

## VERSLAGLEGGING RAADSCOMMISSIE 9 APRIL 2019, pagina 1

Aanwezig: dhr. de Boer (VVD), dhr. Kappen (VVD), mw. Nijeboer (PRD), dhr. Bartels (PRD), dhr. Giezen (GB), dhr. Streefkerk (GB), dhr. Wessels (CDA), dhr. Geerdes (CDA), dhr. Erkens (PvdA), dhr. Bosscha (PvdA), mw. de Groot (GL), mw. Engelsma (GL), mw. Bondt (D66), dhr. Cuppen (D66).

Voorzitter: mw. M.J. Kreuzen  
Commissiegriffier: mw. J.I.M. le Comte

Portefeuillehouders:  
Inspreker(s):

Hetgeen dat uitgesproken is in de commissie Inwoners is na te luisteren op [www.raad.renkum.nl](http://www.raad.renkum.nl) onder raadsuitzendingen.

1.	<p><b>Opening, vaststelling volgorde agenda en mededelingen.</b></p> <p>De voorzitter opent de vergadering om 20.00 uur.</p> <p>De voorzitter attendeert de aanwezigen op de tribune erop dat de vergadering via het internet wordt uitgezonden. De camera's staan niet op de tribune gericht, maar het kan gebeuren dat u in beeld komt.</p> <p>De voorliggende agenda wordt vastgesteld.</p> <p>Er zijn twee vragen voor de rondvraag van het CDA over Parenco en over verkeersafwikkeling westkant Renkum.</p>
2.	<p><b>Burgerspreekrecht.</b></p> <p>Insprekers bij agendapunt 5 Spoorwegonderdoorgang zijn: dhr. van Daal (namens Dorpsbelang Wolfheze), dhr. van Grönningen en dhr. Both (namens bewoners van Het Schild).</p> <p>Insprekers bij agendapunt 6 Stedenbouwkundig plan Moviera zijn: mw. Nooter-Tervoort en mw. van der Geest-Ahuis.</p> <p>De respectievelijke bijdragen zijn behandeld voorafgaand aan het betreffende agendapunt en zijn na te luisteren via <a href="http://raad.renkum.nl">raad.renkum.nl</a> onder raadsuitzendingen. Tevens zijn de bijdragen als bijlage aan het verslag toegevoegd voor zover de griffie hierover beschikt.</p> <p><b>Advies:</b></p> <p><b>Actie:</b></p>
3.	<p><b>Actieve informatieplicht collegeleden.</b></p> <p>Wethouder Maouche vertelt conform de afspraken over de voortgang rond Parenco. Het betreft het gereedkomen van het plan van aanpak. Dhr. Wessels (CDA) vindt dat het wel erg lang duurt en vraagt de wethouder verder of het college met betrekking tot Parenco nog input mee gaat geven aan de onderhandelende partijen die bezig zijn met het samenstellen voor een programma voor het college van Gedeputeerde Staten&gt; De wethouder beaamt dat een en ander lang duurt en geeft aan dat de provincie niet dezelfde tijdsdruk ervaart als de gemeente. Hij vindt het belangrijk dat de provincie zich gecommitteerd voelt aan het plan van aanpak. De suggestie van CDA om de onderhandelaars iets mee te geven, neemt hij over.</p> <p>Dhr. Bartels (PRD) merkt op dat dit toch al gebeurd is toen de verkiezingsprogramma's werden opgesteld. De wethouder beaamt dit. Extra aandacht voor Parenco op dit moment is desalniettemin een goede suggestie. Het college stelt hierover een brief op.</p> <p>Wethouder Verstand heeft eveneens een paar mededelingen. Hij meldt dat er per 1 januari 2013 een vrachtwagenheffing wordt ingevoerd. Op dit moment wordt bekeken voor welke wegen dit gaat gelden. Voor ons is dat de A50. Ook provinciale wegen, de N225 en de Wolfhezerweg worden meegenomen in de</p>

	<p>monitoring. Dit om te bezien of deze gebruikt worden als sluiproute. Is dit het geval dan kan de heffing ook voor deze wegen gaan gelden.</p> <p>Verder heeft hij een mededeling over Plein 1946. Het bouwplan dat er is voor de plek van het oude postkantoor is stopgezet. Het college had hierover nog geen standpunt ingenomen. Redenen voor het stop zetten zijn dat er wordt gewacht op de nota wonen en dat het parkeren nog onvoldoende is geregeld. Belangrijk is dat de begane grond een centrumfunctie behoudt (het is immers het hart van Oosterbeek). De gemeente heeft besloten het naar zich toe te halen en zo is dit ook gecommuniceerd aan het dorpsplatform. Het is een te belangrijke plek om aan anderen over te laten. Uiteraard wordt er wel overlegd met het dorpsplatform wanneer de plannen weer opgepakt worden.</p> <p>De plannen rond het Gat van Moorlag, een initiatief van de eigenaar K3 om van de plas een locatie voor recreatie en toerisme te creëren, ligt ook stil. Er is tijdens een informatieavond met omwonenden van de Rosandepolder dusdanige weerstand tegen het plan naar voren gekomen dat het plan in de ijskast is gestopt. Dat wil niet zeggen dat het helemaal van de baan is. Ze komen er later mee terug.</p> <p>Dhr. Erkens (PvdA) vraagt naar de samenwerking met het dorpsplatform en naar een vervolg op de informatieavond over het postkantoor. De wethouder antwoordt dat de bijeenkomst inderdaad van de baan is en dat er uiteraard in de toekomst weer contact wordt opgenomen met het dorpsplatform. Dhr. Bartels (PRD) is blij dat de gemeente de regiefunctie op zich neemt.</p> <p>Dhr. Wessels (CDA) vraagt of de klachten van de inwoners van Renkum over sluihverkeer ook worden meegenomen. Vallen die onder hetzelfde traject? Wethouder Verstand geeft aan dat er ergens wel een verband is. Maar op het punt dat het CDA aanhaalt is het niet altijd sluihverkeer, maar gewoon verkeer dat binnendoor gaat. Het is een lastig probleem waar Verkeer en Waterstaat, de provincie en beide gemeenten naar kijken. Er zijn geen maatregelen die de gemeente kan nemen. Dhr. Wessels (CDA) vraagt nog naar mogelijkheden om met inzet van Googlemaps iets te doen. Wethouder Verstand geeft aan dat het probleem juist is dat Googlemaps accurater is en de kortste routes weergeeft. Daardoor stroopt het dan elders op.</p>
	<p><b>Advies:</b> n.v.t.</p>
	<p><b>Actie:</b> <u>Parenc</u> Het college stelt een brief op gericht aan de onderhandelende partijen in de provincie waarbij hij vooral aandacht vraagt voor de overlast rond Parenc. Input vanuit de raad is welkom. De raad krijgt deze brief te zien voor hij verstuurd wordt.</p>
<p>4.</p>	<p><b>Rondvraag.</b></p> <p>Er zijn twee vragen voor de rondvraag van het CDA over Parenc en over verkeersafwikkeling westkant Renkum.</p>
	<p><b>Advies:</b></p>
	<p><b>Actie:</b></p>
<p>5.</p>	<p><b>Spooronderdoorgang Wolfheze.</b></p> <p>Het dictum waarover de raad straks dient te besluiten, luidt: Instemmen met de ruimtelijke ontwerppuntspunten spoorondergang Wolfheze</p> <p>De ontwerppuntspunten worden gebruikt om een inpassingsontwerp te maken die als basis zal dienen voor het opstellen van een meer nauwkeuriger kostenraming van het project. Het ministerie neemt op basis van dit inpassingsontwerp en de bijbehorende kostenraming (met een bandbreedte van +/- 20%) een standpunt in over haar financiële bijdrage aan de realisatie van de onderdoorgang.</p>

Dhr. van Daal (Dorpsbelang Wolfheze) spreekt in. Vragen aan de inspreker worden gesteld door mw. Bondt (D66), dhr. Bosscha (PvdA), dhr. Bartels (PRD) en dhr. Wessels (CDA).

De vragen betreffen:

- de verdeeldheid in het dorp over de meest wenselijke oplossing;
- de ondertunneling; dit is een stedelijke ingreep in je dorp, met welke optie behoud je het dorpskarakter;
- de burgerparticipatie die heeft plaatsgevonden en hoe dit ervaren is.

De inspreker antwoordt dat er inderdaad geen eenduidige keuze is voor een oplossingsrichting. De keuze dient haalbaar, betaalbaar en bereikbaar te zijn. Dorpsbelang Wolfheze heeft deelgenomen aan de klankbordgroep. De informatievoorziening richting inwoners had beter gekund. Zelf heeft de inspreker ervaren wat de impact is van een 3D presentatie. Dat had eerder en beter ingezet kunnen worden.

Dhr. van Grönnningen spreekt in. Vragen aan de inspreker worden gesteld door mw. Bondt (D66), mw. de Groot (GL) en dhr. Bartels (PRD).

De vragen betreffen:

- het WOB-verzoek dat gedaan is;
- de technische oplossingen voor de akoestiek in de tunnel i.v.m. veilige situatie voor blinden en slechtzienden;
- het participatieproces.

De insprekers antwoordt dat het WOB-verzoek gedaan is om meer duidelijkheid te krijgen betreffende het proces. Er is veel nog onduidelijk. Het lijkt erop dat er besluiten zijn genomen. Mensen zijn boos. Door inzage in processtukken, hoopt de inspreker meer inzicht te krijgen in het proces. Met dit verkregen inzicht kan dan ook de raad met wijsheid kijken naar dit project. De inspreker wil graag helpen met het zoeken naar technische oplossingen voor de akoestiek. De inspreker geeft een compliment aan dhr. van Vliet (beleidsambtenaar) voor het bedenken van variant 3B. Er is in eerste instantie prima samengewerkt tussen gemeente en inwoners. Echter, op een gegeven moment gaat het in het proces alleen over variant 2 en is er geen ruimte meer voor andere varianten. Dat voelt helemaal niet goed.

Dhr. Bot (groep inwoners van 't Schild) spreekt in. Vragen aan de inspreker worden gesteld door mw. Bondt (D66), mw. Nijeboer (PRD) interrumpeert.

De vragen en de interruptie betreffen:

- het verschil in kosten van variant 2 en 3b; variant 3b is veel duurder en als hiervoor gekozen wordt is het dan wel haalbaar.

De inspreker geeft aan dat voor blinden en slechtzienden een aantal aanpassingen nodig is. Veiligheid, bruikbaarheid en toegankelijkheid rondom de ondertunneling zijn erg belangrijk. Er dient rekening gehouden te worden met het gebruik van duo fietsen, tandems en scootmobiels. Variant 3b komt het meest tegemoet aan de benodigde aanpassingen. Echolocatie in de tunnel is heel belangrijk ook voor slechthorenden. Er zijn ideeën gemaaid aan de raad en het college, maar hierop zijn nooit antwoorden op gekomen. Er heerst een tunnelvisie in de klankbordgroep. Steeds komt weer variant 2 aan de orde. Als het 3b wordt dan kan de spoorwegovergang veel langer openblijven goed en het is goed voor het dorpskarakter van Wolfheze.

Dhr. van Vliet (beleidsambtenaar) krijgt het woord om een presentatie te geven. De presentatie is toegevoegd als bijlage aan dit verslag. Vragen aan dhr. van Vliet worden gesteld door dhr. de Boer (VVD), dhr. Wessels (CDA), mw. Nijeboer (PRD), mw. de Groot (GL), dhr. Giezen (GB), dhr. Bosscha (PvdA).

De vragen betreffen:

- met name de financiën en de timing;
- de ruimte die er voor de raad is om nog kaders te stellen.

Dhr. van Vliet beantwoordt de vragen. Het LVO gaat uit van een bepaalde rekenmethodiek. Daar baseren ze een vaste bijdrage op. Dat betekent niet dat het een finaal bedrag is. Bij de uitwerking van het project kan er best opnieuw over onderhandeld worden. Hoe we met de plusvariant (bijvoorbeeld aanpassingen voor blinden en slechtzienden) omgaan, wordt nog uitgediscussieerd. We willen dat het Rijk ook de risico's op zich neemt. Een aparte subsidieaanvraag voor een breed fietspad is ook mogelijk.

Het kan niet op een andere manier aangevraagd worden dan nu wordt gedaan. Reden dat we nu een aanvraag willen indienen is dat er nu ruimte is voor projecten. Als we nu geen aanvraag indienen dan moeten we wellicht wachten op een volgende tranche. Het is dus belangrijk om het nu in te dienen. Op dit moment is er overigens nog geen feitelijke aanvraag ingediend. De raad krijgt, behalve nu, nog een beslismoment, namelijk wanneer het gaat over de bijdrage van de gemeente.

Wat betreft de rol van ProRail, zij staan voor veiligheid. In hun optiek en volgens hun maatstaven is de huidige spoorwegovergang veilig.

De keuze voor de in het raadsvoorstel voorgestelde variant heeft te maken met kosten efficiency. Er wordt van de gemeente gevraagd of je de financiën bij elkaar hebt gekregen. Het uitrekenen van twee varianten is mogelijk, maar niet efficiënt. De provincie limiteert haar bijdrage. En ProRail heeft geen eigen geld hiervoor. Zij krijgen hier geld voor van het Rijk uit de pot van het Landelijk Verbeterprogramma Overwegen (LVO).

In eerste termijn zijn de vragenstellers: mw. Nijeboer (PRD), dhr. de Boer (VVD), dhr. Wessels (CDA), dhr. Bosscha (PvdA) en mw. Bondt (D66).

Onderwerpen die aan de orde komen zijn:

- de financiële onderbouwing mist in het plan;
- de relatie hsl-verbinding en het realiseren van een dorpsplein;
- de omgevingswet;
- de burgerparticipatie;
- het aanbestedingsrisico;
- de diverse varianten en de haalbaarheid daarvan;
- kort parkeren (kiss and ride).

Wethouder Verstand reageert op de eerste termijn en beantwoordt de vragen.

De financiële onderbouwing ontbreekt inderdaad op dit moment. De raad heeft zelf gevraagd om ruimtelijke kaders vast te stellen. Wanneer u hier niet expliciet om had gevraagd, had u het totaalpakket gekregen om over te besluiten. Dat totaalpakket komt er pas wanneer de uitgewerkte variant er ligt. Voor het Rijk is het voldoende als die treinen maar gaan rijden. Alles wat wij er bovenop willen (aanpassingen voor blinden en slechtzienden), moeten we als gemeente/regio zelf betalen. U kunt erop rekenen dat het college er alles aan gaat doen om het geld bij elkaar te krijgen. We gaan daarvoor zaken losknippen. Bijvoorbeeld wat betreft het fietspad en het geld voor de traverse.

We kijken of we extra geld kunnen krijgen vanuit Brussel en de provincie. We hebben al het geld nodig om de kosten voor de gemeente lager te houden. Maar u kunt ervan uitgaan dat er ook een bedrag van de gemeente verwacht wordt. Het is niet realistisch om uit te gaan van de dure variant.

De raad heeft wel degelijk ruimte voor een afweging. U kunt meegaan met het voorstel, u kunt het aanpassen via een amendement, u kunt een jaar wachten en u kunt het voorstel verwerpen. Het heeft echter wel consequenties.

De tekst die u leest is de tekst uit de ruimtelijke visie die u al in 2011 heeft vastgesteld. Het realiseren van een tunnelbak is veel duurder. Bovendien is de hellingshoek technisch niet meer te maken, want dan moet je over de A50 heen. De HSL is een vliegwiel o te zeggen we gaan richting een tunnel. Maar die is niet zo belangrijk dat het Rijk zegt we betalen een tunnelbak voor het dorp Wolfheze.

In principe ligt het aanbestedingsrisico bij de gemeente. Wij zijn opdrachtgever, want wij kunnen de BTW terugkrijgen. Maar we zijn een kleine gemeente en gezien ons financiële situatie zou het buitengewoon onverstandig zijn om dat risico geheel bij ons neer te leggen. We proberen dus dit risico over te laten nemen door het Rijk en de provincie. Dat kan voor maximaal 50%, het moet dan wel een kosteneffectieve doorgang zijn. De participatie kloof slechten kan nog in beperkte mate. Ruimtelijke uitgangspunten zijn nu neergelegd. Je kan wel degelijk nog zaken die zijn aangedragen door het Schild meenemen.

Voorligt is niet een keuze uit varianten, maar los daarvan is behalve dat de aangehaalde variant 3b ca. 1,7x zo duur is er ook inhoudelijk een reden om niet voor twee tunnels te kiezen. Namelijk dan kan je geen verbinding aanleggen tussen de Johannahoeveweg en de Mesdagweg. En dat was een specifieke eis van de noordkant van het dorp. Je hebt dan geen tweede vluchtroute meer. Ook is door Propersona aangegeven dat je sociale onveiligheid creëert door twee tunnels. Als je het beeld voor je houdt dan hebben twee onderdoorgangen een veel grotere ruimtelijke impact.

D66 haalt een voorbeeld uit gemeente Veenendaal aan, waar het wel snel gelukt is met het realiseren van een spoorwegonderdoorgang. De wethouder geeft aan dat alle situaties verschillend zijn. Het Rijk heeft een technocratisch rekenmodel en dat wordt gehanteerd. Het heeft geen zin om die dingen te gaan vergelijken. De suggestie om kiss&ride mogelijk te maken, wordt meegenomen.

Wat betreft de participatie merkt de wethouder op dat toen bekend werd dat de nieuwe tranche LVO eraan kwam, is door het college besloten niet te gaan zitten wachten, maar zelf als de wiedeweerga een proces te starten om de spoorwegonderdoorgang mogelijk te maken. We wachten hier al zo lang. Dat proces ging inderdaad heel erg snel. De eerste vraag was; kan het eigenlijk wel voor het dorp Wolfheze. Daarom zijn we eerst met de belangrijkste participanten in het dorp in gesprek gegaan (Propersona, Het Schild, de scholen e.d.) en hebben de vraag voorgelegd kan het wel. Daar zijn varianten uitgekomen en die zijn voorgelegd aan de inwoners. En natuurlijk aan het eind van het verhaal zal je altijd inwoners teleurstellen. Is alles goed gegaan? Nee, er is vast wel iets verkeerd gegaan zijn in de communicatie. Bijvoorbeeld de 3D presentatie had eerder gekund. Maar als je kijkt wat er nu ligt, zijn toch de belangrijkste dingen daadwerkelijk

meegenomen in de uitgangspunten.

In de tweede termijn zijn de woordvoerders: dhr. Wessels (CDA), mw. de Groot (GL), mw. Nijeboer (PRD), mw. Bondt (D66), dhr. de Boer (VVD), dhr. Bosscha (PvdA). Dhr. Streefkerk (GB).

Aandachtspunten, vragen en opmerkingen uit de tweede termijn betreffen:

- zorgen over het financieel risico;
- jammer van de onrust in het dorp;
- goede communicatie is nodig in het vervolg proces;
- zorgen voor de mensen van Het Schild;
- hoge impact voor het dorp Wolfheze;
- besluitvormingsproces van raad wringt; MUP-financiën zijn al ingezet vooruitlopend op besluitvorming van de raad;
- wie draait op voor het onderhoud van de te realiseren voorziening (gemeente of provincie)?
- graag de 3d film nog een keer laten zien aan raads- en commissieleden.

Alle woordvoerders geven aan een en ander nog in de fractie te willen bespreken.

Wethouder Verstand reageert op de tweede termijn.

In de varianten discussie worden veel nadelen naar voren gebracht. Houdt echter in gedachten dat met een tunnel veel zaken verbeteren; de bereikbaarheid, de veiligheid, de duurzaamheid en de toegankelijkheid. Voor alle betrokkenen. Een goede bereikbaarheid is belangrijk voor de regio en ook voor de gemeente. Het draagvlak om een onderdoorgang te maken is groot, daar zijn geen twijfels over. We moeten serieus rekening houden met mensen die tegen zijn. Maar er zijn ook veel mensen voor. In het vervolgtraject moeten we mensen goed en tijdig informeren.

De zorgen over de financiën zijn terecht en worden gedeeld door het college. Er wordt alles aangedaan om de kosten laag te houden. De raad kan nog altijd nee zeggen in het najaar als hij de risico's te groot vindt. Er zijn inderdaad al kosten gemaakt. In het MUP zit een post veilige spoorwegovergang en daar zijn twee keer kosten op geboekt namelijk voor de voorbereiding en voor het onderzoeken van een tijdelijke maatregel om de spoorweg veilig te maken (bijvoorbeeld een twee spoorboom).

In de derde termijn is dhr. de Boer (VVD) woordvoerder. Hij kondigt een amendement aan m.b.t. een nieuw ontwerpuitgangspunt, namelijk om een tweezijdige ontsluiting mogelijk te maken. Ook overweegt de VVD een motie om de eerste verantwoordelijkheid voor het project te laten bij de provincie of ProRail.

Wethouder Verstand reageert op de derde termijn. Hij benadrukt dat velen hier een provinciale fractie hebben en hij roept de fracties op om met die provinciale fracties contact op te nemen om waar mogelijk druk op hen uit te oefenen.

Verder wijst hij erop dat de extra ontsluiting over de Wolfhezerweg (verbinding Johannahoeveweg en Van Mesdagweg) al in de plusvariant zit en dus het amendement onnodig is. Ook voor gewoon verkeer en vrachtverkeer. Met de motie moet je uitkijken. We zijn op de LVO uitgekomen omdat we hebben gezegd we willen als regio een bijdrage leveren. Anders waren we daar nooit op gekomen. Als we met de motie uitstralen dat we onze verantwoordelijkheid niet willen nemen dan kan je je daarmee wel eens in de vingers snijden. Hij biedt aan om mee te kijken bij het opstellen van de motie.

**Ordevoorstel voorzitter:**

Prestatieafspraken Vivare verplaatsen over een maand. Akkoord met vergadering 23.00 uur.

**Advies:**

Discussie stuk naar de raad van 24 april a.s.

**Actie:**

De wethouder biedt aan mee te kijken met de motie van de VVD.

**6. Stedenbouwkundig plan (model 2) en ontwerpbeeldkwaliteitsplan & ruimtelijke kaders project Moviera.**

Het geadviseerd besluit luidt:

1. De ruimtelijke kaders voor het project Moviera vaststellen.
2. Bijgevoegd stedenbouwkundigplan (Bijlage 1: voorkeursmodel 2) vaststellen en het beeldkwaliteitsplan in ontwerp vaststellen.

Door het stedenbouwkundig- en ontwerpbeeldkwaliteitsplan vast te stellen ontstaan de kaders voor het wijzigen van het bestemmingsplan. U stemt dan in met de (her)ontwikkeling van woningbouw binnen het plangebied.

Na vaststelling van het stedenbouwkundig- en het ontwerpbeeldkwaliteitsplan start het college met de voorbereidingen voor het in gang zetten van de bestemmingsplanprocedure.

Door de ruimtelijke kaders vast te stellen oefent u invloed uit op afspraken die voor het project van belang zijn. Deze kaders vormen de basis voor de uitwerking van het ontwerp bestemmingsplan en de samenwerkingsovereenkomst (anterieure overeenkomst).

Mw. Nooter spreekt in. Vragen aan de inspreker worden gesteld door: dhr. Wessels (CDA), mw. de Groot (GL).

De vragen betreffen:

- de te behouden en te beheren groenstroken;
- de mandeligheid west- en ook de oostkant.

De inspreker reageert op de vragen. De mandeligheid is voorgesteld in eerste instantie voor de westkant, maar het ligt voor de hand dat het aan beide kanten komt. Want het gaat om het borgen van de natuur en als je dat wilt doen in mandeligheid moet je wel de kaders goed vaststellen.

Mw. van der Geest spreekt in. Zij heeft voor haar bijdrage een power point presentatie voorbereid en laat deze zien. Er zijn geen vragen aan de inspreker.

In de eerste termijn zijn de vragenstellers: dhr. Wessels (CDA), mw. de Groot (GL). Dhr. Streefkerk (GB) en mw. Nijeboer (PRD).

De vragen betreffen de volgende onderwerpen:

- de burgerparticipatie; hoe is dat gegaan en wat is gedaan met de input?
- de maatvoering van de hemelwaterafvoer en het meer samen doen in de wijk;
- geeft de bomenverordening niet voldoende waarborg voor het behoud van het groen?
- de sociale woningen die in het plan zijn voorzien;
- de discrepantie in de cijfers m.b.t. de behoefte aan woningen;
- de ruimte en bereidheid om het plan aan te passen;
- het karakteristieke beeld van de wijk in relatie tot de mandelige groenstroken;
- de minimale gps-score 7.0, waarom geen hogere score?
- is dit het meest groene plan dat kon worden verzonden?
- wat is er met het initiatief van het Groene Spoor gebeurd?

Wethouder Verstand beantwoordt de vragen reageert op de opmerkingen.

Over veel vragen die gesteld zijn, komen we met elkaar te spreken bij de behandeling van het bestemmingsplan. In veel gemeenten worden het stedenbouwkundig plan en het bestemmingsplan tegelijk aan de raad voorgelegd. Hier in de gemeente Renkum doen we dat niet. We leggen eerst de kaders voor aan de raad. De raad stelt deze vast en zo worden ze dan meegenomen in het bestemmingsplan.

Straks krijgt de raad dus nog het bestemmingsplan voorgelegd ter besluitvorming. Daarna volgt nog het inrichtingsplan. Dit hele proces wordt nog doorlopen, met de raad en met de inwoners.

Interruptie door mw. de Groot (GL). Wethouder Verstand merkt op dat het college de raad vraagt het ontwerp beeld kwaliteitsplan vast te stellen. Niet meer en niet minder. Er moet nog een definitief plan worden vastgesteld.

De vraag is gesteld hoe komen we tot dit programma nu we nog geen nieuw nota wonen hebben. We hebben uiteraard wel een vigerende nota wonen. Het uitgangspunt is dat we in onze regio ruim 13.000 woningen moeten bouwen. Dat is heel erg veel. We hebben een en ander gebaseerd op het regionale marktonderzoek dat is gedaan naar woningen. In onze huidige nota wonen staat dat we sociale woningen willen toevoegen. We hebben in het plan met een gedifferentieerde opbouw rekening gehouden. Dat is al heel lang geleden dat we dat gedaan hebben. En we doen aan inbreiding hier. Er is zeker nog correctie ruimte aanwezig. En er kunnen ook midden huurwoningen komen. Daar heb je dan wel een investeerder voor nodig. Het allerbelangrijkste op dit moment is dat zich bij de gemeente al ruim 100 mensen hebben gemeld die hier willen wonen. Daar onder zit veel lokale vraag (interruptie van dhr. Wessels (CDA)). Er loopt een onderzoek bij de provincie naar de woonmigratie uit het Westen. De uitkomsten hiervan zijn eind dit jaar bekend.

Er is zeker nog kans om bezwaren mee te nemen. Dit is een globaal plan. Als het zo meteen over parkeren gaat en over de maatvoering en de verdere uitwerking van het groen dan is er ruimte,

We hebben met de inwoners afgesproken dat er zo meteen nog een 'groen-groep' komt die meedenkt over hoe we het straks allemaal gaan vormgeven.

De bomenverordening geeft niet voldoende bescherming. Het is goed om extra bescherming erop te leggen. Wat betreft de gps-score is het beleid van de gemeente dat we een zeven vragen. Maar we gaan al een stap verder want we gaan er een gasloze woonwijk van maken.

Wat betreft het Groen Spoor zijn die ideeën lastig in te passen ruimtelijk gezien. Je gaat dan één groep een half terrein geeft en daarmee sluit je anderen uit.

De wethouder heeft een ander beeld van het verlopen traject m.b.t. burgerparticipatie. Er is aan het begin één eis neergelegd; er moeten 50 woningen worden en het moet een gedifferentieerd plan zijn. Verder is het open gelaten. Er zijn drie algemene informatieavonden georganiseerd en we hebben in totaal acht keer met omwonenden gesproken. Daarbij is de wethouder vaak zelf aanwezig geweest. Dit om aan te geven dat we het erg serieus hebben genomen. Na de eerste avond zijn er schetsen gemaakt, die schetsen bleken niet goed te vallen en zijn van tafel gehaald. Er is dus geluisterd naar de buurt.

De buurt kan straks weer inspreken over de plannen. Het overleg dat er was ging naar de mening van de wethouder goed. Er is ook aangegeven naar de inwoners toe dat de gemeente ook een iets ander belang heeft namelijk het algemeen belang dat er voldoende huizen worden gebouwd. De vraag is groot.

Er is zoveel groen behouden. We hadden wel meer huizen kunnen bouwen.

Je kijkt naar wat de omgeving wil, maar ook naar de 100 mensen die er willen wonen.

De besluitvorming is ook uitgesteld omdat er meer tijd nodig was om met de omwonenden in gesprek te gaan. De commissie Ruimtelijke Kwaliteit is zeer enthousiast over het plan. Er is rekening gehouden met de omwonenden. De wethouder kan zich geen plan herinneren waarin op een zo duidelijke manier het groen is verwerkt en zo ver beschermd wordt. Er komen zo mensen die iets kopen, die eigendom verkrijgen. Die krijgen te maken met mandeligheid. Ze gaan er niet over. Ze moeten er met de burens over in gesprek. Ze kunnen ook geen tuinhuisje plaatsen in hun tuin. Die mandeligheid moet je niet te ver doorvoeren. Dus geen mandeligheid voor de aanwonenden opnemen.

Drie groenstroken houdt de gemeente in eigendom en gaat daar het beheer van doen. Aan de zuidkant staat nu helemaal geen groen en daar hebben we als gemeente een kwalitatieve verplichting op ons genomen. Moviera zit er nu in. Die organisatie heeft veel vrijheid om daar veel groen weg te halen. Juist in het nieuwe plan krijgt het groen een betere bescherming.

In de tweede termijn zijn de woordvoerders: dhr. Cuppen (D66), dhr. Streefkerk (GB), mw. Nijeboer (PRD), mw. de Groot (GL), dhr. de Boer (VVD) en dhr. Wessels (CDA).

Aandachtspunten, vragen en opmerkingen uit de tweede termijn betreffen:

- hoe zit het met de gps-score?
- het Groene Spoor en het right to challenge;
- zorgvuldigheid planontwikkeling en de onduidelijkheid over de risico's voor gemeente;
- positie van de initiatiefnemer en de wijze waarop omwonenden zijn betrokken;
- haast om de kaders vast te stellen;
- wat wordt er nu vastgesteld?
- verkeerde volgorde wordt gehanteerd (analyse, kaders, woningbouwprogramma, beeldkwaliteitsplan).

Wethouder Verstand reageert op de tweede termijnen. De wethouder kan nu niet aangeven voor welke categorie woningen de 100 mensen die zich hebben aangemeld, interesse hebben.

We willen echt een groen wijk en er wordt gasloos gebouwd. Dat gasloos bouwen wordt niet een "schaamlap" om de rest van onderdelen van de gps-score te verwaarlozen. Daar wordt voor gewaakt.

Wat betreft het plan van het Groene Spoor is er serieus gekeken naar het plan. Er kwam zoveel kritiek op het eerste plan, waarin het idee van het Groene Spoor was opgenomen en daarom heeft het college het Groene Spoor in contact gebracht met de Hes. Daar is meer ruimte.

Voor vaststellen van de kaders hebben we anderhalf jaar de tijd genomen en de besluitvorming is zelfs nog een keer stopgezet. Er is dus geen sprake van het doorduwen van dit plan. Het mooie juist van de actieve grondpolitiek is dat je een keer vaart kan maken met een bouwplan. Kijk om je heen in onze gemeente. Er zijn veel projectontwikkelaars die niet zoveel vaart maken met bouwen. En dat terwijl er juist zoveel behoefte is aan woningen. Er moet tempo gemaakt worden met woningbouw.

Het proces dat we volgen is een gebruikelijk proces. Met een stedenbouwkundig plan stel je een ontwerp beeldkwaliteitsplan vast. Juist nu heeft u de gelegenheid om met een motie te komen en te vragen ga met dit plan naar omwonenden toe. Pas bij het vaststellen van het bestemmingsplan stel je ook het beeldkwaliteitsplan definitief vast. Interruptie door dhr. Erkens (PvdA). Beslispunt twee uit het raadsvoorstel halen, raadt de wethouder af, dan gaan we namelijk ons eigen proces, zoals we dat hebben afgesproken, loslaten. Interruptie door dhr. de Boer (VVD). Er is nog tijd genoeg zegt de VVD.

Wethouder Verstand zegt dat er heel zorgvuldig mee om wordt gegaan en juist met een moties kan de raad aangeven dat er nog extra zorgvuldig mee moet worden omgegaan. Als we het nu loslaten en dan moet je

zo meteen het traject weer opnieuw doen En of dat zo zorgvuldig is, is nog de vraag. Geef dus het college de opdracht mee waar hij rekening mee moet houden. Overigens, en dat is een nieuw argument, we willen zo meteen een zo volledig mogelijk pakket aan een taxatie laten onderwerpen, zodat we op zoek kunnen gaan naar de koper. In het voorstel zit daarom nog geen volledige financiële onderbouwing. Een aantal financiële kaders heeft u vertrouwelijk gekregen, maar een definitieve onderbouwing kunnen we pas geven wanneer er een taxatie is gedaan op basis van het stedenbouwkundig plan en het beeldkwaliteitsplan. De wethouder raadt af een en ander niet te knippen maar het college meegeven wat er nog verbeterd kan worden. Waarom er 50 woningen zijn opgenomen in de tekening en 55 woningen in de ruimtelijke uitgangspunten dat is om de flexibiliteit erin te houden. Dat is een correctie factor om onszelf iets meer ruimte te kunnen geven om nog iets te kunnen schuiven. In de huidige nota wonen is het uitgangspunt dat we bouwen naar behoefte. We hebben gekeken daarbij naar het meest recente marktonderzoek en een beetje naar actieve grondpolitiek. Beginspraak hebben we in bepaalde mate hier toegepast. Het proces is open ingegaan met de enige eis dat er 50 woningen moesten komen.

In de derde termijn zijn de woordvoerders: mw. de Groot (GL) en dhr. Streefkerk (GB).

Opgemerkt wordt:

- kijk ook naar levensloopbestendig wonen en naar de toegankelijkheid;
- nul op de meter woningen;
- zorgvuldigheid gaat boven haast.

Wethouder Verstand geeft aan dat alle woningen toegankelijk en levensloopbestendig moeten zijn. Nul op de meter woningen daar gaat de wethouder naar kijken om als extra ambitie toe te voegen.

We hebben gedurende het proces van inwonersparticipatie veel met de inwoners gecommuniceerd en veel schetsen teruggekregen en daarbij werd gezegd wanneer jullie hierin meegaan dan gaan we akkoord. De insprekereacties die vanavond zijn gegeven wijken af van dat standpunt. De wethouder vindt het niet terecht zoals op dit moment het proces over draagvlak wordt weergegeven.

Er zijn veel argumenten om nu ja tegen het plan te zeggen en vaart te maken met de woningbouw.

**Advies:**

Gaat als discussiestuk naar de raad van 24 april a.s.

**Actie:**

De wethouder bekijkt of “de nul op de meter woningen” als extra ambitie kan worden toegevoegd.

**7. RTA Omgevingsvisie: Plan van Aanpak.**

Dit onderwerp wordt opnieuw aangeboden ter agendering aan de agendacommissie.

**Advies:**

In verband met de tijd wordt dit onderwerp doorgeschoven.

**Actie:**

Dit onderwerp wordt opnieuw aangeboden ter agendering aan de agendacommissie.

**8. Prestatieafspraken met Vivare; brief van het college van B&W van Renkum van 14 december 2018, zaaknummer 78480.**

Dit onderwerp wordt opnieuw aangeboden ter agendering aan de agendacommissie.

**Advies:**

In verband met de tijd wordt dit onderwerp doorgeschoven.

**Actie:**

Dit onderwerp wordt opnieuw aangeboden ter agendering aan de agendacommissie.

**9. Verslaglegging van de vergadering van de raadscommissie van 12 maart 2019.**

Er zijn geen opmerkingen binnengekomen bij de griffie.

**Advies:**

Vastgesteld



-

	<b>Actie:</b> n.v.t.
10.	<b>Sluiting.</b>  Om 23.11 uur sluit de voorzitter de vergadering.

Aldus vastgesteld in de vergadering van de raadscommissie  
de commissiegriffier,

de voorzitter,

Bijlage

Inspreektekst dhr. Frans van Daal bij agendapunt 5 Spooronderdoorgang Wolfheze.

Geacht college, geachte leden van de raad

Vandaag staat op uw agenda de spooronderdoorgang in Wolfheze. Een onderwerp en ingreep die grote invloed heeft op het dorp, met veel uitdagingen, voorkeuren, wensen en meningen. Het is echter ook een vooruitzicht waarin spoor en ander verkeer straks niet meer in elkaars vaarwater zitten. De kans die nu geboden wordt, om hoog op de prioriteitenlijst van het Rijk te komen, en die ook gegrepen wordt door het College, verdient dan ook waardering.

Voor Dorpsbelang Wolfheze staan daarbij de kernbegrippen, duurzaam, veilig en zoveel als passend binnen het karakter van het dorp voorop. De ondertunneling, welke variant uiteindelijk ook tot realisatie komt, lost in één klap een aantal vraagstukken op die al jaren spelen. Een veilige doorgang van noord naar zuid en vice versa voor alle verkeer, de toegankelijkheid van alle perrons, zonder dat er hoge torens komen, niet passend bij het karakter van het dorp. Elke variant heeft ook zijn voors en tegens.

Het bestuur van Dorpsbelang Wolfheze heeft in het voortraject zitting gehad in de klankbordgroep. Daarin heeft zij en zal zij ook altijd aangeven dat zij geen keuze zal en kan maken welke variant of uitvoering het beste past. Ieder, ook elk bestuurslid van Dorpsbelang, heeft daarin een eigen voorkeur. En zoals elke inwoner, mag ook een bestuurslid tijdens een inloopbijeenkomst zijn of haar voorkeur uitspreken. Het is aan alle inwoners, ondernemers en instellingen van het dorp om meningen kenbaar te maken en op basis daarvan voorkeuren en aandachtspunten in beeld te krijgen. Daartoe diende de bijeenkomst van 18 februari. Het is zonder meer jammer dat er beperkte mogelijkheid was voor iedereen om in VR de impact van de varianten te ervaren. Een herkansing is zeer aan te bevelen, zeker omdat vanavond enkel een besluit wordt genomen over de ruimtelijke ontwerpuitgangspunten.

De ondertunneling brengt ook nieuwe uitdagingen, die tot een goede oplossing moeten komen. In het voorliggende voorstel staan die onder de ruimtelijke uitgangspunten benoemd. De Adviesgroep Verkeer Wolfheze vraagt terecht aandacht voor de ontsluiting van de wijken aan de noordzijde van het spoor. Zij is ontstaan naar aanleiding van de voorgenomen bouw van het terrein Willemsen Naaldhout en de ontsluiting van deze nieuwbouwwijk via de Duitsekampweg en noodontsluiting op de Lindeboomlaan - van Mesdagweg. Het is goed dat bewoners voor hun belang opkomen, maar ook in deze neemt Dorpsbelang Wolfheze geen standpunt in. Ook hier geldt dat bij planvorming de begrippen, duurzaam, veilig en passend kernbegrippen zijn. De voorgenomen nieuwbouw en de ondertunneling van het spoor grijpen echter wel in elkaar en een goede oplossing, zoals ook aangegeven in het voorstel, is dan ook geboden, in samenspraak met belanghebbenden.

In het verleden speelde een tijd lang het dekselplan, een verdiepte aanleg van het spoor. Voor het dorp zeker de allerbeste oplossing, maar qua haalbaarheid en vooral betaalbaarheid een utopie. Ook in de voorliggende varianten zullen die begrippen in de uiteindelijke besluitvorming een belangrijke rol spelen. Hoe hoger de inzet, hoe groter de kans veel te verliezen.

Het eerste artikel over de onveilige spoorwegovergang in Wolfheze dat we terug konden vinden was in de Gelderlander van 1993. Nu 26 jaar later lijkt er een grote en reële kans dat er een definitieve oplossing komt. Die kans laten gaan zou terug naar af betekenen. Het dossier is voor Dorpsbelang een traject van lange adem. In 2013 leek een aanpak van de overgang echt te gaan gebeuren. Dit jaar zou tot realisatie overgegaan worden. De kans voor ondertunneling leidt tot discussie of zo'n investering nog wel verantwoord is. Er is echter nog geen zekerheid dat de ondertunneling daadwerkelijk snel tot uitvoering komt. Een aanpak van de huidige spoorwegovergang, al is dat in afgeslankte vorm, dient dan ook wel door te gaan.

## **Inloopavond onderdoorgang spoor drukbezocht**

**Het was druk in de Opstandingskerk op het terrein van Pro Persona op maandagavond 18 februari. Movares, gemeente Renkum en Provincie Gelderland hielden een inloopavond over de voorstellen voor een onderdoorgang bij het spoor zodat de huidige spoorwegovergang kan verdwijnen. Doorgang van de plannen is nog niet zeker. De financiële haalbaarheid speelt een grote rol en ook het Rijk moet overtuigd zijn van de noodzaak tot ondertunneling.**



*Grote opkomst bij de informatiebijeenkomst over de ondertunneling van het spoor op 18 februari in de Opstandingskerk*

In Gelderland zijn 27 overwegen die in aanmerking komen voor een ondertunneling. Uiteindelijk zijn hiervan 5 overgangen uitverkoren om onderzocht te worden of er ook daadwerkelijk een tunnel kan komen. Eén daarvan is dus de overweg in Wolfheze. Het is daarmee echter nog geen uitgemaakte zaak dat de ondertunneling ook daadwerkelijk gaat plaatsvinden.

In de keuze voor Wolfheze heeft de aanwezigheid van twee kwetsbare doelgroepen, te weten de bewoners van Het Schild en bewoners van Pro Persona, meegespeeld.

In juni 2018 is een eerste inloopbijeenkomst gehouden. Daar werden toen vier varianten gepresenteerd. Dit document kunt u [hier downloaden](#).

Tijdens de inloopavond werden twee nader uitgewerkte varianten gepresenteerd: 2 en 3B. Bij panelen werd uitleg verschaft en in 3D konden beide varianten beleefd worden. Door de grote opkomst en het tekort aan brillen kon helaas niet iedereen dit ervaren.

In variant 2 is de tunnel geprojecteerd vrijwel op de huidige plaats van de spoorwegovergang. Variant 3 B buigt vanaf het noorden naar rechts en gaat over een deel van het plein van de van Mesdagweg en dan onder het spoor door. In deze variant komt bij de huidige spoorwegovergang een aparte tunnel voor langzaam verkeer. In beide varianten komen in er liften voor toegang naar de perrons.

Een klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van Het Schild, de Beatrixschool, Dorpsbelang en een bewonersinitiatief van Wolfheze-Noord heeft samen met Movares en gemeente voorafgaande de bijeenkomst van gedachten gewisseld over ontwerpuitgangspunten voor de tunnel. Daarbij stonden wensen en aandachtspunten centraal.

Het Schild pleitte voor een hellingbaan en aandacht voor de akoestiek in de tunnel. Dat kan voor mensen met een visuele beperking een probleem zijn. Dat geldt ook voor liften naar de perrons. De Beatrixschool verlangde een veilige omgeving voor haar leerlingen en vroeg om 'vertrouwen in het proces' te hebben.

Een bewonersinitiatief heeft ervoor geijverd dat het autoverkeer wordt gescheiden van voetgangers en de fietsers. Deze variant, ook wel 3B genoemd gaat uit van de realisatie van twee tunnels. Bij de eerste bijeenkomst van de klankbordgroep is al opgemerkt dat dit plan weinig kans maakt vanwege de kosten. Bij de tweede bijeenkomst werd dat nogmaals bevestigd. Het plan valt vele miljoenen duurder uit en het Rijk zal hierin nooit meegaan. In de derde bijeenkomst is nogmaals, nu door de Provincie, gesteld, dat de kosten 1,7 maal zo hoog zullen uitvallen en dat dit plan dus echt kansloos is.

In een schrijven van het bewonersinitiatief viel te lezen dat Dorpsbelang achter de

voorstellen en visie van het initiatief zou staan. Dat is niet zo. Dorpsbelang neemt hierin geen standpunt in. Uitgangspunt is enkel een veilige en duurzame oplossing die zoveel als mogelijk past binnen het karakter van het dorp en zo min mogelijk negatieve impact heeft.

Dorpsbelang heeft aandacht gevraagd voor:

- De veiligheid op en om het fietspad voor het station
- Een kleinschalige oplossing zonder stoplichten bij de aansluiting van de tunnel op de Parallelweg, bijv. een rotonde
- Een veilige oversteek over de Wolfhezerweg voor voetgangers aan de Noordzijde. Een suggestie is een oversteek langs het spoor. (zie ecoduct over de A50).
- Behoud van het bestaande spoortunneltje (calamiteitenfunctie, hier is goede sociale controle mogelijk en er rijden geen scooters of fietsers. (dit kan alleen als er voor liften wordt gekozen)
- Kortparkeerplaatsen ten Noorden van de Airbornebank
- Een ondertunneling, die door ontwerp en aankleding het karakter van het dorp geen geweld aandoet, maar eerder een sieraad, een verrijking is!
- Een flauwere bocht in de tunnel onder het spoor is beter voor de verkeersveiligheid en levert meer speelruimte op ter plaatse van de huidige overweg. Deze speelruimte kan er wellicht toe bijdragen, dat de overweg niet volledig wordt gesloten voor autoverkeer gedurende een lange tijd; omrijden via Oosterbeek is dan het devies.

In deze fase van het project gaat het om het vergaren van informatie en het vormen van een kader. Met de informatie van de bewoners en van de klankbordgroep gaat Ingenieursbureau Movares aan de slag. Er was haast bij, want 26 februari al bespreekt het college, aan de hand van de aangeleverde informatie, de ontwerpuitgangspunten. In maart vervolgens moet er een voorlopig inpassingsontwerp en een kostenraming op tafel liggen. Eind 2019 valt het besluit het project te laten doorgaan of het project af te blazen.

Voordat met de werkelijke bouw kan worden gestart is het minimaal 4 tot 6 jaar verder! Zeker is, dat de bouwperiode, maar ook de aanwezigheid van de tunnel een enorme impact op het dorp zullen hebben.

Ondertussen blijft de komende jaren de huidige spoorwegovergang een zorgenkindje. Dit jaar zou een aanpak plaatsvinden, maar dat is uitgesteld. Ook het plan zoals gemaakt - met spoorbomen in de tussenruimte als veilige wachthaven, gaat niet door. Het zou neerkomen op een investering van 8,5 ton. Met een miljoeneninvestering voor de ondertunneling in het vooruitzicht is dit een te dure tussenoplossing. ProRail heeft een paar voorstellen gedaan om een simpelere oplossing te realiseren. Niet met extra spoorbomen halverwege, maar met meer ruimte en bescherming voor fietsers en voetgangers. Hoe dit eruitziet en wanneer dan de aanpassing plaatsheeft is op dit moment nog niet bekend.

Tijdens de inloopavond heeft iedereen zich een goed beeld kunnen vormen. Ieder heeft zijn of haar eigen voorkeuren maar al met al kan wel geconcludeerd worden dat variant 2 uiteindelijk de grootste slagingskans heeft. Bij bijna iedereen overheerste een voldaan gevoel over het verloop van de avond.

Op de avond werd ook toegezegd dat er binnenkort meer informatie komt over de reconstructie van de Wolfhezerweg.

Bijlage

Inspreektekst van dhr. Grönningen bij agendapunt 5 Spoorwegonderdoorgang Wolfheze

Geachte voorzitter, geachte commissieleden, 9 april 2019

Mijn naam is Henk van Grönningen en ik spreek namens de Adviesgroep Verkeersplan Wolfheze, de AVW die namens vele bewoners van Wolfheze Noord de wensen en ideeën tracht over brengen naar gemeente, provincie en Movares. Fijn dat de AVW vanavond de gelegenheid krijgt om in te spreken in verband met de mogelijke realisatie ondertunneling spoorwegovergang in Wolfheze

In de inleiding van de ontwerputgangspunten staan superlatieven over de input van de lokale omgeving. Daar maken wij als AVW samen met de vertegenwoordiger van woonzorgcentrum Het Schild voor blinden en slechtzienden deel van uit. Die input, oftewel onze participatie zou volgens zegge WAARDEVOL zijn. Als AVW zijn wij het absoluut oneens. Wij hebben namelijk helemaal geen inspraak gehad. Wij zouden onze bijdrage eerder betitelen als WAARDELOOS en lastig. Er is ook niets gebeurd met de brief van 21 januari die de directeur van Het Schild heeft gestuurd naar de gemeenteraad en het college van B&W. Ook van de opmerkingen en wensen van 37 blinden die op 22 februari werden gemaakt tijdens de bijeenkomst bij Het Schild, is nauwelijks iets terug te vinden. De blinden willen en hopen juist in de nieuwe situatie graag zelfstandig van de trein gebruik te kunnen maken.

Wat wil de AVW en vele bewoners voor de komende honderd jaar.

1. Twee separate onderdoorgangen

De AVW en Het Schild pleiten voor twee separate onderdoorgangen. Een separate tunnel voor fietsers, rolstoelers, wandelaars en speciaal voor schoolgaande kinderen, blinden en slechtzienden. Dat is juist veel veiliger dan als auto's, vrachtauto's, motoren, scooters, fietsers en wandelaars gebruik moeten maken van één zeer grote brede tunnel in de kern van het dorp!! Het gevaar is groot dat de blinden gedesoriënteerd raken. Dit vanwege o.a. het weerkaatsende en galmende geluid van het drukke verkeer en treinlawaai tegen muren en plafond.

Bij de twee bijeenkomsten sprak Movares alleen over één gecombineerde onderdoorgang direct op de plek van de huidige overgang (alternatief 2). De mogelijkheid van twee gescheiden onderdoorgangen voor snelverkeer en langzaam verkeer (variant 3B) is nooit geagendeerd en ook nooit besproken in de klankbordgroep, ondanks herhaalde verzoeken. Variant 3B is nog wel samen met de verkeerskundige van de gemeente samengesteld uit alternatief 3 en 4. Overigens nog extra uitgewerkt voor een investering door gemeente Renkum gefinancierd opdat presentatie voor bewoners op groot scherm te zien zou zijn met doel welke impact een onderdoorgang heeft op de kleine dorpskern. Deze afspraak is niet nagekomen en bewoners zijn daardoor zeer teleurgesteld naar huis gegaan. (zie de negatieve reacties van bewoners en onze vragen in onze brief van 11 maart jl.)

Via een enquête, hebben 229 bewoners aan de noordzijde zich positief uitgesproken voor deze variant 3B (90%). De resultaten en aanbevelingen uit de enquête, die samen met verkeersdeskundige Hans van Vliet tot stand is gekomen, is vervolgens volledig uit het zicht verdwenen. In de ontwerputgangspunten van 27 febr. en in het voorliggende voorstel aan de raad is deze inbreng ook nergens terug te vinden. Wij bestaan dus blijkbaar niet meer. In de afgelopen weken hebben wij ook uit Wolfheze zuid zeer positieve reacties ontvangen voor deze variant 3B

2. De onderdoorgang voor het snelverkeer zo veel mogelijk naar het westen.

Er is ruimte genoeg 117 meter tot eerste wissel .

Dat geeft minder geluidsoverlast voor bezoekers van restaurant De Tijd, station en mensen op het dorpsplein. Er is ook minder gevaar voor suicide in de autotunnel van cliënten van Pro Persona, omdat deze bij variant 3B verkeersweg niet in het zicht is en naast een fietspad ook de parkeerterrein ertussen zit, dus verder weg ligt als cliënt terrein van Pro Persona verlaat. Ruimte genoeg, 117 meter tot eerste wissel .

3. Mesdagweg open in verband met vlucht- en calamiteitenroute

In verband met de calamiteitenroute wordt in het document melding gemaakt van een tweede alternatieve route. Welke dat is, wordt nergens vermeld. De noodzaak en motivatie van open houden van Mesdagweg is uitgewerkt in de brief van 11 maart jl. aan de raad.

4. Kort parkeren op dezelfde plek houden

Het huidige P+ R parkeerterrein is voor bezoek van de middenstand bij het station en restaurant De Tijd 'van fundamenteel belang. Een nieuw parkeerterrein wordt nu gepland op enkele honderden meters afstand op het terrein van Pro Persona. Is dit een vorm van kapitaalvernietiging? Is dit de doodsteek voor de beperkte middenstand in Wolfheze? Bij de presentatie van de Variant 3b straks op grote scherm is het voordeel van behouden van parkeerterrein ook zomaar weggelaten. PS: wederom geen 3D-presentatie geweest!

5. Brandweerkazerne zo dicht mogelijk bij dorpskern

De vrijwillige brandweerlieden willen zich zo snel mogelijk verzamelen om uit te kunnen rukken bij calamiteiten. De kazerne moet derhalve zo dicht mogelijk bij de kern van het dorp komen.

Algemeen

De inhoud van deze ontwerpuitgangspunten komen nieuwe aspecten aan de orde, die niet in de klankbordgroep zijn besproken en ook niet zijn gepresenteerd in de laatste bijeenkomst in de kerk maar wel van essentieel belang zijn. Ik noem een voorbeeld. De geschetste tekening op pagina 32 van bovengenoemd document moeten fietsers steeds oversteken. Als fietsers, komende vanuit de tunnel naar Oosterbeek willen, moeten men tweemaal de oversteek maken, eerst de Parallelweg linksom en dan nogmaals linksaf de Wolfhezerweg oversteken. Bij variant 3B kan men rechts van de weg blijven rijden richting Heelsum en richting Oosterbeek op het fietspad en zonder oversteek de fietstocht vervolgen. Dit is een heel groot voordeel voor de veiligheid van de verkeersdeelnemers en m.n. de kinderen.

De ondertunneling leeft in ons dorp Wolfheze. Wij hebben inmiddels vele positieve reacties ontvangen van bewoners aan de zuidzijde over Variant 3B, die intensief verbinding biedt van Wolfheze Noord en Zuid, wat vele Wolfhezenaren zo wil houden

In het voorstel aan de raad onder het kopje KADER, staat, ik citeer: Een verlaging van het spoor onder de Wolfhezerweg door heeft de voorkeur, maar is technisch-financieel niet haalbaar. De vraag is of een mogelijk toekomstige HSL-verbinding hier verandering in zal brengen! Is dit nieuwe informatie, die dit plan kan veranderen, is het niet veel verstandiger om deze beantwoording van deze vraag eerst af te wachten voordat er nog meer geld wordt uitgegeven! De AVW is benieuwd wat de raad hiermee doet?

Tot slot

Wij als AVW en vele bewoners maken zich enorm ongerust over de aantasting van de dorpskern. Het proces in dit hele majeure project laat te wensen over. Volgens het document is er naar ons geluisterd. Maar er is niets met de wensen, behoeften en hulpvragen van de bewoners van Wolfheze-noord en van Het Schild gedaan. Alles draait om alternatief 2. De door gemeente beroemde participatieproces is volledig mislukt. De indruk bestaat dat alternatief 2 al in een zeer vroeg stadium besloten is, waar zelfs de raad geen weet van had.

In het voorstel aan de raad mist de AVW de instemming van de CRK op het stedenbouwkundig plan. De AVW heeft gemeend dat de transparantie van het gelopen proces van dien aard is en het gevoel heeft dat er zaken spelen, die wij als AVW maar ook de klankbordgroep en overige partijen niet kunnen bevatten. Daarom heeft de AVW afgelopen vrijdag een Wob-verzoek in gediend bij het college. Een verzoek betrekking hebbende op de voorbereiding en uitvoering van het gevoerde beleid over de beoogde spoorwegondertunneling.

De AVW dankt u allen voor uw aandacht en wens u als commissie alsmede de raad veel wijsheid toe over iets wat voor Wolfhezenaren en voor de gemeente Renkum een enorme impact heeft en voor de aankomende honderd jaar een constant te nemen hindernis is.

Bijlage

Inspreektekst van mw. Nooter-Tervoort bij agendapunt 6 Stedenbouwkundig plan (model 2) en ontwerpbeeldkwaliteitsplan & ruimtelijke kaders project Moviera.

Geachte commissie,

Het 'project Moviera' houdt ons, vrijwel alle omwonenden, al meer dan een jaar bezig. U heeft kennis kunnen nemen van onze Burgervisie betreffende de groene aspecten van het plan. De kern van deze Burgervisie komt neer op de oproep om te borgen dat de bestaande brede stroken natuur aan de oost- en de westkant van het Moviera terrein, tijdens de bouw en in de toekomst niet worden aangetast. Deze stroken zijn al aanwezig op de topografische kaarten van 100 jaar geleden en het zijn dan ook volwassen ecosystemen die bescherming verdienen.

Ja, er zijn bewonersbijeenkomsten geweest en ja er zijn directe gesprekken geweest met de wethouder. Echter, tot onze spijt is er op de communicatie van de kant van ons, betrokken burgers, slechts een beperkte en trage terugkoppeling geweest, die veelal het karakter had van een politiek van voldongen feiten en die ons de indruk gaf dat bouw van een zo groot mogelijk aantal woningen overgoten met een saus van 'groene window dressing' de eigenlijke prioriteit is.

Wellicht de meest karakteristieke illustratie hiervan is, dat de omslag van het voorliggende Stedenbouwkundig plan gesierd wordt door de afbeelding van een eekhoorn. De eekhoorn is daarmee verheven tot een soort mascotte van het project en de afbeelding wekt de suggestie van een 'groen' en ecologisch project.

Als we kijken wat er over de eekhoorn geschreven is in het ecologisch eindrapport over het plangebied van adviesbureau TAUW, dan blijkt dat daar staat:

"Geconcludeerd wordt dat er één eekhoornnest in het plangebied aanwezig is. De boom met het nest wordt mogelijk gekapt als onderdeel van de beoogde ontwikkeling, waardoor het nest verloren gaat."

In het nu door het college gepresenteerde Stedenbouwkundig plan staat de betreffende boom inderdaad niet op de lijst van de 'te behouden bomen'.

Kortom, de eekhoorn wordt gebruikt als mascotte voor het project, maar de boom met het eekhoornnest wordt gekapt.

Wat denkt u dat dit voor invloed heeft op het vertrouwen van de omwonenden dat er serieus rekening gehouden gaat worden met de al meer dan 100 jaar aanwezige natuur?

In het voorgelegde plan is een magere poging gedaan om aan de zorgen en wensen van de omwonenden tegemoet te komen door aan de oost- en aan de westkant van het terrein stroken met bestemming 'bos' in te tekenen. Wij hebben in onze Burgervisie gepleit voor het behoud van robuuste stroken aan beide kanten. Wij voelen ons hierin sterk gesteund door adviesbureau TAUW dat in haar eindrapport van het ecologisch onderzoek concludeert dat er (ik citeer) "minstens twee robuuste groenstructuren in het plangebied behouden moeten blijven". Echter, in het gepresenteerde plan wordt de strook aan de westkant die momenteel ruim 15 meter breed is, teruggebracht tot een streepje van gemiddeld minder dan de helft van die breedte. De robuuste strook is dus verworpen tot een kluitje in het riet. Wij eisen dat de breedte van de strook aan de westkant in het plan aangepast wordt.

De genoemde stroken in bezit van de gemeente Renkum te laten bleek geen optie. Als alternatief is uitgave van de stroken in mandeligheid voorgesteld. Op zich zou dit een werkbare oplossing kunnen zijn, ware het niet, dat in het voorliggende plan de mandeligheid alleen in bezit komt van de eigenaren van de nieuw te bouwen woningen. Naar onze mening dienen ook de aanliggende eigenaren aan de andere kant van de grens, dus de eigenaren van nu al bestaande woningen de kans te krijgen om deel te nemen in de mandeligheid. Immers, de belangen zijn dezelfde, namelijk behoud van de stroken natuur. Ook in het kader van gelijkberechtiging zou de gemeente toch ALLE aanliggende eigenaren de kans moeten geven om deel te nemen? Of vindt het college dat de nieuwe bewoners meer rechten moeten krijgen dan de bestaande bewoners? Wij zijn van mening dat het plan ook op dit punt aangepast dient te worden.

Tenslotte is het zo dat, indien beide bovengenoemde punten aangepast worden, er nog geen garantie is van deskundig uitgevoerd beheer. Wij eisen dat bij het uitgeven van de stroken in mandeligheid er een kavelpaspoort wordt gemaakt waarin geformuleerd staat aan welke eisen het beheer van de meer dan 100 jaar oude ecosystemen moet voldoen. Vervolgens dient er op basis hiervan een beheerplan te worden gemaakt door een externe ter zake deskundige organisatie, waarna het beheer door een externe organisatie uitgevoerd wordt conform het opgestelde beheerplan.

Concluderend wil ik u dan ook verzoeken om het stedenbouwkundig plan in de vorm zoals het nu voorligt niet vast te stellen, maar om dat pas te doen als de door ons bepleite aanpassingen zijn doorgevoerd.

Bijlage

Inspreektekst (uit de powerpoint presentatie) van mw. van der Geest bij agendapunt 6 Stedenbouwkundig plan (model 2) en ontwerpbeeldkwaliteitsplan & ruimtelijke kaders project Moviera.

Vooraf

- Ik spreek hier als woordvoerder van de 100 omwonenden die de Visie op Woonbeleving over de invulling van het Movieraterrein hebben ondertekend.
- Deze visie is samen met de Burgervisie én de brief van 30 maart aan de Raad toegestuurd. De inhoud spreekt voor zich, denken wij.
- In de Raadsontmoeting van 2 april heb ik als woordvoerder al onze teleurstelling uitgesproken over hoe de burgerparticipatie in dit traject verlopen is, dus daar ga ik nu niet verder op in.
- In deze bijdrage zal ik onze bezwaren kort aanstippen, aangeven wat anders zou kunnen en wat we van de Raad willen. Onze bedoeling is dus: de Raad overtuigen om nú nog geen besluit te nemen, maar pas later op basis van een beter en compleet uitgewerkt stedenbouwkundig plan Voor de duidelijkheid: we zijn niet tegen woningbouw op het Moviera-terrein, maar wel tegen het voorliggende plan
- Het is een te volle wijk met te weinig beeldkwaliteit, die niet past in het bos aan de rand van het dorp. Er passen op deze manier met een onbetrouwbare maatvoering geen 50 woningen met 100 parkeerplaatsen op, zeker niet met behoud van het groen en zeker niet met de nu té klein ingetekende parkeerplaatsen!
- Auto's op straat en in de voortuinen zijn beeldbepalend in de wijk. Dat gebeurt niet meer in de huidige stedenbouwkundige planontwikkeling. zie bij bijlage 1
- Er is geen eerlijk verhaal over het behoud van bomen. Leg het huizenplan over het bomenplan en dan blijkt dat veel te behouden bomen té dichtbij en zelfs ín de nieuwe huizen staan. zie bijlage "Tien geboden voor bouw en aanleg bij bomen"
- De brede strook bomen en groen aan de Nico Bovenweg gaat weg, deze strook is onderdeel van de groene hoofdstructuur. Volgens de wet moet deze groenstrook in het plangebied gecompenseerd worden. Het is onduidelijk óf en hóe dat gebeurt.
- Er zijn geen trottoirs, een beperkte ingesloten speelruimte, geen pleintjes en dergelijke. Dus het openbaar gebied is weinig aantrekkelijk ingericht en bovendien niet veilig voor kinderen.
- Wat ons opvalt: de sociale huurwoningen zijn in de minst aantrekkelijke hoek van het terrein gesitueerd met 16 openbare parkeerplekken direct voor de deur.
- Wij zijn ervan overtuigd dat er betere alternatieven mogelijk zijn. Zijn er ook andere partijen gevraagd om mee te doen in de aanbesteding? Wat moet er volgens ons anders?
- Het huidige plan is meer een schets van een landschapsarchitect voorzien van suggesties en bouwstenen zonder concrete toets en uitwerking.
- Daarom moet er eerst een volwaardig stedenbouwkundig plan opgesteld worden met reële maten, technisch uitgewerkt, ook wat betreft hoogteverschillen Voorzien van 3D doorsneden en sfeersituaties zodat duidelijk wordt hoe de wijk er uit komt te zien. Nu zijn er alleen beperkte dwarsdoorsneden.
- Parkeren moet uitgewerkt worden conform de eigen norm van de gemeente Renkum; met aandacht voor parkeren uit het zicht. Zoals vaak genoemd is. Zie bijlage pagina uit parkeernota 2014-2020 gemeente Renkum
- Er moeten afdoende geluiddempende maatregelen genomen worden, het terrein ligt immers in een diepe kom. Een brede groenstrook aan de zuidzijde kan helpen.
- Daarnaast moet rekening gehouden worden met overvloedige hemelwaterstromen op dit sterk aflopende terrein. Daarom zijn in ieder geval trottoirs noodzakelijk.
- Ook moeten de verkeersbewegingen tot een compleet verkeersplan worden uitgewerkt, denk hierbij ook aan de regelmatig drukke Nico Bovenweg.
- Tenslotte vinden we dat er aandacht moet komen voor ideeën voor het samen wonen in deze nieuwe wijk. Denk daarbij aan mogelijkheden voor spelende kinderen, elkaar ontmoeten en het creëren van een buurtgevoel.
- Conclusie:  
Alle omwonenden zijn beargumenteerd unaniem tegen dit plan. Daarom vragen wij de Raad om nú niet in te stemmen met het voorliggende plan, omdat er nog veel onduidelijk en voor verbetering vatbaar is.

Gemeentes worstelen met voortuinparkeren

Er is in veel gemeentes vaak discussie over het 'voortuinparkeren'. De laatste jaren is het niet meer gebruikelijk om vergunningen te verlenen voor inritten die parkeren in de voortuin mogelijk maken.

Het gaat volgens de gemeentes om het behoud van de stedenbouwkundige waarden.

Groene buffers Voor het opstellen van beleidsregels heeft bijvoorbeeld Smallingerland gekeken naar hoe andere gemeentes daar mee omgaan, zoals Ede in Gelderland. Parkeren in de voortuinen doet volgens de nieuwe beleidsregels ernstig afbreuk aan het straat- en ruimtelijk beeld. Het gaat in principe gepaard met het verharderen daarvan, terwijl voortuinen zijn bedoeld als groene buffers tussen woningen en de straat. Die open, groene stroken



dragen bij aan een prettige leefomgeving en een heldere scheiding tussen openbaar en privé. Door het betegelen van tuinen en het parkeren van auto's daarin wordt dit karakter aangetast. De voortuin wordt op die manier betrokken bij het openbaar gebied. Daarmee vervaagt het onderscheid tussen openbaar en privé en ontstaat een verrommeling van het straatbeeld. Hoewel burgers volgens het college zelf kunnen bepalen of zij verharding aanleggen in de voortuin, wil de gemeente daar niet actief aan meewerken door het verlenen van een vergunning voor het aanleggen of verbreden van een uitweg. Ook met verharding blijft er namelijk meestal wel nog een erfafscheiding, waardoor het privé-erf herkenbaar blijft. Bij een uitweg valt deze scheiding geheel weg.