

Samenvatting breed Sluiseilandoverleg d.d. 1 oktober 2020

Aanwezig

Namens Volkshuisvesting Arnhem: Haiko ter Heide, opdrachtgever grote projecten, Rien Maters, projectmanager vastgoed en Ronald van der Haas, projectleider vastgoed.

Namens de gemeente Arnhem: Marieke Piekema (projectmanager – via Teams), Anneloes Knol (Beheer Openbare Ruimte), Wim Borghuis (S&L landschap) Vincent Bronkhorst (Mobiliteit), Peter Hectors (S&L stedenbouw), Marcel Wenker (Groen, bomen & ecologie – Via Teams)

Afgemeld: Erik Laurentzen (Water)

Namens de bewonersoverleggroep: Arjan Diepstraten, voorzitter HOVAR (Huurders Organisatie Volkshuisvesting Arnhem) en buurtbewoner en Nick Ebbers, bewoner Zonnedaauweg.

Namens V.O.F. Sluiseiland: Bob Schoeman en Annemiek van Ernst (Linq Projecten), Berdie Olthof (Feddes/Olthof Landschapsarchitecten),

Afgemeld: Emiel Nikkels (Nikkels) en Arjenne van Berkum (Faro Architecten).

Onderwerp van de bijeenkomst

De routing en daarmee samenhangende kwesties op het gebied van de (infrastructurele) verbinding met de omgeving, de ecologie, het beheer en de veiligheid.

Nieuw voorstel ontsluitingsmodel

In navolging van het brede overleg op 17 september jl. is in de afgelopen twee weken, naar aanleiding van de reactie van de gemeente op het stedenbouwkundig schetsontwerp, gezocht naar veilige langzaam verkeersroutes, die wijk en dijk verbinden, die goed aansluiten op het OV en de bestaande fietsstructuren en die de boszone zo min mogelijk aantasten.

Er is met de gemeente gesproken over de boszone en met de architecten van Powerhouse overlegd over de verbinding tussen de torenlocatie en Sluiseiland. Ook heeft FARO Architecten onderzocht wat de eventuele gevolgen zijn van de brug-oost-variant voor het oorspronkelijke bouwplan voor Sluiseiland.

Berdie Olthof licht in een presentatie de bevindingen stapsgewijs toe.

Verbinding noord

Samen met Powerhouse is geconcludeerd dat de brug-centraal-variant de enige technisch uitvoerbare optie is voor een langzaam verkeersverbinding tussen de torenlocatie en Sluiseiland. Deze variant tast de ontwerpuitgangspunten van het oorspronkelijke bouwplan voor Sluiseiland niet aan en maakt 'sluipparkeren' onaantrekkelijk.



brug centraal



brug oost

Overbruggen hoogteverschil

De brug-oost-variant blijkt ongeschikt om het niveauverschil tussen Sluiseiland en de torenlocatie te overbruggen. De relatief korte route zou te steil worden. De route van de brug-centraal-variant is langer, waardoor het hoogteverschil gelijkmatiger kan worden opgevangen. Op de torenlocatie is langs de oever voldoende ruimte voor een sociaal veilige fiets- en wandelroute, die qua materialisatie zou kunnen aansluiten op de architectuur van het gemaal en het gemaal bindt met de omgeving.

Aansluiten op hart van Sluiseiland

De brug-centraal-variant sluit goed aan op twee wezenlijke onderdelen van Sluiseiland. De boardwalk naar de voormalige sluislocatie en het centrale groene hart. De brug-oost-variant gaat daaraan voorbij. De verbinding wordt dan een achterommetje, die de levendigheid en sociale controle op Sluiseiland niet ten goede komt.

Handhaven oorspronkelijke omvang en kwaliteit gebouw Nieuwe Noord

FARO Architecten heeft onderzocht welke gevolgen de brug-oost-variant heeft voor het oorspronkelijke bouwplan voor appartementengebouw Nieuwe Noord. Om voldoende ruimte te creëren voor een langzaam verkeersroute op die plek moet het ontwerp van appartementengebouw Nieuwe Noord ingrijpend worden aangepast. Deze aanpassing gaat ten koste van het aantal woningen. In de brug-midden-variant blijft het oorspronkelijke ontwerp van gebouw Nieuwe Noord onaangetast.

Onaantrekkelijk voor 'sluipparkeren'

Om het hoogteverschil te kunnen overbruggen ontstaat in de brug-centraal-variant vanaf Sluiseiland een 'natuurlijke' omweg naar de entree van de Mandelatoren. Deze verlengde verbinding maakt eventueel 'sluipparkeren' op Sluiseiland door bezoekers/bewoners van de torenlocatie onaantrekkelijk. Overigens is het belangrijker dat er geen behoefte aan dergelijk



'sluipparkeren' ontstaat door te zorgen voor voldoende parkeervoorzieningen op de torenlocatie. Dit aandachtspunt is bij de architecten van de Mandelatoren bekend en zal, in overleg met de betreffende ontwikkelaar, onder toezicht van Volkshuisvesting en de gemeente, conform de geldende parkeernormen worden uitgewerkt.

Verbinding zuid

Wat de zuidelijke verbinding betreft sluit het nieuwe ontsluitingsmodel aan bij de voorkeur van de gemeente voor variant III. De wijk en omgeving worden zo optimaal aangesloten op het OV en de bestaande fietsstructuren en de status van de boszone (tussen Eldenseweg en watergang) als zijnde rust- en stiltegebied voor flora en fauna wordt gerespecteerd. Om verstoring te voorkomen wordt dit gebied in het nieuwe voorstel niet toegankelijk gemaakt. Het ontwerpteam is van mening dat ook zonder het wandelpad langs de ecologische oever en een schuine doorsteek naar de dijk de hoge kwaliteit van het ontwerp van Sluiseiland intact blijft.

Het door het ontwerpteam voorgestelde ontsluitingsmodel ziet er dan uit zoals hieronder weergegeven.



roze = voet/fiets, groen = voet

Het ontwerpteam is ervan overtuigd dat nu alles zorgvuldig is overwogen en dat, na de verwerking van bovenstaande uitgangspunten, op korte termijn een kwalitatief hoogwaardig en technisch uitvoerbaar stedenbouwkundig plan voor Sluiseiland en de torenlocatie kan worden afgerond.



Reacties

Gemeente

Goed voorstel. Positief over de verbinding met gemaal. Positief over de zichtlijn van zuidbrug naar boardwalk op de voormalige sluislocatie.

Aandachtspunten;

- Onderhoud oever moet mogelijk blijven.
- Als er op de torenlocatie onvoldoende ruimte voor een 'verplicht fietspad', kan worden volstaan met een 'onverplicht fietspad'.



Nick

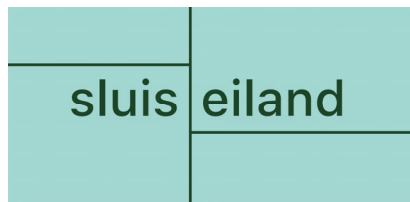
Vanwege de angst voor 'sluipparkeren' is een directe verbinding tussen Sluiseiland en de torenlocatie ongewenst. In het oorspronkelijke schetsontwerp ontbrak deze directe verbinding. Het is onaanvaardbaar dat de verbinding, op verzoek van de gemeente, alsnog in het ontwerp wordt verwerkt.

Annemiek

Als ontwerpteam steken wij hand in eigen boezem als het om de ontstane discussie gaat. Met ons oorspronkelijke voorstel voor routing door de boszone naar dijk en torenlocatie zijn wij buiten het plangebied getreden, zonder de status van de boszone te kennen. Dat was opportunistisch en leidt nu onbedoeld tot discussie. Daarom is het goed te benadrukken dat het ontwerpteam ook volledig achter het nieuwe ontsluitingsvoorstel staat en binnen het plangebied en de gestelde kaders geen andere technisch uitvoerbare ontsluitingsmogelijkheden ziet.

Haiko

De parkeerproblematiek in de bestaande wijk trekt een wissel op de voorgenomen ontwikkeling van Sluiseiland en de torenlocatie. Dat is begrijpelijk, maar eventuele parkeerproblemen in de bestaande wijk kunnen niet op de nieuwe ontwikkellocaties worden opgelost. Daarom stelt Volkshuisvesting voor om samen met de gemeente en bewoners de parkeersituatie in de bestaande wijk te onderzoeken en om eventueel aantoonbare parkeerproblemen gezamenlijk op te lossen. Daarnaast zal Volkshuisvesting er samen met de gemeente op toezien dat op de nieuwe ontwikkellocaties de geldende parkeernormen worden gerealiseerd.



Vincent

De parkeervoorzieningen op Sluiseiland en de torenlocatie moeten voldoen aan parkeernormen, die overal in Nederland worden toegepast. Deze normen komen tegemoet aan de gemiddeld parkeerbehoefte.

De gemeente stemt in met het voorstel van Volkshuisvesting en wil aan het parkeeronderzoek meewerken onder de voorwaarde dat de bewoners zich aan de uitkomsten daarvan conformeren. Ook als blijkt dat er geen parkeerknelpunten in de wijk zijn.

Anneloes

Zoek goed uit of er rekening is gehouden met de toekomstige dijkverhoging van ca. 0,5 meter en wat de eventuele gevolgen daarvan zijn.

Nick

Nick geeft aan het plan en het voorstel van Volkshuisvesting met het Wijkplatform en de Klankbordgroep Ww3 te willen bespreken. Afgesproken wordt dat het ontwerpteam het plan ter vergadering toelicht.

Arjan

Voorkomen moet worden dat de boardwalk ter plaatse van de voormalige sluis 's avonds een 'duistere hangplek' wordt.

Bob

In het ontwerp is de zorg van Arjan een belangrijk aandachtspunt geweest. Om een onaangename achterkantsituatie te voorkomen liggen de woonkamers en terrassen van de begane grond appartementen aan de boardwalkzijde. Dat geldt ook voor de toegangen van de appartementen op de etages.

Daarna legt Bob uit dat het groen door de ontwikkelaar wordt aangelegd en dat in de koopovereenkomst een instandhoudingsplicht met kettingbeding wordt opgenomen. In Blaricum heeft deze aanpak van Nikkels en Linq tot mooie duurzaam groene buurten geleid. Tenslotte volgt de afspraak dat het ontwerpteam, op verzoek van de gemeente, zal onderzoeken hoe de tuinen in het middengebied kunnen worden vergroot.