

Leefbaar Helhoek

Onderzoeksrapport



Felix Reimes

Nick Nieuwenhuis

Wim Wittenberg

Hogeschool van Arnhem en Nijmegen

Minor stad & land, co-creatie en transitie

Leefbaar Helhoek

Deel II: Onderzoeksrapport

Auteurs: Felix Reimes (589906)

Nick Nieuwenhuis (535453)

Wim Wittenberg (584649)

Datum: 27 maart 2019

Locatie: Nijmegen

Organisatie: Hogeschool van Arnhem en Nijmegen

Minor: Stad & Land, Co-creatie & Transitie

Docent: Lisa van den Heuvel

Dort Spierings

Voorwoord

Voor u ligt het onderzoeksrapport “Leefbaar Helhoek”. Dit onderzoek heeft geholpen bij het opstellen van de buurtvisie voor Helhoek getiteld: “Helhoek kijkt verder”.

De schrijvers van het rapport, Felix Reimes, Nick Nieuwenhuis en Wim Wittenberg, willen iedereen bedanken die onderdeel heeft uitgemaakt van dit onderzoek. Zonder de input van alle betrokkenen was het niet gelukt om een goed onderzoek af te nemen in het buurtschap, waardoor de kwaliteit van de buurtvisie aanzienlijk minder zou zijn.

Ook willen de onderzoekers Yvette Vissers en Ole van Beers van de Gemeente Duiven, Saskia Croes van Feniks Consult, Miriam Jager van het expertisecentrum Krachtige Kernen van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen en docenten Dort Spierings, Gijs Pelgrom, Lisa van den Heuvel en Joos Meesters van het Civil Society Lab van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen bedanken voor hun ondersteuning tijdens het onderzoek. De input en feedback die zij hebben gegeven heeft een erg positieve invloed op de kwaliteit en inhoud van dit onderzoek.

Wij hopen dat de lezer in dit rapport kan terugvinden hoe en waarom bepaalde onderzoekskeuzes zijn gemaakt en welke invloed deze hebben gehad op het eindresultaat.

Tot slot hopen we dat de inwoners van Helhoek samen met de Gemeente, Provincie en Rijkswaterstaat een mooie inrichting voor de Helhoek kunnen ontwerpen waar het, na komst van de A15, mooi en rustig leven en verplaatsen is, voor jong & oud.

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inhoudsopgave	4
Samenvatting.....	6
1. Inleiding	8
1.1 Aanleiding.....	8
1.2 Probleemanalyse	8
1.3 Doelstelling.....	8
1.4 Vraagstelling.....	8
1.4 Afbakening en relevantie	9
1.5 Leeswijzer	9
2. Theoretisch kader.....	10
2.1 Referentieonderzoeken.....	10
2.2 Conceptueel model Leefbaarheid	18
3. Plan dataverzameling	19
3.1 Onderzoeksstrategie	19
3.2 Databronnen	19
3.3 Methoden van dataverzameling	20
3.3.1 Documentanalyse.....	20
3.3.2 (Participerende) Observaties.....	20
3.3.3 Semi-gestructureerde interviews	20
3.3.4 Telefonische vragenlijst.....	20
4. Analyse en resultaten.....	21
4.1 Data-analyse	21
4.1.1 Observaties.....	21
4.1.2 Semi-gestructureerde interviews.....	21
4.1.3 Telefonische vragenlijst.....	21
4.2 Resultaten.....	22
4.2.1 Verkeer	22
4.2.2 Wonen	24
4.3.3 Landschap.....	26
5. Conclusie	28
5.1 Conclusie in SWOT-model	28
6. Bijlagen	31
6.1 (Participerende) observaties	31
6.1.1 Bewonersavond Helhoek werksessie I 07-01-2019.....	31

6.1.2	Notitie werksessie 3	35
6.1.3	Notitie werkoverleg 4.....	36
6.1.4	Notulen tekensessie 05 april	37
6.1.5	Notulen plenaire bijeenkomst/ontwerpsessie 18 april.....	39
6.2	Interviews	43
6.2.1	Lijst met geïnterviewde personen.....	43
6.2.2.	Vragenlijst interviews 8 en 9 april	44
6.2.3	Notities interviews.....	45
6.3	Belronde	46
6.3.1	Belscript	46
6.3.2	Notities belronde.....	47

Samenvatting

De Helhoek is een prachtig landelijk gelegen buurtschap dat door de aanleg van de A15, dat het buurtschap doorkruist, een heel ander beeld krijgt. Ten aanzien van de aanleg van de A15 en de al afnemende leefbaarheid is de wens onder de bewoners ontstaan om een visie op te stellen die de toekomst van de helhoek, na aanleg van de A15, op een hoog abstractieniveau weergeeft.

Om deze visie tot stand te brengen is het noodzakelijk om onderzoek te doen naar de maatregelen die het buurtschap wil treffen om de leefbaarheid in het buurtschap te vergroten.

Gedurende een periode van februari tot en met juni zijn drie studenten van het Civil Society Lab, een projectleider leefbaarheid van Feniks Consult, een wijkdocent van de Hogeschool van Arnhem en Nijmegen en twee ambtenaren van de Gemeente Duiven-Westervoort de dialoog aangegaan met bewoners om te onderzoeken welke eisen en wensen zij hebben ten aanzien van het vergroten van de leefbaarheid.

Tijdens observaties gedurende werk- en tekensessies, interviews, belondes en twee plenaire bijeenkomsten is er input verzameld die de inhoud van de buurtvisie bepalen. Deze is zorgvuldig opgehaald bij de inwoners en daarna meermaals gecheckt om eventuele fouten eruit te halen. Dit heeft als doel om een buurtvisie op te stellen wordt die gedragen wordt door het hele buurtschap, zodat de gemeenteraad de plannen serieus kan nemen en daar eventueel budget voor open stelt.

Tijdens het onderzoek naar deze maatregelen stond de volgende hoofdvraag centraal:
Welke maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landschappelijke inpassing daarvan te vergroten?

Naar aanleiding van het analyseren van de data kan er geconcludeerd worden dat de volgende maatregelen het buurtschap wil treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landchappelijke inpassing daarvan te vergroten:

Verkeer

- gemotoriseerd verkeer ontmoedigen om harder dan 60 km/u te rijden in de Helhoek;
- het veilig verplaatsen van landbouwverkeer;
- gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer, waar mogelijk, scheiden door de aanleg van een vrij liggend fietspad vanaf de deksel tot aan de Oostsingel/N810;
- sluipverkeer tegengaan;
- specifieke verkeersstromen tegen gaan: vrachtverkeer uit de kern van de Helhoek weren (met uitzondering van lokaal agrarisch verkeer).
- het sluipverkeer verminderen middels plaatsing van een 'slimme paal'

Wonen

- de herbouw van vijf woningen in de Helhoek;
- de komst van jonge gezinnen met 'roots' in de helhoek;
- compensatie voor eventueel ontstane waardedaling van bestaande woningen door de aanleg van de A15;
- herbouw van woningen die passen binnen de structuren van het landschap;
- betaalbare woningen die voldoende ruimte bieden, goed bereikbaar zijn en een uitstraling hebben die aansluit op de bestaande bebouwing;
- woningen niet alleen in de kern realiseren, maar ook in het verlengde van de Helhoek en de Beerencloauwstraat.

Landschap

- de openheid en het agrarisch karakter te behouden;
- bestaande groenstructuren zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te benadrukken;
- de groenstructuur te versterken om bij te dragen aan verbetering van milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit (fijn- en stikstof) en ecologie;
- bestaande groenstructuren (groene en blauwe zichtlijnen) in de Helhoek zo veel mogelijk behouden en waar mogelijk versterken;
- Het bestaande 'groene lint' langs de Helhoek (straat) versterken middels plaatsing van knotwilgen;
- de inrichting van de deksel zo veel mogelijk laten aansluiten op de bestaande groenstructuren en andere elementen van het bestaande landschap;
- de bestaande waterstructuur in het buurtschap te behouden en benadrukken;
- de biodiversiteit behouden en versterken middels maatregelen voor weidevogels en andere vogels.

1. Inleiding

Dit onderzoeksrapport is geschreven als verantwoording voor alle informatie dat is verzameld gedurende het project: Leefbaar Helhoek. Dit rapport biedt ondersteuning bij het schrijven van de buurtvisie voor Helhoek, getiteld: "Helhoek kijkt verder".

1.1 Aanleiding

Tijdens de oriëntatiefase van het project is gebleken dat er veel informatie nodig was voor het schrijven van een gedragen buurtvisie. Deze informatie kwam in eerste instantie uit de verschillende stakeholders, waaronder de gemeente Duiven, provincie Gelderland, Rijkswaterstaat en de inwoners van Helhoek. Om tot een compleet en overzichtelijk bestand te komen was het noodzakelijk om een onderzoeksrapport te komen, waarin zowel de verantwoording als de definitieve onderzoeksresultaten gepubliceerd konden worden. Dat rapport ligt nu voor u.

1.2 Probleemanalyse

In Helhoek, een buurtschap gelegen in de Liemers en behorend bij het dorp Groessen, leidt een aantal factoren tot een negatieve invloed op de leefbaarheid. Het buurtschap heeft te maken met vergrijzing, ontgroening, leegstand en een slechte verkeersveiligheid. Daarnaast krijgt het buurtschap te maken met de aanleg en de landelijke inpassing van de A15, dat het buurtschap doorkruist. Doordat de inwoners hebben gepleit voor een verdsiepte ligging heeft Rijkswaterstaat besloten dat de A15 in een tunnel wordt aangelegd met een "deksel", waardoor het buurtschap niet op het maaiveld wordt doorbroken. De komst van de A15 heeft ervoor gezorgd dat de urgentie van een buurtvisie is verhoogd.

1.3 Doelstelling

Het doel van dit onderzoek luidt als volgt:

Onderzoeken welke maatregelen het buurtschap wil treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landschappelijke inpassing daarvan te vergroten, teneinde deze op te nemen in de buurtvisie.

Deze doelstelling draagt bij aan het verkrijgen van inzicht in de huidige situatie in Helhoek, met het oog op het thema leefbaarheid en op welke manier de aanleg van de A15 invloed heeft op de leefbaarheid in Helhoek in de toekomst. De informatie die wordt verkregen met dit onderzoek leidt tevens tot input voor de buurtvisie, die uiteindelijk de gezamenlijke visie van het buurtschap op het gebied van leefbaarheid moet representeren.

1.4 Vraagstelling

Uit bovenstaande doelstelling is de volgende hoofdvraag afgeleid:

Welke maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landschappelijke inpassing daarvan te vergroten?

Deze hoofdvraag sluit goed aan bij de doelstelling, omdat door deze te beantwoorden kennis wordt opgedaan over de huidige situatie in Helhoek en wat de gevolgen zijn van de aanleg van de A15 op de leefbaarheid in Helhoek in de toekomst. Om deze hoofdvraag te beantwoorden zijn er twee deelvragen opgesteld die gezamenlijk een antwoord moeten geven op de hoofdvraag.

Dit zijn:

1. *Welke elementen zijn er in de bestaande literatuur beschreven die invloed hebben op de mate van leefbaarheid in zijn algemeenheid?*
2. *Welke maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek te vergroten?*

De eerste deelvraag is een theoretische deelvraag met als doel achterhalen welke elementen het kernbegrip leefbaarheid omvat zodat bepaalde maatregelen die het buurtschap wil treffen kunnen worden gekoppeld aan wetenschappelijke bronnen, zodat de validiteit van de buurtvisie zo hoog mogelijk wordt gehouden. De tweede deelvraag is een empirische deelvraag die gericht is op het ophalen van informatie over welke maatregelen het buurtschap wil nemen om de leefbaarheid te vergroten.

1.4 Afbakening en relevantie

Dit onderzoek richt zich uitsluitend op het buurtschap Helhoek. De rest van het dorp Groessen en de Gemeente Duiven wordt buiten beschouwing gelaten. Omdat leefbaarheid op lokaal niveau verschillend kan zijn, is er voor gekozen om de grenzen van het buurtschap zoals de buurtvereniging heeft aangegeven, aan te houden. Alle uitkomsten die uit dit onderzoek komen vinden plaats binnen deze grenzen.

Het is relevant om onderzoek te doen naar de verschillende thema's binnen leefbaarheid. Ten eerste om de inwoners van Helhoek inzicht te geven in de huidige situatie, met verbeterpunten voor de toekomst, maar vooral ook om de gemeente Duiven en de provincie gelderland te overtuigen met compenserende maatregelen, die de leefbaarheid in Helhoek ten goede komen. Een breed gedragen visie leidt hierbij eerder tot uitvoering van de gewenste maatregelen en behoeften.

1.5 Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit meerdere hoofdstukken die elk een eigen deel van het onderzoeksrapport vertegenwoordigen. In hoofdstuk 2 is het theoretisch kader beschreven. In dit hoofdstuk is bestaande literatuur over leefbaarheid gekoppeld aan de huidige situatie in Helhoek. Vervolgens is in hoofdstuk 3 het plan dataverzameling beschreven. In dit hoofdstuk zijn de onderzoeksstrategie, de gebruikte databronnen en de onderzoeksmethode beschreven. Hoofdstuk 4 geeft inzicht in de resultaten van het onderzoek. Dit hoofdstuk beschrijft tot welke inzichten het onderzoek is gekomen. Tot slot is in hoofdstuk 5 de conclusie beschreven. De conclusie geeft antwoord op de hoofd- en deelvragen en is daarmee het fundament voor de buurtvisie.

2. Theoretisch kader

Het theoretisch kader geeft inzicht in de verschillende thema's die behoren bij het begrip leefbaarheid. Hierdoor kan het begrip ingekaderd en gedefinieerd worden, waardoor de onderzoekers een bredere kijk hebben op het begrip leefbaarheid. Als eerst zijn er een aantal (referentie)onderzoeken gedaan naar leefbaarheid om te onderzoeken wat verschillende studies hierover zeggen. Uit deze onderzoeken kan een (brede) definitie van leefbaarheid gegeven worden. Ten slotte zijn de verschillende dimensies en topics die de onderzoekers hebben benoemd visueel weergegeven in paragraaf twee, het conceptueel model. Dit hoofdstuk geeft tevens antwoord op de eerste deelvraag: *“Welke elementen zijn er in de bestaande literatuur beschreven die invloed hebben op de mate van leefbaarheid in zijn algemeenheid?”*.

2.1 Referentieonderzoeken

Moerdijk Milieuwinst Mogelijk? (Van Blitterswijk, 2009).

Uit onderzoek van Van Blitterswijk (2009) blijkt dat de winst op het gebied van milieu en leefbaarheid gehaald moet worden uit de projecten in de kernen en niet in buitengebieden. Deze winst kan realiseren worden door het creëren van ruimte voor economie door gebruik te maken van het bestaande bedrijventerrein (dit is de koppeling met Helhoek, aangezien in Helhoek ook een bedrijventerrein aanwezig is). Er wordt in het onderzoek gesteld dat verplaatsing van het bedrijventerrein naar elders een positief effect heeft op de leefbaarheid, doordat de verkeersveiligheid en doorstroming toenemen. Optie op verplaatsing van het bedrijventerrein Helhoek zal moeten worden besproken met Marcel Hermsen. Positieve effecten op leefbaarheid zijn vooral te danken aan meer gevoel van veiligheid (bij verwijderen risicovolle bedrijvigheid).

Belangenbehartiging op maat: De Vereniging van Kleine Kernen – van Achterhoek/Liemers naar Gelderland (Vergunst, 2005).

In een ander onderzoek, namelijk dat van Vergunst (2005), wordt de rol van de VKK (Vereniging krachtige kernen) duidelijk. De VKK Achterhoek/Liemers (Vereniging Kleine Kernen) is een organisatie die haar leden (lokale belangengroepen) ondersteunt bij de belangenbehartiging richting gemeente en vertegenwoordigt de belangen van de lokale kernen tegenover de provincie. Daarnaast start VKK-projecten op, waarbij de bewoners van kleine kernen worden gestimuleerd om zich in te zetten voor het behoud van de leefbaarheid in de kern. Kort gezegd; de VKK zet zich in voor een leefbaar platteland. Helhoek is geen lid van deze VKK, in tegenstelling tot het nabij gelegen Groessen; Dorpsraad Groessen heeft zich aangesloten bij het VKK. Uit H2.3 wordt wel duidelijk; *“de VKK wil zich ten eerste inzetten voor de oprichting van belangengroepen in die kernen die nog geen lokale belangengroep hebben. Op die manier wil zij de sociale samenhang in kleine kernen te versterken en de inzet van burgers voor de leefbaarheid van kleine kernen stimuleren”*. Helhoek valt dus onder dit speerpunt. Daarnaast is het ter bevestiging van onze werkzaamheden nuttig om te lezen dat VKK veronderstelt dat groepen die werken met een dorps-/buurtplan meer bereiken. Tevens kan dit dorps-/buurtplan dienen voor een samenwerking met de gemeente volgens VKK.

Een goede relatie tussen de lokale belangengroepen en de bewoners van de kern is van groot belang voor de geloofwaardigheid tussen beide partijen en tussen belangengroep en gemeente. Toch blijkt het in de praktijk lastig te zijn om bewoners te mobiliseren voor de lokale belangengroepen (mensen komen niet opdagen op thema-avonden, zijn niet op de hoogte van de nieuwsbrief, willen geen lid worden). In Helhoek zijn met name de adressen aan de Beerenclauwstraat lastig mee te krijgen in het proces van de lokale belangengroep. De VKK kan belangengroepen hierin ondersteunen door informatie te verstrekken over mogelijke activiteiten die lokale belangengroepen organiseren en te

informereren over de voor- en nadelen van de organisatievormen betreft de verhouding met bewoners. Suggestie is om deze aanbevelingen nader te onderzoeken.

Daarnaast is een aanbeveling dat de gemeenten met veel kleine kernen, meer lokale belangengroepen zouden moeten laten samenwerken in een dorpenoverleg. Voordelen hiervan zijn een versterking van het gevoel van gedeelde verantwoordelijkheid en stimulatie van betrokkenheid. Nadeel is dat er met een dorpenoverleg een extra bestuurslaag tussen lokale belangengroep en gemeente ontstaat. VKK kan ondersteunen in dorps overleggen door verkennende bijeenkomsten en gesprekken te organiseren.

Om de relatie tussen lokale belangengroepen en de gemeente te versterken wordt het de belangengroep aanbevolen te verdiepen in de organisatie van de eigen gemeente. De gemeente wordt aanbevolen voorlichting te geven over het gemeentebeleid, informatie te verstrekken over de bestuurlijke structuur en een contactambtenaar aan te stellen voor de lokale belangengroep (hetgeen in Helhoek al gebeurd is).

Daarnaast wordt aanbevolen dat de lokale belangengroep actief contact houdt met de bewoners middels verschillende activiteiten (niet per se politieke/bestuurlijke activiteiten). Ook is het goed om te weten dat bewoners veel waarde hechten aan een periodieke nieuwsbrief en dat een website overbodig is.

Uit het onderzoek komt naar voren dat er veelal interesse vanuit de buurt is voor informatie over plattelandsbeleid (vooral Nationaal en Provinciaal beleid). Hierbij is er voornamelijk interesse voor de leefbaarheid van het platteland, i.c.m. woningbouw en voorzieningen. Daarnaast is er vraag naar informatie over groene ruimte en ruimtelijke ordening (toekomst buitengebied, behoud karakteristiek landschap, ontwikkeling landbouw).

Van autonoom dorp naar woondorp (Thissen, 2005).

Thissen (2005) onderscheidt in zijn onderzoek een *woondorp* en een *autonoom dorp*. Een autonoom dorp wordt als volgt beschreven: "Wonen en werken vielen voor de meeste bewoners samen binnen het agrarisch gezinsbedrijf. Een groot aantal relaties van bewoners viel samen binnen het gemeenschappelijk territorium van het dorp. De meeste dagelijkse voorzieningen en een groot deel van de sociale contacten vond men in het dorp. Het dorp vormde een politiek-bestuurlijke eenheid. Elk dorp had zijn eigen lokale cultuur. Alleen door een verzorgende functie voor niet-dagelijkse goederen konden plattelandstadjes zich van de dorpen onderscheiden. Karakteristiek voor het autonome dorp in sociaal-cultureel opzicht waren autochtoniteit, dorpsbinding, heterogeniteit in demografische en sociaaleconomische zin en homogeniteit in culturele zin. Het merendeel van de bewoners was in het dorp geboren en getogen. Er was sprake van een emotionele verbondenheid met het eigen dorp, waarbij de buitenwereld maar in beperkte mate als referentiekader diende. Jong en oud, rijk en arm, notabelen, middenstand, boeren en knechten, zij woonden op korte afstand van elkaar bijeen en waren in veel opzichten op elkaar aangewezen. Familierelaties, sociale controle en lokale cultuur hielden de dorpsamenleving bij elkaar." (Thissen, 1997)

Op basis van bovenstaande kan worden aangenomen dat Helhoek een autonoom dorp is. Hierbij moet worden gezegd dat de bewoners van Helhoek zelf, Helhoek als buurtschap zien en niet als dorp. Voor de verdere uitwerking van dit onderzoek zal alsnog worden uitgegaan van Helhoek als (klein) dorp.

Het onderzoek stelt dat drie aspecten van belang zijn voor de leefbaarheid in het autonome dorp zelf; *plaatselijke woonmogelijkheden, plaatselijke werkgelegenheid en plaatselijke voorzieningen*.

Wat blijkt uit het onderzoek is dat huishoudens die geen directe binding hebben met het autonome dorp, er alsnog graag willen wonen. Hun enige binding uit het dorp bestaat dus uit de wens om er te willen wonen. Voor de ontwikkeling van de leefbaarheid in Helhoek is het goed om te weten dat er waarschijnlijk ook huishoudens buiten Helhoek geïnteresseerd zijn om te komen wonen in Helhoek.

Ondervraagde jongeren in het onderzoek geven aan dat *hoge verkeersdruk en onvoldoende verkeersveiligheid* een bedreiging zijn voor de leefbaarheid in het dorp zelf. Het heeft hier betrekking op een West-Vlaams dorp, maar de auteur geeft aan dat dit gevoel ook in veel Nederlandse dorpen wordt ervaren. In navolging van interviews die wij als studenten hebben afgenomen bij bewoners in Helhoek, kunnen wij dit bevestigen.

Veiligheid en kwaliteit van de woonomgeving worden tevens als een relatief sterk punt van het dorp gezien en worden als belangrijker ervaren dan overige zaken die ook een relatief sterk punt van het dorp zijn volgens de ondervraagden. Onder veiligheid wordt verstaan het voorkomen van onveilige plekken (aangenomen wordt dat dit in Helhoek ook betrekking heeft op de verkeerssituatie), veiligheidsgevoel, buurtveiligheid en straatverlichting (interessante onderzoeksvraag voor Helhoek). Bij kwaliteit gaat het over een verzorgde omgeving, groen, de afwezigheid van zwerfvuil en stank. Men is bezorgd dat de veiligheid en kwaliteit van de woonomgeving in het gedrang komen wanneer er verstedelijk plaatsvindt. Men wenst stedelijke kenmerken op afstand te houden.

Verder blijkt uit het onderzoek dat verondersteld wordt dat het *verdwijnen van lokale voorzieningen de leefbaarheid ernstig zou aantasten* en dat een positieve leefbaarheid zou zorgen voor toename van het inwoneraantal in het dorp. Uit rondgang in Helhoek blijkt dat de inwoners niet achter deze algemeen gedeelde aannames staan. Uit het onderzoek komt naar voren dat dit terecht is; dorpen/buurtschappen blijken steeds vaker te klein te zijn voor deze redenering, o.a. door de toename in mobiliteit (ook van ouderen), waardoor de mogelijkheid om voorzieningen elders te bereiken, is toegenomen.

De auteur heeft in het kader van een evaluatieonderzoek een aantal groepsinterviews afgenomen bij bewoners van drie dorpen over de ontwikkelingen en effecten van het gevoerde dorpsversterkingsbeleid in hun dorp. Over het algemeen bleek dat het gevoerde beleid een bijdrage heeft geleverd aan de verbetering van de leefbaarheid. Vooral de projecten die gericht waren op de *kwaliteit van de publieke ruimte* (verzorgde omgeving, groen, afwezigheid zwerfvuil) worden als positief gezien. Dit betreft vooral de dorpen waar signalen worden ontvangen dat investeringen in de openbare ruimte de bewoners stimuleren om te investeren in privéterreinen en het lokale bewustzijn versterken. Dit zijn dynamische dorpen die neigen naar een woondorp.

Bewoners die refereren naar een autonoom dorp, zien investeringen in de openbare ruimte juist als *minder relevant voor de leefbaarheid*. Argumenten die worden gegeven door bewoners zijn dat ze 'hun eigen dorp er niet mee terug krijgen' en 'het is alleen mooi voor de recreant/toerist die eraan passeert'. Projecten die gericht zijn op een ontmoetingsfunctie worden wel gezien als een positieve bijdrage aan de leefbaarheid. Wel is hierbij opvallend volgens het onderzoek, dat deze *objecten met ontmoetingsfunctie niet zouden stimuleren tot gemeenschappelijke initiatieven*. Zo'n ontmoetingsplaats wordt eerder gezien als eenmalige gift van een overheid. Bij een ontmoetingsplaats moet bijvoorbeeld worden gedacht aan een bankje of prieel. Wij denken dat bewoners deze voorzieningen niet zien bijdragen aan gemeenschappelijke activiteiten, omdat ook recreanten (mensen van buitenaf...) gebruik kunnen maken van deze voorziening, omdat deze immers op openbaar terrein staan. Er moet worden na gegaan of bewoners in Helhoek deze ontmoetingsplaatsen als positief ervaren door gebruik van recreanten of dat ze juist een negatief

effect voorzien, omdat ze weinig bijdragen aan de leefbaarheid (omdat er geen gemeenschappelijke activiteiten kunnen worden ontplooid).

Ten slotte concludeert de auteur dat leefbaarheid ook gaat om de relatie tussen bestuur en bewoners. Hieronder worden twee aspecten onderscheiden:

1. Bewoner naar bestuur; het vermogen van bewoners om met elkaar initiatieven te nemen en in de eigen omgeving te investeren.
2. Bestuur naar bewoner; kwaliteit van informatievoorziening en kwaliteit van bestuur.

Krimpdorpen in een global village (Hospers, 2012).

Dit artikel stelt dat dorpen in krimpregio's een toekomst hebben omdat het woonklimaat en de sociale cohesie de leefbaarheid van een dorp bepalen. Wel wordt er gesteld dat dorpen regionaal moeten denken en zowel fysiek als digitaal goed bereikbaar moeten zijn.

Sinds begin jaren '60 kwam de urbanisatie flink op gang waardoor veel mensen naar de stad vertrokken en de dorpen steeds leger werden. Daardoor moesten vaak winkels sluiten en vielen zo hechte gemeenschappen uit elkaar. Ook vertrekken vaak jongeren naar de stad waardoor hele dorpen ontgroenen.

“Geen krimpdorp is hetzelfde”. Het aantal inwoners is niet relevant, het gaat namelijk om het karakter van het dorp. Sommige bewoners hebben een sterke lokale binding, omdat ze in daadwerkelijk dat dorp zijn geboren. Andere kernen fungeren juist als satelliet van een stad in de buurt. Ondanks die verschillen bevatten dorpsvisies vaak dezelfde wensenlijstjes: bouw van nieuwe starterswoningen, meer aandacht voor sport en verenigingsaccommodaties, en behoud van school en gemeenschapshuis.

Maar kan de bouw van nieuwe starterswoningen de krimp in een dorp tegengaan? Dat is maar zeer de vraag, omdat dorpen binnen een regio elkaars concurrenten zijn. Woningmarkten zijn vooral regionaal bepaald: slechts 7% van de verhuizers in ons land verlaat de eigen regio.

Dorpen hebben een toekomst, ook als ze krimpen. Dorpen zijn opgenomen in grotere structuren: de dorpsbewoner anno nu stapt in de auto of start z'n laptop op en heeft contact met de rest van de wereld. Investeren in veilige wegen en glasvezelkabels heeft dan ook veel meer zin dan nieuwe starterswoningen bouwen. “Juist dorpen die goed verbonden zijn met de wereld rondom zouden weleens goede toekomstperspectieven kunnen hebben” (Hospers, 2012).

Landschapsplan Doetinchem-Duitse grens (Van Veelen, 2014).

Dit landschapsplan is opgericht tijdens de aanleg van de 380 kV hoogspanningsverbinding tussen **Doetinchem** en **Wesel**. Door de aanleg van deze hoogspanningsverbinding zijn er een aantal ingrijpende maatregelen genomen die veel invloed hadden op het landschap.

Als eerst er wordt aangegeven wat nou precies de inpassing van de hoogspanningsverbinding is. Daarna worden eventuele inrichtingsmaatregelen genoemd die gebruikt worden over het gehele traject. Daarbij worden ook een aantal inrichtingsprincipes toegelicht, namelijk:

- Zicht op de verbinding
- Doorsnijding van lineaire beplantingen
- Doorsnijding van bouselementen
- Inpassing van installaties
- Ondergrondse aanleg.

Als laatste zoomt men in per locatie om aan te geven op welke locatie welke maatregel wordt gebruikt, en waarom ook juist die maatregel.

Verkeersleefbaarheid: voor iedereen belangrijk, maar een vaag begrip (Simons, 2009).

In dit artikel worden vier elementen genoemd van verkeersleefbaarheid:

1. Verkeersdruk
2. Oversteekbaarheid voor mens en dier
3. Sluipverkeer
4. Barrièrewerking

In het kader van de Helhoek worden alleen de eerste drie besproken.

Verkeersdruk kan worden uitgedrukt in het aantal motorvoertuigen per etmaal. Als er meer dan het gemiddeld aantal verkeer langskomt, spreek je van een toename van de verkeersdruk. Dat hoeft op zichzelf geen probleem te zijn. Het is goed daarbij onderscheid te maken in de verkeersdruk die technisch toelaatbaar is en de verkeersdruk die toelaatbaar is gezien de omgevingsituatie. De technisch toelaatbare verkeersdruk kan worden gemeten met de verhouding tussen de wegvakintensiteit en de wegvakcapaciteit. Problemen met de technisch toelaatbare verkeersdruk kunnen over het algemeen worden opgelost door de wegvakcapaciteit te vergroten.

De oversteekbaarheid van een weg heeft volgens onderzoek een samenhang met de leefbaarheid. Mensen vonden een hoge verkeersintensiteit in een straat niet prettig niet alleen door geluid en stank, maar ook door het minder gemakkelijk te kunnen oversteken. Daarnaast kun je oversteekbaarheid van een weg ook objectief meten op basis van de gemiddelde wachttijden voor het oversteken (op plaatsen die niet door verkeerslichten worden geregeld). Buiten de bebouwde kom kan oversteekbaarheid eveneens een probleem zijn. Dit geldt voor mens en dier.

Sluipverkeer, zijn verkeerstromen die ontstaan wanneer er druktes ontstaan op vaak belangrijke wegen, waardoor mensen via wegen van lagere order zich verplaatsen zodat ze sneller de bestemming bereiken. Het probleem voor aanwonenden van een sluiproute is tweedelig: de weg is drukker (soms veel drukker) dan waarvoor hij bedoeld is en er wordt met hoge snelheden gereden (omdat het behalen van tijdwinst doorgaans één van de redenen van sluipverkeer is). Vaak op plattelandswegen waar de verhardingsbreedte van de weg vaak minder dan 5 meter is, kan dit ook leiden tot schade bermen en verhardingen leiden. Doordat mensen vaak op hogere snelheden gaan rijden is er ook een groter gevaar mensen die de weg recreatief gebruiken, zoals fietsers en voetgangers.

Aanvullende literatuur (Van Der Wouw, 2010; Van Gernerden en Staats, 2006; Wittebrood en Van Dijk, (2007); Forrest en Kearns (2001); Leijdelmeijer et al. (2009).

De realiteit in plattelandsgebieden is een krimpende bevolking die meer ouderen kent. In dit document wordt leefbaarheid gedefinieerd als “de mate waarin de leefomgeving aansluit bij de voorwaarden en de behoeften die er door de mensen aan worden gesteld” (RIVM, z.d.).

Uit het artikel blijkt dat de woonomgeving en de tevredenheid over de samenstelling van de bevolking net zo belangrijk zijn als de voorzieningen in een kern.

Uit onderzoek van Dick van der Wouw (2010) blijkt dat inwoners van kernen waar nauwelijks voorzieningen zijn, vaak hun kern toch als zeer leefbaar ervaren. Erg mag tóch één voorziening niet ontbreken, en dat is de ontmoetingsplek. Dat is een voorwaarde om dingen met elkaar te ondernemen. Leefbaarheid kan hierin worden onderverdeeld in twee dimensies: Sociale verbanden en fysieke kenmerken.

In het algemeen wordt de leefbaarheid in kleine kernen gekenmerkt door het eigen initiatief en de inzet van bewoners. De gemeente faciliteert hierin en de dorpsraad is de schakel tussen de bewoners en de gemeente.

Niets is zo frustrerend voor dorpelingen als je tegen plannen te moeten verzetten die er met echt overleg anders uit zou hebben gezien. Hierin ligt voor de Helhoek ook de taak om gezamenlijk en in eenheid een gedragen buurtvisie te creëren, waar iedereen zijn steentje aan heeft bijgedragen.

Hoewel een gemeenschappelijke vijand een band scheidt (inwoners vs. Rijkswaterstaat bijvoorbeeld), biedt een positieve samenwerking meer perspectief.

Van Gernerden en Staats (2006) zeggen dat de sociale component de cruciale factor is voor leefbaarheid. Zij zeggen dat de fysieke structuur van de openbare ruimte ligt in het “faciliteren en het verzamelen van sociale informatie”. De ruimtelijke inrichting dient contact te bevorderen.

Wittebrood en Van Dijk (2007) stellen dat sociale cohesie een belangrijke indicator is van leefbaarheid. Sociale cohesie is volgens de auteurs de “intermediaire factor tussen fysieke en sociale kenmerken”.

Forrest en Kearns (2001) hebben een kader ontwikkeld om het begrip ‘sociale cohesie’ uiteen te rafelen. Hiervoor worden de volgende dimensies gegeven:

- Collectieve normen en waarden (gedeelde opvattingen);
- Sociale contacten (sociale relaties en interactie);
- Binding en identiteit (betrokkenheid, binding met de buurt, participatie).

Uit de (iets technischere) studie van Leijdelmeijer e.a. (2009) blijkt ook dat de sociale aspecten het belangrijkste zijn voor het leefbaarheidsdeel van bewoners. Uit het onderzoek blijken de volgende omgevingscondities van invloed op de ervaren leefbaarheid:

- Bevolking (mate en aard van contacten, aanwezigheid bevolkingscategorieën, gedeelde normen en waarden);
- Gebouwen (Eigendomsverhouding, woningtypes, bouwperiode, mate van vervuiling);
- Woningdichtheid (Feitelijke dichtheid, aanwezigheid voortuinen, eengezinswoningen, water, groen);
- Sociale Veiligheid (sloop en leegstand, bevolkingscategorieën, toezicht, verlichting, vervuiling, geluidshinder);
- Fysieke veiligheid (snelheidsmaatregelen, weg- en railverkeer, bodemsanering, straatinrichting, aantal rijstroken).

De dimensie 'bevolking' van Leijdelmeijer e.a. komt overeen met het domein van sociale cohesie die Wittebrood en Van Dijk & Forrest en Kearns benadrukken.

Verder toont de studie van Leijdelmeijer e.a. enkele opvallende en relevante voorbeelden. Dit zijn:

1. De dichtheid van de bebouwing heeft een negatieve invloed op de leefbaarheid. Echter wordt de dichtheid minder als "te hoog" ervaren wanneer de woningen ruime voortuinen hebben.
2. De sociale dimensie, zoals contact met burens, gaat samen met een positiever oordeel over de leefbaarheid en leidt er ook toe dat men minder geneigd is te vinden dat woningen te dicht bij elkaar staan.

Ten slot heeft deze studie nog een aantal wezenlijke aanbevelingen die de leefbaarheid bevorderen, enkele relevante zijn:

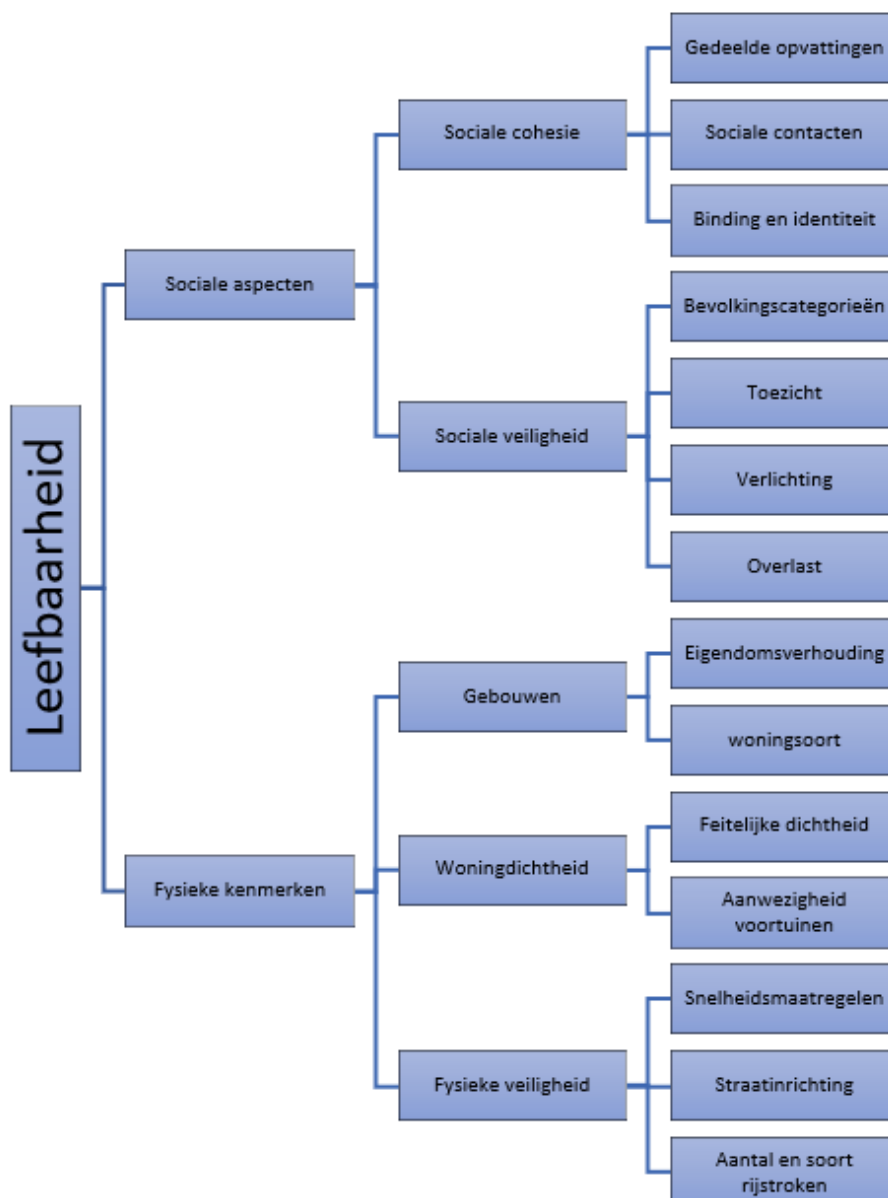
1. Stimuleer via ruimtelijk ontwerp de verbinding met de sociale omgeving
 - a. Straatgerichte woonkamers stimuleren i.t.t. tuingerichte woonkamers om betrokkenheid en toezicht te vergroten;
 - b. Voortuinen stimuleren publieke familiariteit;
 - c. De aanwezigheid van voortuinen leidt tot de perceptie van een lagere dichtheid.
2. Plan welbewust en strategisch 'looproutes' waardoor:
 - a. Sociale contacten worden gestimuleerd
3. Stimuleer burgerparticipatie en samenwerking
 - a. Burgerparticipatie om sociale contacten en betrokkenheid in de buurt te stimuleren
 - b. Organiseren van burgeracties, zoals schoonmaakacties, om de leefbaarheid te vergroten

2.2 Conceptueel model Leefbaarheid

Uit bovenstaande onderzoeken kan het begrip “leefbaarheid” uiteengehaald worden in meerdere dimensies en topics. Hieruit kan geconcludeerd worden dat:

1. Leefbaarheid een sociale en een fysieke component kent;
2. De sociale component leidend is en de fysieke component ondersteunend.

Het conceptueel model geeft deze uiteenraffing weer. Hieruit kan het begrip in perspectief geplaatst worden waarbij onderbelichte onderwerpen meegenomen kunnen worden in het onderzoek naar leefbaarheid in de Helhoek. De uitkomsten hiervan worden meegenomen in de uiteindelijke buurtvisie van Helhoek.



Figuur 1: Conceptueel model leefbaarheid (Reimes, Nieuwenhuis & Wittenberg, 2019)

3. Plan dataverzameling

In dit hoofdstuk is het plan dataverzameling beschreven. Dit plan bestaat uit drie stappen. In paragraaf 3.1 is de onderzoeksstrategie beschreven. Hierin wordt uitgelegd welke strategie het onderzoek volgt om tot de gewenste uitkomst te komen. In paragraaf 3.2 zijn de gebruikte databronnen beschreven. Dit zijn de bronnen waaruit alle informatie is vergaard. In paragraaf 3.3 is de methode van dataverzameling beschreven. Deze paragraaf richt zich op de methoden die zijn gebruikt om de juiste informatie uit de geselecteerde bronnen te halen. Deze paragraaf gaat tevens in op de manier waarop de kwaliteit van de data is gewaarborgd. Ten slot is in paragraaf 3.4 beschreven hoe de data wordt geanalyseerd om ervoor te zorgen dat alleen de bruikbare informatie wordt vertaald naar de buurtvisie.

3.1 Onderzoeksstrategie

Dit onderzoek is uitgevoerd volgens het fenomeen van de casestudy. Dit houdt in dat er in dit onderzoek gebruik is gemaakt van een triangulatie van methoden van dataverzameling. Dit betekent dat er verschillende methoden zijn gebruikt om informatie te vergaren, te verklaren of te falsificeren (Blijenbergh, 2016). Deze wijze van dataverzameling is toegepast om de juiste hoeveelheid informatie te verkrijgen, en deze een aantal keer te controleren op waarheid, zodat er in de buurtvisie alleen maatregelen staan die door de hele buurt worden gedragen. Volgens Blijenbergh (2016) leent praktijkgericht onderzoek zich tot slot het beste voor een deductieve methode, doordat er door middel van al bestaande literatuur en theorie gekeken wordt naar een specifiek verschijnsel, in dit geval leefbaarheid. De gewenste maatregelen kunnen op deze manier gekoppeld worden aan bestaande theorieën zodat de buurtvisie (wetenschappelijk) onderbouwd kan worden.

3.2 Databronnen

Om de juiste (hoeveelheid) informatie te verzamelen is er in dit onderzoek gebruik gemaakt van een verscheidenheid aan bronnen. Deze is in onderstaande tabel onder de kolom 'Bronnen' beschreven. Daarnaast heeft elke bron een bepaalde type informatie opgeleverd. De manier waarop deze informatie is opgehaald staat in de tabel onder de kolom 'methode' beschreven. In de laatste kolom is een toelichting gegeven over de bronnen en de methode.

Bronnen	Methode	Toelichting
Bestaande literatuur over leefbaarheid	Documentanalyse	Wetenschappelijke literatuur over thema's als leefbaarheid en sociale cohesie. Deze zijn gecontroleerd op actualiteit en relevantie
Interne documenten van Feniks Consult, HAN Krachtige Kernen, de Gemeente Duiven en Rijkswaterstaat	Documentanalyse	Het gaat hier over al beschikbare documenten die niet voor iedereen openbaar toegankelijk zijn, maar wel sinds de start van het project zijn bijgehouden en opgeslagen.
Inwoners van Helhoek	Werkgroepoverleggen (Observatie)	Tijdens de overleggen van de twee werkgroepen: Veilig en gezond verplaatsen & wonen en leven in een landelijk Helhoek is er veel informatie opgedaan over de gewenste maatregelen die de inwoners graag willen.
Inwoners van Helhoek	Tekensessie (Observatie)	Om de gewenste maatregelen te visualiseren is er een tekensessie georganiseerd met betrokken inwoners.

Inwoners van Helhoek	Semi-gestructureerde interviews	Informatie die is opgehaald uit de werkgroepen is gecheckt bij de rest van de inwoners aan de hand van semi-gestructureerde interviews om te controleren of er draagvlak is voor de gewenste maatregelen.
Inwoners van Helhoek	Telefonische vragenlijst	Om antwoord te krijgen op de specifieke vragen met betrekking tot de buurtvisie is er aan de hand van de eerste plenaire bijeenkomst een belronde georganiseerd.
Inwoners van Helhoek	Plenaire bijeenkomsten (Observatie)	Tijdens meerdere plenaire bijeenkomsten zijn alle inwoners uitgenodigd om met zijn allen na te denken over bepaalde thema's om maximaal draagvlak te creëren voor de buurtvisie.

3.3 Methoden van dataverzameling

In deze paragraaf worden de methoden beschreven die zijn gebruikt om de juiste informatie uit bovenstaande bronnen te achterhalen. Er is in dit onderzoek gebruik gemaakt van een triangulatie van methoden van dataverzameling, om zoveel mogelijk relevante informatie op te halen en te controleren op gedragenheid. Er is een combinatie van documentanalyse, participerende observaties, semigestructureerde interviews en een telefonische vragenlijst uitgevoerd.

3.3.1 Documentanalyse

In dit onderzoek heeft de documentanalyse van wetenschappelijke en interne bronnen geleid tot relevante informatie over het verschijnsel leefbaarheid in het algemeen, alsmede informatie over de aanleg van de A15 en de impact daarvan op het buurtschap Helhoek. De documenten dragen bij aan een bredere kijk op leefbaarheid en helpt bij het onderbouwen van de gewenste compenserende (omgevings)maatregelen van de inwoners van Helhoek.

3.3.2 (Participerende) Observaties

Tijdens dit onderzoek hebben observaties in de vorm van werkgroepoverleggen, tekensessies en plenaire bijeenkomsten geleid tot extra informatie, die anders niet beschikbaar zou zijn. Tijdens deze bijeenkomsten wordt steeds door minimaal twee studenten alle relevante informatie opgeslagen in notulen en aantekeningen, die later worden uitgewerkt. Uit deze uitwerkingen kunnen wensen van de inwoners van Helhoek geïnventariseerd worden, waardoor de wensen onderbouwd kunnen worden in de definitieve buurtvisie.

3.3.3 Semi-gestructureerde interviews

Met het gebruik van deze methode worden enkele inwoners van Helhoek gebruikt als bron, waarbij een semigestructureerde vragenlijst leidt tot een gesprek waarbij aanvullende informatie over gewenste maatregelen op het gebied van Helhoek kunnen worden afgeleid.

3.3.4 Telefonische vragenlijst

Een tweede vorm van kwalitatieve informatieverzameling is de telefonische vragenlijst. Dit is een telefonisch interview dat wordt afgenomen bij een select aantal inwoners van Helhoek om de vergaarde informatie te verifiëren of falsificeren. Deze laatste check leidt tot een versterking van de onderbouwing op de opgehaalde informatie, zodat de betrouwbaarheid en validiteit van het eindrapport zo hoog mogelijk wordt gehouden.

4. Analyse en resultaten

In dit hoofdstuk is de manier waarop de data is geanalyseerd uitgezet. Daarnaast zijn de belangrijkste resultaten uit het onderzoek beschreven in paragraaf 4.2.

4.1 Data-analyse

Ten grondslag aan de data-analyse van dit onderzoek ligt een triangulatie van methoden, zoals beschreven in paragraaf 3.3. Deze triangulatie heeft geleid tot waardevolle informatie, die in een ander scenario met minder dataverzamelmethode, beperkt zou zijn gebleven.

Het fundament van de data ligt in het conceptueel model zoals deze is opgesteld in paragraaf 2.2. Uit dit model kunnen de belangrijkste dimensies en indicatoren van leefbaarheid gekoppeld worden aan de belangrijkste dimensies en indicatoren die de inwoners stellen aan leefbaarheid in Helhoek. Alle verzamelde informatie is onderhevig aan dit conceptueel model. Er zou dus eventueel geconcludeerd kunnen worden dat in Helhoek andere elementen van leefbaarheid belangrijker zijn dan in het conceptueel model is weergegeven.

Zowel de (uitwerkingen van de) observaties alsmede de semigestructureerde interviews en telefonische vragenlijst worden naast dit conceptueel model gelegd om te kijken of de thema's overeen komen of juist verschillen. Op basis hiervan kunnen de gewenste maatregelen van de inwoners beter onderbouwd worden met wetenschappelijke literatuur.

Hieronder wordt per dataverzamelmethode aangegeven hoe de data is geanalyseerd. Het gaat hierbij alleen om de empirische methoden, de documentanalyse is in hoofdstuk 2 al aan bod gekomen.

4.1.1 Observaties

Alle observaties zijn geanalyseerd aan de hand van de uitwerkingen van de observaties. Dit zijn veelal notulen en aantekeningen, aangevuld met kaartmateriaal zoals tekeningen en schetsen. De notulen zijn gedetailleerd uitgewerkt, soms aangevuld met quotes van inwoners, om de resultaten extra kracht bij te zetten. Nadat alle informatie is uitgewerkt is deze vergeleken met de aantekeningen van de andere aanwezigen, om ervoor te zorgen dat de informatie correct is opgeschreven. Deze zijn opgenomen in bijlagen 6.1.1 tot en met 6.1.5.

4.1.2 Semi-gestructureerde interviews

De interviews zijn gehouden aan de hand van een vooraf opgestelde vragenlijst. Deze vragenlijst vormt de leidraad in het gesprek, zodat alle ondervraagden ongeveer dezelfde vragen voorgelegd krijgen. Alle antwoorden zijn genotuleerd en uitgewerkt in een document. Alle samengevatte transcripties zijn vergeleken met elkaar en gecontroleerd op overeenkomsten en verschillen. De belangrijkste overeenkomsten worden meegenomen in de buurtvisie, nadat ze nogmaals nadrukkelijk gecontroleerd zijn bij de andere inwoners. De geïnterviewde personen staan in bijlage 6.2.1 en de vragenlijst in bijlage 6.2.2.

4.1.3 Telefonische vragenlijst

Aan de hand van de uitkomsten van bovenstaande semi-gestructureerde interviews zijn de uitkomsten gecontroleerd bij de overige inwoners door middel van een telefonische vragenlijst. Deze vragenlijst is vooraf in samenwerking met de opdrachtgevers opgesteld. Op basis van deze vragen kan er geconcludeerd worden of alle opgehaalde informatie breed wordt gedragen, of dat het gaat om een idee van één of een klein aantal personen. De telefonische vragenlijsten zijn uitgewerkt en vergeleken met elkaar. De overeenkomsten worden meegenomen in de buurtvisie. De vragenlijst en de uitwerking daarvan zijn te vinden in bijlagen 6.3.1 en 6.3.2.

4.2 Resultaten

In deze paragraaf staan de belangrijkste resultaten uit de in paragraaf 4.1 genoemde dataverzamelmethode beschreven. Uit de analyse is gebleken dat er grofweg een driedeling gemaakt kan worden met mogelijkemaatregelen. Dit zijn maatregelen op het gebied van: Verkeer, wonen en landschap.

4.2.1 Verkeer

De inwoners willen een verkeersveilige Helhoek realiseren waar in de eerste plaats de inwoners zelf en hun kinderen maar ook recreanten en sporters uit Zevenaar, Duiven en elders veilig en vrij kunnen verplaatsen. Daarnaast wordt het sluipverkeer geweerd, om overlast, met name in de spits, te voorkomen. Hierdoor wordt de veiligheid van de mensen in de Helhoek gewaarborgd.

Mogelijke verkeersmaatregelen moeten de huidige structuren respecteren. Daarbij moet er oog zijn voor een goede bereikbaarheid van de Helhoek, rekening houdend met de spoorlijn Arnhem - Zevenaar en de A15.

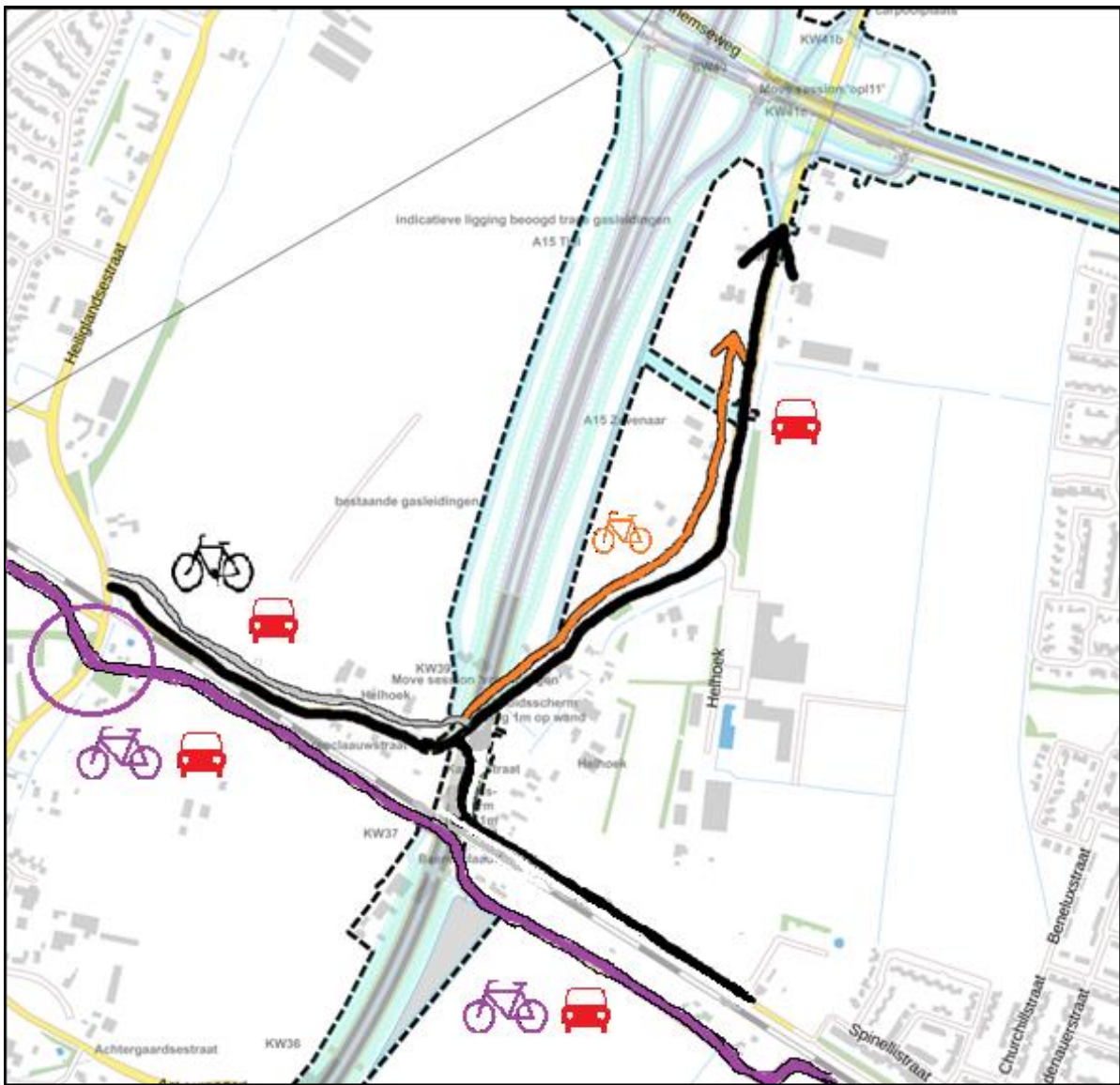
Dit betekent dat:

- eigen inwoners en bezoek met minimale hinder met hun auto/motor de Helhoek(straat) kunnen bereiken. Ander verkeer zal wel vertraging ondervinden;
- vrachtverkeer via de juiste wegen naar het bedrijventerrein geleid wordt, waardoor er geen vrachtverkeer door de Helhoek komt;
- (agrarische) bedrijven ongehinderd kunnen werken

Om een verkeersveilige Helhoek te realiseren waar men zich veilig en gezond kan verplaatsen en waar kinderen veilig bij huis kunnen spelen, is het streven om:






- voorzieningen te treffen die gemotoriseerd verkeer ontmoedigen om harder dan 60 km/u te rijden;
- voorzieningen te treffen in het buurtschap die bijdragen aan veilig verplaatsen van het landbouwverkeer;
- gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer, waar mogelijk, te scheiden door de aanleg van een vrij liggend fietspad vanaf de deksel tot aan de Oostsingel/N810;
- voor de Beerenclauwstraat duidelijkheid te creëren over de status van de auto voor inwoners en bezoekers;
- sluipverkeer tegen te gaan;
- specifieke verkeersstromen tegen te gaan: vrachtverkeer uit de kern van de Helhoek te weren (met uitzondering van lokaal agrarisch verkeer);
- de aansluiting van de Heiliglandsestraat op de Beerenclauwstraat te optimaliseren;
- het sluipverkeer verminderen middels plaatsing van een 'slimme paal' (Volendam/Edam-constructie): Inwoners en bezoekers moeten ongehinderd de Helhoek (straat) kunnen bereiken, agrarisch verkeer mag hierbij niet worden belemmerd.
- het sturen van verkeersstromen door het plaatsen van adequate bewegwijzering die vrachtverkeer via de N810 naar het bedrijventerrein leidt om overlast te beperken.

In figuur 2 zijn bovenstaande maatregelen verwerkt in een streefbeeldkaart.



Figuur 2: Streefbeeldkaart Verkeer

Legenda:

-  Sluipverkeer tegengaan
-  Vrij liggend fietspad
-  Gewenst vrij liggend fietspad
-  Snelfietsroute Duiven – Zevenaar (bestemmingsverkeer toegestaan)
-  Aanpassen aansluiting op kruising

4.2.2 Wonen

In de Helhoek leven diverse leeftijdsgroepen in harmonie en met zorg voor elkaar samen. Om die dynamiek van verjonging in het buurtschap te behouden is aanwas van nieuwe inwoners nodig: jonge gezinnen met relatie en 'feeling' met het DNA van het buurtschap. Met de vaststelling van de motie van 2011 door de gemeenteraad van Duiven is het mogelijk voor eigenaren van woningen die moeten wijken voor de aanleg van de A15 en die aangekocht worden door Rijkswaterstaat (RWS), een woning binnen de gemeente terug te bouwen. Daarnaast staat in het Woningbouwprogramma van de gemeente Duiven dat maximaal vijf woningen in het plangebied van de Helhoek mogen worden teruggebouwd.

De intentie hiervan is de leefbaarheid te behouden en mogelijk te versterken. Aan deze herbouw zijn daarom voorwaarden gesteld: er dient voldoende draagvlak te zijn voor de herbouw, de herbouw draagt bij aan de vergroting van de leefbaarheid in de Helhoek en er wordt gebouwd naar behoefte. Tevens heeft een aantal inwoners de zorg geuit dat hun woning door de aanleg van de A15 gaat verzakken. In lijn met het boven gestelde zal de gemeente welwillend staan ten opzichte van herbouw van deze woningen.

De Helhoekers ervaren dit als een kans; tegelijkertijd brengt dit dilemma's met zich mee. Er lijken meer gegadigden te zijn voor een nieuwe woning dan er binnen het beleid gebouwd mag worden. Het is de uitdaging voor de inwoners van het buurtschap om de uitgangspunten te formuleren voor de herbouw van de woningen die bovendien passen binnen de structuren van het landschap. Mocht het zo zijn dat RWS tijdens of na de aanleg van de A15 bepaalde woningen alsnog onbewoonbaar verklaart en aankoopt, dan wil de buurt graag dat de gemeente zich welwillend opstelt ten aanzien van mogelijke herbouw (in de geest van de motie van 2011). Dit geldt ook als inwoners aangeven dat hun woonsituatie onleefbaar is geworden.

Er zijn heldere wensen: ouders en kinderen die dichtbij elkaar willen wonen om voor elkaar te zorgen. Jonge gezinnen die 'roots' hebben in / verbonden zijn met de Helhoek. Ook de locatie van de te bouwen woningen is in sommige gevallen al vrij concreet. Daarnaast zijn er inwoners die op termijn willen verhuizen uit de Helhoek. Dit biedt mogelijkheden voor de vitalisering van de Helhoek mits deze woningen ter beschikking komen aan een jongere leeftijdsgroep. De aantrekkelijkheid en leefbaarheid van het buurtschap zullen de potentie om de woning tegen een redelijke prijs te verkopen verhogen.

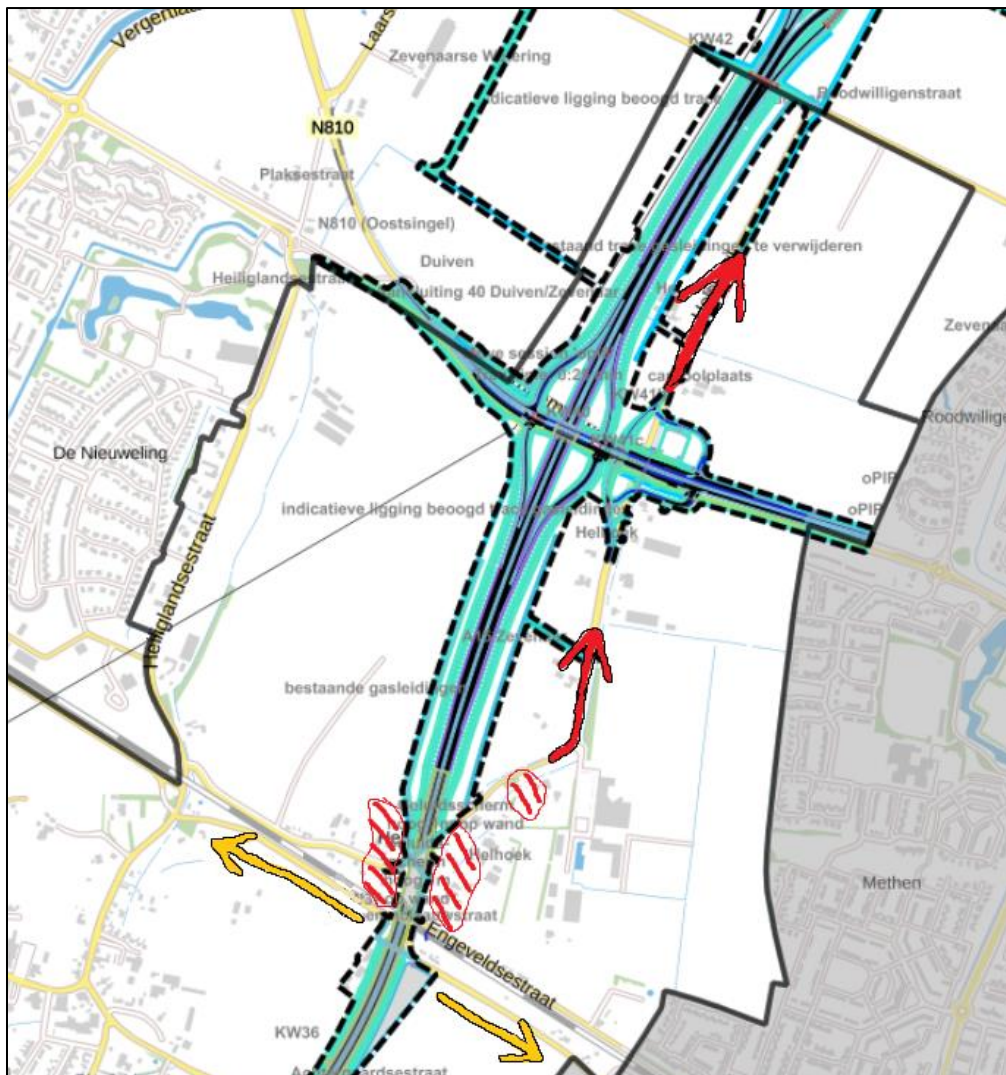
Het prettig wonen in een landelijk Helhoek is voor alle inwoners van groot belang: juist deze manier van wonen belichaamt voor velen de leefbaarheid van het buurtschap. De uiteindelijke vertaling van leefbaarheid in het wonen verschilt van persoon tot persoon. Het streven is enerzijds een gebalanceerde leeftijdsopbouw en anderzijds betaalbare woningen die voldoende ruimte bieden, goed bereikbaar zijn en een uitstraling hebben die aansluit op de bestaande bebouwing. De invulling van dit streven is niet eenduidig.

Het hoogst haalbare is wellicht dat de invulling hiervan in harmonie gestalte krijgt, met respect voor het verschil in standpunten. De een wil een nieuwe betaalbare woning, de ander wil zijn woning goed verkopen. De een wil graag dat zijn kinderen in de buurt wonen om een stukje ondersteuning op de oude dag te kunnen bieden, de ander wil de mogelijkheid krijgen om elders prettig te leven. Voldoende levendigheid, voldoende kwaliteit van wonen en een aantrekkelijke woonomgeving (gelegen in onder meer veilig en gezond verplaatsen en aandacht voor een open en ruim, groen en rust uitsralend landschap) zijn daarin kernkwaliteiten. De kwaliteit van de woningen wordt ook bepaald door de mate waarin deze passen binnen het kwaliteitsbeeld van het buurtschap.

De inwoners hebben de wens aangegeven om woningen (mede) te realiseren in het verlengde van de Helhoek (straat); zij vrezen een weinig open bebouwingsbeeld bij het deksel indien gekozen wordt




voor een invulling van de woninglocaties vanuit het stedenbouwkundig perspectief. Juist die openheid is voor hen een van de kernkwaliteiten van de Helhoek. Het streefbeeld vanuit het perspectief van de inwoners beoogt deze openheid te geven door een deel van de te herbouwen woningen in de lintbebouwing te plaatsen. Inwoners van de Beerenclauwstraat hebben in het kader van de leefbaarheid van het buurtschap de wens om ten zuiden van de spoorlijn enige woningen te realiseren.

Aan de Broekse zijde is het vooral de wens om de openheid te behouden, zowel aan de Groessense weide als naar de verstedelijkte omgeving van Groessen en Zevenaar. In figuur 3 zijn bovenstaande maatregelen verwerkt in een streefbeeldkaart.



Figuur 3: Streefbeeldkaart Wonen

Legenda:

-  (Her)bouw van enkele woningen dicht bij de deksel; dit zorgt voor verbinding en een stedenbouwkundige versterking van het buurtschap.
-  Mogelijkheid tot (her)bouwen langs de Helhoek en Helstraat, om het "lint" te versterken.
-  Mogelijkheid tot (her)bouwen langs de Beerenclauwstraat, om het "lint" te versterken.

4.3.3 Landschap

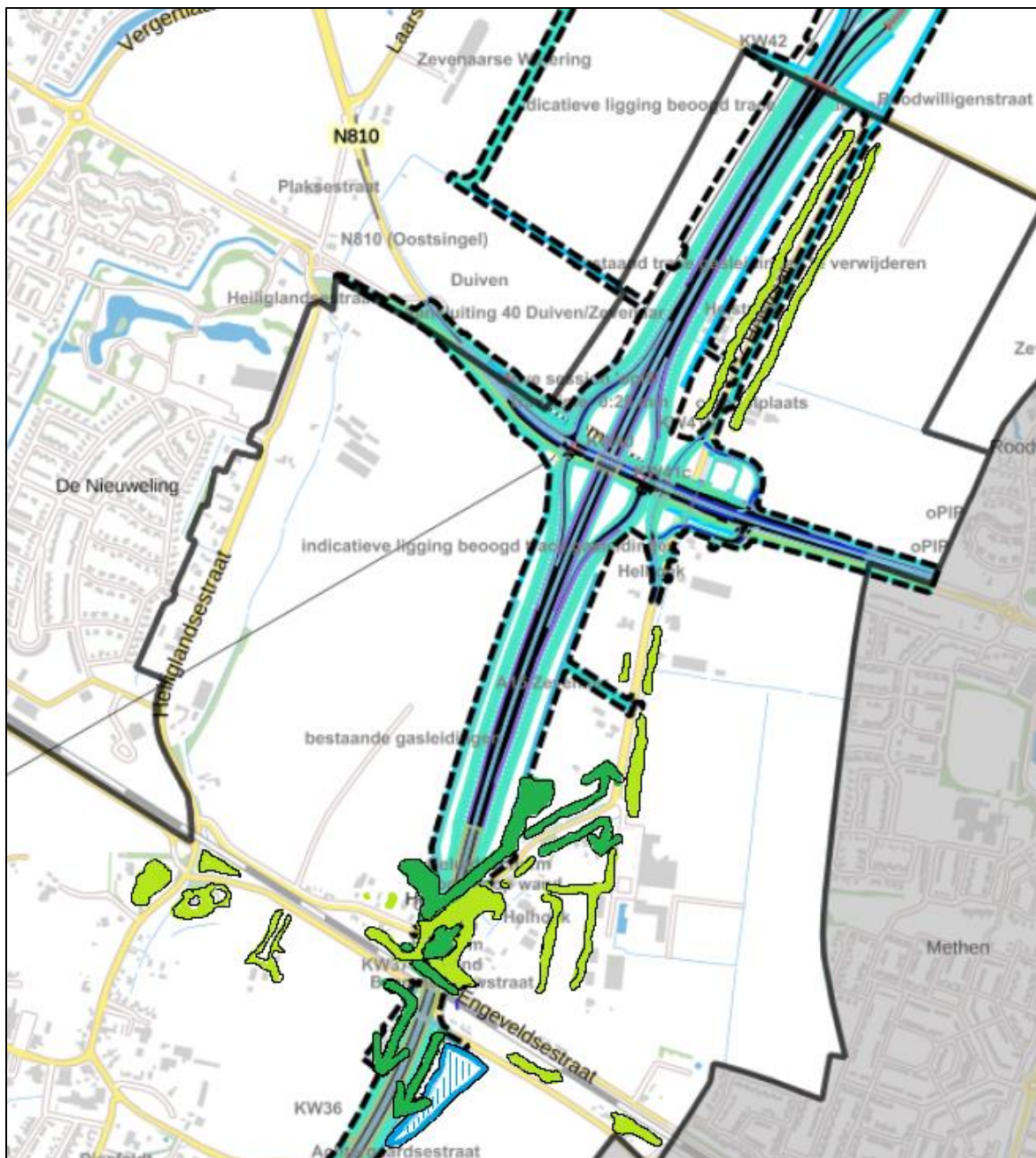
De Helhoek is een rustige, ruimtelijke plek met volop mogelijkheden om de horizon te zien en te genieten van de mooie omgeving. Een afwisselend, agrarisch landschap met behoud van diversiteit in structuren: lintbebouwing in het Broek, kleinschalig landschap met struwelen ten zuiden van de spoorlijn Arnhem - Zevenaar – zo geheel anders dan het kenmerkende rivierengebied of de Veluwerand.

Daarbij wil de inwoner vooral het huidige, open en zelfstandige karakter behouden, met haar monumentale bomen, boomgaarden, moestuinen en andere beeldbepalende elementen, zoals klassieke boerderijen en schuren. Nieuwe woningen passen in het landelijk karakter. Een aantal inwoners geeft aan dat kleinschalige elementen kunnen worden toegevoegd: een wandel- en fietspad met enkele bankjes en/of rustplekken eventueel met prullenbak en een speeltoestel in de openbare ruimte om te kunnen genieten van al dat moois. De locatie van deze voorzieningen wordt in onderling overleg bepaald. Daarnaast blijft er ook voldoende ruimte voor de boerderij. Er is oog voor biodiversiteit. Bovenal wenst de inwoner van de Helhoek: een mooi landschap waar (onze) kinderen ook van zullen genieten, in ruimte en vrijheid.

Om het prettig leven in een landschappelijke omgeving te stimuleren is het streven om het landelijk karakter van de Helhoek in haar omgeving te versterken en de sfeer van rust en ruimte te behouden door:

- de openheid en het agrarisch karakter te behouden;
- bestaande groenstructuren zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te benadrukken;
- de bestaande waterstructuur in het buurtschap te behouden en benadrukken;
- de inrichting van het deksel zo vloeiend mogelijk te laten aansluiten op de bestaande groenstructuren en andere elementen van het bestaande landschap;
- de aanleg van een vrij liggend fiets- en wandelpad voor ongemotoriseerd verkeer, grenzend aan het deksel, om nog meer te kunnen genieten van het landschap;
- de biodiversiteit te behouden en versterken middels maatregelen voor weidevogels en andere vogels;
- de blauwe structuur aan de zuidzijde van het spoor te versterken (in het kader van de waterberging).
- de groenstructuur te versterken om bij te dragen aan verbetering van milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit (fijn- en stikstof) en ecologie.

Daarnaast is er zorg om de grondwaterstand; deze is laatste decennia gezakt. Een verlaging van de grondwaterstand kan grote gevolgen hebben voor de agrarisch sector en de bebouwing in de Helhoek. Dit is een blijvend aandachtspunt voor inwoners van de Helhoek. In figuur 4 zijn bovenstaande maatregelen verwerkt in een streefbeeldkaart.



Figuur 4: Streefbeeldkaart Landschap

Legenda:

- Bestaande groenstructuren
- Groenstructuren volgens het inrichtingsplan van de deksel door Stichting Landschapsbeheer Gelderland (SLG) en ViA15
- Versterking Hoofdstructuur Groen door aansluiting op inrichtingsplan SLG en ViA15 én bomenrij ten zuiden van Beerenclauwstraat
- Waterberging ten behoeve van A15

5. Conclusie

In dit hoofdstuk staan de belangrijkste conclusies van het onderzoek. Dit hoofdstuk geeft tevens antwoord op de hoofdvraag: *Welke maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landschappelijke inpassing daarvan te vergroten?*

Er is gekozen om de conclusie in de vorm van een SWOT-analyse (Sterkte-zwakteanalyse) met toelichting te doen om een overzichtelijke weergave van de verzamelde data te geven.

5.1 Conclusie in SWOT-model

Uit hoofdstuk 4: De resultaten kunnen een aantal elementen benoemd worden die de leefbaarheid in de Helhoek moeten vergroten. Deze zijn verwerkt in onderstaand SWOT-model.



Figuur 5: SWOT-Model leefbaar Helhoek

Kwaliteiten

Onder de kwaliteiten van de Helhoek zijn de sterke punten benoemd die de Helhoek onderscheiden van andere buurtschappen. Zo zien de inwoners het landschappelijke karakter en de rust en ruimte als kwaliteit van de Helhoek. Deze kwaliteiten zorgen voor een verhoging van de leefbaarheid.

Beperkingen

De beperkingen die de Helhoek heeft zijn op dit moment zwakke punten waarmee iets gedaan kan worden om te voorkomen dat deze tot een vermindering van de leefbaarheid zullen leiden.

Kansen

De kansen zijn de aspecten waarmee de inwoners aan de slag kunnen om de leefbaarheid te vergroten. Dit zijn elementen die er in de huidige situatie nog niet zijn, maar die aangepakt kunnen worden om een impuls aan de leefbaarheid in de Helhoek te geven.

Bedreigingen

Ten slot zijn de bedreigingen de aspecten die een risico voor de leefbaarheid vormen. Deze elementen dienen zoveel mogelijk gereduceerd te worden om een negatieve impact op de leefbaarheid te beperken.

Dit SWOT-model geeft een compleet overzicht van alle verzamelde wensen en maatregelen die het buurtschap wil nemen om de leefbaarheid in de Helhoek te vergroten. Dit model helpt ons tevens om een antwoord op de vraag: *“ Welke maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landschappelijke inpassing daarvan te vergroten?”*.

De volgende maatregelen wil het buurtschap treffen om de leefbaarheid in Helhoek na de aanleg van de A15 en de landchappelijke inpassing daarvan te vergroten:

Verkeer

- gemotoriseerd verkeer ontmoedigen om harder dan 60 km/u te rijden in de Helhoek;
- het veilig verplaatsen van landbouwverkeer;
- gemotoriseerd en ongemotoriseerd verkeer, waar mogelijk, scheiden door de aanleg van een vrij liggend fietspad vanaf de deksel tot aan de Oostsingel/N810;
- sluipverkeer tegengaan;
- specifieke verkeersstromen tegen gaan: vrachtverkeer uit de kern van de Helhoek weren (met uitzondering van lokaal agrarisch verkeer).
- het sluipverkeer verminderen middels plaatsing van een ‘slimme paal’

Wonen

- de herbouw van vijf woningen in de Helhoek;
- de komst van jonge gezinnen met ‘roots’ in de helhoek;
- compensatie voor eventueel ontstane waardedaling van bestaande woningen door de aanleg van de A15;
- herbouw van woningen die passen binnen de structuren van het landschap;
- betaalbare woningen die voldoende ruimte bieden, goed bereikbaar zijn en een uitstraling hebben die aansluit op de bestaande bebouwing;
- woningen niet alleen in de kern realiseren, maar ook in het verlengde van de Helhoek en de Beerenclaauwstraat.

Landschap

- de openheid en het agrarisch karakter te behouden;
- bestaande groenstructuren zo veel mogelijk te behouden en waar mogelijk te benadrukken;
- de groenstructuur te versterken om bij te dragen aan verbetering van milieuaspecten zoals geluid, luchtkwaliteit (fijn- en stikstof) en ecologie;
- bestaande groenstructuren (groene en blauwe zichtlijnen) in de Helhoek zo veel mogelijk behouden en waar mogelijk versterken;
- Het bestaande 'groene lint' langs de Helhoek (straat) versterken middels plaatsing van knotwilgen;
- de inrichting van de deksel zo veel mogelijk laten aansluiten op de bestaande groenstructuren en andere elementen van het bestaande landschap;
- de bestaande waterstructuur in het buurtschap te behouden en benadrukken;
- de biodiversiteit behouden en versterken middels maatregelen voor weidevogels en andere vogels.

Om deze maatregelen, die nog op een hoog abstractie/visieniveau zijn, te verwezenlijken, is het noodzakelijk om een inrichtingsplan op te stellen die deze maatregelen concretiseert in exacte locaties, grootten en waarden. Dit is een vervolgstap die genomen kan worden op basis van de buurtvisie.

6. Bijlagen

6.1 (Participerende) observaties

6.1.1 Bewonersavond Helhoek werksessie I 07-01-2019

Veilig en gezond verplaatsen in en om de Helhoek

Aanwezig: Koos Degen, André Uffing, Clemens Koning, Ben Teunissen, Egbert Verweijen, Yvette Visser, Ole van Beers, Miriam Jager, Saskia Croes

Hoofddoel van traject: Bevorderen van leefbaarheid in Helhoek.

Ambitie: maken van duurzaam buurtvisie voor de komende 10 à 15 jaar. Buurtvisie heeft aantal doelen:

=> Grootst gemene delers in de buurt met elkaar formuleren

=> (nieuwe) verbindingen en dynamiek tussen (groepen) mensen in de buurt

=> Inzichten aan en samenwerking met gemeente en andere instanties formuleren en presenteren opdat deze professionals er rekening mee houden in overheidsagenda's en beleid

Clemens voegt toe: een degelijke visie is nodig om overheden te overtuigen van de gezamenlijkheid van een dorp of buurt op de toekomst. En dat is randvoorwaarde voor gemeente (zowel college als Raad) en andere professionele organisaties om geld beschikbaar te stellen voor de realisering van een dorpsplan / buurtplan.

Saskia / Miriam benadrukken dat we de komende avonden graag samen invullen. Dus alle commentaar is welkom! We zijn dus blij met de toevoeging.

Stappen van een buurtvisie:

1. Neem initiatief ✓
2. Organiseer avond voor inwoners ✓
3. Formeer een of meer werkgroepen van inwoners met diverse achtergronden (representatief buurtplan) ✓
4. Maak een planning en taakverdeling: 7 + 15 jan.
5. Organiseer huiskamersessies en verzamel ideeën: 7 + 15 jan.
6. Werk ideeën uit en toets deze op realiteit en haalbaarheid: + 3 wk
7. Schrijf concept visie met concept kaartbeeld in werkgroepen, presenteer die en werk die uit tijdens inwonersbijeenkoms: + 6 wk

Vandaag en volgend overleg gaan we aan de slag met stap 5:

Stap 5 Huiskamersessie

Wijkplan / buurtplan: plan over de toekomst van het dorp over 10 – 15 – 20 jaar, geschreven door de inwoners zelf => waar willen we heen en waarom? Buurtplan bevat ambities. Het is een algemeen plan, een gezamenlijk product waarbij de inwoners in de lead zijn. Vanuit een buurtplan -> lange termijn en korte termijn plannen. Lange termijn plannen vertalen de ambities in thema's met uitvoeringsparagraaf. Korte termijn plannen zijn een aantal realistische en haalbare (en veelal met lage kosten) ideeën die redelijk makkelijk en snel uitgevoerd kunnen worden, veelal door het dorp zelf.

Voorwaarde voor korte termijn: no regret, d.w.z. alleen (fysieke) maatregelen die mogelijke toekomstige uitvoering / realisering niet in de weg staan.

Om toekomstbeeld te schetsen stellen we verschillende vragen. We mogen ook dromen over wat

wenselijk zou zijn. Deze dromen kunnen leiden tot thema's.

Thema's / onderwerpen die tijdens dit overleg aan de orde komen:

- Veilig verkeer
- Bedrijventerrein incl. sociale veiligheid
- Gezondheid

Vragen die aan de orde komen:

1. hoe ziet het dorp er over 10 jaar uit?
2. wat willen we bereiken, behouden, versterken? En hoe? Wat hebben we daarvoor nodig? Wat zijn de consequenties? Wat is haalbaar?
3. welke knelpunten willen we oplossen en hoe? Wat hebben we daarvoor

Om veiligheid in de Helhoek te bevorderen, zijn in 2015 al 3-4 suggesties geopperd. Deze zijn op 7 juli 2015 besproken en in een rapport neergelegd. Een van de leden van de werkgroep geeft aan over dit rapport te beschikken en zegt toe dit aan de hele werkgroep sturen. Wensen die inwoners toen naar voren gebracht hebben:

- Laat wegen liggen waar ze liggen en ga er niet in knippen. Men (gemeente) heeft zich aan de afspraak gehouden en de situatie bewust bij het oude gelaten. Dit blijft voor de toekomst wel punt van aandacht.
- Niet-permanente afsluiting van de Helhoek. Wegblokkade waarbij je als inwoner kunt doorrijden.

Sindsdien is het sluipverkeer toegenomen, vanuit Zevenaar en vanuit Duiven. Nu komen er op sommige dagen < 8 uur ochtend al 200 – 300 auto's voorbij. En vanaf volgend jaar, met de realisering van de Giese Poort, zal het sluipverkeer nog verder toenemen. Raming: 3900 verkeersbewegingen per dag. Huidige onveilige situatie plus korte termijn ontwikkeling van de Griethse Port leiden tot urgentie en vragen om maatregelen op de korte termijn. Het is daarom goed om op korte termijn voorstellen richting het college te formuleren.

Ultra korte termijn wensen om veiligheid te stimuleren:

- verkeersmaatregel 'alleen bestemmingsverkeer' nemen door bord te plaatsen. Handhaving door ambtenaren met opsporingsambtenaren. Hiervoor is nodig: besluit van college in het kader van verkeersbesluit. Plus de bereidheid bij college van B&W om politie gericht in de Helhoek te laten handhaven. Resultaat: sluipverkeer wordt tegen gegaan.

=> volgende sessie verkennen wat hiervoor nodig is.

- T.a.v. vrachtverkeer: extra actie om verbod op vrachtverkeer door Helhoek te ondersteunen: bord plaatsen bij Rosorum. Dit is een provinciale weg. In plaats van rechtdoor moet het vrachtverkeer rechtsaf. Dan komen ze vervolgens op de straat de Helhoek. Resultaat: geen vrachtverkeer in Helhoek. Inwoners hebben gemeente nodig om provincie te overtuigen bord te plaatsen langs provinciale weg

Straat de Helhoek = A = sluiproute

Korte termijn wensen:

- paal plaatsen waar alleen bestemmingsverkeer / inwoners langs kan / kunnen rijden. (à la Volendam)

Lange termijn wensen:

- Fietsstrook doortrekken bij B.
- Heiligelandstraat moet afzonderlijk fietspad hebben Laatste jaren is wandel-, recreatief en

ander verkeer toegenomen door nieuwbouw wijk in Zevenaar. Vraag is of deze straat nog binnen het projectgebied valt. Complicerende factor is de beperkt beschikbare ruimte.

Er komt volgend jaar recreatief fietspad buiten de Helhoek om (D), aan de N810.
- Van straat Helhoek een fietspad maken waar het autoverkeer te gast is.

B. Aantrekkelijke inrichting van Helhoek.

Belangrijk onderdeel van een fysiek aantrekkelijke Helhoek is een upgrade van het bedrijventerrein. Bovendien hangt de toekomstige verkeerssituatie in en rond de Helhoek mede af van toekomst van bedrijventerrein. Het bedrijventerrein nu ziet er gedateerd en rommelig uit. Bovendien heeft er decennia lang vervuilende industrie gezeten. Er is sprake van veel vervuilde grond. Opruiming van deze vervuilde grond brengt een hoge kostenpost met zich mee.

Momenteel zijner nog twee grondeigenaren van het bedrijventerrein: Hermsen en Klaassen. Klaassen is recent overleden. De overige bedrijvigheid valt in een lagere categorie bedrijvigheid, hetgeen minder vervuiling met zich meebrengt.

Risico in geval ondernemer niet gaat ontwikkelen: provinciaal programma regionale werklocaties: als het bedrijventerrein niet voldoende actief geëxploiteerd wordt, is er kans dat provincie het van de kaart veegt.

De werkgroep geeft aan dat de toekomst van het bedrijventerrein niet in hun handen ligt; zij kunnen hierop geen invloed uitoefenen. Dit is aan de eigenaar, Hermsen. De werkgroep heeft wel dromen / ambities ten aanzien van de ontwikkeling van het bedrijventerrein. Zorg is dat het bedrijventerrein verkocht wordt aan een extern projectontwikkelaar, in de nabije of verre toekomst. Dan zijn de inwoners geheel overgeleverd aan 'vreemd' kapitaal. Is dit te voorkomen?

Een maatschappelijke en landschappelijke invulling zou aanzuigende werking van vreemd kapitaal voorkomen. Maar het is niet verantwoord om met gemeenschapsgeld industrie uit te kopen. En van een ondernemer kan je niet verwachten dat die het hele bedrijventerrein landschappelijk inricht. Woningbouw lijkt een optie, maar is het niet. Om woningbouw haalbaar te maken is een grote investering nodig om o.m. vervuilde grond op te ruimen. Deze investering kan alleen opgebracht worden indien er een groot aantal woningen gerealiseerd wordt. Daarvoor is geen ruimte binnen de gemeente Duiven. Enerzijds omdat inbreiding voorop staat binnen het gemeentelijk woningbeleid, anderzijds omdat andere kernen binnen Duiven politiek meer draagvlak hebben voor extra woningcontingent.

Kortom, een ander perspectief dan schone 'industrie' is er niet, gezien de toestand van de grond en de bestemming die op deze locatie ligt. Bovendien lijkt deze locatie aantrekkelijk voor nieuwe bedrijvigheid als de A15 gerealiseerd wordt: afslag bij Helhoek. Laten we als bewoners kijken hoe we kunnen meewerken aan passende bedrijfsontwikkeling. Als het opgeruimd en vernieuwd wordt, willen de meesten van ons dat best ondersteunen. (aandacht voor tijdens tekensessie?)

Korte termijn wens: mee mogen denken over bijv. landschappelijke inpassing van bedrijfsontwikkelingen – vanuit het bescheiden perspectief dat de ondernemer aan zet is en de besluiten zal nemen ten aanzien van investeringen in het bedrijventerrein. Waar de ondernemer daartoe bereid is, wil inwoners wel meedenken over hoe zij op positieve wijze kunnen bijdragen aan de ontwikkeling / inpassing van dit bedrijventerrein.

C. Gezonde Helhoek

Gezondheid en infrastructuur? Fijnstof problematiek. Kwaliteit van lucht in Helhoek is matig. Gemeente heeft vanuit het Tracébesluit de beschikking over prognoses die je kunt intekenen Na de aanleg van de A15 zitten die een gradatie hoger dan nu, maar nog ver onder de toegestane hoeveelheden stikstof. Nu is er rond de A12 al puntbelasting. Hoeveelheid zal wel afnemen met

vermindering van sluipverkeer. => daar kun je iets aan doen. Waar je niets aan kunt doen: aanwezigheid van snelweg, Helhoek ligt daarin verkeerd.

Korte / lange termijn wens:

Extra groen (bijv. in de overhoeken) kan wel een bijdrage leveren stikstofvermindering. Daarin kun je wel iets vragen van RWS. Ook voor geluidsabsorptie. Zit ook deels in inrichtingsplan RWS.

Middellange termijn wens:

Inwoners hebben de wens en willen graag goed geïnformeerd worden over indicatoren van gezondheid nu en ramingen voor de toekomst. Graag vanuit overheden gesprek met inwoners aangaan over gezondheidsrisico's verbonden aan diverse vormen van infrastructuur. Goed informeren kan in ieder geval de onzekerheid omtrent gezondheidsrisico's verkleinen. Daarbij graag aandacht voor onveilig treinverkeer.

Lange termijn wens:

Compenserende maatregelen: zitten niet in tracé besluit, maar mocht er geld over zijn vanuit de aanleg => naar gemeente, voor landschappelijke inpassing.

Vragen voor het volgend overleg:

- Wat zijn de consequenties van de maatregelen? En zijn deze maatregelen haalbaar?
- Wat kunnen we zelf doen voor een veilige Helhoek?
- Wat hebben we nodig van anderen?
- Welke andere ambities hebben we voor de toekomst van de Helhoek waar het gaat om veilig en gezond verplaatsen?
- Welke prioriteiten stellen we en wat zijn de sleutelprojecten?

Ten slotte:

Is de avond naar tevredenheid gelopen? Ja. Zo doorgaan!

'Huiswerk' voor volgend overleg: aan de hand van de onderwerpen (A4 uitgedeeld) en verslag van deze avond nadenken over hetgeen je volgende keer wilt inbrengen. Graag ook informeren bij buurtgenoten.

Verslagen van beide werkgroepen zullen met elkaar uitgewisseld worden.

Dinsdag 29 januari 16 – 18 uur. Locatie: Helhoek X.

6.1.2 Notitie werksessie 3

NOTITIE voor de werksessie nr. 3 op 14-02-2019 ;

deelname door :

Feniks Consult BV / HAN

Gemeente Duiven

Bewoners werkgebied

Ondergetekende denkt, dat het beter is om een duidelijke omschrijving te presenteren aan het bevoegde gezag inzake de wensen / eisen van deze commissie, waardoor we zelf niet verward geraken in diverse ideeën / mogelijke oplossingen. (*schoenmaker blijf bij je leest*).

De wet- en regelgeving heeft veel invloed op de toekomstige situatie; ons werk is alleen om problemen te inventariseren en de feitelijke uitwerking ligt buiten onze taakstelling.
02-2019 Ben Teunissen.

13-

De komst van de A15 betekent veel voor ons gebied; derhalve de volgende informatie voor het advies-rapport, waarom gevraagd werd.

De Helstraat laten we hier buiten beschouwing

De Heiliglandsestraat moet m.i nog apart beoordeeld worden

Ons gebied (te noemen Helhoek) betreft: De Helhoek – Kamerstraat – Engeveldsestraat

Het bedrijventerrein “De Helhoek” noemen we gemakshalve BT- H

We gaan er van uit, dat het gewenste bord “Bedrijventerrein De Helhoek” inderdaad geplaatst wordt.

Aandachtspunten:

Het eerste deel van de Helhoek moet “anders” zijn ivm BT-H, dan de weg vanaf nr. 15A ; dus breed – alle verkeer toe te staan

Vanaf nr. 15 A : er dient duidelijk rekening gehouden te worden met vrachtwagens (bestemmingsverkeer) – veel landbouwverkeer – voorkomen van sluipverkeer !! – veilige fietspaden (of fietsbanen)

Ruimte voor recreatief verkeer

De Engeveldsestraat blijft (op Zevenaars deel) een fietspad .

Alles zal hier nog niet vermeld staan; daarom gaan we “wandelen”.

6.1.3 Notitie werkoverleg 4 **Notitie werkoverleg 12/4/2019**

Aanwezig: Saskia, Yvette, Nick, Felix, Wim

Algemeen

- 18 april vooral feiten presenteren, omdat er een onzekere periode aankomt. Raad van State beslist pas in de zomer over Tracébesluit, dus er komt een tijd aan dat er geen concrete aanknopingspunten zijn. Daarom is het belangrijk dat de bewoners een rode draad hebben.
- Bewoners hebben geen beeld van het onderhoud aan groen. Daarom staan ze niet positief tegenover het zelf onderhouden van dit openbare groen. Het is daarom goed om op 18 april een beeld te geven van het onderhoud aan het openbaar groen.
(<https://landschapsbeheergelderland.nl/>)
- Aan zuidkant van spoor worden de bewoners weinig gehoord. Met name familie Raben voelt zich 'achtergesteld' en komt daarom niet op plenaire bijeenkomst. Vooral angst voor herbouw woningen. (zie mail Saskia). Tussen 18 april en 21 mei een bewonersbijeenkomst organiseren met alléén bewoners Beerenclauwstraat 8,11,13.
- Literatuurstudie gericht op nieuwe, toepasbare inzichten betreft leefbaarheid (referentieonderzoeken).
- Doormailen lijst geïnterviewde adressen.
- 21 mei is de 1^e stemmingsronde. (evt. 29 mei is de 2^e stemmingsronde)

Presentatie

- Inkleuren Beerenclauwstraat voor presentatie op 18 april. Op deze manier voelen de adressen aan deze straat zich gehoord.

6.1.4 Notulen tekensessie 05 april

Bewoning

Het huis van Herman Verhije, Helhoek 15, is opgekocht door Rijkswaterstaat. De visie is om daar een verlengde groenstrook of fietspad op dat perceel neer te zetten, als het geamoveerd wordt. De huizen van de bewoners van de Heiliglandsestraat en de Beerenclauwstraat moeten ook mee worden genomen in het vlekkenplan.

Wegen

Een idee is om een fietspad/snelweg neer te leggen vanaf de Helhoek (straat), doorgetrokken voor de wetering langs de A15. Voetgangers en fietsers het liefst gescheiden houden. Het is een idee om half verharde wegen bij de volgende huizen aan de Helhoek (straat) neer te leggen: Helhoek 30D, 30E en 34 zodat zij nog steeds de Helhoek (straat) over hoeven te fietsen als ze met de fiets van huis gaan. Ook was de wens om geen gemotoriseerd verkeer over het fietspad te laten fietsen. Ook was er een idee het fietspad voor de deksel eventueel doortrekken tot het einde van de deksel over de Helhoek (straat). Om zo een oversteek voor fietsers te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Anders moeten fietsers twee keer oversteken om naar de andere kant van het fietspad te komen.

De inrichting van de deksel kan hier eventueel ook op ingericht worden. Dat op de deksel zelf maatregelen worden getroffen om het verkeer te vertragen.

Verder was ook besproken de wens om aan de oostkant van de A15 snelweg geen ommetje neer te zetten, omdat dat verschillende nadelen heeft voor de agrariërs

Ook was er een wens om een slimme paal (á la Volendam) bij de kruising van de Heiliglandsestraat en Helhoek neer te zetten, zodat alleen bestemmingsverkeer er doorheen kan rijden.

Bij de N810, vanaf Zevenaar bij Rosorum naar de Helhoek (straat) was er gevraagd om een bord neer te zetten met daarop Bedrijventerrein Helhoek. Zodat alleen het bestemmingsverkeer vanaf Rosorum via de N810 naar het bedrijventerrein Helhoek gaat en niet door Groessen, wat weer leidt tot extra verkeer via de Helhoek (straat)

Groen

Om de groenstructuur te behouden in de Helhoek was er een idee om bestaande groenstroken door te trekken langs de Helhoek (straat). Op het terrein van Verhije kunnen eventueel ook knotwilgen komen te staan. Het gewenste was tussen de Helhoek 15 en 15a, gezien op dit moment geen bomen staan.

Verder was er een wens om populieren te vervangen met knotwilgen, en om Knotwilgen die er nu al staan te behouden (cultureel erfgoed).

Water

Als de A15 er komt te liggen worden bestaande waterwegen verlegd. Waaronder de Aa. Daardoor komen er nieuwe weteringen te liggen aan de Aa.

Ook was er een wens om Wadi's te plaatsen voor de afwatering van de Helhoek. Een mogelijkheid van de aanleg van de wadi's is aan de Kamerstraat.

Ook zouden er extra duikers onder het spoor moeten komen.

Het huis van Herman Verhije, Helhoek 15, is opgekocht door Rijkswaterstaat. De visie is om daar een verlengde groenstrook of fietspad op dat perceel neer te zetten, als het geamoveerd wordt.

De huizen van de bewoners van de Heiliglandsestraat en de Beerenclauwstraat moeten ook mee worden genomen in het vlekkenplan.

Wegen

Een idee is om een fietspad/snelweg neer te leggen vanaf de Helhoek (straat), doorgetrokken voor de wetering langs de A15. Voetgangers en fietsers het liefst gescheiden houden. Het is een idee om half verharde wegen bij de volgende huizen aan de Helhoek (straat) neer te leggen: Helhoek 30D, 30E en 34 zodat zij nog steeds de Helhoek (straat) over hoeven te fietsen als ze met de fiets van huis gaan. Ook was de wens om geen gemotoriseerd verkeer over het fietspad te laten fietsen.

Ook was er een idee het fietspad voor de deksel eventueel doortrekken tot het einde van de deksel over de Helhoek (straat). Om zo een oversteek voor fietsers te voorkomen en de verkeersveiligheid te verbeteren. Anders moeten fietsers twee keer oversteken om naar de andere kant van het fietspad te komen.

De inrichting van de deksel kan hier eventueel ook op ingericht worden. Dat op de deksel zelf maatregelen worden getroffen om het verkeer te vertragen.

Verder was ook besproken de wens om aan de oostkant van de A15 snelweg geen ommetje neer te zetten, omdat dat verschillende nadelen heeft voor de agrariërs

Ook was er een wens om een slimme paal (à la Volendam) bij de kruising van de Heiligelandsestraat en Helhoek neer te zetten, zodat alleen bestemmingsverkeer er doorheen kan rijden.

Bij de N810, vanaf Zevenaar bij Rosorum naar de Helhoek (straat) was er gevraagd om een bord neer te zetten met daarop Bedrijventerrein Helhoek. Zodat alleen het bestemmingsverkeer vanaf Rosorum via de N810 naar het bedrijventerrein Helhoek gaat en niet door Groessen, wat weer leidt tot extra verkeer via de Helhoek (straat)

Groen

Om de groenstructuur te behouden in de Helhoek was er een idee om bestaande groenstroken door te trekken langs de Helhoek (straat). Op het terrein van Verhije kunnen eventueel ook knotwilgen komen te staan. Het gewenste was tussen de Helhoek 15 en 15a, gezien op dit moment geen bomen staan.

Verder was er een wens om populieren te vervangen met knotwilgen, en om Knotwilgen die er nu al staan te behouden (cultureel erfgoed).

Water

Als de A15 er komt te liggen worden bestaande waterwegen verlegd. Waaronder de Aa. Daardoor komen er nieuwe weteringen te liggen aan de Aa.

Ook was er een wens om Wadi's te plaatsen voor de afwatering van de Helhoek. Een mogelijkheid van de aanleg van de wadi's is aan de Kamerstraat.

Ook zouden er extra duikers onder het spoor moeten komen.

6.1.5 Notulen plenaire bijeenkomst/ontwerpsessie 18 april

Notities ontwerpessie-plenaire bijeenkomst 18 april

Groep 1:

- Fietspad goed idee
 - Wel “veilig” houden
 - Verlichting
 - Niet afschermen met bomen/struiken
- Slimme paal ook toegang voor buurtbewoners uit andere straten
- Mogelijk bouwgebied niet te klein, wel langs bestaande linten
- Woonrechten/nieuwbouw van toekomstig gedupeerden veilig stellen
- Losliggend fietspad zeer goed idee (veiligheid)
- Als er een paal komt, dan ca. 30 meter “in” de Helhoek. Anders kunnen er mensen stilstaan op de Heiliglandsestraat
- Ik vind de wetering een goed plan!
- Waarom wordt de Beerenclauwstraat niet meegenomen qua sluipverkeer. Bijvoorbeeld ook een slimme paal (Beerenclauw hoort wel bij buurtschap)
- 5 nieuwe woningen. Wel bouwverplichting ook anti-speculatie beding, anders gezegd hoe voorkom je dat het alleen dure woningen worden of dived wordt door verkocht
- “Auto te gast” geeft veel ellende van met name mountainbikers/ wielrenners.
- Ik wil geen fietspad in onze achtertuin – Helhoek 33
- e.v.t leggen langs de aftakeling watergang daarna aan de oostkant Helhoek.
- Ligging fietspad naast water “onprettig/onveilig” → geen bewoning/toezicht “Hangplek”
- Stedenbouwkundiggebied vergroten naar noordelijke stuk Helhoek
- Belangrijkste punten:
 - Fietspad veilig/ wel andere ligging en goede verlichting
 - Niet doorverkopen
 - Stedenbouwkundigevlek moet groter
 - Beerenclauwstraat er bij betrekken

Groep 2:

Fietspad

- Apart fietspad perfect, graag voor voetgangers een apart pad
- Overwogen om fietspad tussen snelweg en wetering te plaatsen
- Fietspad tussen wetering en A15
- Fietspad is een goed plan
- Positief fietspad, naast de afwatering
- Fietspad i.c.m. wandelpad is ok
- Fietspad is een goed idee

Conclusie: groep is positief over de aanleg van een vrijliggend fietspad tussen de deksel en de Oostsingel. Belangrijk is dat dit fietspad dubbelzijdig wordt uitgevoerd met bijbehorende markering. Ook is het gewenst dat er naast het fietspad een apart pad voor voetgangers wordt aangelegd. Dit voetpad uitvoeren in halfverharding (schelpenpad, gravelpad, enz.). Voor extra aandacht bij overheden het fietspad een *'snelfietsroute'* noemen; snelfietsroute die de nu nog ontbrekende noord-zuid verbinding realiseert. Er is lichte zorg over de inijk vanaf het fietspad richting de tuinen van de woningen Helhoek 15a, 17, 31 en met name 33. In de groep wordt verwacht dat adressen 15a, 17 en 31 geen bezwaar hebben tegen de komst van het fietspad (dit hebben de studenten ook geconstateerd tijdens de interviews), maar dat Helhoek 33 wel bezwaar heeft (dit adres was niet aanwezig in groep 2, dus is hierover ook niet verder ondervraagd). Over inpassing van het fietspad op de deksel is vanuit de groep geen reactie gekomen.

Verkeer

- Max. snelheid 60 km/h moet verlaagd worden naar 50 km/h of 30 km/h
- Slimme paal prima
- Slimme palen ok
- 2 beweegbare palen; 1 voor bewoners en 1 tegen het sluipverkeer

Conclusie: positieve reacties op de slimme paal. Deze slimme paal lijkt volgens de groep de beste oplossing voor het verminderen van het sluipverkeer. Ook is de getekende locatie goed (nabij kr. Heiliglandsestraat – Helhoek). Wel is er zorg over de instelling van de paal; hoe gaan we om met bezoekers? Oplossing kan worden gezocht in het toepassen van 2 palen; 1 paal voor bewoners (en evt. bezoekers) en 1 paal tegen het sluipverkeer. Kosten hiervoor zullen echter hoog zijn en realisatie/inpassing van 2 palen in de bestaande infrastructuur is lastig. Aandacht kan beter worden gericht op het vinden van een aparte oplossing voor bezoekers. Hierbij moet er wel op worden gelet dat bezoekers altijd nog zonder belemmering via de noordkant Helhoek kunnen betreden, omdat hier geen paal aanwezig zal zijn. Aan de noordkant van Helhoek zal geen paal staan, om op deze manier een vrije doorgang tot het bedrijventerrein te garanderen. Attentieverhoging kan worden bereikt door op toegangswegen tot Helhoek (kr. Heiliglandsestraat – Helhoek en kr. N810 – Helhoek) een bord *'uitgezonderd bestemmingsverkeer'* te plaatsen (OB108 i.c.m. L08?). Hiermee wordt echter de suggestie gewekt dat alleen bestemmingsverkeer gebruik kan maken van de Helhoek, maar dit is niet de wens. Aandachtspunt is de exacte locatie van de paal nabij kr. Heiliglandsestraat – Helhoek. Wanneer er een wachtrij voor de paal ontstaat op de Heiliglandsestraat vanuit de richting Groessen naar Duiven, zal deze wachtrij ook op de spoorwegovergang komen te staan. Dit is te gevaarlijk en niet acceptabel. Suggestie is om de slimme paal circa 100m verder de Helhoek in te plaatsen, zodat de eventuele wachtrij voor de paal op de Helhoek zelf ontstaat en de spoorwegovergang vrij blijft (en de doorstroming op de Heiliglandsestraat gegarandeerd).

Groen

- Groen doen
- Groen aanplanten is altijd goed
- Groen is prima voor de leefbaarheid
- Groen is goed
- Geen hoge bomen toevoegen, wel knotwilgen

Conclusie: het is belangrijk dat de bestaande groenstructuren in Helhoek behouden blijven, dus ook vervanging van bestaande bomen (die op dezelfde plek worden terug geplant) is goed. Versterking

van de groenstructuren op locaties 4 en 5 (zie concept inrichtingstekening) is gewenst.

Aandachtspunt is dat op locatie 5 het aan te brengen groen geen aanzienlijke hoogte heeft, omdat zo het uitzicht op Duiven/Posbank (met name vanuit Helhoek 20) belemmerd kan worden. Als aan te brengen groenstructuur kan daarom beter worden gekozen voor bijvoorbeeld knotwilgen i.p.v. populieren, maar een haag van 1 m hoog zou ideaal zijn. Bijkomend voordeel is dat een haag de weg optisch versmald, hetgeen een verkeersremmend effect heeft. In de groep denkt iedereen dat de extra aan te brengen groenstructuren in de Helhoek zoals deze voorlopig zijn ingetekend, voor een betere inpassing van de deksel in het landschap zorgen. Groep bewoners is ook positief over het concept-ontwerp van het groen op de deksel.

Wonen

- Bouwen volgens stedenbouwkundige schets is een goed idee
- Stedenbouwkundig? Niet van toepassing op een buurtschap
- Geen bebouwing dicht bij de deksel
- Niet bouwen op de deksel
- Deksel moet open structuur behouden
- Zorg over "stedenbouwkundig vs. leefbaarheid"
- Woongebied moet groter gemaakt worden

Conclusie: voorafgaand aan de sessie met bewoners is er door een stedenbouwkundig adviseur een schets gemaakt met daarop het wensbeeld voor plaatsing van bebouwing in de Helhoek. Dit wensbeeld kan worden ingevuld door maximaal 5 woningen (dit zijn de woningen die mogen worden teruggebouwd). De schets gaat uit van het versterken van de kern van Helhoek rondom de deksel, waardoor de open ruimte die de deksel veroorzaakt, optisch wordt verkleind. Na het voorleggen van deze schets bij de groep blijkt echter dat het overgrote deel van de deelnemers dit wensbeeld geen goed idee vindt. Juist de openheid die de deksel creëert wordt gewaardeerd en deze ruimte dichtbouwen heeft weinig tot geen draagvlak. Tevens vindt de groep dat een stedenbouwkundig advies niet moet worden toegepast op een buurtschap, maar dat juist gebruikt moet worden gemaakt van het ruimtelijke aspect in de Helhoek. Er zijn genoeg gronden in het buurtgebied waar de terug te bouwen woningen 'gaten' in de bebouwingsstructuur kunnen opvullen, hetgeen het bebouwingslint versterkt.

In feite komt het er op neer dat de groep van mening is dat de terug te bouwen woningen niet rondom de deksel moeten worden gebouwd (dit stedenbouwkundige wensbeeld komt de leefbaarheid niet ten goede, omdat de openheid van het landschap hiermee wordt verminderd), maar juist op plaatsen waar de lintbebouwing opvulling kan gebruiken.

Groep 3:

- **Draagvlak is belangrijk**

Er wordt door de groep benoemd dat het draagvlak voor de Helhoek én elkaar erg belangrijk is. Iedereen moet elkaar wat gunnen en een algemeen belang hoog in het vaandel hebben staan

- **Fietspad wordt snelfietsroute**

De bewoners zien graag dat het losliggend fietspad wordt gezien als snelfietsroute die de parallelweg en de Oostsingel/Roodwilgenstraat met elkaar verbindt. Er zou dan eventueel ook meer draagvlak vanuit de provincie zijn.

- **Slimme paal in Volendam/Edam constructie**

De slimme paal is een goed idee, mits deze wordt uitgevoerd in een Volendam/Edam constructie. Dit betekent dat de slimme paal tijdens spits tijden in werking is, en passanten een bepaalde tijd moeten wachten voor de paal als zij de Helhoek als sluiptroute nemen. Via kentekenregistratie kunnen bewoners wel doorrijden zonder te wachten. Er wordt zelfs benoemd dat er al interne afspraken zijn met RWS over de slimme paal. Enige documentatie hiervan ontbreekt nog.

- **Kamerstraat/Engveldsestraat**

De Kamerstraat/Engveldsestraat blijft qua uitsraling een weg en geen fietspad. Deze weg moet minimaal 3,80 meter breed zijn zodat (bouw)verkeer veilig kan passeren. Fietsers moeten niet de overhand krijgen dus bebording moet daarbij helpen. Een spiegel op de hoek van de Kamerstraat/Engveldsestraat ten hoogte van Kamerstraat 3a zou de algehele verkeersveiligheid moeten verbeteren.

- **De helhoek als recreatiegebied**

De Helhoek mag prima gebruikt worden als doorfietsroute voor ongemotoriseerd verkeer, maar het is niet de bedoeling dat er veel bankjes of dergelijke worden aangelegd ivm hangjeugd of ander overlast. Er mag geen "Herrie in de Helhoek" ontstaan.

- **Stedenbouwkundige fysieke structuur heeft een te grote dichtheid**

De voorgedragen onafhankelijke stedenbouwkundige visie op het plaatsen van woningen wordt door iedereen in de groep als onaantrekkelijk ervaren. De woningdichtheid zou te hoog worden en mensen hebben minder keuze om hun huis ergens te bouwen waar ze willen.

- **Tolerantie**

Er wordt door de hele groep, en later ook via een applaus door de hele zaal geopperd om tolerant te zijn naar elkaar. De Helhoekers moeten wat overhebben voor elkaar én voor de Helhoek. Daarin moet het algemene belang hoger staan dan het eigen belang.

6.2 Interviews

6.2.1 Lijst met geïnterviewde personen

Naam	Adres
1. Bisselink, Gerda en Theo	Helhoek 5a
2. Brewel, A. 3. Kiffers, H.K.	Helhoek 2A
4. Van Ditshuizen, Ria en Theo	Helhoek 33
5. Goossens, Dorrie 6. Raben, Theo	Beerenclauwstraat 11
7. De Jager, Wim	Engeveldsestraat 3
8. Groenewegen, Peter en Mirjam	Engeveldsestraat 4
9. Hermsen, Ine en Marcel	Helhoek 28E
10. Uffing, André	Helhoek 9
11. Uffing, Theo en Heny	Kamerstraat 1 en 4
12. Meijer, Jarno	Heiliglandsestraat 13
13. Peters, Toon en Irene	Beerenclauwstraat 12
14. Vierwind, Richard en Lies	Kamerstraat 5
15. Willems, Willeke en René	Helhoek 4

6.2.2. Vragenlijst interviews 8 en 9 april

- 1) Voelt u zich verbonden met de buurt? Heeft u veel contact met de burens?
- 2) Hecht u veel waarde aan groen in de Helhoek? (*Waarom?*)
- 2) Hecht u veel waarde aan water in de Helhoek?
- 4) Heeft u behoefte aan een vrij liggend fietspad, ongeacht de exacte locatie?
- 5) Als het fietspad moet worden doorgetrokken, hoe ziet u dat dan voor u? [*Kaart erbij*]
- 6) Zijn er openbare/recreatievoorzieningen die u mist in de Helhoek? (*denk aan bankjes, speelplek, ontmoetingsplaats*)
- 7) Wat is uw voorkeur voor het type bewoners wat komt te wonen in Helhoek? (*denk aan leeftijdsgroep, gezinssamenstelling, enz.*)
- 8) Welke elementen dragen bij aan de cultuurhistorie van Helhoek?
- 9) Wat zou volgens u het meest bijdragen aan de bevordering van de leefbaarheid in Helhoek?

6.2.3 Notities interviews

Notitie interviews

1. De paal

De slimme paal is een optie maar er zijn twijfels over de werking en de locatie van de paal.

- De werking: misschien te selectief want hoe verleen je toegang aan bezoekers, visite en leveranciers.
- De locatie: op de hoek van de Heiliglandsestraat is er geen mogelijk tot het draaien van de auto wat nodig is als auto's zich vast rijden. Misschien moet er gekeken worden naar een alternatief

2. Inrichting van de deksel

Niet te veel openbaar groen in verband met het onderhoud van het groen, veel mensen hebben al genoeg aan het groen op hun eigen perceel. Misschien ook eventuele openbare voorzieningen in vorm van een bankje of picknicktafel.

3. De Wadi's

De groep kamerstraat moet zelf nadenken over de mogelijkheid van de inpassing van de wadi's mede omdat de rest van de Helhoek watert niet af via de wadi's.

4. Verlenging Bossage

Iedereen staat hier positief tegenover, alleen hier geldt ook weer de vraag wie het onderhoudt. Dit kan Rijkswaterstaat eventueel doen gezien het onder het tracé besluit valt.

5. Doortrekken van de groenstructuur langs de Helhoek(straat)

Doortrekken van de groenstructuur langs de Helhoek(straat) wordt breed gedragen. Dit hoeft niet persé in de vorm van een rij bomen maar kan ook in de vorm van heggen.

6. Het fietspad

Er is een duidelijke wens om een gescheiden fietspad met wandel pad te realiseren. Over een duidelijke locatie is nog geen consensus bereikt. Vooral de aansluiting Oostsingel wordt een probleem.

7. Brug over de wetering

Als het fietspad door wordt getrokken tot de Oostsingel moet er een brug over de wetering komen indien niet moet het fietspad worden afgebogen.

8. Half verhard pad langs de wetering

Als het fietspad door wordt getrokken tot de Oostsingel is er eventueel mogelijkheid tot een half verhard pad om omwonende te verbinden met het fietspad.

9. Aansluiting fietspad met dubbel liggende fietspad aan de Oostsingel

Zou het fietspad worden doorgetrokken langs de wetering zou er een aansluiting moeten komen met het dubbel liggende fietspad aan de Oostsingel.

6.3 Belronde

6.3.1 Belscript

Vragen Belscript versie 2.0

Naar aanleiding van het overleg op 06 mei is het belscript veranderd naar onderstaande vragen. Deze zijn onderverdeeld in twee onderwerpen: Sociale en fysieke leefbaarheid.

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Welke initiatieven/samenwerkingen op sociaal gebied kunnen er worden genomen om de (sociale) leefbaarheid in de Helhoek te bevorderen?

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit (in één woord)?

Waar staan de Helhoekers voor en wat zijn de collectieve normen en waarden/gedeelde opvattingen?

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Uit onderzoek (Van der Wouw, 2010; Van Gemerden & Staats, 2006; Wittebrood en Van Dijk, 2007) blijkt dat een ontmoetingsplaats dé voorziening is voor sociale leefbaarheid: Dit is een voorwaarde om dingen met elkaar te ondernemen.

Fysieke Leefbaarheid

1. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Leg uit waarom. Wat zou er gedaan kunnen worden om deze zorgen te ontnemen.

De volgende vraag is alleen voor bewoners die aan de Beerenclauwstraat wonen:

2. Bent u bang voor een toename van sluipverkeer in de Beerenclauw wanneer deze wordt tegengegaan in de Helhoek(straat)?

Waarom bent u daar bang voor en wat zouden maatregelen kunnen zijn om deze toename te beperken?

6.3.2 Notities belronde

Gesprek 1 - Koks

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Veel jonge gezinnen, met activiteiten voor de jonge gezinnen. Een gezellige buurt.

Activiteiten die de buurtvereniging uitvoert zijn goed, moet ook zeker behouden worden

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Samenhang met een stuk vrijheid, elkaar gedogen, lekker je eigen gang laten gaan

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Nee, maar ik heb geen behoefte. Iedereen komt elkaar in het dorps huis van Groessen.

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Nee, geen zorgen

Zou wel gebeuren, maar geen zorgen

Gesprek 2 - Raben

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Niet meer, afgesneden door het spoor en de A15

Welke initiatieven/samenwerkingen op sociaal gebied kunnen er worden genomen om de (sociale) leefbaarheid in de Helhoek te bevorderen?

De gehele Helhoek verplaatsen, weg van het spoor en de A15

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Iemand die zich hecht aan de Helhoek, aan de vrije omgeving en de mensen in de buurt

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Er zijn veel niet officiële plaatsen, wel behoefte aan een gezamenlijke ontmoetingsplaats, zou toegevoegde waarde hebben voor de leefbaarheid

Een soort van serre idee, "een robuuste afdak"

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Geen zorgen, want de waarde gaat dalen.

5. Bent u bang voor een toename van sluipverkeer in de Beerenclauw wanneer deze wordt tegengegaan in de Helhoek (straat)?

Niet bang voor sluipverkeer, omdat het geen doorgaande weg is. Aan het eind van de weg ligt een landbouws luis

Maar wel last van fietsers, die veel ruimte op de weg innemen en geen rekening houden met de aanwonende van de Beerenclauw. De wens is dus om de weg als gewone weg in te richten, zodat fietsers beter opletten.

Gesprek 3 – Willems

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Hopen er niet meer te wonen. Maar als de A15 er ligt hopen we dat de rust terugkeert in de Helhoek
Welke initiatieven/samenwerkingen op sociaal gebied kunnen er worden genomen om de (sociale) leefbaarheid in de Helhoek te bevorderen?

Wordt al genoeg gedaan door de buurtvereniging en de bewoners

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Samenhorigheid en klaar staan voor elkaar

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Nee, geen behoefte.

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Ja, bang dat de waarde en conditie van de woning daalt

Proberen al 8 jaar lang het huis te verkopen, en als de A15 komt duurt het nog langer voor dat ze woning kwijt zijn voor de volledige prijs.

Gesprek 4 - Verschuure

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Buurtvereniging organiseert leuke activiteiten, straten blijven onderling contact houden. Een paar nieuwe huizen met nieuwe jonge mensen erbij.

Alle huidige activiteiten worden behouden

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Groen, landelijk. Mensen overlopen elkaar niet.

Naoberschap, ons kent ons

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Nee, maar ook geen behoefte. Mensen wisselen steeds van ontmoetingsplaats en dat bevalt prima

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Op het moment dat de A15 er ligt niet, maar nu zijn er wel zorgen over de waarde van het huis omdat het nog niet zeker is dat de A15 er komt

Gesprek 5 – Uffing

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Geen idee, ik woon er hopelijk over 10 jaar niet meer

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Prima wonen, ons kent ons

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Nee, daar is het buurtschap te klein voor.

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Ja, een stuk grond werd onteigend

Gesprek 6 – Verheij

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Activiteiten die nu gehouden worden zijn er nog steeds, iedereen helpt elkaar

- Het is belangrijk dat er geïnventariseerd wordt waar behoefte aan is
- Kijken wat er nodig is

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

inzet vanuit de buurt, een mooie leefomgeving. Je kunt gewoon je eigen gang gaan.

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Nee, ik heb geen behoefte daarvoor

Fysieke leefbaarheid

4. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Ja

Gesprek 7 – Jongen

Sociale leefbaarheid

1. Hoe ziet de Helhoek er sociaal uit over 10 jaar?

Een gemeenschap met grote sociale cohesie. Het blijft zoals het nu is, de buurtvereniging functioneert goed

2. Wat kenmerkt de Helhoekse identiteit? (in één woord)?

Geen antwoord

3. Is er in de Helhoek een ontmoetingsplaats? Zo ja, welke is dit? Zo nee, hoe zou deze eruit moeten komen te zien?

Het dorpshuis in Groessen, zaal Gieling. Geen behoefte aan een ontmoetingsplaats in de Helhoek zelf, 'dat loopt wel'

Fysieke leefbaarheid

1. Heeft u zorgen dat uw huis in waarde daalt wanneer de A15 er komt te liggen?

Ja, grote zorgen