de rijrichting in de Schaapsdrift zijn niet afgestemd op de geplande bebouwing. Het plan om de rijrichting in de Schaapsdrift te veranderen verhoogt het risico voor fietsers door gewijzigde verkeersdynamiek.	Mensen die naar het gebied Schaapsdrift rijden zullen naar verwachting via de Wichard van Pontlaan rijden, omdat rijden via de Schaapsdrift geen tijdswinst oplevert. Bovendien is linksaf slaan aan de zuidkant van de Schaapsdrift verboden. Er is daarom naar verwachting geen sprake van sluipverkeer. De verplichte rijrichting is van toepassing op gemotoriseerd verkeer en niet op fietsverkeer. Het aanpassen van de bestaande rijrichting zal tijdelijk voor iedere deelnemer extra aandacht vereisen. Echter is er geen aanleiding om aan te nemen dat de aanpassing leidt tot een vergroot risico voor (de verkeersveiligheid van) fietsers.
	9.30	Het geplande verbod op linksaf slaan zal niet worden nageleefd, wat het sluipverkeer en onveilige situaties vergroot.	Rijden via de Schaapsdrift levert geen tijdswinst op ten opzichte van rijden via de Wichard van Pontlaan. Daarnaast wordt met de inrichting van de weg ervoor gezorgd dat rechtsaf slaan de logische route is.
	9.31	Het parkeeronderzoek van Trajan is te beperkt (donderdag en zaterdag gemeten) en houdt geen rekening met piekdrukke, zoals bij de kerk op zondag.	Dit document is per abuis toegevoegd aan de stukken. Het document is bedoeld om de parkeersituatie inzichtelijk te maken, niet nodig voor het omgevingsplan. We gaan voor de piekdrukke bij kerken geen extra parkeerplaatsen aanleggen of verkeerskundige maatregelen treffen.
	9.32	Het plaatsen van een parkeerplaats direct naast de parkeerhub is volgens indiener raar.	Als de Schaapsdrift in samenspraak met bewoners kan worden vergroend dan zouden eventueel de parkeerplaatsen die verloren mogelijk hier gerealiseerd kunnen worden of inderdaad in de buurthub. Dat is verder doorwerking van het vergoeden van de Schaapsdrift ten het toekomstige parkeerregime.
	9.33	In het stedenbouwkundig plan zijn geen laad- en losplaatsen gesitueerd.	In het inrichtingsplan voor de openbare ruimte zal dit vorm krijgen. In het stedenbouwkundig plan is aan de Elanorastraat aan de zijde van de bebouwing laad- en losruimte gereserveerd.

	9.34	Sommige toekomstige bewoners krijgen geen parkeerplaats in eigen gebouw maar moeten gebruik maken van de parkeerhub. Deze bewoners moeten na het uitladen een lange afstand afleggen naar de parkeerhub.	Er is bewust gekozen voor het centreren van parkeerplaatsen in een parkeer/buurthub. Een consequentie hiervan is dat bewoners moeten lopen naar de geparkeerde auto. Er is met de situering van de parkeerhub rekening gehouden met acceptabele loopafstanden voor verschillende doeleinden (zoals bewoners, bezoeker en werknemers).
	9.35	De oplossing, niet alleen voor dit probleem maar ook voor veel andere problemen, is volgens indiener om de eis om minder parkeerplaatsen te realiseren dan nodig voor de nieuwbouw los te laten.	Voor de nieuwe functies worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligging van het ontwikkelgebied ten opzichte van het centrum, beleidskeuzen zoals een parkeerregime en beschikbaarheid van alternatieve vervoersmiddelen.
	9.36	In de huidige situatie, zonder de bouw van kantoorgebouwen en een intercity station, heeft de parkeerhub geen meerwaarde ten opzichte van andere parkeerdekken en garages. De parkeerhub kan volgens indiener vervallen of veel kleiner uitgevoerd worden.	De buurthub is met name bedoeld om een deel van de parkeerbehoefte van de nieuwbouwontwikkeling op te vangen. En heeft daarmee slechts een beperkte P+R functie.
	9.37	Er is toegezegd dat de parkeerhub, ter voorkoming van geluidhinder, dicht wordt uitgevoerd. De mechanische ventilatie (de luchtuitlaat) van de gesloten parkeerhub kan geluidsoverlast en technische uitdagingen opleveren.	Bij het ontwerp van de buurthub zullen het voorkomen van geluid- en lichthinder belangrijke ontwerpuitgangspunten zijn.
	9.38	In het waterplan staat dat een deel van het regenwater dat in de wijk gaat vallen moet worden afgevoerd door wat nu het beekriool is. Er moet nog onderzocht worden of het beekriool en de duiker onder het spoor dat aankunnen. De wadi langs het spoor in Presikhaaf (de bestemming van het regenwater) functioneert niet, het is een vijver geworden zonder infiltrerend vermogen. Volgens indiener is uit niets gebleken dat het waterschap over deze constructie is geconsulteerd.	Het beekriool dat nu onder gebouwen ligt zal worden verwijderd, het deel dat in de openbare ruimte in de Schaapsdrift ligt zal worden herbestemd tot hemelwaterriool. Met deze leiding willen we het hemelwater afvoeren op de straat Schaapsdrift valt en op de nieuwbouw langs deze straat dat niet op andere manieren kan worden verwerkt. Tegelijk willen we de mogelijkheid bieden aan bestaande woningen aan de Schaapsdrift om hun hemelwater af te koppelen en eventueel ook af te voeren naar deze leiding. De capaciteit van deze leiding is groot genoeg om bij een zware bui het beoogde oppervlak af te kunnen voeren naar de eco-zone. De wadi langs het spoor in de eco-zone ten noorden van Presikhaaf 1 valt onder de verantwoordelijkheid en eigendom van de gemeente. De wadi is mede aangelegd om water uit de wijk Plattenburg te kunnen opvangen. De wadi heeft jaren goed gefunctioneerd, maar wordt nu <u>tijdelijk</u> gebruikt om beekwater op te vangen dat anders in het riool stroomt. Dat is een constante stroom water en een wadi is niet bedoeld voor dit soort oplossingen. Afvoer van hemelwater is geen constante aanvoer van water en dat geeft een wadi de tijd om het water kwijt te raken. Als de beek straks bovengronds wordt gehaald, dan is de overloop niet meer nodig. Dan vervalt ook de verantwoordelijkheid van het waterschap voor het beekriool. Het

			waterschap krijgt dan wel de verantwoordelijkheid over de beek in het plangebied. Het waterschap is zeker betrokken geweest bij dit idee om de beek binnen het plangebied bovengronds te halen. Hoe de beek straks echt in het plangebied er uitziet, dat moet in het aankomende ontwerpproces samen met het waterschap verder worden vormgegeven.
	9.39	Aan de Eleanorastraat is een eerste bouwlaag voorzien van 6 meter met roldeuren en is in de dwarsdoorsnede van de Eleanorastraat een grote vrachtauto getekend met een heftruck. Dit is tegenstrijdig met: - Het in het omgevingsplan gestelde dat er in de Eleanorastraat een levendige plint moet komen en - Hetgeen er in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte Arnhem staat 'Maak geen 'canvas' voor graffiti spuiters'.	In het stedenbouwkundig plan is aan de Eleanorastraat een bouwlaag van 6 meter ontworpen omdat binnen deze hoogte zowel een niet-wonen (bedrijvigheid) een plek kan krijgen als wonen. Het geeft dus flexibiliteit in de programmering. Juist rolluiken zijn niet gewenst wat er dient juist interactie te zijn tussen binnen en buiten.
	9.40	Indiener vindt de geplande bouwvormen van niet rechthoekige bebouwing mooi maar deze bijzondere bouwvormen verhogen de kosten en verminderen de efficiëntie, waardoor realisatie onzeker wordt.	In de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan zijn bijzonder bouwvormen opgenomen en deze zijn vertaald naar het omgevingsplan. De bouwvelden moeten in de volgende fase vertaald worden door initiatiefnemers naar architectonische plannen en uiteindelijk bouwplannen. Als er al specials moeten worden gemaakt zijn dat de hoekoplossingen. Dit zorgt er mede voor dat er een architectonische differentiatie komt binnen de bouwblokken.
	9.41	Indiener is blij met ruimte voor vergroening in Schaapsdrift maar stelt daar wel als voorwaarde voor dat de beplanting de huidige en toekomstige zonnepanelen niet hindert door onder de hoogte van de dakgoot te blijven.	Goed aandachtspunt om bij het opstellen van het inrichtingsplan rekening mee te houden.
	9.42	Indiener mist in de plannen speel- en ontmoetingsruimte. Het groen dat is gepland heeft al diverse andere functies (Wadi, plek voor bomen en heesters etc. Volgens Handboek Inrichting Openbare Ruimte Arnhem had er een quickscan plaats moeten vinden in de initiatieffase.	In de vervolgfase worden inrichtingsplannen gemaakt waarin ook speel- en ontmoetingsruimte in de openbare ruimte mee ontworpen worden. In deze fase van de planvorming is dit nog te vroeg. Dit is zeker iets dat de gemeente met de bestaande en toekomstige nieuwe bewoners gezamenlijk op zal pakken.
	9.43	In de bijlagen zitten ramingen over kosten die gemaakt moeten worden, het gaat over veel geld dat gelukkig nog niet uit is gegeven. Er	Dat is een juiste constatering. Intern gemaakte kosten vanuit de gemeente worden niet per project geopenbaard. Verwervingskosten worden met de raad gedeeld. Het delen van deze informatie met derden kan mogelijk de financiële positie van de gemeente

		ontbreekt een overzicht van het geld dat al wel is uitgegeven.	schaden. Alle gemaakte kosten worden bij de ontwikkelende partij naar ratio van het uitgeefbare programma verhaald.
	9.44	Onderzoek of de oude spoorbrug onder het talud nog aanwezig is en deze doorgang, waar in september 1944 nog een verzetsdaad heeft plaatsgevonden, hersteld kan worden.	Er is voor de ontwikkeling van het plan geen onderzoek gedaan naar het spoor, omdat deze locatie ver buiten de gebiedsontwikkeling lag. De hoge archeologische verwachting blijft hier gehandhaafd.
	9.45	De participatie beperkte zich tot details, terwijl hoofdlijnen van het plan nooit ter discussie stonden. Dat is volgens indiener zonde omdat er betere opties zijn dan nu op tafel liggen.	In het participatieproces zijn er zogenaamde schetssessies geweest waarin een aantal belangrijke stedenbouwkundige vragen zijn behandeld. Een aantal van de in de gebiedsvisie vastgestelde uitgangspunten (minimum aantal woningen, groene lopers en dergelijke.) zijn in het participatieproces niet ter discussie gesteld, de inpassing ervan wel. Naar aanleiding van de uitkomsten van de schetssessies is het stedenbouwkundig plan gewijzigd.
	9.46	Het is volgens indiener misplaatst om te stellen dat de oude beek hersteld wordt, omdat de oude beek niet wordt hersteld maar verlegd.	Inderdaad de beek wordt verlegd maar wel weer in zijn geheel bovengronds gebracht. In het verleden heeft de beek op verschillende plekken in het gebied gelegen.
	9.47	Indiener is blij dat er geen enorme woontorens gepland zijn, maar de geplande wijk voldoet niet aan de in het vooruitzicht gestelde kwaliteit en vergroening van de wijk. Het valt indiener op dat er altijd geschermd werd op inspraakmomenten met doelstellingen die gehaald moeten worden die door de gemeente zelf bedacht zijn. Waarom moeten deze doelstellingen worden gehaald en kunnen deze niet worden losgelaten?	In de gemeenteraad vastgestelde gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. zijn een aantal belangrijke stedenbouwkundige doelstellingen geformuleerd. Deze vormen de basis voor het aangepaste stedenbouwkundig plan. Het aangepaste plan laat zien hoe deze doelstellingen worden gerealiseerd.
Zienswijze 10 Bewoners Oude Velperweg en Schaapsdrift			
#10	10.1	In bouwblok A is een bouwhoogte tot zes bouwlagen toegestaan. Dit staat volgens indiener in schril contrast met de bestaande bebouwing in onze omgeving. Aan indiener is voorgehouden dat de nieuwbouw qua bouwhoogte zal aansluiten op de bestaande woningen en vervolgens pas in bouwhoogte zal oplopen richting Park Sacré Coeur. Indiener verzoekt om de bouwhoogte grenzend aan de kavels op de Oude	De bebouwing in bouwveld A1 heeft een andere situering gekregen ten opzichte van het stedenbouwkundig plan. Deze nieuwe situering zorgt ervoor dat de bebouwing met een kop aansluit aan de zijde van de bebouwing Oude Velperweg/Schaapsdrift. Groot deel van bouwblok zal bestaan uit een binnentuin die grenst aan de beek en de bestaande erven aan de Oude Velperweg. Het merendeel van het zorggebouw is op ruime afstand gesitueerd van de bestaande erven. Ter informatie het huidige Nijenstede complex aan de Velperweg is 6 bouwlagen hoog. Daarmee is er geen sprake van een schril contrast. Het huidige voornemen en verwerkt in het stedenbouwkundigplan van Innoforte is maximaal 5 lagen hoog. Op 8m afstand

		Velperweg en de Schaapsdrift te beperken tot drie verdiepingen, gestand op de eerder gedane mondelinge toezegging, zodat de nieuwbouw harmonisch aansluit op de huidige bebouwing.	van de achtererfgrens is 3 lagen toegestaan en pas op 12m afstand 5 lagen. Hiermee wordt voldoende aansluiting geborgd op de op de huidige context geborgen.
	10.2	Het verlies van vier zonuren per dag (door het massieve bouwblok op veld A) is onacceptabel. Het is onbegrijpelijk in dit verband dat de door Innoforte bepleitte bouwvorm – een U-vormig nieuw Vreedenhoff, waarvan de opening van de U als binnentuin grenst aan indieners tuinen – niet terug te vinden is in het voorliggende plan. Indiener deelt deze voorkeur.	Er heeft een aanpassing van het stedenbouwkundig plan plaatsgevonden. Een U-vormig gebouw is in het stedenbouwkundig plan nu opgenomen. Uit de bezonningstudie blijkt nu dat de bebouwing een beperkte impact, in vergelijking met de bestaande situatie, heeft op de tuinen en de achtergevel van de woningen aan de Oude Velperweg
	10.3	De afstand van de nieuwbouw tot bestaande woningen moet bij Veld A minimaal gelijk zijn aan de afstand die is gehanteerd bij de groene lopers in Bouwveld B, C, D, F en G.	De afstand tot de bestaande woningen bedraagt 8 meter dit is ook in lijn met de andere velden zoals aan gerefereerd wordt. Daarnaast mag pas op 8m drie lagen hoog worden gebouwd en op 12m afstand vijf lagen.
	10.4	De huidige beek die fungeert als natuurlijke afscheiding tussen de tuinen aan de Oude Velperweg en de Schaapsdrift en het geplande nieuwbouwgebied dient als zodanig behouden te blijven. Er is onvoldoende rekening gehouden met de ecologische en landschappelijke waarden van de beek	In de planvorming is er altijd voor gekozen om de bestaande beek te handhaven. Zeker aan de zijde van de bestaande erven aan de Oude Velperweg/Schaapsdrift. Dit wordt met het aangepast plan alleen maar versterkt. Daarnaast wordt altijd 8m gevrijwaard voor behoud van de beek en het bestaande groen. Dit wordt bestendigd door een groen bestemming op deze zone.
	10.5	Het huidige groen dat grenst aan de tuinen van indieners dient behouden te blijven. Dit groen is essentieel voor de privacy, het woongenot en de biodiversiteit. Het is wrang dat uitgerekend het groenste deel van de wijk weg moet.	De bomen aan de Schaapsdrift, de Oude Velperweg en Velpwerweg blijven behouden en worden aangevuld met nieuwe bomen. De bomen op het groene terrein van Innoforte zullen deels behouden blijven en deels inderdaad verdwijnen. Er worden ook nieuwe inheemse bomen en ook struiken aangeplant. Zo blijft het woongenot behouden en wordt de biodiversiteit behouden en versterkt. Zie verder reactie op hoofdlijnen 2.3.
	10.6	Er zullen parkeerproblemen in de wijk ontstaan. Parkeerhub is geen oplossing. Parkeerplaatsen verdwijnen door komst groene lopers.	Voor de nieuwe functies worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen. De te vervallen straatparkeerplaatsen worden gecompenseerd in de parkeerhub.
Zienswijze 11 Prorail			

#11	11.1	Prorail geeft aan dat wat betreft Omgevingsveiligheid in het omgevingsplan rekening gehouden moet worden met de mogelijkheden tot het voorkomen, beperken en bestrijden van branden, rampen en crises, de mogelijkheden voor personen om zich daarbij in veiligheid te brengen en de geneeskundige hulpverlening. Bovenstaande aspecten dienen voor deze locatie nog te worden ingevuld.	Bij de verdere planuitwerking wordt met deze aspecten rekening gehouden.
Zienswijze 12			
#12	12.1	In de toelichting op het omgevingsplan en het stedenbouwkundige plan staat opgenomen dat qua bouwhoogte wordt aangesloten bij de bestaande omliggende bebouwing. Dit uitgangspunt wordt door indienen onderschreven, maar is niet in het omgevingsplan geborgd. De woning van indiener is twee bouwlagen met een kap. De maximaal toegestane bouwhoogte bedraagt 11 meter. Het nieuwe omgevingsplan maakt rondom de woning vier of vijf bouwlagen mogelijk. Deze toegestane bouwhoogten kunnen significante impact hebben op het woon- en leefklimaat van indieners, want in het omgevingsplan is niet duidelijk gedefinieerd welke bouwhoogte is toegestaan.	De maximale toegestane bouwhoogte wordt in meters vastgelegd in het vast te stellen TAM-Omgevingsplan plan. Dit biedt meer zekerheid. Dit is uitgewerkt onder Reactie op hoofdlijnen 2.1. Daarnaast geldt dat moet worden gebouwd conform de bouwlagen die zijn vastgelegd in het Omgevingskwaliteitsplan.
	12.2	De beoogde atelierwoningen zijn ten zuiden van de woning van indiener beoogd. Deze woningen grenzen direct aan de bergingen van indiener. Voor de atelierwoningen geldt op basis van het stedenbouwkundige plan dat de eerste bouwlaag bestaat uit een plint met werkruimten met een levendige uitstraling. In het omgevingskwaliteitsplan wordt gesproken over een bouwhoogte van minimaal 3,5 meter hoog en hoger voor niet woonfuncties. Voor bedrijfsfuncties geldt zelfs minimaal 5 meter	In het stedenbouwkundig plan, het TAM-Omgevingsplan en Omgevingskwaliteitsplan is uitgegaan voor de atelierwoningen 3 lagen met een kap met een maximale hoogte van 13 meter. Deze hoogte zorgt ervoor dat er ruimtelijk qua massa een stationsplein kan ontstaan maar dat er een zorgvuldige overgang kan worden gecreëerd naar de bestaande woningen met bijbehorende erven. Dit wordt versterkt door direct aansluitend aan de woning maximaal 7 meter hoogte toe te staan. De plint van de atelierwoningen maken onderdeel uit van de maximale bouwhoogte zoals zijn opgenomen in het TAM-Omgevingsplan. De hoogte van de plint heeft geen invloed op de impact op de omliggende bebouwing omdat de maximale hoogte bepaald is op 13 meter en direct aansluitend aan de woning op 7 meter.

		hoog. In het stedenbouwkundige plan staat zelfs een afbeelding met een plint van 6 meter. Het stedenbouwkundige plan schrijft voor dat de bouwhoogten van de atelierwoningen moeten aansluiten bij de bouwhoogte van de woning van indiener, maar dit is op geen enkele manier geborgd. De bouwhoogte kan variëren tussen de 12,5 en 15 meter. De maatvoering op de verbeelding dat maximaal 5 bouwlagen zijn toegestaan is te onzeker en geeft geen blijk van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties.	Naast de atelierwoningen is aan de Eleanorastraat bebouwing geprojecteerd die maximaal 15 meter hoog mag zijn. Deze hoogte past bij het profiel van de straat en de totale omgeving die aansluit op het spoor. Daarnaast is de hoogte aan de achterzijde gemaximaliseerd op 6 meter dat min of meer overeenkomt met de huidige aanwezige bebouwing en de bebouwing is zo gesitueerd dat deze niet direct aansluit op de huidige erven.
	12.3	Het beoogde kopgebouw bevindt zich 15 meter ten zuidwesten van de woning van indiener. Op basis van het stedenbouwkundige plan moet het kopgebouw aansluiten bij de bestaande bebouwing aan de Schaapsdrift. Uit het amendement bij het stedenbouwkundige plan staat dat nog niet duidelijk is wat er met het kopgebouw gaat gebeuren. Dit kan zijn behoud, maar ook optoppen. Anderzijds wordt in hoofdstuk 5.2.3 aangegeven dat de bouwhoogte wordt teruggebracht naar 5 meter. In het omgevingsplan is opgenomen dat maximaal 5 bouwlagen zijn toegestaan (in geval van optoppen kan de hoogte dan 16 meter worden), ten opzichte van 3 bouwlagen nu (circa 12 meter). Dit wijkt significant af van de bestaande bouwhoogten en sluit dus niet aan bij bestaande bebouwing. De eis in het stedenbouwkundige plan om aan te sluiten bij bestaande bebouwing wordt dan ook niet geborgd in het omgevingsplan.	Door het optoppen van het Kopgebouw zou deze een hoogte kunnen krijgen van maximaal 17 meter. Deze massa past ruimtelijk bij het stationsplein en sluit ook aan bij de aanwezige massa zoals die ook te zien is aan de Wichard van Pontlaan en in de toekomst aan de bebouwing aan de Eleanorastraat. Deze hoogte heeft geen onevenredig impact op het gebruik of de beleving van de bestaande woning of het bijbehorende erf. De hoogte aan de Schaapsdrift is preciezer gemaakt, enkel een kleine optopping is mogelijk tot gelijke hoogte van naastgelegen bebouwing. Enkel het hoofdvolume kan met één laag worden opgetopt. Het is aan de eigenaar om te bepalen of hij van deze mogelijkheid gebruik wil maken.
	12.4	Aan de oostzijde van het perceel van indiener wordt, grenzend aan de achtertuin, bebouwing mogelijk gemaakt. Over de eerste 10 meter wordt eerst bebouwing van maximaal 1	Zoals aangegeven onder 12.1 worden de maximale bouwhoogtes in meters vastgelegd in de verbeelding van het TAM-Omgevingsplan. De maximale bouwhoogte van de buurthub is aan de zijde van de Schaapsdrift 9 meter. Dit is onderzocht in de

		bouwlaag toegestaan. Daarna wordt bebouwing van maximaal 5 bouwlagen toegestaan. Het is niet duidelijk welke bouwhoogte dan geldt. In het stedenbouwkundige plan en de bezonningsstudie is ervan uitgegaan dat tussen 10 meter en 60 meter een buurthub wordt gesitueerd. Het dak van de buurthub komt op gelijke hoogte als de begane grond van indiener. Maar het omgevingsplan is hier onduidelijk in. Het gebied heeft de aanduiding 'overige zone – activiteit entree buurthub', maar er wordt een bouwhoogte van maximaal 5 bouwlagen toegestaan. Deze opgenomen hoogte is niet nodig om het beoogde bouwplan van de buurthub uit te voeren en dus niet nodig om op te nemen in het omgevingsplan. Dit maakt het plan onzeker en laat indiener ongewis over de mogelijke toekomstige bebouwing. De toetsing die nu heeft plaatsgevonden is gebaseerd op de beoogde bouw mogelijkheden en niet op de planologische mogelijkheden. Aanvaardbaarheid en verdraagzaamheid met de gebruiksmogelijkheden op het perceel van indienen zijn daarom niet aangetoond en aannemelijk gemaakt.	bezonningsstudie. Daarnaast gelden voor de buurthub regels voor geluid die in het omgevingsplan staan. De zone tussen de bestaande achtertuinen en de mogelijke positie van de buurthub bedraagt minimaal 8-13 meter. In deze 8-13 meter moet een onderhoudspad worden gerealiseerd. Het plan is op dit onderdeel gewijzigd. In het ontwerp-plan was in deze zone alleen bedrijf aan huis, en bebouwing ten behoeve van bedrijf aan huis toegestaan. Het voorstel is om in deze zone bijbehorende bouwwerken mogelijk te maken in één bouwlaag .
	12.5	In het amendement in het stedenbouwkundige plan is opgenomen dat de tuinen van o.a. woning van indiener worden vergroot. Indiener leest de verbeelding zo dat voor de eerste 10 meter vanaf zijn perceel een maximale bouwhoogte van één bouwlaag is toegestaan. Dit doet geen recht aan de voorgestelde situatie en houdt de onzekerheid in stand. Als het de wens is de achtertuin van indiener te vergroten, dan dienen de gronden een bestemming Wonen of iets soortgelijks te	Het uitgangspunt is om in het omgevingsplan de mogelijkheid te bieden om de tuinen op deze locatie te vergroten. De indiener merkt terecht op dat in het ontwerpplan binnen deze zone geen wonen is toegestaan, waardoor zowel het gebruik van de gronden als tuin als het realiseren van vergunningsvrije bouwwerken wordt beperkt. Daarom wordt voorgesteld om het omgevingsplan op dit punt aan te passen. Binnen deze zone wordt wonen toegestaan, en daarnaast wordt specifiek de mogelijkheid geboden om bijbehorende bouwwerken te bouwen. Op deze manier kunnen de gronden als tuin worden gebruikt en ingericht.

		krijgen, zodat het gebied als achtererf te gebruiken is. Indiener wordt in de huidige situatie belemmerd in de vergunningsvrije bouw- en gebruiksmogelijkheden. Het verzoek is dan ook de bestemming te wijzigen, zodat indieners de gronden ook als tuin kunnen gebruiken en inrichten.	
	12.6	Indiener constateert dat de planwetgever met het omgevingsplan alle opties openhoudt over hoe het plangebied feitelijk gaat worden ingericht, zonder dat er enige duidelijkheid en zekerheid geboden wordt. Het omgevingsplan is veel te ruim opgezet. En, in het geval de eisen uit het stedenbouwkundig plan niet worden opgenomen of in het geval het stedenbouwkundig plan geen onderdeel uitmaakt van het omgevingsplan, is het stedenbouwkundig plan slechts een lege huls waarop geen rechtsgeldig beroep op kan worden gedaan. Nu in het stedenbouwkundig plan ook wensen van de bewoners zijn opgenomen, is het van belang dat het stedenbouwkundig plan geïntegreerd wordt in het omgevingsplan. In het kader van de rechtszekerheid hebben indieners belang bij duidelijke contouren en duidelijke vastlegging van bouw- en gebruiksmogelijkheden.	De uitgangspunten uit stedenbouwkundig plan zijn vertaald in het omgevingsplan. In het omgevingsplan is een koppeling opgenomen met het Omgevingskwaliteitsplan. Zo moet t.a.v. het uiterlijk van bouwwerken getoetst worden aan de eisen uit het OKP en mag alleen binnen de toegestane aantal bouwlagen worden gebouwd. Ook stellen wij voor om het omgevingsplan op dit punt aan te passen en de bouwhoogtes specifiek op te gaan nemen, zie reactie op hoofdlijnen 2.1.
	12.7	De toename van bebouwing en bouwhoogte heeft significante en nadelige gevolgen voor de woon- en leefsituatie van indiener. In de bestaande situatie is er vrij zicht op bomen in park Presikhaaf en het Sacré Coeur Park. Met hetgeen nu planologisch wordt mogelijk gemaakt wordt op een afstand van 20 meter rechtstreeks tegen een gebouw met een bouwhoogte van minimaal 15 meter aangekeken. Ook ten zuiden van hun perceel zal op een afstand van 10 meter en zelfs op een afstand van 4 meter vanaf de berging in	Het is een terechte constatering dat de ontwikkelingen rondom Schaapsdrift 109 invloed hebben op de woon- en leefsituatie en de privacy van de bewoners. In het aangepaste stedenbouwkundige plan zijn deze negatieve gevolgen zo beperkt mogelijk gehouden. Bij de verdere planvorming zal bij het ontwerpen van de bebouwing de positie van de hoofdleeftuinen (binnen en buiten) zo moeten worden gepositioneerd dat de impact op de privacy geminimaliseerd wordt.

		de hoogte worden gebouwd. Op deze wijze wordt indiener aan de achterzijde van de woning voor tweederde ingebouwd. Dit geeft een beklemmend gevoel en tast de woon- en leefsituatie onaanvaardbaar aan. Daarnaast heeft het gevolgen voor privacy en bezonning.	
	12.8	Indiener wordt aangetast in privacy. Met de nu voorgestelde planologische bouw mogelijkheden kunnen woningen worden gerealiseerd die rechtstreeks bieden op het perceel en in de woning. Deze verslechtering is onrechtmatig en er zullen op z'n minst maatregelen getroffen moeten worden om de privacy te waarborgen. Uit de verbeelding en planregels blijkt niet dat rekening met de belangen van indiener is gehouden.	Zie 12.7.
	12.9	De geplande bebouwing heeft aanzienlijke gevolgen voor de inval van zonlicht en daglicht in de woning en in de tuin. De schaduwwerking van de bebouwing maakt onevenredige inbreuk op het woon- en leefklimaat. Door de ligging van de woning en de tuin ten opzichten van de beoogde bebouwing is het zonlicht een belangrijke licht- en energiebron. Op het voordak van de woning liggen zes zonnepanelen en op het achterdakvlak 8 panelen. De hoge bebouwing zal het zon- en daglicht op veel momenten wegnemen. De hoge bebouwing van het kopgebouw is niet aantoonbaar meegenomen in het onderzoek. Uit het bezonningsonderzoek volgt dat wordt voldaan aan de lichte TNO-norm. Er wordt namelijk in de huidige situatie al niet voldaan. Maar dat wordt voldaan aan de TNO-norm, betekent niet dat sprake is van een evenwichtige toedeling van functies aan locaties. Het is namelijk duidelijk dat de bezonningssituatie aanzienlijk verslechterd. Er is onvoldoende	Zie reactie op hoofdlijnen 2.2. De gemeente beseft dat nieuwbouw impact op de bestaande bebouwing, ook voor wat betreft bezonning. Om die reden is er een uitgebreide bezonningsstudie uitgevoerd die de effecten van nieuwbouw weergeeft. Om te kunnen bepalen welke effecten acceptabel zijn, werkt de gemeente met de lichte TNO-norm. Deze norm geeft richtlijnen voor wat betreft het minimum aantal uren bezonning in de leefruimte op 28 februari. Nieuwbouwplannen worden getoetst aan deze norm. De bezonningsstudie gaat uit van de maximale toegestane bouwhoogte, die nu tevens ook in het TAM-Omgevingsplan is vastgelegd.

		onderbouwd dat met de nieuwe bebouwing sprake is van een aanvaardbaar woon- en leefklimaat. Bovendien is geen rekening gehouden met schaduwwerking op de rest van het perceel. Daarnaast wordt niet duidelijk hoe het onderzoek tot stand is gekomen en welke uitgangspunten zijn gehanteerd. Er is geen rekening gehouden met vergunningsvrije bouwmogelijkheden en/of onderdelen van de achtertuin. Ook is het niet duidelijk van welke bouwhoogte is uitgegaan. Wel is duidelijk dat het onderzoek niet is uitgegaan van maximale planologische mogelijkheden. Alleen als hiervan wordt uitgegaan kan worden getoetst of het omgevingsplan aanvaardbaar is.	
	12.10	Uit het omgevingsplan volgt dat om aan de parkeerbehoefte te voldoen voor maximaal 50% moet worden voorzien in parkeerplaatsen op eigen terrein en voor de overige 50% in parkeerplaatsen in de buurthub. In de buurthub zou plaats moeten zijn voor 250 parkeerplaatsen, waardoor de gemiddelde parkeernorm voor het gehele omgevingsplan iets meer dan 1 bedraagt. Dit ziet echter uitsluitend toe op parkeervoorzieningen voor bewoners incl. eventueel bezoek. Er is geen rekening gehouden met parkeervoorzieningen voor niet woon-functies. De levendige plinten zijn bedoeld voor bedrijvigheid met een zekere aantrekkende werking. In die parkeerbehoefte is niet aantoonbaar voorzien. Uit de verbeelding en regels blijkt niet hoe wordt voorzien in de parkeerbehoefte op eigen terrein. Indiener acht het onaannemelijk dat met het plan aan de parkeerbehoefte wordt voldaan.	Met de invoering van betaald parkeren worden en er andere normen gehanteerd die op advies van Goudappel zijn toegepast en het duurzaam mobiliteitsplan van de gemeente. In het stedenbouwkundigplan is dus een onderbouwde aanname gedaan van de parkeerbehoefte, dubbelgebruik en inzet van beperkte deelmobiliteit inclusief het niet-woon programma van zorg t/m bedrijven etc. Hiernaast zal bij de uiteindelijke vergunning verlening opnieuw worden getoetst aan de parkeernormen.

		Daarnaast is niet aangetoond dat de voorgestelde parkeernorm in lijn is met de parkeernormen uit de 'Beleidsregels parkeren Arnhem 2022' en met de CROW-normen. Dat binnen de gemeente wordt ingezet op lagere parkeernormen, betekent niet dat ook daadwerkelijk sprake is van een lagere parkeerbehoefte. Er is hoogstens sprake van een beleidsvoornemen voor gereguleerd parkeren in de vorm van parkeervergunningen. Er is niet onderbouwd of aannemelijk gemaakt dat dit er daadwerkelijk gaat komen.	
Zienswijze 13 Damen			
#13	13.1	Door de in het omgevingsplan gewijzigde bestemmingen van de voornoemde percelen van de huidige bedrijfsbestemming en bedrijfswoning naar "Bouwveld A" met aanpalende "groene loper" in zorg, wonen en groen, zal het onmogelijk zijn de huidige bewoning en bedrijfsvoeringen ter plaatse aan de Velperweg 152 te Arnhem, te continueren. Hierdoor dreigen, willens en wetens, alweer een tweetal unieke MKB bedrijven te verdwijnen, alsmede de bijbehorende bedrijfswoning. Dit alles met voor de direct betrokkenen grote negatieve (financiële) gevolgen.	Er is een ruimtelijke afweging gemaakt voor welke functies de gronden te gebruiken. De uitkomst van de afweging betekent in sommige gevallen dat er geen ruimte meer is voor bestaande bedrijven. De gemeente beseft dat dit impact heeft op de betrokken bedrijven. De gemeente werkt om die reden met een sociaal plan voor Schaapsdrift en een transformatieplan voor de Spoorzone Arnhem-Oost, zodat we perspectief kunnen bieden aan bedrijven die vanwege de gebiedsontwikkeling moeten verhuizen.
	13.2	Het is onduidelijk, hierom is veelvuldig gevraagd, waarom de bedrijfs- en woonlocatie aan de Velperweg 152 niet zijn ingepast in het omgevingsplan. Andere bestaande bebouwing is wel ingepast, door het projectteam is er tot op heden geen enkele inspanning op gepleegd. Uit het gevoerde overleg met Innoforte is indiener gebleken dat een gezamenlijke inpassing in het plangebied zeer goed mogelijk is. Ook de directe burens aan de	Zie antwoord 13.1. Om het nieuwbouwprogramma van Innoforte te kunnen realiseren, is meer ruimte nodig dan dat enkel het grondeigendom van Innoforte. Om die reden is er gekeken naar de mogelijkheden om een gedeelte van het nieuwbouwprogramma van Innoforte op de naastgelegen eigendommen te realiseren. Om dit mogelijk te maken zijn inmiddels gesprekken gevoerd met de eigenaar van het naastgelegen perceel om te inventariseren of een verwerving van de gronden door de gemeente mogelijk is, ten einde het nieuwbouwprogramma van Innoforte te kunnen realiseren.

		Oude Velperweg en Schaapsdrift ondersteunt de zienswijze en staat positief tegenover het behoud.	
	13.3	Mocht uiteindelijk na gezamenlijk onderzoek en positieve inspanningen onverhoopt blijken dat onze woon- en bedrijfslocatie aan de Velperweg 152 niet in te passen is in het omgevingsplan, dan eisen wij tenminste een gelijkwaardige woon- en bedrijfslocatie in het plangebied, dan wel elders in Arnhem Noord. Uiteraard wil indiner dit alternatief zelf mede bepalen en eisen daarnaast een ruimhartige wettelijke vergoeding voor alle direct en indirect te maken kosten, zowel voor de eigenaar en huurders	Het transformatieplan Spoorzone Arnhem-Oost schetst de aanpak hoe duidelijkheid te creëren voor bedrijven over hun toekomstige huisvesting, waarbij het streven is om zoveel mogelijk bedrijven en banen te behouden voor Arnhem en eventueel de regio. Daarbij is duidelijk dat de potentiële nieuwe huisvesting in meer of mindere mate verschilt van de huidige situatie. De gemeente heeft hier een inspanningsverplichting. Te zijner tijd zullen de voorstellen uw kant op komen. Wij hopen gezamenlijk tot een passende oplossing te komen, want de gemeente snapt dat een dergelijke ontwikkeling een grote impact heeft. Daarnaast vindt de gemeente het behoud van werkgelegenheid in het gebied belangrijk.
	13.4	Door het gevoerde beleid van de gemeente Arnhem worden thans, het ene na het andere bedrijventerrein opgeofferd ten behoeve van woningbouw. Door het huidige beleid is de actuele bedrijfsruimten markt in Arnhem oververhit en is er al helemaal geen plaats meer voor de kleinere ambachtelijke MKB-bedrijven. Er worden in de nieuwe plannen wel nieuwe bedrijfsruimten gecreëerd, het betreffen allemaal zogenaamde “stilte-werkplekken” geschikt zoals in het onderhavige Omgevingsplan genoemd “De moderne makers”. Door het nieuwe “Omgevingsplan” dicht te timmeren met allerlei beperkingen en regelgeving, wordt het praktisch onmogelijk voor ambachtelijke MKB bedrijven om zich hier te vestigen. Daarnaast zullen de nieuwe huren torenhoog zijn, onbetaalbaar voor het MKB. Verder is maar zeer de vraag of door de snelle opkomst van kunstmatige intelligentie en in het bijzonder de volgende evolutie van	We vinden het belangrijk dat er in de stad ruimte blijft voor verschillende soorten bedrijvigheid met bijbehorende verschillende typen banen. De grotere bedrijventerreinen, zoals Het Broek, moeten ruimte bieden aan bedrijven die aangewezen zijn op de bedrijventerreinen, bijvoorbeeld vanwege hun omvang en/of milieucategorie. We willen bedrijven die daar eigenlijk niet horen, gaan weren op dit soort bedrijventerreinen. Er zijn meer bedrijven die mengbaar zijn met wonen dan wellicht wordt gedacht, al zal er soms meer moeite moeten worden gedaan om tot menging over te gaan en om die menging succesvol te laten zijn. De betaalbaarheid van de werkruimtes is er één van. We zijn ons daar bewust van en onderzoeken hoe de juiste randvoorwaarden kunnen worden gecreëerd zodat de werkruimtes in Schaapsdrift een goede invulling krijgen.

		“zogenoemde AI-agents”, die laatste zullen elke kantoorbaan veranderen en maken velen overbodig. Binnen vijf jaar hebben algoritmes en robots het meeste (kantoor-)werk overgenomen. De vrees is dus zeer terecht, dat de geplande bedrijfsplinten onder de nieuw te bouwen appartementen, worden gebouwd voor leegstand. Er is verder in het omgevingsplan, dus helemaal geen plaats meer voor de huidige MKB-bedrijven, veelal huurders, die thans zijn gevestigd op het “bedrijventerrein Schaapsdrift”. De ambachtelijk-MKB wordt door voornoemd beleid, in rap tempo de stad uitgeduwd, dan wel zullen gewoon verdwijnen. Dit zal niet alleen de levendigheid van de wijken beïnvloeden, maar zal ook op termijn een meer dan gemiddelde economische invloed hebben op stad. Er zullen bij ongewijzigd beleid geen (ambachtelijke-) MKB bedrijven meer overblijven, die essentieel zijn voor de door het linkse college zo gewenste circulaire economie. De noodzakelijk (ambachtelijke) kennis en kunde gaat verloren en er zullen dan geen bedrijven meer zijn, die werkzaamheden zoals onderhoud, herstel en verbeteringen kunnen plegen, aan onroerende en roerende zaken. Denk hierbij bijvoorbeeld aan huizen, vervoersmiddelen, meubelen, wit- en bruinoed en niet te vergeten de recycling.	
	13.5	De indiener stelt dat de plannenmakers een misleidend beeld schetsen van een	Er is geen sprake van misleidende informatie. De toekomstige situatie wordt niet verslechterd.

		uitzonderlijk groene buurt. Ondanks het streven naar verdichting "zonder groen geen verdichting", laat een analyse zien dat de groenbalans negatief uitvalt. • Vergelijking groenoppervlakte: In het nieuwe plan wordt netto 14.065,1 m² groen gerealiseerd, terwijl in het huidige bestemmingsplan indiener er op uit komt dat 17.666 m² groen aanwezig is. Dit omvat onder andere het semi-openbare “geitenweitje” bij Vreedenhoff, dat dagelijks door buurtbewoners wordt gebruikt. De afname van groenoppervlakte staat dus haaks op de claim dat de groenbalans positief zou zijn. • Misleidende voorstelling: Het plan introduceert 480 woningen en 2.500 m² bedrijfsruimte, waardoor de wijk een van de dichtstbevolkte van de stad wordt. Het benoemen van de wijk als “Parkbuurt” lijkt volgens de indiener onterecht gezien de negatieve groenbalans. • In strijd met regelgeving: Het huidige plan zou niet voldoen aan Europese regelgeving die bepaalt dat stedelijke gebieden geen groen mogen verliezen tot 2030. De indiener concludeert dat de groenbalans in het nieuwe plan feitelijk verslechtert en dat de voorstelling door de plannenmakers niet strookt met de realiteit.	Indiener heeft de groenbalans (park) grenzend aan de Velperweg berekend. Het gaat hier echter om de totale groenbalans van alle groene bestemmingen (park, groen, water en tuin) van het gehele plangebied. Deze is wel positief. Hiernaast is in de bestaande situatie het huidige groen hoofdzakelijk op privé terrein en wordt in de toekomstige situatie veel meer openbaar en daarmee gebruiksgroen toegevoegd, wat grotere bijdrage aan de leefbaarheid van Schaapsdrift e.o. geeft. Zie voor de volledigheid de uitsnede van de groenbalans. Ontwikkelpplan Schaapsdrift <table><tr><td>5.623,4 m2</td><td>Totaal Groen</td></tr><tr><td>10.097,3 m2</td><td>Totaal Park</td></tr><tr><td>186,7 m2</td><td>Totaal Tuin</td></tr><tr><td colspan="2">+ 15.907,4 m2 Totaal Groen & Park & Tuin</td></tr><tr><td>40,5 m2</td><td>behoud bestaande bebouwing</td></tr><tr><td>404,3 m2</td><td>bestemmingsverkeer</td></tr><tr><td>918,1 m2</td><td>hulp- en nooddiensten</td></tr><tr><td>924,2 m2</td><td>ondergeschikte bouwwerken</td></tr><tr><td colspan="2">13.620,3 m2 Totaal</td></tr></table> Bestemmingsplan Velperweg e.o. <table><tr><td>888,5 m2</td><td>Totaal Groen</td></tr><tr><td>13.482,1 m2</td><td>Totaal Park</td></tr><tr><td>145,9 m2</td><td>Totaal Water</td></tr><tr><td colspan="2">+ 14.516,5 m2 Totaal Groen & Park & Water</td></tr><tr><td>472,0 m2</td><td>ontsluiting</td></tr><tr><td>1.210,4 m2</td><td>parkeerterrein</td></tr><tr><td colspan="2">12.834,1 m2 Totaal</td></tr></table>	5.623,4 m2	Totaal Groen	10.097,3 m2	Totaal Park	186,7 m2	Totaal Tuin	+ 15.907,4 m2 Totaal Groen & Park & Tuin		40,5 m2	behoud bestaande bebouwing	404,3 m2	bestemmingsverkeer	918,1 m2	hulp- en nooddiensten	924,2 m2	ondergeschikte bouwwerken	13.620,3 m2 Totaal		888,5 m2	Totaal Groen	13.482,1 m2	Totaal Park	145,9 m2	Totaal Water	+ 14.516,5 m2 Totaal Groen & Park & Water		472,0 m2	ontsluiting	1.210,4 m2	parkeerterrein	12.834,1 m2 Totaal	
5.623,4 m2	Totaal Groen																																		
10.097,3 m2	Totaal Park																																		
186,7 m2	Totaal Tuin																																		
+ 15.907,4 m2 Totaal Groen & Park & Tuin																																			
40,5 m2	behoud bestaande bebouwing																																		
404,3 m2	bestemmingsverkeer																																		
918,1 m2	hulp- en nooddiensten																																		
924,2 m2	ondergeschikte bouwwerken																																		
13.620,3 m2 Totaal																																			
888,5 m2	Totaal Groen																																		
13.482,1 m2	Totaal Park																																		
145,9 m2	Totaal Water																																		
+ 14.516,5 m2 Totaal Groen & Park & Water																																			
472,0 m2	ontsluiting																																		
1.210,4 m2	parkeerterrein																																		
12.834,1 m2 Totaal																																			
	13.6	Verder blijkt uit het omgevingsplan, dat net buiten de bouwveld A en B, hier een tweetal monumentale bomen zijn gesitueerd en deze komen beiden voor op lijst van de gemeente Arnhem “waardevolle bomen”.	Een van de bomen staat aan de Velperweg en blijft behouden. De andere boom, de waardevolle particuliere Winterlinde uit 1930 kan worden verplant. De winterlinde staat op de plek nieuwbouw is gepland. Om een ruime omsloten tuin te creëren voor het zorgcomplex worden de randen van het beschikbare plot bebouwd																																

		Eén van de doelen van het Bomenplan is om meer buitengewone bomen in Arnhem te krijgen. Echter uit geen van alle stukken is ons gebleken, dat beschermde Hollandse Linde, plantjaar: 1945 en de beschermde Winterlinde, plantjaar 1930, een dusdanige status krijgen dat deze niet alleen beschermd zijn, maar ook op langere termijn kunnen floreren. Er staan slechts mooie volzinnen in het omgevingsplan 3.1.1 Groenvisie en huidige bomen, zoals “bij kap van bomen geldt een herplantplicht” en “Bij het verkrijgen van een kapvergunning kan een herplantplicht van toepassing zijn”. Het mogen duidelijk zijn dat er geen enkele zekerheid is dat uiteindelijk bestaande bomen, worden in gepast in het voorliggende omgevingsplan en/of er voldoende bomen zullen worden herplant.	met als gevolg dat de linde verplaatst moet worden. De nieuwe binnentuin van Innoforte kan een goede nieuwe plek zijn voor deze boom.
	13.7	Er is hier sprake van een bijzondere biotoop, uniek gesitueerd met rondom op enige minuten hele fraaie parken en een landgoed met terreinen van zorginstellingen die hier naadloos op aansluiten met uitzonderlijk groen en een bijzondere fauna en flora. Door uitvoering van het voorliggende omgevingsplan zal deze bijzondere biotoop bijna nagenoeg verloren gaan.	De huidige natuurwaarden zijn onderzocht. Het gebied is interessant voor een diversiteit aan soorten, zoals diverse soorten vleermuizen, marterachtigen, egel, merel en houtduif. Maar geen nesten van bijvoorbeeld huismus en gierzwaluw. Tijdens de bouwfase wordt rekening gehouden met de aanwezige soorten (Omgevingswet onderdeel natuur). Daarnaast wordt natuurinclusief gebouwd en komt er meer inheems groen (bomen, struiken en kruiden). De verwachting is dat de aanwezige soorten een leefgebied behouden en dat er verblijfsruimte komt (neststenen) voor huismus en gierzwaluw, soorten waar nu geen nesten aanwezig zijn.
	13.8	Door de situatie/ ligging van het plangebied, aan het einde van een beekdal is er een bijzonder groot risico voor overstromingen. Het is onwaarschijnlijk dat de genomen maatregelen, zoals wadi's, infiltratieputten en vergroting van het transportriool nu voldoende zijn om bij extreme regenbuien grote overstromingen te voorkomen. Door de plannenmakers is in het omgevingsplan, de Middenstraat	Ervaringen die wij hebben opgedaan met de, ook landelijk gezien, extreme regenbui van juli 2014 hebben ons bewust gemaakt dat bij zulke extreme regenbuien nooit al het regenwater kan worden afgevangen. Dat is vaak al lastig, maar door de ligging van Arnhem-Noord op de helling van de Veluwe is dat gewoon niet mogelijk. Wel proberen we in die situaties de overlast zo klein mogelijk te maken. (zie het door de gemeenteraad vastgestelde beleid “Aanpak wateroverlast in Arnhem-Noord” in 2015). Arnhem zet daarom in om wateroverlast zoveel mogelijk te beperken door maatregelen te nemen over de gehele stad; - door het stimuleren van maatregelen door particulieren op hun eigen terrein (subsidieregeling)

		geprojecteerd, deze ligt aan de Velperweg zijde, precies op het laagste punt van de Velperweg, het zogenaamde 'Ezelgat'. Verder wordt de bestaande beek deels verlegd en die zal verder door de Middenstraat gaan stromen richting Presikhaaf. Het wordt nu gepresenteerd met idyllische plaatjes, als een liefelijk beekje dat stroomt door de wijk, met kinderspeelplaatsen en een tweetal bruggetjes. Bij extreme regenbuien zal de geprojecteerde beek in de Middenstraat, binnen de kortste keren, een grote boze stroom water kunnen worden, met enorme gevolgen voor de hele nieuwe wijk. Het is een voorspelbaar risico, dus onverzekerbare schade! Met een reële kans op aansprakelijkheidsclaims voor de gemeente Arnhem?	- en door als gemeente zelf de nodige maatregelen te nemen in de openbare ruimte. We nemen maatregelen op systeemniveau, wat wil zeggen dat we maatregelen nemen in dit geval over de gehele lengte van het beekdal. Daarvoor hebben we al maatregelen genomen in de wijken Geitenkamp en Paasberg, worden maatregelen genomen bij de herinrichting van de Velperweg en kijken we naar maatregelen in het bovenste deel van het beekdal. Tegelijk moeten nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan het verminderen van de wateroverlast en worden nieuwe plannen zo waterrobuust ontwikkeld. Maar ergens houdt de maakbaarheid op om in alle extreme situaties al het hemelwater te kunnen afvangen. Dat kan fysische, ruimtelijk of financieel zijn. In die gevallen proberen we het afstromende water zo goed mogelijk te geleiden naar plekken waar het minder schade oplevert (zoals gemeentelijk groen). En dus bestaat er altijd de kans dat een regenbui valt die nog zwaarder is dan waar we nu in de plannen rekening mee houden, de bui van juli 2014. Daarom laten we grotere nieuwbouwplannen ook altijd doorrekenen op de effecten van deze extreme bui. Dat bij zo'n gebeurtenis de beken, als laagste punt in de omgeving, dan minder idyllisch ogen dan in het stedenbouwkundig plan is opgenomen, dat is een feit. Maar daarmee voorkomen we wel dat het afstromende water de woningen binnenstroomt. Door bij ieder project maatregelen te nemen, neemt het risico op wateroverlast iedere keer verder af. De kans op wateroverlast is in de huidige situatie vele malen groter dan in nieuwe situatie. De ruimtelijke inrichting en de technische maatregelen zorgen voor een veel kleinere kans op schade door wateroverlast. Het is dus zeker geen voorspelbaar risico.
	13.9	Voor het omgevingsplan Schaapsdrift e.o. is intensieve participatie (level 3) vereist. Bij intensieve participatie staat nog niet alles vast en kunnen betrokkenen meedenken over een plan, met alternatieven en een inventarisatie van ideeën. Als belanghebbenden hebben wij totaal iets anders beleefd en meegemaakt. Van participatie voor (MK-) bedrijven is derhalve geen sprake geweest en voldoet zeker niet aan de gestelde wettelijke minimale normen. Als belanghebbenden hebben wij het gehele proces als bijzonder negatief ervaren, er zijn en worden wel mooie verhalen	In de Gebiedsvisie Schaapsdrift e.o. zijn een aantal uitgangspunten vastgesteld voor het op te stellen omgevingsplan en stedenbouwkundigplan, zoals het aantal te realiseren woningen, 2 groene lopers, m2 bedrijvigheid, e.d.. Het uitgebreide participatieproces met bewoners en ondernemers ging met name over de invulling van die uitgangspunten. Voor de diverse participatiebijeenkomsten zijn telkens alle bewoners in Schaapsdrift persoonlijk uitgenodigd. Op het moment dat helder werd welke consequenties het stedenbouwkundig plan voor ondernemers inhield, zijn de gevestigde ondernemers in het gebied separaat uitgenodigd. Vanaf dat moment zijn voor de participatiebijeenkomsten bewoners en ondernemers persoonlijk uitgenodigd.

		geschreven en er worden dure (loze) beloften gedaan. Maar de praktijk is helaas weerbarstig en stelt allemaal gewoon niets voor. Dus geen participatie!	
	13.10	Indiener wijst op sloopkosten als onderdeel van de inbrengwaarden. Hij komt op € 1.791.500,- terwijl in de KV-regels € 922.775,- is opgenomen. Indiener wijst er ook op dat het risico van asbestsanering niet is ingecalculeerd en merkt op dat gezien de leeftijd van de gebouwen het zeer aannemelijk is dat er asbesthoudende materialen in en aan de gebouwen aanwezig zijn. Verder geeft indiener aan dat circulair slopen, een van de ambities van het linkse college, op dit moment erg kostbaar is en door deskundigen 100% duurder wordt ingeschat.	Bureau Nimas heeft naar aanleiding van deze zienswijze de raming voor de sloopkosten opnieuw tegen het licht gehouden maar ziet geen aanleiding deze aan te passen. Gezien het stadium van het project is er nog geen onderzoek gedaan naar de aanwezigheid van asbest en eventueel circulaire sloop. Hierom is er geen raming van de kosten voor asbestsanering of circulaire sloop opgenomen. Bij een herziening van de kostenverhaalsregels zal dit, als aan de orde, worden verwerkt.
	13.11	Indiener wijst op de geraamde opbrengstwaarden variërend van € 65,94 per m2 bvo tot € 600,00 per m2 bvo en stelt dat het op verkapte subsidie lijkt.	Een lage grondprijs voor sociale huurwoningen is gebruikelijk, omdat de realisatie ervan minder rendabel is. In de gemeente Arnhem worden de grondprijzen voor sociale woningbouw ieder jaar vastgesteld en geactualiseerd. De marktconform geraamde grondprijzen, welke zijn gehanteerd in de kostenverhaalsregels, worden bij het vast te stellen Omgevingsplan opgenomen als bijlage.
	13.12	Indiener wijst op de tabel met inbrengwaarden die door hem als schokkend worden ervaren en zelfs ver onder WOZ-waarden liggen.	In het algemeen kan gesteld worden dat het niet zo is dat een taxatie van de huidige marktwaarde van vastgoed overeen moet komen met de WOZ-waarden. Een taxateur raamt in het kader van de kostenverhaalsregels in het omgevingsplan de marktwaarde van de in het plangebied opgenomen eigendommen. Die marktwaarde kan hoger of lager zijn dan de WOZ-waarde. De WOZ-waarde is met het oog op een ander doel getaxeerd.
	13.13	Indiener merkt t.a.v. de bedragen in de kolom 'vrijmaken van rechten' het volgende op. Die kosten zijn in geprijsd als 10% van de veel te lage inbrengwaarde 'gronden en opstallen'. Uit	De geraamde kosten voor het 'vrijmaken van rechten' als onderdeel van de getaxeerde inbrengwaarden is een raming voor aanvullende kosten, die benodigd zijn om deze eigendommen vrij te maken van gebruikers / huurders / zakelijke rechten / etc.. Deze kosten zijn niet geraamd (en bedoeld) om bewoners en ondernemers volledig

		deze laatstgenoemde kostenpost zouden toch, via het nu eindelijk voorliggende “sociale plan van de gemeente Arnhem”, de betrokken bewoners en ondernemers immers volledig schadeloos worden gesteld?	schadeloos te stellen. De raming van de inbrengwaarde is, in het kader van de kostenverhaalsregels in het omgevingsplan, op basis van marktwaarde. Deze raming van de inbrengwaarde is niet op basis van onteigeningswaarde (incl. schadeloosstellingen).
	13.14	De voetgangersbrug over het spoor (ten behoeve van de Han), dit is bevestigd door ambtenaren, is niet opgenomen in de kostenverhaalsregels.	Deze brug wordt niet zozeer gerealiseerd voor de herontwikkeling van Schaapsdrift, maar voor algemeen gebruik. De kosten ervan zijn niet in de kostenverhaalsregels opgenomen omdat er geen causaal verband is tussen de brug en de gebiedsontwikkeling Schaapsdrift.
	13.15	Er is onzekerheid over tijdige nutsaansluitingen.	Netcongestie blijft in de voorzienbare toekomst een factor om rekening mee te houden. Duurzaam netbewust bouwen, in combinatie met een reeks maatregelen die de netbeheerders nemen, zorgen ervoor dat er meer kans is dat de geplande woningbouw door kan gaan volgens planning. Daarom is duurzaam netbewust bouwen een randvoorwaarde voor de haalbaarheid van (gebieds)ontwikkelingen.
	13.16	Er worden volgens indiener uiteindelijk, deels onnodig, 84 vrijwel allen goede sociale huurwoningen met betaalbare huren, gesloopt. Er ligt een slecht doordacht en onvolledig omgevingsplan voor.	Het is aan de eigenaar om te bepalen of deze bestaande sociale huurwoningen al dan niet worden gesloopt.
Zienswijze 14			
#14	14.1	Het is tegenstijdig dat wordt gesteld dat iedereen in zijn eigen wijk oud kan worden en de bewoners van Tuinstede en Nijenstede als eerste de wijk uit moeten omdat hun appartementen gesloopt gaan worden. Verhuizing van deze bewoners naar nieuwbouw is niet realistisch omdat deze mensen al op leeftijd zijn.	De gemeente en de eigenaren van Tuinstede en Nijenstede zijn zich ervan bewust dat verhuizen voor ouderen heel ingrijpend is. Zeker is dit het geval wanneer er twee keer verhuist moet worden. Namelijk 1 keer naar een wisselwoning en vervolgens om weer naar de oorspronkelijke buurt in de nieuwbouw terug te keren. Dit argument om ouderen liever niet te laten verhuizen weegt daarom ook zwaar in de afweging om een keuze te maken over al dan niet sloop en vervangende nieuwbouw. Toch is dit soms onvermijdelijk om ook voor de langere termijn ervoor te kunnen zorgen dat er in Arnhem voldoende woningen zijn en dat het in de buurt prettig wonen blijft met een juiste mix van verschillende typen woningen voor verschillende typen huishoudens. De nieuwbouwwoningen zullen levensloopbestendig zijn en daarmee en is daarmee in lijn met in eigen wijk oud worden
	14.2	Deze generatie heeft geclusterde woonvormen nodig en die zijn, afgezien van de 180 zorgwoningen, niet terug te vinden in	Mocht Vivare vervangende nieuwbouw bouwen vanwege sloop van hun huidige woningen in Tuinstede dan bouwen zij voor ouderen geschikte levensloopgeschikte

		de toekomstige wijk. De woningmarkt zit op slot voor senioren. Deze doelgroep wil wonen voorziening Tuinstede.	sociale huurwoningen terug. Hierbij bespreken we als gemeente met Vivare en Innoforte wat er nodig is om een zorgzame buurt rondom ouderen te organiseren.
	14.3	Het is onduidelijk volgens indiener hoeveel woningen erbij komen. Zijn dit er 450 of meer? De ontwikkelkaart die is opgenomen in het stedenbouwkundig plan is onleesbaar.	Op pagina 83 van het Stedenbouwkundig plan is een kaartje opgenomen van het nieuwe woonprogramma. In het Stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een lage en een hoge bandbreedte. Opgeteld creëren we zo'n 50.000 m2 BVO woonprogramma, inclusief terug te bouwen woningen, in het stedenbouwkundig plan. Als we uitgaan van een gemiddelde woninggrootte van 90m2 BVO maken we 458 (in plaats van 490) nieuwe woningen mogelijk in het aangepaste plan. Voor flexibiliteit is ook uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte van 80m2 BVO, dan zouden er meer woningen gebouwd kunnen worden, binnen het zelfde volume, dat maakt ca. 530 woningen mogelijk, maar enkel als het toekomstige parkeerbeleid dit mogelijk maakt. Het aantal parkeerplaatsen is maatgevend. Hierboven moet de gesloopte woningen terug worden gebouwd in dit geval zijn dat er 82 (Nijenstede + Vivare + aantal particuliere woningen). Dat maakt een totaal van nieuwe woningen $458+82=540$ (gemiddelde woninggrootte 90 m2 BVO) of $530+82=612$ woningen (gemiddelde woninggrootte 80 m2 BVO). In het TAM-Omgevingsplan wordt ook nog rekening gehouden met 11 te behouden woningen en, waardoor het aantal woningen in totaal uitkomt op maximaal 623. Dus 458 nieuw toe te voegen woningen is het minimum.
	14.4	Indiener geeft aan dat bij inloopavonden is gezegd dat gebouwen niet hoger zouden worden dan het huidige gebouw van Vreedenhoff. Uiteindelijk gaat dit oplopen tot 12 bouwlagen.	Toezegging is dat er niet hoger dan huidige Nijenstede wordt gebouwd, ca 6 lagen aangrenzend, aan de achtertuinen van Oude Velperweg. Dit is nooit toegezegd of gemeld voor het hele plan.
	14.5	In bouwveld G wil de gemeente een flat, vermoedelijk de sociale huurwoningen, gaan zetten vlak voor het huidige Vivare pand. Mensen die nu hun woning op het westen hebben zullen geen privacy, geen uitzicht en minder zonlicht hebben.	Het omgevingsplan in samenhang met het omgevingskwaliteitsplan borgen de ruimtelijke kwaliteit voor de toekomstige bewoners van veld G.
	14.6	Er is aanvullend onderzoek nodig voor zon en schaduwwerking in het hele gebied. Er is niet onderzocht wat de gevolgen zijn van minder zonlicht op tuinen. Zonnepanelen zullen	De bezonningsstudie is aangepast. Zie hiervoor 2.2.

		minder opleveren met de nodige financiële consequenties.	
	14.7	Er is aanvullend onderzoek nodig naar geluid en trillingen van het spoor. Indieners huis, op 50 meter afstand van het spoor, schudt regelmatig als gevolg van zware goederentreinen.	Er is onderzoek gedaan naar trillingen en geluid, zie hiervoor bijlage 10 en 11 bij de motivering van het omgevingsplan.
	14.8	Regelmatig rijden er treinen met giftige, gevaarlijke stoffen over het spoor. De gemeente Arnhem heeft het gebied niet aangewezen als aandachtsgebied. Maar dit is het wel. Kwetsbare gebouwen moeten buiten een aandachtsgebied geplaatst worden. Is bouwen wel verstandig met het oog op de veiligheid.	Er is onderzoek gedaan naar externe veiligheid. Dit onderzoek is opgenomen als bijlage bij het omgevingsplan. Kwetsbare gebouwen zoals woningen hoeven/moeten niet buiten een aandachtsgebied te worden geplaatst. De gemeente kan wel voorschriftengebieden in het omgevingsplan aanwijzen waarbij dan extra maatregelen moeten worden getroffen voor woningen binnen het brand-of explosie aandachtsgebied 30 en 200 meter). Voor zeer kwetsbare gebouwen (voor verblijf van personen die zichzelf ten tijde van een incident/ramp zelf niet in veiligheid kunnen brengen zoals een ziekenhuis etc.) is het verplicht om een brand-of explosievoorschriftengebied aan te wijzen. De gemeente heeft als echter beleid om geen zeer kwetsbare gebouwen binnen de 100% letaal (150 meter) te plaatsen. De gemeente Arnhem gaat ten opzichte van kwetsbare/beperkt kwetsbare objecten geen brand- en explosie voorschriftengebieden aanwijzen omdat deze personen zichzelf in veiligheid kunnen brengen en er maatregelen in de vorm van vluchtwegen en bereikbaarheid van het spoor door de brandweer worden gegeven.
	14.9	Nieuwe gebouwen moeten volgens indiener passen in hun omgeving. De omgeving is als je het gevelbeeld van Schaapsdrift bekijkt laag. Het past niet om op de kop van de Eleanorastraat een pand te bouwen met vier of vijf lagen. Drie lagen passen daar beter.	Zoals in de gebiedsvisie en het stedenbouwkundig plan is aangegeven is er gekozen voor een oplopende bouwhoogte. De nieuwbouw sluit qua hoogte aan bij de bouwhoogte aan de Schaapsdrift en loopt op richting park Sacre Coeur. Aan de Elanorastraat is aansluiting gezocht bij de bestaande hoogte van de gebouwen van 3 bouwlagen. Dit is vertaald naar 3 bouwlagen met kap dat ruimtelijk passend is op de locatie. Alleen op het gebouw met smulhoek zou middels optopping nog 2 algen toegevoegd kunnen worden om het "stationsgebied" te accentueren.
	14.10	Schaapsdrift e.o. is een gebied met lichte welstandstoets. De schaalgrote past niet binnen de regels die gelden voor dit gebied.	Kleinschalige ontwikkelingen worden getoetst aan de gemeentelijke welstandsnota. Voor de Schaapsdrift e.o. is een omgevingskwaliteitsplan opgesteld dat als toetsingskader geldt. In dit omgevingskwaliteitsplan zijn speciale uitgangspunten en criteria voor de ruimtelijke en architectonische kwaliteit vastgelegd.

	14.11	Het wordt niet in de avond gemonitord of er toch rolluiken komen. Als deze er toch komen zullen deze binnen afzienbare tijd worden beklad.	Als er regels worden overtreden kan de gemeente handhavend optreden. De toezichthouder van de ODRA controleert of bouwwerkzaamheden waarvoor een omgevingsvergunning nodig is worden uitgevoerd volgens de regels.
	14.12	Volgens indiener zal er windhinder ontstaan bij het toekomstige horeca terras op de hoek van wat nu de Smulhoek heet. Parasols zullen daar niet blijven staan.	Op de bijgevoegde figuur 12 komt duidelijk naar voren dat er een goed windklimaat ontstaat bij de Smulhoek. De gemeente is van plan om tussen de bouwblokken openbare parken te creëren met veel bomen. Deze zullen een gunstige invloed hebben op het windklimaat. De verwachting is dat het windklimaat in de openbare parken hierdoor zal verbeteren. Dit betekent in gebied 1, 2, 3, 6 en 7 het windklimaat zal verbeteren. De invloed van de landschappelijke inrichting in gebied 3 en 4 zal kleiner zijn. Voor deze gebieden is waarschijnlijk de inrichting van de binnentuinen maatgevend. Bijvoorbeeld door het plaatsen van schermen rond eventuele tuinen/terrassen. Dit is sterk afhankelijk van de inrichting van de binnentuinen, welke nog niet nader uitgewerkt zijn. Ook de openbare ruimte is op dit moment nog in ontwikkeling, maar wij adviseren om bankjes en zitplaatsen te plaatsen in de gebieden van windklasse A.



figuur 12: maaiveld: kans op windhinder. ++ = goed windklimaat, +/- = matig windklimaat, -- = slecht windklimaat

14.13

Het veranderen van de rijrichting in Schaapsdrift van noord naar zuid is volgens

Zonder dat de rijrichting verandert en met de planontwikkeling is sprake van een verliestijd van 15 seconden op de Eleonorastraat om de weg via kruispunt

		indien er een slecht idee. Er zal wachttijd ontstaan bij de Smulhoek waar de weg omlaag loopt en waar het kruispunt door het viaduct onoverzichtelijk is. Ook fietsverkeer zal hinder ondervinden.	Eleonorastraat – Wichard van Pontlaan te vervolgen. Hoewel het verkeersaanbod wijzigt, is de verwachting dat deze wijziging beperkt is. De intentie is namelijk om de Schaapsdrift zodanig in te richten zodat het geen aantrekkelijkere route is voor sluipverkeer. Voor bestemmingsverkeer van de Schaapsdrift is de rijrichting andersom ten opzichte van de bestaande situatie. Om een beeld te krijgen bij de verwerkingscapaciteit van het kruispunt, is onderzocht wat de effecten zijn van een grotere toename van verkeer. Dit is gedaan door het extra verkeer als gevolg van de ontwikkeling van Schaapsdrift dat reist via het kruispunt, te verdubbelen. Vervolgens is onderzocht wat de effecten zijn op de verkeersafwikkeling. De gemiddelde verliestijd in het maatgevende spitsuur blijft gelijk, wat past bij een goede verkeersafwikkeling. De wachtrij neemt met deze theoretische omvang van verkeer met circa 1 personenauto toe tot 15 meter in totaal.
	14.14	Voor fietsers die vanuit de opnieuw geasfalteerde Oude Velperweg komen is nog steeds geen ruimte omdat al het verkeer daar samenkomt en in een fuik beland.	Na beoordeling is gebleken dat het door u aangedragen punt buiten de scope van dit project valt. Het plan Schaapsdrift voorziet namelijk niet de herinrichting van de Oude Velperweg en veroorzaakt geen verkeersonveilige situatie op het genoemde punt. Dit betekent dat de zienswijze niet ingaat op dit specifieke plan. Om die reden wordt uw zienswijze niet verder betrokken bij de besluitvorming. Uw opmerking over het samenkomen van verkeer nemen we als gemeente desondanks serieus en wordt buiten dit traject verder behandeld.
	14.15	Verkeer komend uit Velp dat de nieuw aan te leggen Middenstraat, ter hoogte van de Julianalaan, in wilt slaan zal verkeershinder ondervinden van de verkeerslichten op de hoek Oude Velperweg/ Velperweg.	Op de Velperweg reikt de wachtrij van kruispunt Velperweg – Oude Velperweg – Huijghenslaan tot en met kruispunt Julianalaan – Velperweg. Dit betekent dat verkeer in het ochtendspitsuur op momenten opbouwt tot voorbij het kruispunt. In de gevallen dat de wachtrij volledig is, op de drukste momenten én wanneer de wachtrij opgebouwd is omdat voor rood licht gewacht wordt, wordt de doorstroming op het kruispunt negatief beïnvloed. Op deze momenten kan verkeer richting de Middenweg aansluiten in de wachtrij voordat linksaf geslagen kan worden. De daadwerkelijke hinder is beperkt tot maximaal 1 cyclus (totdat groen licht gegeven wordt op het kruispunt), waarbij de kans dat aangesloten wordt in het achterste deel van de wachtrij (waardoor niet de Middenweg ingereken kan worden) beperkt is. In het geval dat wel achteraan aangesloten moet worden in de wachtrij, heeft zich een wachtrij moeten opbouwen voor het kruispunt. De daadwerkelijke wachttijd in deze samenkomst van omstandigheden is daarmee fors korter dan de cyclustijd.
	14.16	Het aantal vervoersbewegingen per etmaal zal meer dan verdubbelen. Door de parkeerhub zal dit alleen toenemen. Daarom verzoekt indiener om voldoende parkeerplekken bij de woonblokken te maken. Het onderzoek van	Op eigen terrein en op loopafstand worden voldoende parkeerplaatsen voorzien voor de bewoners en bezoekers van de woonblokken. Door voldoende parkeerplaatsen te realiseren om te voorzien in de parkeerbehoefte is geen sprake van een waterbedeelt waarbij parkeerders hun auto in een andere wijk gaan parkeren. Dit wordt voorkomen door invoering van parkeervergunningen in het gebied.

		Goudappel spreekt van een waterbedeffect en dat de woningen minder interessant zullen zijn door het lage parkeeraanbod.	
	14.17	Het uitgangspunt dat 1 deelauto 5 privé auto's gaat vervangen in de toekomst is niet realistisch.	Deze vervangingswaarde is overgenomen uit nog niet vastgesteld gemeentelijk parkeerbeleid en wordt ook genoemd in de Gebiedsvisie van Schaapsdrift. De gehanteerde vervangingswaarde wordt door veel Nederlandse gemeentes gehanteerd en is eerder conservatief dan ambitieus: één deelauto vervangt naar verwachting, ook in deze gebiedscontext, meer dan vijf privéauto's.
	14.18	Het is vreemd om 15 parkeerplaatsen net buiten de parkeerhub te plaatsen.	Het hofje is een mogelijke uitkomst van de verkaveling, het verbeeldt het toevoegen van groen in de buurt. Afhankelijk van de vergroening aan de Schaapsdrift en de positie van de buurthub zou hier parkeren gedeeltelijk opgelost kunnen worden dat verdwijnt door de vergroening van de Schaapsdrift
	14.19	De mechanische afzuiginstallatie van de parkeerhub zal 24 uur per dag geluidshinder geven. Onprettig voor huidige en toekomstige bewoners.	Bij het ontwerp van de buurthub zullen het voorkomen van geluid- en lichthinder belangrijke ontwerpuitgangspunten zijn. Voor de buurthub zullen de geluidregels uit het omgevingsplan gelden.
Zienswijze 15 Neijenhuis			
#15	15.1.1	Indiener geeft aan dat met vertegenwoordigers van de gemeente is besproken dat ingezet zal worden op gedeeltelijke grondruil tussen indiener en gemeente om tot de beoogde realisatie over te kunnen gaan.	De gemeente en indiener zijn nog met elkaar in gesprek over het grondeigendom van indiener, het voorziene nieuwbouwprogramma op (en aangrenzend aan) dit grondeigendom, etc.. Hiervoor willen de gemeente en indiener een intentieovereenkomst met elkaar sluiten, waarin het verder uitwerken en onderzoeken van deze onderwerpen is opgenomen.
	15.1.2	In het omgevingsplan wordt uitgegaan van 7 verschillende bouwvelden. Voor ieder bouwveld gelden andere randvoorwaarden die onder meer bestaan in een verplicht voorgeschreven woningbouwcategorieverdeling binnen de afzonderlijke bouwvelden (in plaats van het totale plangebied). Dit is volgens de indiener niet toegestaan economische ordening.	De Omgevingswet biedt de mogelijkheid om in een Omgevingsplan woningbouwcategorieën aan te wijzen (artikel 1.161c Besluit kwaliteit leefomgeving). Hierbij is niet bepaald dat dit voor een omgevingsplan (plangebied) als geheel moet gelden of dat dit voor gebieden in het plangebied moet gelden. Via de per deelgebied opgenomen verdeling in woningbouwcategorieën wordt uiteindelijk voorzien in de gewenste woningvoorraad van: • minimaal 30 procent sociale huur, • minimaal 36 procent betaalbaar segment (middenhuur of betaalbare koop), waarvan minimaal 20% een betaalbare koopwoning en • maximaal 34 procent vrije sector. De gemeente beperkt zich tot de woningbouwcategorieën waarvan art. 5.161c Besluit kwaliteit leefomgeving sturing mogelijk maakt. En de gemeente maakt gebruik van die

			mogelijkheden. In de Omgevingswet i.c.m. het Besluit kwaliteit leefomgeving gaat het niet om 'goede ruimtelijke ordening' zoals reclamant lijkt te veronderstellen, maar om een evenwichtige en gezonde en veilige fysieke leefomgeving. Het gaat dus niet om een economische ordening. En het gaat niet verder dan het stelsel van Omgevingswet/Besluit kwaliteit leefomgeving toelaat.
	15.1.3	Indiener is verbaasd dat de regeling over woningbouwcategorieën is opgenomen in het wijzigingsbesluit omdat in meerdere gesprekken tussen indiener en gemeente als uitgangspunt is genomen dat de specifieke verdeling van woningbouwcategorieën na planvaststelling zou worden geborgd in de nog te sluiten anterieure overeenkomsten voor kostenverhaal. Indiener verzoekt om dit alsnog te doen.	Voor het (publiekrechtelijk) borgen van de woningcategorieën in de gebiedsontwikkeling Schaapsdrijf heeft de gemeente ervoor gekozen om deze in de wijziging van het omgevingsplan op te nemen. Dit laat onverlet om, na de vaststelling van de wijziging van het omgevingsplan, de woningcategorieën in de gebiedsontwikkeling Schaapsdrijf specifiek te verdelen, rekening houdend met wat daarover in het omgevingsplan is bepaald. Dit kan dan bijvoorbeeld in nog te sluiten (privaatrechtelijke) overeenkomsten een plaats krijgen.
	15.1.4	Er is ten onrechte geen enkele mogelijkheid opgenomen om te schuiven in de woningbouwcategorieën binnen het totale plangebied. Het verzoek is om artikel 66.2 (omgevingsplanactiviteit afwijken omgevingsnormen Schaapsdrijf) te schrappen of aan te passen zodat ook flexibiliteit wordt bereikt ten aanzien van de locatie van de specifieke woningbouwcategorieën.	De gemeente is in het geheel niet verplicht om uitwisselmogelijkheden tussen de bouwvelden mogelijk te maken. De gemeente heeft, om flexibiliteit te kunnen bieden, onderzocht of het mogelijk is om in de regels van het omgevingsplan de mogelijkheid op te nemen om te kunnen schuiven met de woningbouwcategorieën. Dit blijkt vanuit juridisch oogpunt niet mogelijk te zijn. Het probleem is, kort gezegd, dat met bijvoorbeeld een vergunning, de onderliggende regels van een plan niet worden aangepast. Dat betekent dat de percentages van de woningbouwcategorieën ook na een vergunning blijven gelden. Het is mogelijk om met een omgevingsvergunning af te wijken van een plan, maar het is niet mogelijk om op een andere locatie, voor een ander bouwveld, een hoger percentage voor de woningbouwcategorieën voor te schrijven. Dat betekent dat indien een ontwikkelaar op dit andere bouwveld wilt bouwen, voor hem nog steeds het lagere percentage geldt dat is opgenomen in het omgevingsplan. Om te kunnen schuiven met de woningbouwcategorieën moet het omgevingsplan dus aangepast worden.
	15.1.5	Het is de gemeenteraad niet toegestaan om te bepalen dat binnen een zeer beperkt gedeelte van het totale plangebied 100% sociale woningbouw moet plaatsvinden.	De Omgevingswet biedt de mogelijkheid om in een Omgevingsplan woningbouwcategorieën aan te wijzen (artikel 1.161c Besluit kwaliteit leefomgeving). Hierbij is niet bepaald dat dit voor een omgevingsplan (plangebied) als geheel moet gelden of dat dit voor gebieden in het plangebied moet gelden. Ook is hierin niet bepaald dat het de gemeente niet toegestaan is om 100% sociale woningbouw aan een plangebied of aan een deel van het plangebied toe te wijzen.

	15.1.6	Er is sprake van een onevenredige benadeling door de verdeling woningbouwcategorieën binnen velden. Op perceel van indiener zijn de minst rendabele woningbouwcategorieën voorzien, namelijk 94% betaalbare koopwoning of middenhuur voor veld F en voor veld G minimaal 100% sociale huur.	Zoals aangegeven onder 15.4 is er geen sprake van een economische ordening. Het stelsel van de wetgever maakt het mogelijk om percentages voor woningbouwcategorieën vast te leggen. Het plangebied Schaapsdrift is als geheel een ruimtelijke en functionele eenheid, waarin rekening is gehouden met een stedenbouwkundig, maatschappelijk en ruimtelijk verantwoorde verdeling van woningbouw categorieën binnen het plangebied Schaapsdrift. Hiervoor is het nodig om deze percentages vast te leggen voor veld F en veld G.
	15.1.7	De algemene regels, waarin een regel staat, ten aanzien van parkeren zijn slechts gekoppeld aan veld E. Verzoek is om deze omissie weg te nemen.	Goed dat dit wordt aangegeven. Helaas is vanwege een technisch probleem niet alle gebiedsaanduidingen gekoppeld aan de juiste locaties. Dit is ook voor andere gebiedsaanduidingen, die zouden moeten gelden voor het gehele plangebied, niet goed gegaan. Het voorstel is om het omgevingsplan op dit onderdeel aan te passen en dit te herstellen.
	15.1.8	Het klopt niet dat het maximaal aantal woningen in Schaapsdrift maximaal 620 bedraagt. Dit komt niet overeen met het toegestaan aantal wooneenheden per bouwveld. Dat zijn er namelijk 573 + 180 zorgwoningen.	In het Stedenbouwkundig plan is uitgegaan van een lage en een hoge bandbreedte. Opgeteld creëren we zo'n 50.000 m2 BVO woonprogramma, inclusief terug te bouwen woningen, in het stedenbouwkundig plan. Als we uit gaan van een gemiddelde woninggrootte van 90m2 BVO maken we 458 (in plaats van 490) nieuwe woningen mogelijk in het aangepaste plan. Voor flexibiliteit is ook uitgegaan van een gemiddelde woninggrootte van 80m2 BVO, dan zouden er meer woningen gebouwd kunnen worden, binnen het zelfde volume, dat maakt ca. 530 woningen mogelijk, maar enkel als het toekomstige parkeerbeleid dit mogelijk maakt. Het aantal parkeerplaatsen is maatgevend. Hierboven moet de gesloopte woningen terug worden gebouwd in dit geval zijn dat er 82 (Nijenstede + Vivare + aantal particuliere woningen). Dat maakt een totaal van nieuwe woningen 458+82= 540 (gemiddelde woninggrootte 90 m2 BVO) of 530+82=612 woningen (gemiddelde woninggrootte 80 m2 BVO). In het TAM-Omgevingsplan wordt ook nog rekening gehouden met 11 te behouden woningen en, waardoor het aantal woningen in totaal uit komt op maximaal 623. Dus 458 nieuw toe te voegen woningen is het minimum.
	15.2.1	De regeling omtrent de (parkeer)buurthub is onduidelijk en heeft ongewenste beperkingen. Voorstel is om de regeling op de volgende manieren aan te passen	Hieronder wordt inhoudelijk op de voorstellen ingegaan.

		In de planregels is opgenomen dat bij de realisatie van de buurthub dient te worden voorzien in een onderhoudspad van ten minste 2 meter breed aan de westzijde van de hub. Indiener vindt deze verplichting niet wenselijk. Ook heeft de ontwikkeling ongewenste (feitelijke) gevolgen in de praktijk zal dit leiden tot een 'verscholen steeg' van 2 meter breed die aan het zicht van de directe omgeving onttrokken is. Dit heeft een ongewenste aantrekkingskracht voor sociaal ongewenst en onveilig gedrag. Verzoek om enkel op te nemen dat bij de inpassing van de hub gegarandeerd voorzien wordt in adequate onderhoudsmaatregelen.	De gemeente wil sociaal ongewenst en onveilig gedrag voorkomen. De gemeente deelt niet het beeld dat het onderhoudspad leidt tot sociale ongewenst en onveilig gedrag. We houden in de verdere uitwerking van het plan rekening met de sociale veiligheid. Een voorwaarde is bij de uitwerking dat een onderhoudspad niet tot een sociaal onveilige situatie mag leiden.
		De omvang en locatie van de hub met voorgestelde planregeling leidt tot ongewenste beperkingen. De zone is enkel gelegd op het binnenterrein van veld F. Dit beperkt het voorzien in een parkeercapaciteit van 250 voertuigen. Er is besloten dat de hub maximaal 3 bouwlagen wordt, dan wel 3,5 bouwlaag. De gewenste parkeercapaciteit is binnen 3 bouwlagen met de beperkte omvang niet of zeer moeilijk haalbaar. Verzoek is om de gebiedsaanduiding te verruimen en daarbij ook de oostelijk gelegen gronden (richting Schaapdrift) en het meest zuidelijke gedeelte (richting Eleanorastraat/ aanduiding 'entree buurthub') te voorzien van deze aanduiding.	Een parkeercapaciteit van 250 voertuigen is mogelijk binnen de aanduiding. Een 4 laagse parkeergarage met circa 65 auto's per verdieping is lager dan 12m. Hiermee is rekening gehouden in het stedenbouwkundig plan en dit in de bezonningsstudie verbeeld. Aan de zijde van de Schaapsdrift wordt een maximale bouwhoogte van 9 meter en drie bouwlagen toegestaan. Een van de ruimtelijke uitgangspunten is een levendige plint aan de Eleanorastraat met bedrijfsmatige activiteiten. Hier is ruimte voor gereserveerd. Het is dus niet wenselijk om de buurthub richting de oostelijk gelegen ronden uit te breiden.
		In de ontwerpregeling is een bouwhoogte van 5 bouwlagen opgenomen. Mogelijk kan dit aangepast worden naar de meeste recente inzichten in 3 of 3,5 bouwlaag.	In het ontwerpplan was een globaal omgevingsplan met ruimte bebouwingsmogelijkheden die werden ingekaderd door het Omgevingskwaliteitsplan het uitgangspunt. In dit Omgevingskwaliteitsplan waren voor de buurthub 3 bouwlagen voorzien. Dit sluit dus aan op de laatste inzichten. Naar aanleiding van de zienswijzen is gekozen om de bouwhoogtes expliciet vast te gaan leggen in de verbeelding van het omgevingsplan. Ook zien wij in dat het verwarrend was dat zowel het omgevingsplan als het omgevingskwaliteitsplan regels

			bevatte over de bouwlagen. Om tegenstrijdige regels te voorkomen is ervoor gekozen om de bouwlagen alleen in het OKP vast te leggen en als toetskader een verwijzing hiervoor op te nemen in het omgevingsplan.
		Er is geen adequate regeling opgenomen dat voorafgaand aan de ingebruikname van de geplande woningbouw ook tijdig in overige parkeerbehoefte wordt voorzien. De algemene parkeerregeling van de planregels is daartoe onvoldoende duidelijk. Verzoek is om buiten twijfel te stellen dat woningbouw slechts mogelijk is indien, naast de voorafgaande realisatie van de buurthub, zeker is gesteld dat ook tijdig in de overige resterende parkeerbehoefte wordt voorzien.	Een omgevingsvergunning voor bouwen kan alleen worden verleend als er voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Dit is als voorwaarde opgenomen in de omgevingsplanregels. Het voorstel is om de regeling ten aanzien van de buurthub en parkeren aan te passen. Het gaat hierbij om een verduidelijking ten aanzien van welke parkeerplaatsen in de buurthub gerealiseerd moeten worden, een duidelijkere regeling voor tijdelijke parkeerplaatsen en een duidelijkere verwijzing naar de parkeernormen.
	15.3.1.	Het ontwerp maakt de inrichting conform de uitgangspunten uit het stedenbouwkundig plan voor de ontwikkeling aan de zijde/rondom de Eleanorastraat schrijft onterecht een begane grond van minimaal 5 meter hoog en voldoende ruimte voor een roldeur met een diepte van circa 15-20 meter niet voor. Hiermee is de sociale veiligheid niet goed gewaarborgd.	Het omgevingsplan zal gelezen moeten worden in samenhang met het stedenbouwkundig plan en het omgevingskwaliteitplan. In het omgevingskwaliteitplan worden de ontwerpuitgangspunten en -principes weergegeven die de basis vormen voor de planvorming in de bebouwde en onbebouwde ruimte. Voor de Eleanorastraat is er onder de kop stationsplint een beschrijving gegeven ten opzichte van de algemene ontwerpprincipes. Juist hierin is aangegeven hoe om te gaan met de opbouw van de plint en de verhouding werken en wonen en dat er een relatie moet zijn tussen binnen en buiten. Hierin passen geen rolluiken.
	15.4.1	Geplande fasering in artikel 82.2 van de planregels sluit niet aan op de voorwaardelijke verplichtingen. Dit betreft een verplichte faseringsvolgorde die niet goed aansluit op de voorwaardelijke verplichting dat ingebruikname pas is toegestaan nadat de buurthub is gerealiseerd.	In artikel 82.2 is het volgende bepaald: 'Voor de ontwikkeling van de deelgebieden in fasen geldt de fasering in deelgebieden in tijd volgens onderstaande faserings tabel:' In de Motivering is hierover het volgende opgenomen: 'De gemeente acht het van belang een volgorde aan te brengen in de ontwikkeling van de locatie Schaapsdriфт door een indeling in 4 deelgebieden te hanteren. In de regels van het omgevingsplan is een voorwaardelijke plicht opgenomen dat deelgebied 2 niet gebouwd mag worden of: woningen niet in gebruik genomen mogen worden als deelgebied 3 (de parkeerhub) niet is gerealiseerd. Uitzondering geldt voor deelgebied 1. (...) Dit is vertaald naar een fasering qua tijd zodat er qua kostenverhaal gerekend kan worden met effecten van tijd (rente en indexering). De tijdsfasering is ook opgenomen om het belang van de voortgang vast te leggen, de urgentie van de ontwikkeling. Deze geeft aan met welk tempo de gemeente de realisatie van de woningbouw en de inrichting van de openbare

			ruimte gerealiseerd wil zien en gronden verworven wil hebben voor de inrichting van de openbare ruimte (waaronder de bedoelde parkeerhub).' Er is dus geen sprake van een fasering in artikel 82.2 die voor eigenaren <i>verplicht</i> is. De functie van deze regel is blijkens de Motivering tweeledig: ze is a) bedoeld om voor het kostenverhaal te kunnen rekenen en b) om het belang van de voortgang vast te leggen. Dit laatste is te beschouwen als onderdeel van de wijze van planuitvoering.
	15.5	De 'Energievisie' opgenomen als bijlage 27 bij de planregels is te conceptueel van aard. Er is op korte termijn een veel gedetailleerder onderzoek nodig om te komen tot de juiste duurzame oplossing voor de grote vraag naar energie van de planontwikkeling, waarbij selectie van de juiste plantechnieken in een vroeg stadium kan plaatsvinden zodat vertraging in de planontwikkeling wordt voorkomen.	In het stedenbouwkundig plan wordt uitgegaan van een collectieve warmte- en koude voorziening per bouwveld. Het voorstel is om het omgevingsplan op dit onderdeel gewijzigd vast te stellen. Het plan Schaapsdriфт zal gefaseerd over meerdere jaren worden gerealiseerd. Deze langere doorlooptijd maakt het realiseren van 1 warmte-koude systeem voor het gehele gebied minder efficiënt, zowel kostentechnisch (vollooprisico) als voor netbelasting. De voorkeur gaat daarmee uit naar een realisatie van een collectief systeem per bouwveld of voor enkele aangrenzende bouwvelden samen. Dit voorkomt dat een groot warmte-koude systeem jarenlang deels onbenut blijft maar wel vermogen vraagt van het elektriciteitsnet en gefinancierd moet worden. Door het toepassen van een WKO met buffering voor zowel de verwarming van de woningen als de verwarming van het warmte tapwater en door het systeem regelbaar te maken (d.m.v. EMS), kan de piekbelasting van het systeem worden beperkt gedurende de piekuren op het elektriciteitsnet. Verder is belangrijk om alle gebouwen ook daadwerkelijk van koude te voorzien zodat airco's niet nodig zijn. Nader onderzoek t.a.v. de bodemgesteldheid wordt op dit moment uitgezet. In Arnhem is, zoals op vele plaatsen in Nederland, sprake van netcongestie op het elektranet. Dit vraagt van alle betrokken partijen om anders na te denken over energie. De keuze voor collectieve warmte- en koude systemen en lokale energie-opwek en opslag binnen het gebied dragen bij aan netbewuste bouw (verminderen netcongestie). Daarnaast zullen ontwikkelaars en gemeente Arnhem in overleg en in samenwerking met netbeheerder Liander moeten bekijken wat nodig is om deze ontwikkeling, gegeven netcongestie, mogelijk te maken.
Zienswijze 16 Vivare			
#16 Vivare	16.1	Indiener vraagt om behoud van Tuinstede. Het gebouw uit 1997 voldoet voor Vivare goed. Indiener heeft onderzocht dat de verdichting in	De gemeente en Vivare zijn volop met elkaar in gesprek. De gemeente komt tegemoet aan de wens van Vivare om naast volledige sloop en nieuwbouw ook gedeeltelijke sloop en nieuwbouw plan technisch mogelijk te maken.

		het gebied Schaapsdrift ook grotendeels kan met behoud van dit gebouw. De haalbaarheid hangt van veel factoren af, daarom wil indiener ook stedenbouwkundig de opties in het omgevingsplan openhouden om behoud van minimaal 30 woningen te borgen. Indiener ziet dat de waarde zoals toegekend in het omgevingsplan voor de verwerving van het vastgoed mogelijk niet voldoende dekking biedt voor de herbouwkosten van 48 vergelijkbare woningen in het gebied. Dit onderstreept het belang om in gesprek te blijven over mogelijkheden, waaronder (deel)behoud van het bestaande gebouw	Het omgevingsplan wordt op dit onderdeel aangepast. Het behoud van de woningen en een andere positionering van de nieuwbouw paste niet binnen de regels van het plan zoals deze als ontwerp ter inzage heeft gelegen. Er wordt daarom een regel toegevoegd zodat een variant waarbij woningen behouden kunnen blijven wordt ingepast.
	16.2	De impact van de nieuwbouw van blok G is volgens indiener aanzienlijk voor de bewoners van de Casimirstaete. Huurders in de onderste woningen aan de westzijde van het bestaande complex ondervinden volgens indiener te veel hinder van de nieuwbouw, het signaal van huurders wordt ondersteund. Gebouw G en het bestaande complex zouden meer als één geheel moeten worden ontworpen, met meer aandacht voor het belang van zonlicht voor bewoners Casimirstaete.	Zie beantwoording 6.7.
	16.3	Indiener ziet graag een betere uitwerking van parkeren voor huidige bewoners (Casimirstaete en huurders uit Tuinstede die terugkeren in nieuwbouw). Het alternatief voor het grotendeels vervallen van gratis parkeren op straat is onvoldoende uitgewerkt voor huidige bewoners in de toekomstige situatie.	Voor de nieuwe functies worden voldoende parkeerplaatsen gerealiseerd conform de gemeentelijke parkeernormen. Op straat/op de parkeerterreinen komen parkeerplaatsen te vervallen om een meer leefbare straat te creëren met meer groen. De te vervallen parkeerplaatsen worden gecompenseerd, deels in de parkeerhub. Dit betekent dat een deel van de parkeerplaatsen op een grotere loopafstand zal komen te liggen. Voor mensen met een gehandicaptenparkeerkaart wordt een uitzondering gemaakt. Zij kunnen een parkeerplaats op kenteken aanvragen binnen een beperkte loopafstand.
Zienswijze 17			

#17	17.1	Vanaf het begin is indiener voorgehouden dat de nieuwbouw qua hoogte zal aansluiten op de bestaande woningen en vervolgens in hoogte oploopt richting Park Sacré Coeur. Ook zou er voldoende afstand worden aangehouden tussen oud- en nieuwbouw. Het is onacceptabel volgens indiener dat hier op diverse plekken van af wordt geweken. Indiener verzoekt om de bouwhoogte grenzend aan de kavels op de Oude Velperweg en de Schaapsdrift te beperken tot drie verdiepingen, gestand op de eerder gedane mondelinge toezegging, zodat de nieuwbouw harmonisch aansluit op de huidige bebouwing. Voor indiener persoonlijk geldt dit voor de geplande nieuwbouw bij Station Arnhem Presikhaaf die volgens de plannen vijfhoog zal worden	Zie reactie op hoofdlijnen 2.1
	17.2	Zoals de bezonningstudie aangeeft heeft dit gevolgen voor zonuren op onze gevel en in de tuin. Voor de gevel geldt zelfs dat in de nieuwe situatie er sprake zal zijn van minder dan 2 zonuren waardoor een investering in zonnepanelen ook geen optie meer is. Het verzoek is om de plannen zodanig aan te passen zodat de huidige bewoners hier geen last van ondervinden.	Zie reactie op hoofdlijnen 2.2. Op basis van de zienswijzen is de bezonning beter in kaart gebracht en dit heeft geleid tot aanpassingen in het stedenbouwkundig plan. De bezonning is op basis van het aangepaste stedenbouwkundig plan nogmaals onderzocht en hierbij is uitgegaan van de lichte TNO-norm. De conclusie is dat het nu voorliggende plan voldoet aan de TNO-norm. Hoewel de bezonning van tuinen geen onderdeel uitmaakt van de TNO-norm is dit wel onderzocht en is het plan zodanig vormgegeven zodat de beperking van de zonuren in tuinen zoveel mogelijk uitblijft.
	17.3	Er zijn zorgen over de verkeersafwikkeling, -druk en -veiligheid in de (nieuwe) buurt. Arnhem streeft naar een autoluwe stad – maar in de wijk zal de verkeersdrukte enkel toenemen. Terwijl er nu al een klein verkeersinfarct is op de Oude Velperweg en Wichard van Pontlaan in de avond- en ochtendspits. Met 490 nieuwe woningen en	De verkeersafwikkeling op kruispunt Eleonorastraat – Wichard van Pontlaan is onderzocht in de plansituatie. Met de beoogde woningbouwontwikkeling bedragen de verliestijden maximaal 15 seconden in de spitsuren. De verliestijd blijft daarmee ruimschoots binnen de indicatieve grenswaarden voor een goede verkeersafwikkeling op kruispunten. Op basis van de verliestijden is dus sprake van een goede verkeersafwikkeling op het kruispunt. Daarnaast is er voldoende opstelruimte beschikbaar op de rijbaan om de wachtrij te faciliteren.

		rijbaanversmalling van de Velperweg zal dit toenemen. Het gaat met name knellen bij de aansluiting Eleanorastraat op de Wichard van Pontlaan vanwege extra in- en uitgaand verkeer nieuwe wijk en parkeerhub.	Zowel voor en na de herinrichting van de Velperweg is de maximumsnelheid 50 kilometer per uur. De rijbaan voor de auto's wordt dan wel smaller, maar voor fietsers komt er een eigen fietspad. Per saldo heeft de versmalling geen invloed op de verkeersafwikkeling.
	17.4	Groen heeft protectie (tussen Vreedenhoff, Oude Velperweg en Schaapsdrift). Als afscheiding tussen bestaand en nieuwbouw wordt gepleit voor planten van reeds volgroeide en 'volwassen' bomen.	Daar waar mogelijk zal de gemeente het bestaande groen behouden. Daarnaast zal er in een later stadium meer groen worden toegevoegd.
	17.5	Zienswijze 1 is bijgevoegd bij de zienswijze.	Zie voor de beantwoording onder zienswijze 1 .