

## **Vergelijking beide potentiële locaties voor het Nationaal Historisch Museum**

De minister van OCW heeft het Nationaal Historisch Museum (NHM) en het Nederlands Openluchtmuseum (NOM) gevraagd, naar aanleiding van de vragen die op 27 mei 2009 in de Tweede Kamer gesteld zijn ten aanzien van de locatie van het Nationaal Historisch Museum, een overzicht te geven van de consequenties behorende bij de locaties naast het NOM en aan de Rijnsoever naast de John Frostbrug, voor wat betreft logistieke aspecten, de investeringskosten en exploitatie, en de mogelijkheden voor inhoudelijke samenwerking.

De door het NHM en NOM aangedragen punten zijn geverifieerd bij de gemeente Arnhem en als zodanig opgenomen in de notitie.

De vergelijking wordt hierna uitgewerkt aan de hand van de volgende aspecten:

- 1) inhoudelijke samenwerking
- 2) realisatie concept
- 3) individuele profilering en autonome uitstraling
- 4) publieksbereik
- 5) synergie en concurrentie
- 6) bereikbaarheid: openbaar vervoer
- 7) parkeren
- 8) bereikbaarheid: ontsluiting
- 9) parkeren in relatie tot ruimtelijke ordening
- 10) overige kosten
- 11) snelheid van handelen

### **1. Inhoudelijke samenwerking**

- Alle partijen erkennen dat samenwerking optimaal tot zijn recht kan komen als het NHM en NOM naast elkaar gelegen zijn.
- Het NOM ziet het NHM samen met het NOM op één locatie als een unieke kans voor een museumboulevard van de Nederlandse geschiedenis. Een cluster van musea zoals het Museumplein in Amsterdam, of grootschaliger voorbeelden als het Museuminsel in Berlijn. Het NOM heeft aangegeven dat wanneer de minister voor een andere locatie voor het NHM kiest, het NOM dit besluit zal respecteren en bereid is met het NHM samen te werken voor zover dat tot beider voordeel strekt.
- Het NHM stelt dat inhoudelijke samenwerking tussen het NHM en het NOM, zoals het organiseren van gezamenlijke tentoonstellingen en manifestaties, ook mogelijk is indien het NHM op de locatie John Frost is gevestigd.

## **2. Realisatie concept**

- Het NHM is van mening dat een nationaal museum over Nederlandse geschiedenis aan het water dient te worden gebouwd. De locatie aan de Rijnsoever is een historische plek (Limes en John Frost brug) en de zichtbaarheid van het museumgebouw zal groot zijn. Het Arnhemse Prinsenhofgebied (Provinciehuis, Gerechtshof, etc) wordt de komende jaren ingrijpend vernieuwd. Volgens het NHM en Arnhem sluit het beoogde NHM concept (met meer dan strikt museale functies) hier goed op aan, zoals dit ook past binnen de rest van de ontwikkelingen in het zuidelijk deel van de Arnhemse binnenstad (Rijnboog).
- Het NOM acht zichzelf een historische locatie bij uitstek: opgericht in 1912 om Nederland te presenteren, met een eenheid in veelheid. In het NOM zijn vele objecten, gebouwen en verhalen van de Nederlanders bewaard.

## **3. Individuele profilering en autonome uitstraling**

- Beide musea zullen een eigen, onderscheidend profiel hebben, een profiel dat in ontwikkeling is. Het Openluchtmuseum ontwikkelt zich vanuit een 100-jarige traditie waarbij het uitgangspunt is de geschiedenis van het dagelijks leven van de gewone Nederlander. Uitgangspunt voor het NHM is de nationale en internationale geschiedenis van Nederland, waarbij een high-tech uitstraling wordt gecombineerd met een traditionele museumbeleving.
- Het NHM vindt dat het NHM een autonome uitstraling nodig heeft en denkt dit bij een eigenstandige zichtlocatie beter te bereiken.
- Het NOM merkt op dat een clustering van musea niet hoeft te leiden tot een verdamping van het eigen karakter van de musea; een ruimtelijke en inhoudelijke samenhang staat individuele profilering niet in de weg.

## **4. Publieksbereik**

- Het NOM geeft aan dat het NHM en NOM op één locatie inspeelt op de behoefte aan recreatie en educatie, het bieden van vertier voor een hele dag of meerdere dagen, en het bieden van een grote diversiteit aan kansrijke doelgroepen. Het NOM verwijst daarbij naar een onderzoek van L. Ranshuysen. Dit onderzoek constateert dat het nieuwe museum herhaalbezoek oplevert voor het NOM en het NHM. Daarnaast geeft het NOM aan dat met het NHM en het NOM op één locatie de mogelijkheid wordt geboden om per groep en per individu te kiezen welk museum men wil bezoeken. Daarnaast is het

NOM van mening dat het NHM profiteert van de bekendheid van het NOM (het door binnenlands publiek drukst bezochte museum: 450.000 bezoekers) en Burgers' Zoo (1.500.000 bezoekers).

- Het NHM stelt dat de locatie John Frost gezamenlijke publieksbenadering mogelijk maakt, zoals het samen organiseren van tentoonstellingen en manifestaties. Het NHM is van mening dat de meeste bezoekers na een bezoek van een paar uur aan het NHM niet op dezelfde dag naar het NOM komen, of andersom, maar het bezoek spreiden over een langere periode. De gemeente Arnhem merkt op dat de combinatie van het NHM met een aanvullend bezoek aan de binnenstad (horeca en/of winkels) wel sneller wordt gemaakt. Dit kan een positieve uitwerking hebben op het bezoek aan het NHM. Het NHM stelt combi-toegangskarten voor beide musea voor die een jaar geldig zijn. Het NOM gaat uit van een bezoektijd aan het NOM van 4-5 uur, het NHM schat in dat de bezoektijd aan het NHM 1-2 uur zal bedragen.

## **5. Synergie en concurrentie**

- Het oorspronkelijke plan voor het NHM ging uit van 250.000 bezoekers: 200.000 voor het NHM zelf en 50.000 voor een combinatie van NOM/NHM.
- Het NOM stelt dat op voorhand niet valt uit te sluiten dat een NHM aan de Rijnsoever een bedreiging vormt voor de bestaanszekerheid van het NOM. Een NHM op afstand kan resulteren in commerciële en financiële risico's, met een substantiële daling bezoektotaal NOM. De bouw van het NHM naast het NOM biedt daarentegen beide instellingen financiële voordelen.
- Het NHM wijst er op dat de directe nabijheid van musea geen garantie biedt tegen concurrentie; het gaat om de wil tot en manier van samenwerken. Het NHM wil ook op locatie John Frost met het NOM samenwerken op het niveau van exploitatie en organisatie. Het NHM stelt voor dat alle commerciële activiteiten van het NHM en het NOM in een holding worden ondergebracht, en dat beide musea de back-office (staffuncties) zullen delen.
- Het NOM heeft aangegeven dat wanneer de minister voor een andere locatie voor het NHM kiest, het NOM dit besluit zal respecteren en bereid is met het NHM samen te werken voor zover dat tot beider voordeel strekt.

## **6. Bereikbaarheid: openbaar vervoer**

- Het NHM en de gemeente Arnhem geven aan dat de locatie John Frost brug op loopafstand van het centraal station is gelegen (1,3 km), met een looptijd van 10-15 minuten. Het NOM stelt daarentegen dat de locatie aan de Rijnsoever net

als de locatie NOM buiten loopafstand van CS is en merkt op dat schoolgroepen niet per trein maar per bus reizen.

- Met het openbaar vervoer reizen van centraal station tot de John Frost locatie behelst 6 minuten, de reistijd van Arnhem CS naar het NOM bedraagt 18 minuten. De gemeente Arnhem geeft aan dat de frequentie van de bussen bij het NOM 6 maal per uur is. De frequentie van de haltering bij het Provinciehuis/locatie John Frost brug is 4 maal per uur. Daarbij stopt de bus nog op het nabijgelegen Airborneplein: 14 maal per uur.
- De gemeente Arnhem onderzoekt of er extra OV-verbindingen tussen Arnhem CS en de beide potentiële locaties kunnen worden gerealiseerd evenals een rechtstreekse verbinding tussen de locatie John Frost brug en het NOM. Het NOM merkt op dat één pendel vanaf CS naar een museumboulevard efficiënter is dan wanneer er op een dag met het openbaar vervoer tussen de beide locaties moet worden gereisd.

## **7. Parkeren**

- In het oorspronkelijke plan van Arnhem is voorzien dat het NOM de huidige bezoekersaantallen houdt (ca 450.000) en het NHM 200.000 bezoekers op eigen kracht en 50.000 in combinatie met het NOM haalt. Deze bezoekersstromen leiden tot een parkeerbehoefte. In het oorspronkelijke plan was voorzien in een ondergrondse parkeergarage op de NOM-locatie, waarvan de investering niet was gedekt. Dit is door IPMMC verder uitgewerkt in variant 1 waarbij er gedeeltelijk geparkeerd wordt op het huidige bovengronds parkeerterrein door 345 auto's en 22 bussen en een ondergrondse parkeergarage voor 655 auto's. Variant 2 gaat er vanuit dat alle benodigde 1000 parkeerplaatsen in een ondergronds parkeergarage zijn en de 22 bussen op bestaande parkeerplekken. In beide varianten is de vraag van het NOM naar 250 extra parkeerplaatsen meegenomen. De investeringen zijn voor variant 1 € 20-27 mln., en voor variant 2 € 30-40 mln. In het IPMMC rapport is gerekend met een gemiddelde prijs per parkeerplaats in parkeergarage van ca € 35.000,=. De RGD geeft aan te rekenen met een gem. tussen € 25.000 en € 50.000,= per plek, afhankelijk van de situatie. De gemeente herkent zich in deze bandbreedte. De investeringen uit het IPMMC rapport leiden bij afschrijvingstermijn van 20 jaar en een rentepercentage van 5% tot jaarlijkse kosten voor variant 1 tussen de € 1,5 en € 2 mln. en bij variant 2 tussen de € 2,3 en € 3 mln.
- Het NOM wijst op de mogelijkheid van een derde variant op de NOM-locatie (besproken met gemeente Arnhem in december 2008) waarbij sprake is van

bovengronds parkeren voor 1000 auto's en 22 bussen in het groen. De investeringskosten bedragen hier ca € 3.0 mln., dwz jaarlijkse kosten van € 0,15 mln. Daarnaast is er nog sprake van pacht- en onderhoudskosten van ca € 0,05 mln. per jaar, excl. rentelasten (volgens de gemeente gemiddeld €75.000). De gemeente Arnhem merkt hierbij op dat er dan nog géén rekening is gehouden met de kosten voor het parkeren van de bussen: investering ca. € 0,17 miljoen; afschrijving € 8.500/haer en gem. rente € 4.250,=

- Het NOM geeft aan dat uitgaande van de huidige bezetting van de parkeerplaatsen een parkeerplek ca € 600 per plek aan inkomsten oplevert. Bij een maximale bezetting van de beoogde 1.000 parkeerplaatsen gaat het dan jaarlijks om € 0,6 mln, waarmee variant 3 een rendabele optie is.
- Het NHM heeft op de locatie John Frost brug een parkeerbehoefte van ca 265 auto's, waarvan er ca 110 op eigen terrein kunnen staan. Hier is sprake van inkomsten van ca. € 0,066 mln. De onderhoudskosten van deze 110 parkeerplekken wordt op ca € 0,015 mln. jaarlijks geschat. De overige 155 auto's kunnen op andere locaties nabij de John Frost brug, langs de Rijnkade en de Nieuwe kade, op de markt en havengarage en in het weekend in diverse andere plekken (garages stadskantoor en provincie) worden gestald. De directie van het NHM heeft de gemeente om 655 parkeerplaatsen gevraagd; deze zijn in het gebied voorhanden. Het gemiddelde parkeertarief in Arnhem bedraagt ca € 1,90 per uur. De gemeente Arnhem geeft aan dat de bussen, bij een NHM aan de John Frost brug, worden geparkeerd bij het Transferium Gelredome en aan de benedenkade.

## **8. Bereikbaarheid: ontsluiting**

- De gemeente Arnhem stelt dat bij vestiging van het NHM naast het NOM, ingrepen moeten worden gepleegd in een landschappelijk kwetsbaar gebied, en op voorhand valt geen uitsluitel te geven over de uitkomst van het ruimtelijk-planologisch traject. Het NHM geeft aan dat de Arnhemse Linie (een organisatie bestaande uit vertegenwoordigers die belangen hebben en/of belangstelling hebben voor ontwikkelingen in het gebied) vraagt om een voor hen acceptabele oplossing voor de ontsluiting van de locatie bij het NOM. De huidige ontsluiting van het NOM en Burgers' Zoo kan op hoogtijdagen het verkeer nog nét aan; op langere termijn, afhankelijk van het moment en het soort bezoek zou de ontsluiting kunnen gaan knellen. Een directe aansluiting op de nabijgelegen A12 zou veel verlichting kunnen brengen. Arnhem stelt dat Rijkswaterstaat een 'dedicated' afslag vanaf de A12 (eindigend op de

parkeerplaatsen van NOM/NHM en Burgers Zoo) niet onbespreekbaar acht, en dat de kosten van realisatie (welke aanzienlijk zijn) volgens Rijkswaterstaat gedragen moeten worden door de gemeente en/of de provincie.

- Het NOM erkent dat een investering in een extra afrit van de A12 duur is, maar het zal de stad in grote mate ontlasten en de verkeersstromen naar NHM, NOM en Burgers' Zoo bundelen. De locatie in Arnhem-Noord levert bovendien winst op in reistijd voor bezoekers per auto en bus van buiten de stad. De mogelijkheid van een extra afslag zal hoe dan ook op termijn met Rijkswaterstaat worden besproken, alleen al vanwege de autonome groei van de bezoekersaantallen van het NOM en Burgers' Zoo. Daarnaast stelt het NOM dat de parkeerplaats bij het NOM in de avonden kan dienen als een transferium voor grote evenementen in het Gelredome.

## **9. Parkeren in relatie tot ruimtelijke ordening**

- De gemeente Arnhem geeft aan dat van alle gepresenteerde varianten van het NHM in de omgeving van het NOM, dit in een landschappelijk kwetsbaar gebied gebeurt, waardoor op voorhand geen uitsluitel is te geven over de uitkomst van de het ruimtelijke planologische traject. De wijze waarop het parkeren wordt geregeld is een van de kritische factoren. Het grote volume aan maaiveldparkeren kan op maatschappelijke weerstand stuiten.
- De gemeente Arnhem geeft over de locatie John Frost brug aan dat het bestemmingsplan moet worden aangepast, maar dit kan als autonome locatie plaatsvinden. Er kan, al naar gelang de snelheid waarmee het pand wordt herontwikkeld, ook geopteerd worden voor een gezamenlijk proces van bestemmingsplanwijziging met het achterliggende gebied Prinsenhof. Maar dit is geen noodzaak of randvoorwaarde. Op basis van een eerste scan verwacht de gemeente Arnhem geen fundamentele planologische problemen.

## **10. Overige kosten**

- Het NOM wijst op verschil tussen goedkope bouwkosten en een gezonde exploitatie; het NOM wil daarom een overzicht van bouw- en exploitatiekosten van het NHM. Op dit moment zijn alleen de kosten in beeld die de verwerving van de locaties met zich meebrengen. De bouwkosten van het gebouw, op welke locatie ook, de kosten van sloop/bodemsanering en dergelijke zijn op dit moment niet bekend.
- Bij het NOM zijn er geen verwervingskosten van de grond (of van een gebouw op die grond). Bij de John Frost locatie zijn de verwervingskosten van de locatie € 13,8 mln, waarvan de gemeente Arnhem een bijdrage levert van 2,4

miljoen voor de grond onder het pand. Daarnaast stelt de gemeente Arnhem het parkeerterrein onder de brug om niet ter beschikking (waarde tussen de € 0,8 en € 1,3 miljoen).

- Op dit moment is er nog geen definitief inhoudelijk concept en Programma van Eisen voor het NHM beschikbaar, en daarmee nog geen inzicht in de bouwsom; wat wel bekend is, is het financieel kader dat de Rijksoverheid beschikbaar heeft d.w.z. € 50 miljoen voor investering en € 12 miljoen structureel. Het NHM verwacht bovendien middelen uit de markt te kunnen halen, maar over de omvang hiervan zijn nog geen uitspraken te doen.

#### **11. Snelheid van handelen**

- De gemeente Arnhem werkt optimaal mee aan de doorloop van noodzakelijke procedures die gelden voor álle mogelijke locaties van het NHM
- Het NHM geeft aan dat in het bestaande gebouw naast de John Frost brug één verdieping reeds beschikbaar is. Daarmee ontstaat de mogelijkheid om onmiddellijk activiteiten te ontplooiën. Er worden geen fundamentele bezwaren verwacht; er is geen beschermde flora en fauna, en er is geen sprake van direct omwonenden. NHM en de gemeente Arnhem geven aan dat bij de benodigde wijziging van het bestemmingsplan geen problemen hoeven te worden verwacht. Het NHM maakt wel melding van een lichte mate van bodemvervuiling die in het bouwproces zal moeten worden opgeschoond.
- NOM vraagt aandacht voor consequenties in tijd en kosten van de complicaties die sloop en nieuwbouw hebben op de (tijdelijke) presentaties van het NHM in het gebouw van Volkshuisvesting. En wat betekenen grootschalige bouwactiviteiten van NHM én provincie Gelderland voor de bereikbaarheid van het NHM? Dit geldt overigens ook voor de bouw op de NOM locatie en de bereikbaarheid van het NOM.