

Toelichting op achtergrond en proces

Bodem

Het woonwagenkamp met 11 woonwagens ligt, net als een gedeelte van Presikhaaf, op de voormalige stortplaats Bethaniënstraat. Dit is een niet-spoedeisend geval van ernstige bodemverontreiniging. Voor deze bodemverontreiniging geldt een actuele saneringsbeschikking en een saneringsvisie. Concreet betekent dit dat tussen de verontreinigde grond en de woningen en woonwagens in Presikhaaf een afdeklaag in combinatie met enkele gebruiksbeperkingen – zoals het niet mogen ontgraven – zorgt voor beperking van contactmogelijkheden met de bodemverontreiniging binnen de veilig geachte grenzen.

Uit het bodemonderzoek van BK ingenieurs blijkt dat in de bovengrond onder de woonwagens (zandlaag tot circa 0,5m onder maaiveld) geen verhoogde gehalten van verontreinigingen zijn aangetoond. Van 0,5m tot 0,9m diepte zijn lichte verontreinigingen aangetroffen. Voor de bodemverontreiniging Bethaniënstraat geldt een saneringsvisie die uitgaat van een voorkeursvolgorde:

1. Ideaal: geen stort of volledig gesaneerd
2. Robuust: verharding of minimaal 1,0m leeflaag
3. Acceptabel: in bestaande situatie tussen 0,2m en 1,0m leeflaag
4. Ongewenst: minder dan 0,2m leeflaag, dan herstel tot minimaal 0,3m leeflaag

Daarmee is stap 3 van toepassing voor de bestaande situatie van de woonwagens. Een sanering van de grond onder de woonwagens - i.c. het aanbrengen van een nieuwe leeflaag van minimaal 1,0m - is daarmee niet noodzakelijk, mede gelet op de contactbeperking met de ondergrond door de woonwagens zelf en de aanwezige verharding op de standplaatsen. Het is een overweging om de onverharde gedeelten (tuinen) op de standplaatsen gericht te saneren door deze te ontgraven en te vullen met 1,0m schoon zand/grond. Vanuit de saneringsvisie is een robuuste sanering pas een overweging als er een robuuste ontwikkeling plaats vindt op het terrein. Ook speelt mee dat een sanering van de totale bodemverontreiniging in Presikhaaf economisch niet haalbaar is gezien de omvang van de verontreiniging. Een mogelijke uitbreiding van standplaatsen en herinrichting van het terrein biedt als robuuste ontwikkeling kansen voor een sanering van het gehele terrein.

Grondwal

De grondwal rondom het woonwagenkamp is aangebracht in de periode 1986-1987 bij het bouwrijp maken van het bedrijventerrein IJsseloord I. Het bestaat uit vrijgekomen grond uit een naast gelegen gegraven watergang en de (ontsluitings)weg Vlamoven. Deze grond is met instemming van het bevoegd gezag (provincie) en in overleg met de inspectie op de huidige locatie tijdelijk opgeslagen. Op de grondwal is, conform toenmalige bestekstekening, een afdeklaag aangebracht van 1 meter voor het creëren van een milieuhygiënisch veilige situatie. Deze situatie is tweemaal 3 jaar (mondeling) gedoogd door de provincie. Omdat de grondwal niet is verwijderd (of gelegaliseerd) na afloop van deze gedoogperiodes voor het tijdelijk opslaan, is de grondwal sindsdien als een illegale situatie te beschouwen. Het is daarmee een verantwoordelijkheid van de gemeente Arnhem om de grondwal te saneren door deze te verwijderen en het stortmateriaal (alsnog) af te voeren.

Over de uitkomst van het nieuwe bodemonderzoek van juli 2019 is raad geïnformeerd per brief van 3 september 2019 naar aanleiding van art. 44 vragen. De definitieve versie van het bodemrapport, waarin onder meer enkele vragen van bewoners zijn beantwoord, is bijgevoegd bij het raadsvoorstel.

In het bodemrapport van BK ingenieurs is geconcludeerd dat op enkele locaties een sterke verontreiniging met lood gemeten is. Uit de risicoanalyse blijkt dat ter plaatse van twee deellocaties op de grondwal onaanvaardbare humane risico's zijn als de wal wordt beschouwd als 'wonen met tuin' en 'plaatsen waar kinderen spelen'. Voor deze risicoanalyse geldt een 'worst case' aanname die er vanuit gaat dat kinderen bijna elke dag drie uur buiten spelen over een langjarige periode. Bij gebruik van deze locatie als 'extensief gebruikt openbaar groen' volgt uit de risicoanalyse dat er geen humane risico's zijn.

De onderzoeksresultaten zijn voorgelegd aan de GGD, zie bijgevoegde brief. In principe vindt de GGD het een risico als spelende kinderen regelmatig in contact komen met de kale grond op die plekken waar in de bovengrond een verhoogde concentratie lood is. In één van de mengmonsters van de grondwal is een loodgehalte boven de risiconorm aangetroffen. De bodembedekking van de grondwal met gras en struiken wordt echter door de GGD als een afdoende maatregel gezien om blootstelling aan de kale grond te voorkomen, mede gelet op de praktijk dat niet langdurig en vaak gespeeld wordt op dezelfde (risico)plek op de grondwal.

Van overige stoffen en verontreinigingen is er geen humaan, ecologisch of verspreidingsrisico geconstateerd.

Het verwijderen van de grondwal biedt kansen voor een uitbreiding met standplaatsen gelet op de behoefte daaraan in de gemeente. Korte tijdshalve wordt hierbij verwezen naar de raadsbrief van 21 mei 2019 over het woonwensenonderzoek woonwagenbewoners en het plan van aanpak voor uitbreiding woonwagenlocaties dat momenteel wordt opgesteld. Daarbij wordt tevens tegemoet gekomen aan de historische, illegale situatie van stortmateriaal in de grondwal en de maatschappelijke onrust die dit bij bewoners teweeg heeft gebracht.

Onderzochte scenario's

Uitgangspunten voor scenario's van uitbreiding is het behoud van het Cruyff Court gelet op de buurtfunctie ervan, de fietsverbinding langs de watergang en de fietsverbinding tussen Presikhaaf III en IJsseloord I (langs het Cruyff Court). De fietsverbinding langs de watergang is noodzakelijk voor het beheer van de watergang. De korte fietsverbinding tussen het fietspad langs de watergang en de Bethaniënstraat – die uitkomt in de bocht – kan indien nodig vervallen.

In overleg met woonwagenbewoners zijn diverse uitbreidingsvarianten onderzocht. Op 24 september en 25 november 2019 en op 20 en 27 januari 2020 hebben bewonersoverleggen plaatsgevonden.



Huidige situatie

Het woonwagenkamp bestaat uit 11 woonwagens, waarvan 10 in particulier bezit en 1 huurwagen van Volkshuisvesting. Deze corporatie is eigenaar van de grond en verhuurt de standplaatsen. De bewoners hebben in eerste instantie een wens geuit voor uitbreiding met 10 standplaatsen omdat 10 in- en uitwonende kinderen van alle bewoners een behoefte hebben aan eigen woonruimte. In enkele schetsen is verkend of er 10 extra (21 totaal) standplaatsen passen op het terrein. Deze schetsen laten echter een dusdanig krappe opstelling zien van woonwagens dicht op elkaar, dat zowel door bewoners als gemeente is uitgesproken dat deze opstelling "vol" is en een te grote druk legt op landschappelijke inpassing en leefbaarheid waardoor deze ongewenst is.



Schetsen met totaal 21 standplaatsen die als "vol" en ongewenst worden gezien

In overleg met bewoners is een variant verder uitgewerkt waarin nieuwe standplaatsen in een 'halve cirkel' zijn opgesteld. Deze opstelling heeft een open karakter naar de weg en bevat in principe ruimte voor een goede landschappelijke inpassing.

Daarmee zijn de volgende scenario's aan bewoners voorgelegd:

1. Verwijderen van de grondwal, geen uitbreiding van aantal standplaatsen, geen sanering onder de huidige woonwagens;
2. Verwijderen van de grondwal, behoud van de huidige 11 standplaatsen, beperkte uitbreiding met 3 standplaatsen (aan weerszijden), geen sanering onder de huidige woonwagens;
3. Verwijderen van de grondwal en uitbreiding in een nieuwe 'halve cirkel' opstelling:
 - a. Uitbreiden naar 15 standplaatsen, (vooralsnog) geen standplaatsen op het groene voorterrein en verleggen van de naastgelegen watergang
 - b. Uitbreiden naar 18 standplaatsen (inclusief 3 standplaatsen op het groene voorterrein) en verleggen van de naastgelegen watergang.
 - c. Uitbreiden naar 17 standplaatsen (inclusief 3 standplaatsen op het groene voorterrein) en geen verlegging van de naastgelegen watergang.



Scenario 3C, met totaal 17 standplaatsen, inclusief 3 standplaatsen op het groene voorterrein

Aan bewoners is gevraagd om hun mening over en voorkeur in deze scenario's:

- Alle bewoners willen dat de verontreinigde grondwal wordt verwijderd.
- Eén bewoner wil blijven staan op de huidige plek i.v.m. ouderdom van de woonwagen.
- Drie bewoners kiezen voor scenario 3A (uitbreiden naar 15 standplaatsen) gelet op o.m. het vrij houden van het groene voorterrein. Als de nieuwe plekken niet ca. 1,4x groter worden dan de huidige, dan kiezen deze bewoners voor scenario 1 (alleen de grondwal weg).
- Twee bewoners kiezen voor scenario 3B (uitbreiden naar 18 standplaatsen). Als de nieuwe plekken niet ca. 1,4x groter worden dan de huidige, dan kiezen deze bewoners voor scenario 1 (alleen de grondwal weg).
- Drie bewoners kiezen voor scenario 3B of 3C (met 17 standplaatsen), waarbij gevraagd wordt om huidige, afgesproken gebruik van gemeentegrond te kunnen betrekken bij nieuwe standplaatsgrootte. Tevens wordt begrip getoond voor de forse meerkosten van het verleggen van de watergang ten opzichte van één extra standplaats (i.c. het verschil tussen scenario 3B en 3C).
- Twee bewoners kiezen voor scenario 3C (met 17 standplaatsen).

Uit bovenstaande voorkeuren volgt dat er geen unaniem gedragen scenario is. Uit de gesprekken met bewoners blijkt dat er verschillende wensen zijn ten aanzien van het aantal plekken en voor wie deze dan zijn, de grootte van (nieuwe) standplaatsen en het al dan niet vol zetten van het groene voorterrein bij een 'halve cirkel' opstelling.

Voorkeur uitbreiding (scenario 3C met bandbreedte van minimaal 14 tot maximaal 17 standplaatsen)

Het college is in principe voorstander van een uitbreiding van het woonwagenkamp omdat dit past in de beleidsambitie om nieuwe standplaatsen mogelijk te maken voor woonwagenbewoners in Arnhem, zie hierna. De unieke situatie van de illegale, verontreinigde grondwal aan de Bethaniënstraat leidt tot de actuele kans om een uitbreiding voor dit woonwagenkamp mogelijk te maken. Deze uitbreiding loopt daarmee voorop ten opzichte van het plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenlocaties in Arnhem, maar zal op dezelfde beleidsmatige en financiële uitgangspunten voor uitgifte en verhuur van nieuwe standplaatsen gestoeld moeten worden.

De voorkeur van het college is een uitbreiding van het woonwagenkamp in een nieuwe 'halve cirkel' opstelling die mede door bewoners als positief is benoemd. Door deze robuuste ontwikkeling is het tevens mogelijk om het gehele terrein robuust te saneren, i.c. te voorzien van een leeflaag van 1 meter. Het verleggen van de zuidwestelijke watergang om te ruimte te creëren voor (slechts) één extra standplaats, is echter een te dure maatregel. De geraamde kosten van ruim € 1 miljoen worden onder meer veroorzaakt door eisen aan een nieuwe watergang in relatie tot het graven in een verontreinigde ondergrond. Deze kosten wegen niet op tegen het voordeel van één standplaats.

In scenario 2 is sprake van uitbreiding met 3 plaatsen naast de bestaande woonwagens. In scenario 3C is er een bandbreedte in extra plaatsen van minimaal 3 en maximaal 6. Daarnaast biedt scenario 3C meer ruimtelijke kwaliteit ten opzichte van scenario 2 door een nieuwe, meer 'open' opstelling en meer ruimte tussen clusters van woonwagens. Ook is in scenario 3C een robuuste sanering van het terrein mogelijk.

Het college kiest in principe voor een uitbreiding naar minimaal 14 en maximaal 17 standplaatsen. Concreet betekent dit dat er vooralsnog geen extra standplaatsen worden ingericht op het nieuw te vormen groene voorterrein. Enkele bewoners hebben de wens geuit voor het vrij houden van deze groenzone. Daarnaast is er voor een goede landschappelijke inpassing ruimte nodig tussen de nieuwe standplaatsen en het bestaande fietspad achterlangs. Het plaatsen van woonwagens op het groene voorterrein beperkt een goede landschappelijke inpassing doordat er een minder open uitstraling ontstaat richting de omgeving en er minder uitzicht is naar de openbare weg.



Voorkeur voor uitbreiding naar minimaal 14 standplaatsen met eventueel 3 extra op groen voorterrein

In de uitwerking van het plan naar definitief ontwerp kan, in gezamenlijk overleg met bewoners en Volkshuisvesting, nader bezien worden of en op welke wijze een inpassing van (maximaal 3) extra standplaatsen op het groene voorterrein haalbaar en gedragen is. Omdat kosten voor saneren en bouwrijp maken van het gehele terrein al in de kostenraming van het scenario voor uitbreiding in een halve cirkel opstelling zitten, leveren extra standplaatsen op het groene voorterrein op voorhand geen extra significante kostenconsequenties op.

Het college heeft de bereidheid om een uitbreiding van standplaatsen te realiseren zoals hierboven voorgesteld. In de verdere planuitwerking is consensus met en onder de woonwagenbewoners en overeenstemming met Volkshuisvesting essentieel. Het ontbreken van voldoende consensus kan leiden tot een niet gedragen en onhaalbaar plan, waarna het college dan zal overgaan tot het enkel en alleen verwijderen van de grondwal.

Plan van aanpak uitbreiding woonwagenlocatie in Arnhem

Momenteel wordt samen met de corporaties Vivare, Portaal en Volkshuisvesting gewerkt aan de afronding van het plan van aanpak voor uitbreiding van woonwagenlocaties in Arnhem. Dit gebeurt samen met de corporaties Vivare, Portaal en Volkshuisvesting en in nauw overleg met de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem. Hierover hebben wij u per brief van 21 mei 2019 en tussenbericht van 19 november 2019 geïnformeerd.

Met woningcorporatie Volkshuisvesting is overleg gevoerd over de situatie van het woonwagenkamp Bethaniënstraat en zij hebben ook deelgenomen aan de laatste bewonersoverleggen in januari 2020. Volkshuisvesting ziet op basis van het advies van de GGD geen aanleiding om het woonwagenkamp op te heffen of te verplaatsen; zeker gelet op de gezamenlijke opgave om het aantal standplaatsen in Arnhem uit te breiden. Het beleid van Volkshuisvesting is om geen particulier bezit (eigen woonwagens) van bewoners te verplaatsen, noch deze over te nemen en daarnaast om geen standplaatsen te verkopen. Een uitbreiding wordt daarmee gezien als verantwoordelijkheid van de

gemeente waarin Volkshuisvesting meedenkt vanuit haar maatschappelijk rol. Voor het woonwagenkamp Bethaniënstraat betekent dit concreet dat Volkshuisvesting wil meewerken aan een wijziging van de eigendomsituatie (door een herinrichting van standplaatsen) en nieuwe standplaatsen/woonwagens in verhuur te nemen. Het belang en enkele voorwaarden van Volkshuisvesting daarbij zijn in het raadsvoorstel geformuleerd. Gelet op de aanleiding van de grondwal worden alle kosten voor bodemsanering en verplaatsing (van woonwagens) voor rekening van de gemeente Arnhem geacht te zijn.

Voor wat betreft toewijzing van extra standplaatsen, hebben gemeente en Volkshuisvesting in bewonersoverleggen al uitgesproken dat mogelijk nieuwe plekken voor de kinderen zijn van de huidige bewoners zoals deze door henzelf zijn voorgedragen. Dit principe wordt ondersteund door de Huurdersvereniging Woonwagenbewoners Arnhem en zal worden opgenomen in het plan van aanpak voor uitbreiding woonwagenlocaties