

Gebiedsvisie Driegaarden fase 2 en 3: beantwoording vragen n.a.v. inforonde van 8 januari 2025

Woensdag 8 januari is de Gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 behandeld in de raadsinformatiebijeenkomst ter voorbereiding op de besluitvorming door uw raad. Tijdens deze bijeenkomst is ook een aantal vragen gesteld waar we voor de behandeling in het PA – zo mogelijk – nog op terug zouden komen.

Dit betreft vragen over participatie, woningbouwprogramma, onduidelijkheden in het verkeersonderzoek(en), bouwhoogtes, de Hoeve en een fietspad tussen gaard 2 en gaard 3. Hieronder gaan we op deze vragen in.

PLAN

Ter besluitvorming ligt een gebiedsvisie voor die een kader en een vertrekpunt geeft voor een groen woongebied met maximaal 650 woningen. De gebiedsvisie (het plan) geeft een optimale (haalbare) balans tussen ruimtelijke kwaliteit, (betaalbare) programmering én ruimtelijke effecten. Daarmee past het plan bij de doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke kwaliteit én woningbouw; met 650 woningen (waarvan 30% sociale huur en 37% betaalbare koop) draagt het substantieel bij aan de woningbouwopgave. De ruimtelijke kwaliteit van het woongebied komt tot uitdrukking in onder meer het groene karakter (ruim 10% meer groen dan de landelijke norm zoals we ook in Lingewaard hanteren), de aansluiting op de bestaande bebouwing, het inpassen van gestapelde bouw zowel in het gebied als in de omgeving), maar ook in de programmering voor brede doelgroepen.

VERKEER

Zoals bekend is er in Huissen een aantal knelpunten ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid. Voorliggende vraag is of er nog 650 woningen bij kunnen.

In de situatie dat we niets doen, ontstaan door de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 geen nieuwe verkeersknelpunten maar neemt de druk op de bestaande knelpunten toe.

Op basis van een analyse en het Mobiliteitsplan is er een plan van aanpak opgesteld voor de aanpak van bestaande knelpunten. Tien maatregelen worden nu met prioriteit opgepakt, waarvan 5 in Huissen in de directe omgeving van Driegaarden. Door het uitvoeren van deze maatregelen verbetert de verkeerssituatie in Huissen aanzienlijk. Zodanig dat de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 niet leidt tot nieuwe knelpunten. De ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 zal ook proportioneel financieel bijdragen aan de aanpak van de verkeersinfrastructuur in Huissen.

Volgens de planning is een belangrijk deel van deze maatregelen klaar voordat de bouw van Driegaarden 2 en 3 is afgerond. Vanuit dit perspectief is de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 goed mogelijk.

Een en andere laat onverlet dat we vanuit mobiliteit, maar ook vanuit een prettige leefomgeving in de ontwikkeling van Driegaarden inzetten op het stimuleren van (veilig) fietsen en lopen en het verminderen van het autogebruik.

PARTICIPATIE

De gebiedsvisie is tot stand gekomen in overleg met de ontwikkelaars en inbreng van belanghebbenden en betrokkenen. Met de ontwikkelaars zijn goede gesprekken gevoerd over een gedifferentieerd en betaalbaar woningbouwprogramma met de gewenste ruimtelijke kwaliteit. Dit heeft geleid tot een haalbaar plan dat de ontwikkelaars willen en kunnen realiseren.

De essentie (kaders en concept) van gebiedsontwikkeling liggen in de gebiedsvisie vast;

- omvang openbaar groen, aansluiting op bestaande bebouwing en bouwhoogtes, als onderdelen van ruimtelijke kwaliteit, woningbouwdifferentiatie en woningaantallen, als onderdeel van de programmering, woningbouwaantallen, als onderdeel van het beheersen van de ruimtelijke effecten (autoverkeer)

Ook de beleidsdoelen van de gemeente zijn in deze fase van de gebiedsontwikkeling ook al stevig (kaderstellend) verankerd.

Als gevolg van actuele ontwikkelingen (Woondeal 2.0) kent het opstellen van de gebiedsvisie een relatief lange historie. In dit proces zijn de uitgangspunten van Woondeal 2.0 verwerkt in de visie en zijn twee participatiebijeenkomsten georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomsten zijn omwonenden en andere belanghebbenden geïnformeerd over de concept-gebiedsvisie. Tijdens deze bijeenkomsten konden zij opmerkingen geven en inbreng leveren. De opbrengsten van de bijeenkomsten zijn, zoals in de reactienota beschreven, betrokken bij de planvorming en waar mogelijk verwerkt in het plan. De inbreng varieert van globaal tot zeer specifiek en gedetailleerd. Zoals in de beantwoording aangegeven is ook een groot aantal zaken ingebracht die in een latere fase van de ontwikkeling aan de orde komen; bijvoorbeeld bij (de uitwerking van het ontwerp) of de uitvoeringsfase.

De participatie bij de gebiedsontwikkeling is nog niet afgerond. De ontwikkelaars hebben de eerste gedachten over de invulling van de Lingewaardse participatieaanpak gedeeld met belanghebbenden. Zij krijgen daarbij de mogelijkheid om inbreng te leveren bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Ook een bredere groep betrokkenen/belangstellenden wordt door de ontwikkelaars betrokken bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan. Ook participatie blijft binnen de kaders van de gebiedsvisie.

AFSLUITEND

Met de Gebiedsvisie Driegaarden 2 en 3 borgen we de ontwikkeling van een woongebied die voldoet aan de beleidskaders, doelstellingen en ambities van de gemeente. De ontwikkelaars hebben aangegeven dat het aannemelijk is dat het plan financieel haalbaar is. In het perspectief van het gemeentelijk mobiliteitsprogramma is de ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 ook verkeerskundig goed mogelijk. Het plan is daarmee ook aannemelijk uitvoerbaar.

SPECIFIEKE VRAGEN

Participatie

(8:00) Waarom is er geen opvolging gegeven aan de vraag (van inspreker) om mee te participeren bij de ontwikkeling van Driegaarden?

Inspreker heeft tijdens de bijeenkomst in juni 2022 aangegeven deel te willen nemen aan de klankbordgroep. Zoals gezegd is het (onderzoeks)proces van aanpassing van de Gebiedsvisie kort na deze bijeenkomst gestart. Er is een verkenning gedaan naar de ruimtelijke mogelijkheden en een verkeersonderzoek uitgevoerd. Tijdens deze fase is er geen klankbordgroep opgericht. De resultaten zijn gedeeld tijdens de bijeenkomst van oktober 2024. Later in dit proces wordt wel een klankbordgroep opgericht. Op dit moment kijken de ontwikkelaars hoe dit vorm te geven.

(9:00) Wat is er aan gedaan om de bewonersgroepen tegemoet te komen?

De antwoorden op de input van de deelnemers aan de participatiebijeenkomsten staan beschreven in de bijgevoegde reactienota's. Van belang is dat daarbij ook is afgewogen wat in de gebiedsvisie aan de orde komt en wat later, bijvoorbeeld in het stedenbouwkundig plan. De participatie bij de gebiedsontwikkeling is uiteraard nog niet afgerond. Stakeholders, zoals omwonenden, krijgen nog de mogelijkheid om inbreng te geven bij het opstellen van het stedenbouwkundig plan.

Woningbouwprogramma

(31:10) Waarom wordt uitgegaan van 650 woningen en niet bijvoorbeeld 550 woningen?

Het oorspronkelijke plan ging uit van de bouw van 450 woningen. Op dat moment was de woondeal 1.0 van toepassing. Het plan is aangepast, nadat de woondeal 2.0 van toepassing werd.

De ontwikkeling van Driegaarden 2 en 3 met een programmering van 30% sociale huur en 37% betaalbare koop en de randvoorwaarden ambities met 450 woningen is financieel niet haalbaar.

De financiële haalbaarheid is een samenhang tussen verwervingskosten, opbrengend vermogen en investeringen. Gaard 2 en 3 zijn in 2004 en 2007 aangekocht als kassengebied c.q. bedrijfslocatie. De verwervingsprijs is daardoor niet vergelijkbaar met een weiland of agrarische grond. De grondwaarde onder sociale huurwoningen en goedkope en betaalbare koopwoningen (residueel bepaald) is lager dan woningen in een hogere prijsklasse. Bij een gelijk aantal woningen gaat het opbrengend vermogen dus behoorlijk

omlaag. Tenslotte gaan – anderzijds – de investeringen door de (groene) ambities omhoog. Hier moet dus juist een hogere grondwaarde tegenover staan. De enige manier om de gewenste programmering en ambities te realiseren is door de kosten en opbrengsten in balans te brengen, het aantal woningen te vergroten en het plan te optimaliseren. De ontwikkelaars hebben daarbij aangegeven dat met gestelde randvoorwaarden en uitgangspunten en ambities minimaal 650 woningen nodig zijn om voldoende grondwaarde op te halen. Minder woningen zal (opnieuw) leiden tot een financieel onhaalbare gebiedsontwikkeling.

De 650 woningen kunnen gerealiseerd worden passend bij de doelstellingen van de gemeente op het gebied van ruimtelijke kwaliteit en draagt het met 650 woningen (waarvan 30% sociale huur en 37% betaalbare koop) substantieel bij aan de gemeentelijke woningbouwopgave/doelstellingen. Naast het feit dat er sprake is van een positieve bijdrage is er ook geen aanleiding om in het gebied randvoorwaardelijk minder woningen toe te staan. Ook vanuit het perspectief van duurzaamheid is meer woningen te prefereren (efficiënt ruimtegebruik), mits dit op de goede manier kan zoals de gebiedsvisie laat zien.

Verkeersonderzoek

(33:40) Waarom is de referentiesituatie (zonder Driegaarden 2 en 3 en Bordbusters, met alle overige bekende ontwikkelingen) in het verkeersonderzoek lager dan het huidige peil (verkeersaanbod)?

De belangrijkste verklaring voor deze afname staat vermeld in het onderzoeksrapport. De afname wordt veroorzaakt door onder meer een opgenomen snelheidsverlaging naar 30 km/uur op de Bredestraat, Huismanstraat, Gochsestraat, terwijl de maximumsnelheid in de huidige situatie (planjaar 2023) nog 50 km/uur is. Door deze snelheidsverlaging wordt het gebruik van de genoemde wegen minder aantrekkelijk voor het gemotoriseerde verkeer. Een deel van het oorspronkelijke verkeer gaat daardoor kiezen voor andere routes of vervoerswijzen. De toename door deze ontwikkelingen is volgens het verkeersmodel lager dan de afname als gevolg van de snelheidsverlaging.

(38:00) Waarom is de Hoeve/ontsluiting via Hoeve, Rosa, Karstraat naar A15 niet meegenomen?

De Hoeve is zeker onderdeel van het verkeersonderzoek. Er is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel, waarin vrijwel alle wegen van de regio Arnhem-Nijmegen zijn opgenomen. Dus ook de wegen op de route Hoeve-Bergerdensestraat-Rosa-Azalealaan-Karstraat. Uit het verkeersonderzoek blijkt dat de toename van het verkeer op de Hoeve beperkt is bij realisatie van zowel de minimum- als de maximumvariant van plan Driegaarden. De toename bedraagt respectievelijk 100 en 300 mvt/etmaal t.o.v. de huidige situatie. Deze beperkte toename is deels te verklaren doordat inwoners van Huissen vooral op Arnhem (en Huissen-centrum) zijn gericht voor werk en boodschappen. Daarnaast is de route via de Hoeve-Bergerdensestraat-Rosa-Azalealaan geen aantrekkelijke route voor het gemotoriseerd verkeer om de A15 te bereiken vanuit plan Driegaarden. Het meeste verkeer zal via de Gochsestraat en Karstraat naar de A15 rijden en niet via het buitengebied en een bedrijventerrein.

Vanwege deze beperkte toename op de Hoeve is het niet nodig en noodzakelijk om de gehele Hoeve en de genoemde route te gaan herinrichten. De weginrichting van de Hoeve is wel voor verbetering vatbaar.

(49:10) Hoe zijn de verschillen in de huidige situatie op de Muntstraat tussen het verkeersonderzoek 2021 en 2024 te verklaren?

In 2021 worden 2.500 verkeersbewegingen genoemd als gevolg van onder meer de supermarkt. De huidige situatie in 2024 gaat uit van 1.200 verkeersbewegingen.

Doordat gebruik is gemaakt van verkeersmodellen met gewijzigde basis- en prognosejaren zijn er verschillen in de getallen. Het verkeersonderzoek van 2021 heeft gebruik gemaakt van het verkeersmodel van 2019, omdat de situatie in 2020 niet representatief was vanwege de coronapandemie. Het verkeersonderzoek van 2024 heeft gebruik gemaakt van het verkeersmodel van 2023. In de tussentijd is het verkeersmodel geüpdatet op basis van nieuwe ontwikkelingen (woningbouw, bedrijven), aangepaste infrastructuur (nieuwe wegen, weginrichtingen, maximum snelheden) en de resultaten uit de vele verkeerstellingen die jaarlijks worden uitgevoerd. Er zijn daarom altijd verschillen te vinden als er gebruik wordt gemaakt van verschillende verkeersonderzoeken uit verschillende jaren. Dit zijn immers actuele ontwikkelingen. Voor de gebiedsvisie wordt daarom uitgaan van het meest recente (actuele) verkeersonderzoek/-model. Deze systematiek wordt ook door de Raad van State geaccepteerd.

Bouwhoogte

(47:00) Waarom kiest het college voor maximaal vijf bouwlagen als tijdens de bijeenkomst in oktober door SVP zo duidelijk is aangegeven dat het wenselijk is niet hoger te gaan dan vier lagen?

De ambitie op het gebied van ruimtelijke kwaliteit is een belangrijk uitgangspunt. Deze ruimtelijke kwaliteit komt op gebiedsniveau onder meer tot uitdrukking in de ruime aanwezigheid van openbaar groen (en de mogelijkheid dit in grote groenzones te realiseren). Om deze ambitie overeind te houden is gestapelde bouw noodzakelijk. Voor de economische haalbaarheid van deze gebiedsontwikkeling is het noodzakelijk om 650 woningen te realiseren (zie vraag Woningbouwprogramma). Door het toepassen van gemiddeld vier/vijf bouwlagen is deze ambitie haalbaar. Het toepassen van vijf bouwlagen is ook stedenbouwkundig aanvaardbaar.

Hierbij verwijzen we ook naar de beantwoording van de schriftelijke vragen Hoogbouw in de wijk van 18 oktober 2024.

Fietsverbinding

(58:00) Welk type gronden moeten nog verworven worden om de fietsverbinding te kunnen realiseren? Voor het realiseren van een gewenste fietsverbinding is de verwerving van niet-agrarische gronden nodig.

Verwijzing (reactienota)

(57:00) er is sprake van een onduidelijke verwijzing

Dit staat in het raadsvoorstel onder kanttekening 1.1. Hier is sprake van een onjuiste verwijzing. Een verwijzing is hier niet aan de orde. De verwijzing is verwijderd.