

Bestemmingsplan

Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal

Toelichting

NL.IMRO.0202.922-0301

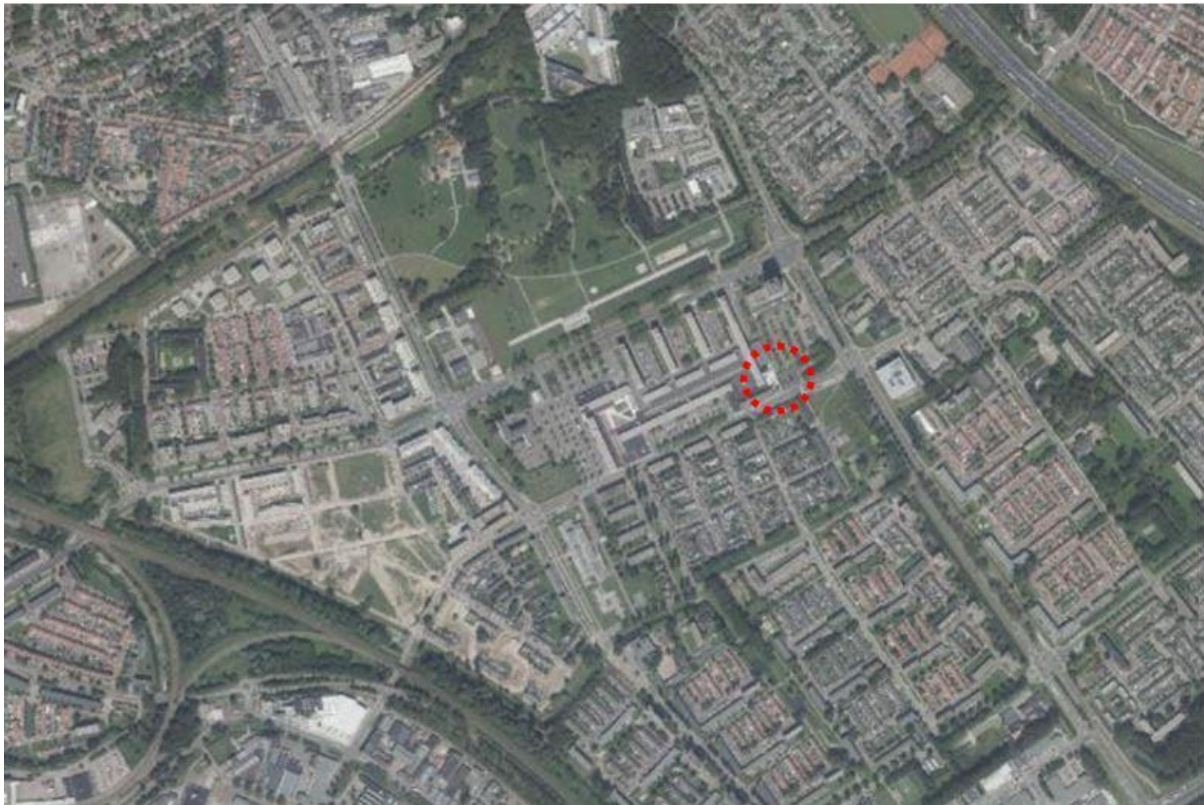
Hoofdstuk 1	Inleiding	5
1.1	Situering en begrenzing plangebied	5
1.2	Aanleiding en doel	6
1.3	Opzet bestemmingsplan	7
1.4	Geldend bestemmingsplan	7
Hoofdstuk 2	Beschrijving bestaande situatie	9
2.1	Inleiding	9
2.2	Historische ontwikkeling	9
2.2.1	Omgeving	9
2.2.2	Plangebied	9
2.3	Huidige ruimtelijke en functionele structuur	9
2.3.1	Omgeving	9
2.3.2	Plangebied	9
Hoofdstuk 3	Wettelijk- en beleidskader	11
3.1	Inleiding	11
3.2	Ruimtelijk beleid	11
3.2.1	Rijksbeleid	11
3.2.1.1	Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte	
3.2.1.2	Ladder voor duurzame verstedelijking	
3.2.1.3	Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid	
3.2.2	Provinciaal beleid	11
3.2.2.1	Omgevingsvisie Gelderland	
3.2.2.2	Omgevingsverordening Gelderland	
3.2.3	Gemeentelijk beleid	13
3.2.3.1	Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld door raad, december 2012)	
3.2.3.2	Ontwikkelingsplan Presikhaaf	
3.3	Verkeersbeleid	14
3.3.1	Rijksbeleid	14
3.3.2	Provinciaal beleid	15
3.3.3	Gemeentelijk beleid	15
3.3.4	Toetsing van het initiatief aan het Verkeersbeleid	16
3.4	Milieu- en omgevingsbeleid	16
3.4.1	Geluid	17
3.4.2	Luchtkwaliteit	17
3.4.3	Hinder	18
3.4.4	Externe veiligheid	18
3.4.5	Groen en ecologie	19
3.4.6	Water	19
3.4.7	Bodem	21
3.4.8	Cultuurhistorie en archeologie	21
Hoofdstuk 4	Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen	23
4.1	Inleiding	23
4.2	Herontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf en verkeerseffecten	23

4.3	Verkeerskundige varianten aansluiting en gekozen ontwerp	25
4.3.1	Varianten ontsluiting	25
4.3.2	Bewonersvariant	27
4.4	Onderbouwing weer openstellen aansluiting	27
4.5	Conclusie	29
Hoofdstuk 5	Milieu- en omgevingsaspecten	31
5.1	Inleiding	31
5.2	Geluid	31
5.3	Luchtkwaliteit	31
5.4	Hinder en geur	33
5.5	Externe veiligheid	33
5.6	Groen en ecologie	34
5.6.1	Flora en fauna	34
5.6.2	Groenplan	35
5.6.3	Conclusie	35
5.7	Water	35
5.8	Bodem	35
5.9	Cultuurhistorie	36
5.10	Archeologie	36
5.11	Verkeer en parkeren	37
5.12	Kabels, leidingen en straalpaden	37
Hoofdstuk 6	Planbeschrijving en -verantwoording	39
6.1	Inleiding	39
6.2	Opzet van de regels	39
6.2.1	Inleidende regels	39
6.2.2	Bestemmingsregels	39
6.2.3	Algemene regels	40
6.2.4	Overgangs- en slotregels	40
6.3	Verantwoording van de regels	40
6.3.1	Algemeen	40
6.3.2	Afzonderlijke bestemmingen	41
6.4	Handhaving	41
6.5	Economische uitvoerbaarheid	42
6.5.1	Gemeentelijk kostenverhaal	42
6.5.2	Economische uitvoerbaarheid	42
Hoofdstuk 7	Procedure	43
7.1	Inspraak	43
7.2	Terinzagelegging (ontwerp-bestemmingsplan)	43
Bijlagen bij toelichting		45
Bijlage 1	Verkeersonderzoek	45
Bijlage 2	Akoestisch onderzoek	45
Bijlage 3	Luchtkwaliteitsonderzoek	45

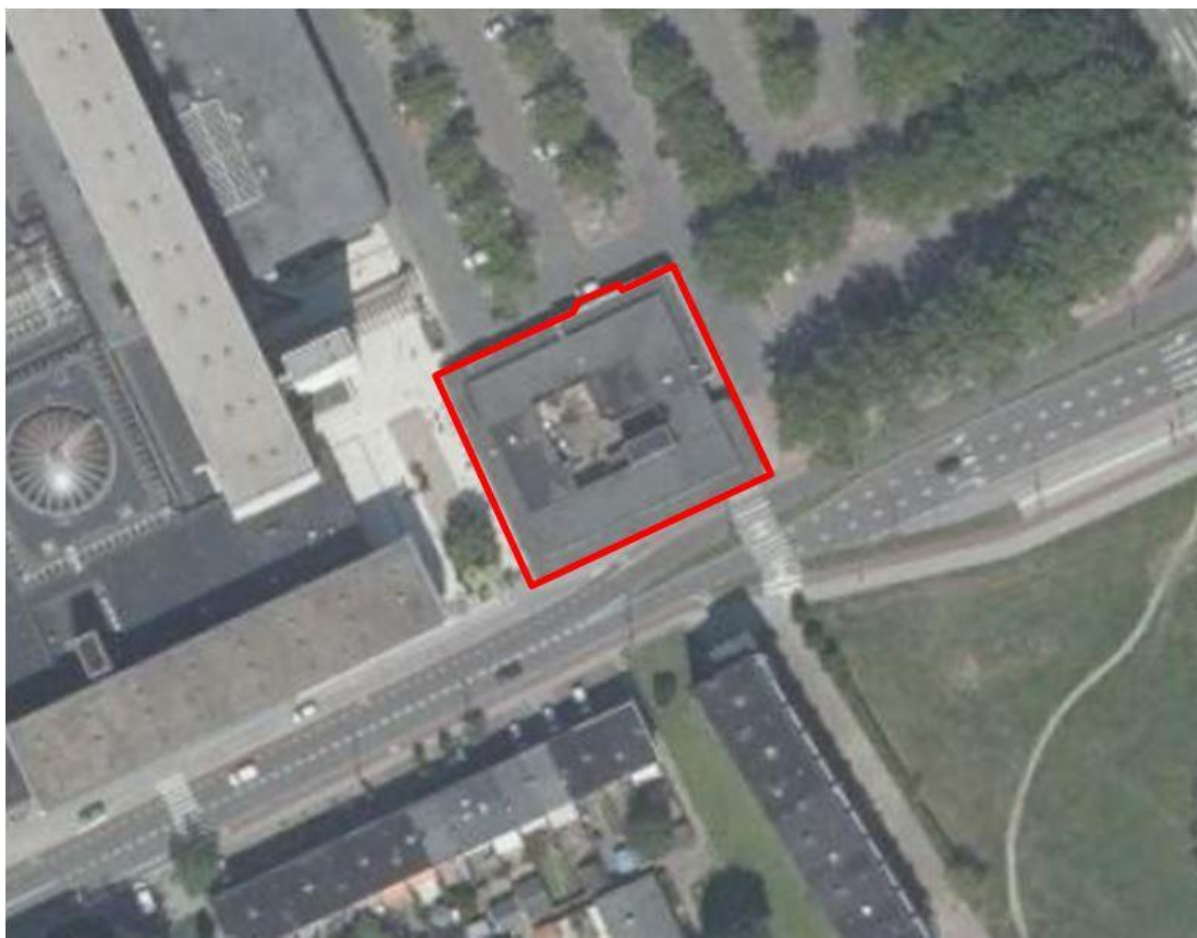
Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Situering en begrenzing plangebied

Het plangebied betreft het voormalige paviljoen aan het Gildemeestersplein, onderdeel van winkelcentrum Presikhaaf in Arnhem. De locatie wordt aan de noord- en oostzijde begrensd door het parkeerterrein van het winkelcentrum, aan de westzijde door het winkelcentrum zelf en aan de zuidzijde door de Lange Wal. Op onderstaande afbeelding is het plangebied aangeduid. Voor de exacte begrenzing van het plangebied wordt verwezen naar de bij dit bestemmingsplan behorende verbeelding.



Afbeelding aanduiding plangebied op luchtfoto



Afbeelding aanduiding plangebied op luchtfoto (ingezoomd)

1.2 Aanleiding en doel

Al geruime tijd functioneert het winkelcentrum Presikhaaf in vergelijking met andere stadsdeelcentra slecht. Er is sprake van behoorlijke leegstand en veel winkeliers hebben moeite om het hoofd boven water te houden. Grotere winkelketens hebben aangegeven dat zij hun vestiging in het winkelcentrum sluiten als de situatie niet snel verbetert.

Medio 2015 heeft vastgoedfonds Wereldhave het winkelcentrum Presikhaaf van eigenaar Corio overgenomen. Zij investeert de komende jaren fors in de revitalisatie van het winkelcentrum. Om het winkelcentrum weer goed te laten functioneren heeft Wereldhave een plan opgesteld met enerzijds een herschikking van de grote winkelketens, om een betere "loop" in het centrum te krijgen, en anderzijds een uitgebreide fysieke modernisering van het winkelcomplex.

De bereikbaarheid met de auto is voor het functioneren van het winkelcentrum erg belangrijk. Op dit moment is de bereikbaarheid van het parkeerterrein Gildemeestersplein beperkt, voornamelijk via één verkeersaansluiting op de IJssellaan. Het parkeerterrein wordt in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langenbachstraat slecht gebruikt.

In het kader van haar verbeterplannen voor het winkelcentrum heeft Wereldhave de gemeente om medewerking gevraagd bij het weer realiseren van een verkeersaansluiting van het parkeerterrein Gildemeesterplein op de Lange Wal. Met de nieuwe aansluiting moet worden bereikt dat alle beschikbare parkeervoorzieningen voor het winkelcentrum weer evenwichtiger worden gebruikt.

De nieuwe ontsluiting kan niet worden gerealiseerd op basis van het geldende bestemmingsplan "Winkelcentrum Presikhaaf". Om die reden is de vaststelling van een nieuw bestemmingsplan voor dit gebied noodzakelijk. Voorliggend bestemmingsplan voorziet hierin. Hierbij zal worden aangetoond dat de ontwikkeling in overeenstemming is met een 'goede ruimtelijke ordening'.

Voor de overige ontwikkelingen op het winkelcentrum, zoals de verplaatsing van de supermarkten en de uitbreiding van het winkelcentrum, wordt een separate omgevingsvergunningprocedure doorlopen.

1.3 Opzet bestemmingsplan

Een bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (voorheen plankaart genoemd) en regels en gaat vergezeld van een toelichting. Op de verbeelding zijn de bestemmingen door middel van kleuren en tekens aangegeven. De regels bevatten de materiële inhoud van de bestemmingen. Deze bestemmingsplanonderdelen vormen tezamen het juridische toetsingskader voor ruimtelijke en functionele ontwikkelingen in het plangebied. De toelichting bevat met name de aan het plan ten grondslag liggende gedachten.

Dit plan is conform de Wro vormgegeven volgens de SVBP2012 (Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen). De SVBP geeft voorschriften over de inrichting van de verbeelding (kleuren en tekens) en de opbouw van de regels.

Diverse facetbelangen zijn door andere regelgeving gewaarborgd, bijvoorbeeld de Wabo, de Wet milieubeheer en de Huisvestingswet. Het is niet nodig dat het bestemmingsplan dezelfde waarborgen nogmaals schept.

1.4 Geldend bestemmingsplan

De locatie is gelegen binnen het geldende bestemmingsplan "Winkelcentrum- en Park Presikhaaf". Dit bestemmingsplan is op 27 augustus 2012 vastgesteld door de gemeenteraad. In navolgende afbeelding is een uitsnede van de verbeelding van dit bestemmingsplan opgenomen met daarin weergegeven het plangebied.



Uitsnede geldend bestemmingsplan "Winkelcentrum- en Park Presikhaaf" met aanduiding plangebied (rode contour)

Op basis van het geldende bestemmingsplan hebben de gronden de bestemmingen 'Centrum'.

De voor 'Centrum' aangewezen gronden zijn bestemd voor wonen, maatschappelijke functies, detailhandel, horeca, dienstverlenende bedrijven, nutsbedrijven en voetgangersgebied. De nieuwe ontsluiting is basis van het geldende bestemmingsplan niet toegestaan, aangezien een gebruik voor het doorgaande verkeer op basis van de geldende gebruiksregels niet mogelijk is. Voorliggend bestemmingsplan voorziet in de gewenste juridisch planologische kaders. In deze toelichting wordt aangetoond dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met een goede ruimtelijke ordening.

Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de huidige situatie van (de omgeving van) het plangebied beschreven, waarbij wordt ingegaan op de huidige ruimtelijke en de functionele structuur. In hoofdstuk 3 worden de verschillende beleidstukken besproken die van invloed zijn op het plan. In Hoofdstuk 4 wordt het plan zelf toegelicht waarbij allereerst wordt ingegaan op de randvoorwaarden die in de planontwikkeling zijn meegenomen. In hoofdstuk 5 wordt het plan getoetst aan de verschillende milieu- en omgevingsaspecten, zoals geluid, luchtkwaliteit, ecologie, bodem et cetera. In hoofdstuk 6 wordt ingegaan op het juridisch bindende deel van dit bestemmingsplan. Hierbij wordt uitgelegd hoe het bestemmingsplan is opgebouwd en wordt nader ingegaan op de inhoud van de bestemming. Tevens is in dit hoofdstuk een paragraaf gewijd aan de wijze waarop het bestemmingsplan wordt gehandhaafd en de economische onderbouwing van het plan. Tenslotte komt in hoofdstuk 7 de procedure van het bestemmingsplan aan bod.

Hoofdstuk 2 Beschrijving bestaande situatie

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de historie en de huidige ruimtelijke en functionele structuur van zowel het plangebied als haar omgeving.

2.2 Historische ontwikkeling

2.2.1 Omgeving

Het plangebied is gelegen in stadsdeel Presikhaaf. Het stadsdeel Presikhaaf ligt in het oosten van Arnhem en is ingeklemd tussen de spoorlijn Arnhem–Zwolle en Arnhem–Zevenaar, de autosnelweg A12 en de Pleijroute. De bouw van het gehele stadsdeel heeft ruim 25 jaar geduurd en startte in 1949 met de woonbuurt Presikhaaf 1. Spoedig hierna volgde de realisatie van de buurt Presikhaaf 2, waarop uiteindelijk de bouw van buurt Presikhaaf 3 en het Winkelcentrum Presikhaaf in gang werd gezet.

2.2.2 Plangebied

Toen het winkelcentrum Presikhaaf in 1965 officieel werd geopend behoorde deze tot één van de eerste grootschalige, autovrije winkelcentra in Nederland en zelfs Europa. Het winkelcentrum werd destijds geprezen voor zijn evenwichtige architectonische-stedenbouwkundige opzet, waarbij het voetgangersdomein twee pleinen omvatte van verschillende grootte aan de uiteinden van een winkelpromenade. Veel aandacht is bij het ontwerp uitgegaan naar de samenhang en compositie van de verschillende volumes. In de loop der tijd zijn diverse veranderingen aangebracht aan het winkelcentrum, waaronder het aanbrengen van een overkapping.

2.3 Huidige ruimtelijke en functionele structuur

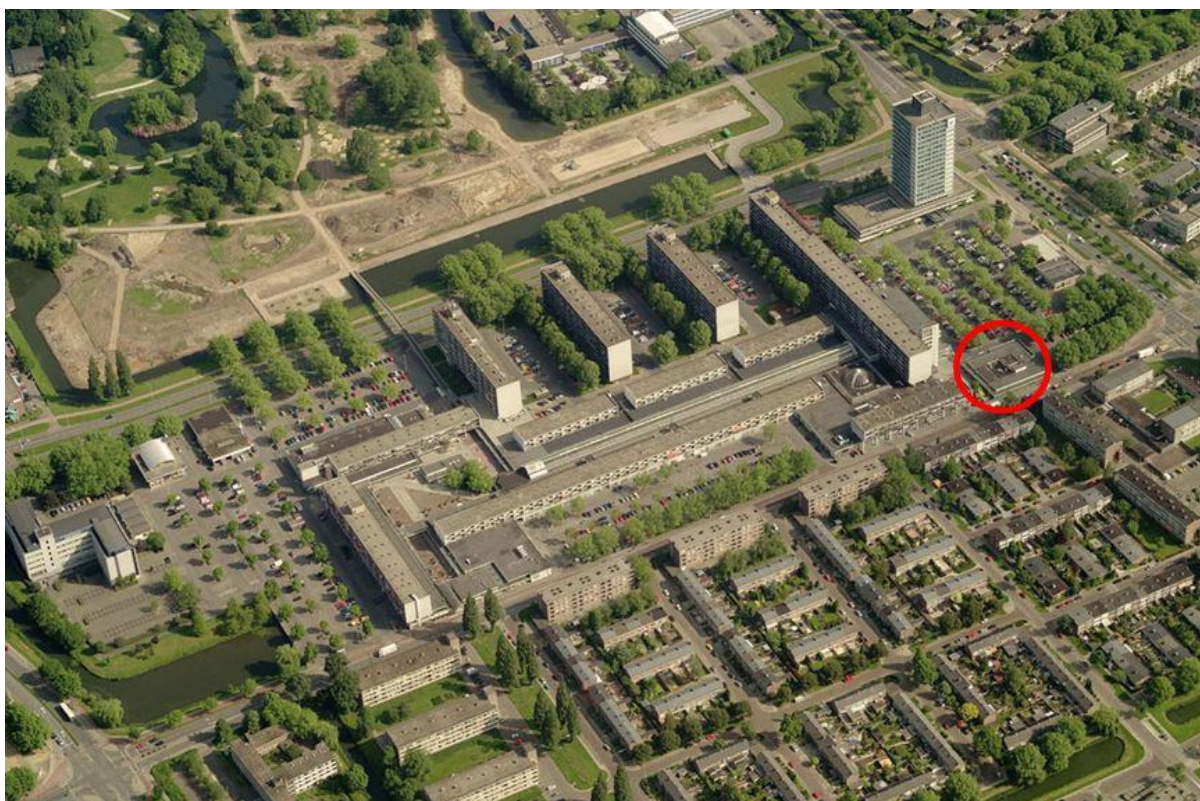
2.3.1 Omgeving

Presikhaaf is voor Arnhem-Noord een uitzonderlijke wijk. Want daar waar bijna alle andere woonwijken van Arnhem-Noord op de hellingen van de Veluwe zijn gebouwd ligt de wijk Presikhaaf in de vlakke IJsselvallei. Daarnaast vertoont Presikhaaf de kenmerken van de naoorlogse bouw: een ruime groene opzet, duidelijke hiërarchie in wegen (hoofdstructuur), openbare ruimtes en voorzieningen alsmede flink wat hoogbouw. Wat betreft de groen- en waterstructuur is Presikhaaf, gezien de vlakke ligging, als polderwijk te karakteriseren: een wijk met een stevig groen en blauw casco (raamwerk) en veel lijnvormige structuren op het gebied van verkeer. De verkeersaders zijn ruim (voor het plangebied zijn dat de IJssellaan, de Laan van Presikhaaf en het Lange Water). Die wegen hebben brede berm, in een aantal gevallen lopen singels langszij en/of prachtige laanbeplantingen. In verhouding met andere wijken in Arnhem-Noord is Presikhaaf waterrijk. Een uitgebreid singelstelsel voert wijkwater af richting knooppunt Velperbroek.

2.3.2 Plangebied

Het plangebied betreft het voormalige paviljoen aan het Gildemeestersplein, onderdeel van winkelcentrum Presikhaaf. Het plangebied grenst aan de Lange Wal, die ten zuiden van het winkelcentrum ligt en de grens vormt tussen het winkelcentrum en het woongebied van Presikhaaf 3. De Lange Wal is een verkeersader die behalve voor gemotoriseerd verkeer vooral een belangrijke functie heeft voor openbaar vervoer en fietsers.

Op de navolgende afbeelding is winkelcentrum Presikhaaf weergegeven, waarop in rood het plangebied is aangeduid.



Winkelcentrum Presikhaaf, met globale aanduiding plangebied (bron: Bing Maps)

Hoofdstuk 3 Wettelijk- en beleidskader

3.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft, voor zover van belang, het rijks-, provinciaal en gemeentelijk beleid. Naast de belangrijkste algemene uitgangspunten worden de specifieke voor dit plangebied geldende uitgangspunten weergegeven. Het beleid is in dit bestemmingsplan afgewogen en waar nodig doorvertaald op de verbeelding en in de regels.

3.2 Ruimtelijk beleid

3.2.1 Rijksbeleid

3.2.1.1 *Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte*

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het nieuwe ruimtelijke en mobiliteitsbeleid van het rijk in het perspectief van 2028 en 2040. De SVIR markeert een trendbreuk waarbij sterk wordt ingezet op decentralisatie van het ruimtelijke beleid naar provincies en gemeenten. In de nationale ruimtelijke hoofdstructuur maakt Arnhem deel uit van één van de negen 'stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren'; expliciet wordt 'Health Valley' in en rond Arnhem-Nijmegen genoemd en 'mode en design' in Arnhem als onderdeel van de aanwezige topsector 'Creatieve industrie'. Een 'aantrekkelijk vestigingsklimaat in en een goede internationale bereikbaarheid van de stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren' wordt in de SVIR gemarkeerd als een nationaal belang.

3.2.1.2 *Ladder voor duurzame verstedelijking*

In de SVIR wordt de ladder voor duurzame verstedelijking geïntroduceerd. Deze ladder is per 1 oktober 2012 als motiveringseis in het Besluit ruimtelijke ordening (artikel 3.1.6, lid 2) opgenomen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Hierbij dient de behoefte aan een stedelijke ontwikkeling te worden aangetoond.

3.2.1.3 *Toetsing van het initiatief aan het rijksbeleid*

De SVIR laat zich niet specifiek uit over dergelijke lokale ontwikkelingen. Het voornemen raakt dan ook geen rijksbelangen zoals opgenomen in de SVIR.

Het plan betreft een kleinschalige ontwikkeling, waardoor redelijkerwijs kan worden geconcludeerd dat, in dit geval geen sprake is van een stedelijke ontwikkeling als bedoeld in artikel 3.1.6 van het Bro. De ontwikkeling hoeft niet nader getoetst te worden aan de Ladder voor duurzame verstedelijking.

Voorgenomen project raakt geen van de nationale belangen en is niet in strijd met het Rijksbeleid.

3.2.2 Provinciaal beleid

3.2.2.1 *Omgevingsvisie Gelderland*

Algemeen

Op 9 juli 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. Nadien is de omgevingsvisie op onderdelen aangevuld (actualisatieplan). De Omgevingsvisie Gelderland richt zich formeel op de komende tien jaar, maar kijkt ook naar de langere termijn.

In de Omgevingsvisie heeft de provincie twee doelen gedefinieerd die de rol en kerntaken van de provincie als middenbestuur benadrukken. De doelen zijn:

- een duurzame economische structuurversterking,
- het borgen van de kwaliteit en de veiligheid van onze leefomgeving.

Mobiliteit

In de Omgevingsvisie wordt nader ingegaan op verschillende thema's, zoals wonen, werken en energie. De provincie en haar partners streven samen naar een duurzame mobiliteit: een systeem dat

een sterke economie, welvaart en welzijn ondersteunt en rekening houdt met de kwaliteit van de leefomgeving. De opgaven die zij daarbij zien, zijn:

- Bereikbaarheid optimaliseren voor wonen, werken en voorzieningen;
- Betrouwbaarheid (tijdsduur) van het personen- en goederenvervoer verbeteren;
- Vervoer afstemmen op behoefte en verplaatsingspatronen van mensen;
- Vervoer afstemmen op stromen van grondstoffen en goederen van bedrijven;
- Stromen van mensen, grondstoffen en goederen afstemmen op gevolgen van digitalisering markt en andere ontwikkelingen.

De provincie bekijkt de verschillende netwerken als een groot geheel en heeft specifiek aandacht voor de wisselwerking hiertussen en knooppunten.

1. De provincie houdt specifiek de belangrijkste stedelijke netwerken bereikbaar (Arnhem-Nijmegen, Ede-Wageningen en Apeldoorn-Zutphen-Deventer) voor personen en bedrijven;
2. De provincie werkt ook aan de toegang tot voorzieningen buiten deze stedelijke netwerken en zoekt tegelijk naar oplossingen die gebruikmaken van de kracht van de (lokale) samenleving;
3. Tussen de steden en de omliggende gebieden moeten de verbindingen goed functioneren. Zo werkt de provincie aan corridors voor bedrijven- en goederenvervoer met als doel om deze (inter)nationale logistieke corridors beter te benutten;
4. In het landelijke gebied zien de provincie en partners grote verschuivingen in mobiliteit door technologische en demografische ontwikkelingen. Hier investeert de provincie onder meer in nieuwe vormen van openbaar vervoer.

Specifiek voor de Stadsregio Arnhem Nijmegen richten de provincie en haar partners in de regio op vier speerpunten. Eén van die speerpunten is een goed bereikbare en verbonden regio. Hierbij wordt gestreefd naar verbeteringen aan de bestaande infrastructuur (via weg, water en spoor).

Natuur en landschap

Ook het thema natuur en landschap is voor dit bestemmingsplan van belang. De provincie en haar partners streven samen naar een compact en hoogwaardig stelsel van onderling verbonden natuurgebieden en naar behoud en versterking van de kwaliteit van het landschap. Natuur en landschap zijn het kapitaal van Gelderland.

De bescherming van bos en natuur buiten het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) is een verantwoordelijkheid van gemeenten.

Gelders Natuurnetwerk

Om de biodiversiteit nu en voor toekomstige generaties Gelderlanders veilig te stellen, beschermt de provincie het GNN. Het GNN is een samenhangend netwerk van bestaande en te ontwikkelen natuur van internationaal, nationaal en provinciaal belang. Per saldo moet elke ontwikkeling een verbetering van de kernkwaliteiten in het GNN opleveren. In dat saldo zijn vergroting van de oppervlakte natuur en versterking van de ecologische samenhang belangrijke randvoorwaarden.

Groene Ontwikkelingszone

De GO heeft een dubbele doelstelling. Er is ruimte voor verdere economische ontwikkeling in combinatie met een (substantiële) versterking van de samenhang tussen aangrenzende en inliggende natuurgebieden. De GO bestaat uit terreinen met een andere bestemming dan bos of natuur die ruimtelijk vervlochten zijn met het GNN. Het gaat vooral om landbouwgrond, maar ook om terreinen voor verblijfs- en dagrecreatie, infrastructuur, woningen en bedrijven.

3.2.2.2 Omgevingsverordening Gelderland

Op 24 september 2014 hebben Provinciale Staten de Omgevingsverordening Gelderland vastgesteld. Nadien is de omgevingsverordening op onderdelen aangevuld (actualisatieplan). De provincie beschikt over verschillende instrumenten waarmee zij haar ambities realiseert. De verordening voorziet ten opzichte van de Omgevingsvisie niet in nieuw beleid en is daarmee dus beleidsneutraal. De inzet van de verordening als juridisch instrument om de doorwerking van het provinciaal beleid af te dwingen is beperkt tot die onderdelen van het beleid waarvoor de inzet van algemene regels noodzakelijk is om provinciale belangen veilig te stellen of om uitvoering te geven aan wettelijke verplichtingen.

De Omgevingsverordening richt zich net zo breed als de Omgevingsvisie op de fysieke leefomgeving in de provincie Gelderland. Dit betekent dat vrijwel alle regels die betrekking hebben op de fysieke leefomgeving opgenomen zijn in de Omgevingsverordening. Het gaat hierbij om regels op het gebied van ruimtelijke ordening, milieu, water, mobiliteit en bodem.

Toetsing van het initiatief aan de Omgevingsvisie en -verordening Gelderland

De voorgenomen ontwikkeling van het plangebied voorziet in het realiseren van een nieuwe in- en uitrit voor winkelcentrum Presikhaaf. Het gebied maakt geen onderdeel uit van het GNN of de GO. Het inpassingsplan heeft daarmee geen negatief effect op het GNN en de GO. De Omgevingsvisie en de Omgevingsverordening vormen geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

3.2.3 Gemeentelijk beleid

3.2.3.1 Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld door raad, december 2012)

Algemeen

Op 10 december 2012 heeft de gemeenteraad de Structuurvisie 'Arnhem 2020, doorkijk 2040' vastgesteld. De nieuwe Structuurvisie vervangt het structuurplan uit 2000. In deze nieuwe structuurvisie worden op de eerste plaats een aantal principes benoemd die van belang zijn voor de ruimtelijke koers van de stad. Aansluitend wordt de bestaande ruimtelijke hoofdstructuur van de stad gekarakteriseerd. Tenslotte leiden de principes en karakterisering tot een kaartbeeld van het ruimtelijk ontwikkelingsperspectief met gebieden en opgaven die daarbij op stedelijke schaal een hoofdrol spelen.

In de Structuurvisie is de bestaande stad gekarakteriseerd volgens een 'typologie van ruimtelijke milieus'. Het winkelcentrum is in de Structuurvisie getypologiseerd als 'Stad van licht, lucht en ruimte (1945-1970)'. Dit is als volgt beschreven:

"De oorlog leidt tot vele verwoestingen in Arnhem. Het Wederopbouwplan voor Arnhem van Leupen en Van der Laan is opgezet volgens het principe van licht, lucht en ruimte dat wordt bepleit door het C.I.A.M. (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne). Het wederopbouwplan omvat onder meer de herbouw van een groot deel van de binnenstad, grote verkeersdoorbraken, het doorzetten van door de oorlog gestaakte uitbreidingsplannen zoals in Malburgen, en de bouw van een grote nieuwe wijk in Presikhaaf. De basisgedachte van het C.I.A.M. is in de basis nog steeds die van de tuinstad, maar dan met een industriële benadering van bouwen, een strikte scheiding van functies, scheiding van voetganger en fietser van automobilist en een puur functionele benadering van architectuur en stedenbouw. De zoektocht naar de ideale, meest efficiënte verkaveling beheerste in deze periode gedwongen door de grote woningnood het debat onder stedenbouwers. Hoogbouw was hierbij onvermijdelijk. Met name Presikhaaf zal uitgroeien tot een schoolvoorbeeld van een C.I.A.M.-wijk."

Na de typologering van de bestaande stad is in de Structuurvisie een aantal 'koersgebieden' gemarkeerd waar zich ontwikkelingen aftekenen voor de korte of lange termijn. Presikhaaf valt binnen deze koersgebieden. Over het koersgebied Presikhaaf staat:

"Het Ontwikkelingsplan Presikhaaf is mede door de vastgoedcrisis aan evaluatie en herijking toe. Projecten zoals het winkelcentrum, op de voormalige ROC-locaties en Bethaniënstraat zijn stilgelegd. Een aantal terreinen ligt braak. Het bedrijventerrein Merwede wordt voorlopig niet ontwikkeld. Ook vinden er aanpassingen in het programma plaats, zoals appartementen die worden omgezet naar eengezinswoningen. Het Ontwikkelingsplan ging uit van realisatie vóór 2020; voor onderdelen zal de realiseringstermijn langer worden. Woningbouwprogramma's voor Presikhaaf moeten in een bredere context tegen het licht gehouden worden. Kansen liggen in differentiatie door toepassing van (collectief) particulier opdrachtgeverschap, realisatie van studentenwoningen en een grotere variatie door menging van functies zoals wonen en werken. Herijking van het middendeel (winkelcentrum en P3) is nodig voor de periode tot 2020 naast visie-ontwikkeling voor de periode na 2020 voor Presikhaaf Oost. De optie op langere termijn voor een nieuwe stationshalte Pleij (zie onder 3.3.5 Stationsknooppunten) aan de zuidwest zijde biedt kansen voor Presikhaaf en de herontwikkeling van het bedrijventerrein IJsseloord 1."

Toetsing van het initiatief aan de Structuurvisie Arnhem 2020-2040

Winkelcentrum Presikhaaf heeft een belangrijke functie in de wijk en zelfs op stadsniveau. Door de herontwikkeling krijgt het winkelcentrum een belangrijke kwalitatieve impuls. Om de bereikbaarheid ook in de toekomst te kunnen garanderen, moet een nieuwe in- en uitrit worden aangelegd. In de structuurvisie wordt het belang en de positie van winkelcentrum Presikhaaf onderschreven. De locatie van de nieuwe in- en uitrit van winkelcentrum Presikhaaf niet specifiek benoemd. Geconcludeerd wordt dat het plan in overeenstemming is met de 'Structuurvisie Arnhem 2020-2040'.

3.2.3.2 Ontwikkelingsplan Presikhaaf

Het Ontwikkelingsplan Presikhaaf is in mei 2003 door de gemeenteraad vastgesteld en is in nauw overleg opgesteld met de woningcorporaties en andere belanghebbenden in de wijk (waaronder de bewoners). Het biedt een samenhangend ruimtelijk en programmatisch kader voor de herontwikkeling van de wijk. Deze herontwikkeling was nodig omdat grote delen van de wijk niet meer aan de eisen van de tijd voldeden. Een groot deel van de herontwikkeling van Presikhaaf is inmiddels afgerond of wordt aan gewerkt.

Het winkelcentrum Presikhaaf is in het Ontwikkelingsplan aangewezen als 'verandergebied'. Dat betekent dat de noodzaak bestaat voor herontwikkeling wil het winkelcentrum (ook) in de toekomst zijn positie en aantrekkelijkheid behouden. De belangrijkste aanleiding was de presentatie en inrichting van het winkelcentrum. Maar ook de verkeerssituatie, de poore ruimtelijke kwaliteit en de invoering van betaald parkeren zijn genoemd.

Toetsing van het initiatief aan het Ontwikkelingsplan Presikhaaf

Het Ontwikkelingsplan Presikhaaf is meer dan 10 jaar geleden door de gemeenteraad vastgesteld en in de tussentijd is er veel in de Presikhaaf gebeurd. Vanwege verschillende oorzaken is de herontwikkeling van het winkelcentrum Presikhaaf nog niet van de grond gekomen. Het winkelcentrum heeft inmiddels een nieuwe eigenaar en deze eigenaar is voornemens het winkelcentrum op te knappen. Dit past binnen de uitgangspunten van het Ontwikkelingsplan. Het realiseren van de aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal maakt onderdeel uit van de herontwikkeling en past hiermee binnen dit beleid.

In het Ontwikkelingsplan wordt ook ingegaan op de verkeersstructuur en de functie van de Lange Wal. Er zijn inmiddels andere inzichten over de ontsluiting van het winkelcentrum. In paragraaf 4.4 wordt hierop ingegaan.

3.3 Verkeersbeleid

3.3.1 Rijksbeleid

Op rijksniveau geeft de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte 'Nederland concurrerend, bereikbaar leefbaar en veilig' (SVIR, 2012) de hoofdlijnen van het nationale verkeers- en vervoersbeleid voor de komende decennia. Het Rijk streeft naar een krachtige aanpak die gaat voor een excellent internationaal vestigingsklimaat, ruimte geeft aan regionaal maatwerk, de gebruiker voorop zet, investeringen scherp prioriteert en ruimtelijke ontwikkelingen en infrastructuur met elkaar verbindt.

Het mobiliteitssysteem moet robuust en samenhangend worden, meer keuzemogelijkheden bieden en voldoende capaciteit hebben om de groei van de mobiliteit op de middellange (2028) en lange (2040) termijn op te vangen. De ambitie is dat gebruikers in 2040 beschikken over optimale ketenmobiliteit door een goede verbinding van de verschillende mobiliteitsnetwerken via multimodale knooppunten (voor personen en goederen) en door een goede afstemming van infrastructuur en ruimtelijke ontwikkeling. De regio Arnhem Nijmegen is aangeduid als stedelijke regio met een concentratie van topsectoren.

3.3.2 Provinciaal beleid

Een van de kerntaken van de provincie Gelderland is zorgen voor een goede regionale bereikbaarheid en een goed regionaal openbaar vervoer. Ondanks de bezuinigingen heeft de provincie extra financiële middelen ter beschikking gesteld voor mobiliteitsmaatregelen. Dit is, omdat zij een goede bereikbaarheid belangrijk vindt, maar ook om de economische ontwikkeling in Gelderland te ondersteunen. De provincie geeft veel aandacht aan mobiliteitsbehoefte van inwoners en bedrijven in Gelderland en kijkt daarbij naar toekomstige ontwikkelingen als het digitale werken. Maar er is ook veel oog voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

De provincie wil een goede bereikbaarheid voor wonen, werken en recreëren en de mobiliteit daarbij afstemmen op de economische ontwikkelingen. Daarom zet Gelderland in op het beter gebruik van (internationale) corridors. Daarnaast wordt samen met de andere wegbeheerders in de stedelijke gebieden aan een beter gebruik van de infrastructuur gewerkt om files te voorkomen en de doorstroming te bevorderen. De toegang tot bedrijventerreinen is ook een speerpunt van het provinciale beleid. Een andere ontwikkeling is de verschuiving van mobiliteitsvragen in het landelijk gebied door krimp en vergrijzing. Hier moet de aansluiting met de stedelijke gebieden gewaarborgd blijven.

Omgevingsvisie

De provincie heeft in juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld (geconsolideerde versie, juli 2015). Deze visie integreert en vervangt zeven beleidsplannen, waaronder het Provinciaal Verkeer en Vervoerplan 2 uit 2004. De omgevingsvisie beschrijft hoe de provincie de komende tien jaar om wil gaan met de ontwikkelingen en initiatieven rond economische structuurversterking, duurzaamheid, innovatie en bereikbaarheid, maar ook met natuur, landschap, cultuurhistorie en ruimtelijke kwaliteit. Daarbij is een andere wijze van werken; minder vastleggen wat wel of niet mag. De omgevingsvisie stelt kaders voor toekomstige activiteiten.

3.3.3 Gemeentelijk beleid

Structuurvisie Arnhem 2020-2040

De gemeente Arnhem heeft haar verkeersbeleid op hoofdlijnen verwoord in de Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (vastgesteld 2012). Voor mobiliteit biedt het structuurplan een ruimtelijk ontwikkelingsperspectief. Arnhem streeft naar een duurzame bereikbaarheid in een aantrekkelijke en veilige stad. Vooral in de bestaande stad geldt daarbij het principe: eerst de bestaande verkeersruimte beter benutten en pas daarna zoeken naar mogelijkheden tot uitbreiding van de (auto)verkeersruimte. De inzet van slim ruimtegebruik, voor versterking van fiets en openbaar vervoer, aangevuld met spitsmijdende maatregelen moet Arnhem de komende jaren bereikbaar houden.

Voor het onderdeel parkeren gelden beleidsregels en Arnhemse parkeernormen.

Beleidsplan fietsverkeer 'Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers'

In maart 2013 is een beleidsplan fietsverkeer 'Nieuwe verbindingen, nieuwe fietsers' vastgesteld. Deze nota is een uitwerking van de inzet voor versterking van het fietsgebruik. Inzet is de bestaande fietser beter faciliteren maar vooral automobilisten verleiden meer te fietsen. Uitgangspunten voor deze beleidsnota zijn:

1. nadruk op utilitair fietsgebruik (de ritten naar werk, school en voorzieningen);
2. inzetten op de nieuwe fietser, dat is de fietser die nu nog in de auto zit;
3. aanleggen van kortsluitende verbindingen;
4. aanleggen van hoogwaardige doorgaande verbindingen (snelfietsroutes);
5. hoogwaardige stallingsvoorzieningen (belangrijk bij ketenverplaatsingen).

De bestaande fietser heeft vooral behoefte aan een samenhangend fietsnetwerk, veiligheid, comfort, snelheid en stallingsvoorzieningen. Om de nieuwe fietser te verleiden zullen we vooral moeten inzetten op de aanleg van nieuwe verbindingen. De opkomst van de elektrische fiets helpt hierbij.

Beleidsnota openbaar vervoer 'De reiziger centraal'

In mei 2013 is de beleidsnota openbaar vervoer 'De reiziger centraal' vastgesteld. Deze nota heeft als doel het in stand houden van betaalbaar en kwalitatief goed openbaar vervoer en het doorgroeien naar emissieloos openbaar vervoer. Het openbaar vervoer wordt toekomstvast door een kwaliteitsslag met als maatregelen:

- een hoogwaardig openbaar vervoernetwerk;
- de reiziger centraal stellen;
- een mobiliteit bieden voor iedereen;
- een emissieloos openbaar vervoer.

Nota van Randvoorwaarden Hoofdstructuur Presikhaaf

Voor Presikhaaf is door het college van B&W in 2007 de Nota van Randvoorwaarden Hoofdstructuur Presikhaaf vastgesteld. De herinrichting van de hoofdwegenstructuur is onderdeel van het Ontwikkelingsplan Presikhaaf (zie paragraaf 3.2.3.2). In het Ontwikkelingsplan, dat in mei 2003 door de raad is vastgesteld, staat dat Presikhaaf een heldere structuur van wegen en straten kent. De hoofdwegenstructuur blijft in zijn huidige vorm gehandhaafd, maar in het Ontwikkelingsplan wordt wel een aantal knelpunten en wensen genoemd.

De belangrijkste doelen van de Nota van Randvoorwaarden zijn het verbeteren van de verkeersafwikkeling, de verkeersveiligheid en de beeldkwaliteit. Deze doelen leiden tot verschillende maatregelen zoals de reconstructie van kruisingen en wegen. Voor het Winkelcentrum Presikhaaf wordt het volgende voorgesteld:

“Voor de ontsluiting van het winkelcentrum is gekozen voor een geheel andere oplossing, met als doel de verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling op de Lange Wal te verbeteren. De IJssellaan is straks de hoofdontsluiting voor auto's van en naar het winkelcentrum. Er komen twee nieuwe geregelde compacte kleine kruispunten, één ter hoogte van de bestaande aansluiting naar de HTS (lees HAN) en één ter hoogte van de benzinepomp van Shell. De functie en de inrichting van de parallelweg zullen in het kader van de herinrichting van het winkelcentrum bepaald worden. Hierbij is de veiligheid van fietsers een belangrijk aandachtspunt. De Lange Wal blijft wel een functie vervullen voor de ontsluiting van de Langenbachstraat en vooral voor de afwikkeling van het openbaar vervoer en langzaam verkeer. De kwaliteit van de voorzieningen voor bus en fiets worden hier aanzienlijk verbeterd.”

3.3.4 Toetsing van het initiatief aan het Verkeersbeleid

Dit bestemmingsplan maakt de aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal mogelijk. Belangrijkste doel hiervan is om de bereikbaarheid van het Gildemeestersplein te verbeteren en hiermee het functioneren van het winkelcentrum. Daarnaast wordt het verkeer naar het winkelcentrum gespreid over meerdere aansluitingen. Deze ontwikkeling zal zorgen voor meer verkeer in (een deel van) de Lange Wal. Uit onderzoek (zie paragraaf 4.2 en 4.3) blijkt dat hierdoor de bereikbaarheid per fiets en openbaar vervoer niet zal afnemen.

In de Nota van Randvoorwaarden Hoofdstructuur Presikhaaf uit 2007 wordt gekozen voor een andere wijze van ontsluiten van het winkelcentrum. Deze nota van randvoorwaarden die is vastgesteld door het college is verouderd en er zijn inmiddels andere inzichten over de ontsluiting van het winkelcentrum. In paragraaf 4.4 wordt hierop ingegaan.

3.4 Milieu- en omgevingsbeleid

Op grond van artikel 3.1.6 van het Besluit ruimtelijke ordening moet in de toelichting op het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop de milieukwaliteitseisen bij het plan zijn betrokken. Daarbij moet rekening gehouden worden met de geldende wet- en regelgeving en met de vastgestelde (boven)gemeentelijke beleidskaders. In de volgende subparagrafen wordt nader ingegaan op de van belang zijnde thema's, waaronder geluid, hinder, bodem, luchtkwaliteit en externe veiligheid.

In hoofdstuk 5 worden de resultaten van het onderzoek naar de milieukundige uitvoerbaarheid beschreven. Hier wordt geconcludeerd dat de voorgenomen ontwikkeling in overeenstemming is met het gemeentelijk milieu- en omgevingsbeleid en er sprake is van een goede ruimtelijke ordening.

3.4.1 Geluid

Wet geluidhinder

De Wet geluidhinder heeft tot doel de mens te beschermen tegen geluidhinder. Dit is in de wet uitgewerkt in een normenstelsel voor de toelaatbare geluidbelasting in de woonomgeving. Alleen planologisch nieuwe situaties worden getoetst aan de wet. Naast woningen zijn er nog een aantal geluidgevoelige objecten aangewezen zoals scholen en zorginstellingen.

In de Wet geluidhinder staan regels voor weg- en railverkeerslawaaï en voor gezonde industrieterreinen. De wet werkt verder met zones: dit zijn aandachtsgebieden rond geluidbronnen waarbinnen regels en normen gelden om de negatieve gevolgen van geluidhinder te beperken. Bij (planologische) wijzigingen moet er akoestisch onderzoek plaatsvinden naar de gevolgen.

De Wet geluidhinder kent een normenstelsel met een voorkeurswaarde en grenswaarden. Als de geluidbelasting beneden de voorkeurswaarde blijft dan zijn er vanuit de wet geen belemmeringen voor nieuwe geluidgevoelige situaties. Bij een geluidbelasting tussen de voorkeurswaarde en de grenswaarde moet er een gemotiveerd besluit genomen worden om nieuwe geluidgevoelige ontwikkelingen mogelijk te maken (hogere grenswaarde).

Voor het verlenen van een hogere grenswaarde is de nota "uitvoeringsbeleid hogere grenswaarde" van de gemeente Arnhem van toepassing.

Beleidsplan Geluid

In augustus 2008 is het beleidsplan Geluid door de raad vastgesteld. Het beleidsplan Geluid heeft tot doel geluidsnormen voor nieuwe situaties af te stemmen op de aard en de functie van een gebied. Hierdoor kan beter rekening gehouden worden met ontwikkelingen en verwachting van de gebruikers van een gebied. In het centrum en dichtbij goed openbaar vervoer wil de gemeente Arnhem veel functies mogelijk maken. De beleidslijnen hiervoor zijn opgenomen in het Structuurplan Arnhem 2010. Als gebieden intensiever gebruikt worden neemt de kans op geluidhinder ook toe. Andere gebieden zoals de parken worden juist gewaardeerd om hun relatieve rust. Deze uitgangspunten hebben geleid tot een gebiedsgerichte invulling van geluidskwaliteiten binnen Arnhem. Naarmate de geluidbelasting hoger is neemt het belang van een zorgvuldige invulling van de totale leefomgevingskwaliteit toe.

3.4.2 Luchtkwaliteit

Wet Luchtkwaliteit 2007

De Europese richtlijnen zijn geïmplementeerd in titel 5.2 van de Wet Milieubeheer. Het doel van deze wetgeving is het beschermen van mens en milieu tegen de negatieve effecten van luchtverontreiniging. De wet is primair gericht op het voorkomen van negatieve effecten op de gezondheid van de mens. Daarnaast zijn er voor de stoffen zwaveldioxide en stikstofoxiden ook normen opgenomen ter bescherming van ecosystemen.

Voor het toetsen van ruimtelijke plannen zijn de volgende grenswaarden het meest relevant:

- PM₁₀ (fijnstof)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 µg PM₁₀/m³ mag met ingang van 1 januari 2005 niet worden overschreden;
 2. de 24 uursgemiddelde concentratie van 50 µg PM₁₀/m³ mag met ingang van 1 januari 2005 niet vaker dan 35 keer per jaar worden overschreden;
- NO₂ (stikstofdioxide)
 1. de jaargemiddelde concentratie van 40 µg NO₂/m³ mag met ingang van 1 januari 2010 niet worden overschreden;
 2. de uurgemiddelde concentratie van 200 µg NO₂/m³ mag met ingang van 1 januari 2010 niet vaker dan 18 keer per jaar worden overschreden.

Voor de overige stoffen worden in Nederland geen overschrijdingen gerapporteerd.

In de wet zijn de grenswaarden ten opzichte van eerdere regelgeving zijn ongewijzigd gebleven, maar de wet geeft net als het voorgaande BLK2005 (Besluit Luchtkwaliteit) meer armslag om ruimtelijke

plannen die gevolgen hebben voor de luchtkwaliteit uit te voeren. Hierbij wordt tevens de term “in betekenende mate (IBM)” geïntroduceerd. Dit wil zeggen dat projecten met een bepaalde mate van verslechtering toch doorgang kunnen vinden. De grens ligt bij een toename van maximaal 3%. Deze 3% is gekoppeld aan de IBM projecten opgenomen in het Nationale Samenwerkingsverband Luchtkwaliteit (NSL). De NSL is in 2009 van kracht geworden.

Beleidsnota Lucht en Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit

Het Arnhemse beleid op gebied van luchtkwaliteit is vastgelegd in de Beleidsnota Lucht uit 2005. Deze nota is erop gericht nieuwe overschrijdingen van de normen uit de Wet Milieubeheer te voorkomen en bestaande of dreigende overschrijdingen op te lossen. Daarnaast richt de Beleidsnota Lucht zich op het beperken van overlast door geurhinder. Voor wat betreft het halen van de normen uit het BLK2005 en de Wet Milieubeheer is de beleidsnota vertaald naar maatregelen in het Uitvoeringsprogramma Luchtkwaliteit 2010 - 2014.

3.4.3 Hinder

In het kader van bedrijven en milieuzonering dienen de effecten van inrichtingen op hun omgeving (gevoelige bestemmingen, waaronder eventueel nieuw te ontwikkelen woningen) in beeld gebracht te worden. Voorbeelden van hinder zijn geluid, geur, stof of gevaar. In de VNG-publicatie 'Bedrijven en milieuzonering 2009' is een lijst van inrichtingen opgenomen waarbij de inrichtingen op grond van de hinder die zij veroorzaken, zijn opgedeeld in 6 categorieën. Hierbij wordt er vanuit gegaan dat een inrichting uit categorie 1 relatief weinig hinder veroorzaakt en een inrichting uit categorie 6 bijzonder veel hinder veroorzaakt.

Geurhinder van industriële bedrijven

Het beleidsplan Geur uit 2010 gaat in op geur afkomstig van industriële bedrijven waarvoor de gemeente Arnhem het bevoegde gezag is. Milieubeleid kan een positieve bijdrage leveren aan maatschappelijke thema's als gezondheid, veiligheid, leefbaarheid, duurzaamheid en ruimtelijke kwaliteit. Geur is een milieuaspect dat een belangrijke bijdrage levert aan de leefbaarheid. Het geurbeleid van de gemeente Arnhem sluit, voor zover dat mogelijk is, aan op het geurbeleid van de provincie Gelderland. Het doel van het geurbeleid is dat inwoners van Arnhem nu en in de toekomst niet worden blootgesteld aan geuroverlast door industriële bedrijven.

3.4.4 Externe veiligheid

Met externe veiligheid wordt bedoeld de kans op overlijden van mensen buiten de grenzen van een bedrijf of transportmedium, als rechtstreeks gevolg van een ongeval met (gevaarlijke) stoffen binnen de grenzen van het bedrijf dan wel het transportmedium. In de externe veiligheid worden twee risicobegrippen gehanteerd het PR (Plaatsgebonden Risico) en het GR (Groepsrisico).

Landelijk beleid

Voor bedrijven is op 28 oktober 2004 het Besluit externe veiligheid inrichtingen (Bevi) in werking getreden. In het Bevi worden milieukwaliteitseisen vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken. In het Bevi wordt een onderscheid gemaakt in kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten. De 10-6 PR contour geldt ten opzichte van kwetsbare objecten als grenswaarde en ten opzichte van beperkt kwetsbare objecten als richtwaarde. Het beoordelingskader voor het groepsrisico is een oriënterende waarde.

Voor ondergrondse (aardgas)leidingen is er het Besluit externe veiligheid buisleidingen en voor de transportroutes (weg, water, spoor) het Besluit transportroutes externe veiligheid (Btev). In het Btev zijn de milieukwaliteitseisen vastgelegd die in de ruimtelijke planvorming moeten doorwerken.

Gemeentelijk beleid

Op 21 november 2005 is het beleidsplan Externe Veiligheid vastgesteld dat op 9 maart 2015 wederom met 4 jaar is verlengd. Dit beleidsplan beschrijft de mate van gewenste externe veiligheid in Arnhem. Uitgangspunt hierbij zijn de landelijke normen voor het plaatsgebonden risico en het groepsrisico. In een groot gedeelte van de stad streven we naar het niet doen toenemen van de risico's. Op sommige plekken in de stad, op bedrijventerreinen voor zware industrie en de volgens het structuurplan stedelijke zone accepteren we een hoger risico dan op andere plaatsen. Wel moet daar extra aandacht zijn voor de beschikbare mogelijkheden voor rampenbestrijding, de zelfredzaamheid van mensen en de hulpverlening.

3.4.5 Groen en ecologie

Wet natuurbescherming

Op 1 januari 2017 is de Wet natuurbescherming in werking getreden. Deze wet vervangt de Flora- en faunawet, Natuurbeschermingswet 1998 en Boswet. Veel taken zijn gedecentraliseerd naar met name de provincies, waarbij tevens de rol van gemeenten belangrijker geworden is. Wat betreft gebiedsbescherming waren de provincies reeds bevoegd gezag, dit is ook in de nieuwe situatie het geval. Op gebied van soortbescherming (voormalig FF-wet) maakt het systeem met drie beschermingsregimes plaats voor twee beschermingsniveaus: strikt beschermde soorten (veelal HR- en VR-soorten) en overige beschermde soorten. De lijsten met beschermde soorten zijn deels gewijzigd. Zo zijn er minder vissen en vaatplanten beschermd, terwijl het aantal beschermde libellen en dagvlinders juist is toegenomen. Onder de Wet natuurbescherming kunnen provincies deels een eigen invulling geven aan de bescherming van soorten.

Groenplan Arnhem 2004 – 2007 / 2015

Op 28 juni 2004 is het groenplan 2004-2007/2015 vastgesteld. De gemeente Arnhem streeft ernaar om de landschappelijke, cultuurhistorische en ecologische waarden van het groen, door versterking en zonering, optimaal tot hun recht te laten komen, waarbij voldoende ruimte voor gebruikswens moet zijn. De ontwikkelingsinitiatieven en het beheer in en om de stad worden afgestemd op dat streefbeeld.

De uitgangspunten uit het Groenplan dienen als randvoorwaarde voor herontwikkeling. Dit betekent dat het bestaande groen zoveel mogelijk behouden blijft, zo zuinig mogelijk wordt omgegaan met bestaande en potentiële kwaliteiten, op kansrijke plekken groen wordt aangeplant, en versnippering wordt voorkomen. Het oppervlakte groen en de bomen moeten dus eerst geïnventariseerd worden. In het bestemmingsplan is een groenbalans opgenomen, waarin is aangegeven hoe de groencompensatieregels zijn toegepast.

Vanuit ecologisch perspectief vormen gebieds- en soortbescherming het basisdoel. Achterliggende ambitie is een versterking en verdere ontwikkeling tot een zo volledig mogelijk ecosysteem van kenmerkende Arnhemse natuur. Deze komt tot uitdrukking in de verscheidenheid aan planten en dieren in een samenhangend netwerk. Andere punten zijn:

- Alleen inzetten op natuur daar waar deze kansrijk is, waarbij cultureel en natuurlijk beeld en gebruik op elkaar afgestemd zijn;
- Barrières van de stedelijke druk opheffen of zoneren.

Er worden 5 samenhangende natuurdoeltypen geformuleerd: Natuurkernen, Natuurzones en stapstenen, Natuurlijke groenzones, Overig groen en De Stenen stad. Aan de natuurdoeltypen zijn doelsoorten gekoppeld.

3.4.6 Water

Rijksbeleid

Het Rijksbeleid op het gebied van het waterbeheer is vastgelegd in het Nationaal Waterplan (NWP) 2016-2021. Deze is vanaf 17 december 2015 van kracht. Het plan geeft op hoofdlijnen de ambities weer van het Rijk ten aanzien van het nationale waterbeleid en het daaraan gerelateerde ruimtelijke beleid. De belangrijkste ambities richten zich op waterveiligheid, zoetwater en waterkwaliteit. Maar ook de Deltabeslissingen hebben in dit plan een plek gekregen, net zoals enkele waterafhankelijke thema's als natuur en duurzame energie.

Daarnaast hebben Rijk, provincies, gemeente, waterschappen, en drinkwaterbedrijven afgesproken om gezamenlijk maatregelen te nemen voor een doelmatiger waterbeheer; het Bestuursakkoord Water (d.d. april 2011). De inzet ligt bij mooi, veilig, schoon, gezond en duurzaam beheer van watersysteem en waterketen. De kwaliteit moet omhoog tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten.

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte uit 2012 is water in 3 nationale belangen terug te vinden. Daarbij gaat het om de bescherming van de grondwaterkwaliteit en –kwantiteit, de bescherming en verbetering van de waterkwaliteit, een goede zoetwatervoorziening en voldoende ruimte voor waterveiligheid. Nieuw is de aandacht voor klimaatbestendige (her)ontwikkelingen, waarin water een belangrijk aspect is.

In de Waterwet (22 december 2009) zijn ondermeer de gemeentelijke watertaken opgenomen: de zorgplicht voor het vasthouden en afvoeren van regenwater en de regierol van gemeenten bij de grondwaterzorgplicht.

Provinciaal en regionaal beleid

Op provinciaal niveau maakt het waterbeheer onderdeel uit van de Omgevingsvisie Gelderland (vastgesteld 9 juli 2014).

Water maakt onderdeel uit van tweede centrale doelstelling namelijk het borgen van de kwaliteit en veiligheid van de leefomgeving. Het aspect Water heeft, net als andere beleidsvelden, geen autonoom beleidsplan meer, maar maakt onderdeel uit van de totale leefomgeving; het is nu verweven met aspecten waar het in de praktijk ook mee samenhangt.

Realisatie van de doelstelling betekent onder meer:

- ontwikkelen met kwaliteit, met respect voor ruimtelijke, landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten;
- een robuust en toekomstbestendig water- en bodemsysteem voor alle functies; bij droogte, hitte en waterovervloed;
- een gezonde en veilige leefomgeving
- een gezonde vrijetijdseconomie en aandacht voor beleving, bereikbaarheid en toegankelijkheid van cultuur, natuur en landschap.

Daarnaast is de provincie nog aanspreekpunt voor drie zaken:

- onttrekkingen voor drinkwaterwinning;
- onttrekkingen ten behoeve van bodemenergiesystemen zoals koude- en warmte opslag (KWO);
- industriële onttrekkingen meer dan 150.000 m³ per jaar.

Beleid waterschap en gemeente

Het stedelijk waterbeheer in Arnhem-Noord is overgedragen aan het Waterschap Rijn en IJssel waardoor de gemeente Arnhem rekening dient te houden met het vigerende beleid van het waterschap. Relevant beleid voor de gemeente Arnhem is het vastgestelde Waterbeheerplan (2016-2021) en de Keur en legger van het waterschap.

Het waterbeleid van de gemeente Arnhem is vastgelegd in de volgende beleidsplannen.

- Gemeentelijk RioleringsPlan (2014-2018), vastgesteld op 2 november 2015.
Dit plan richt zich vooral op het herstellen dan wel vervangen van slechte riolen en geeft invulling van de gemeentelijke zorgtaken voor grondwater en hemelwater
- Waterplan Arnhem (2009-2015), vastgesteld op 19 oktober 2009.
Door de gemeente Arnhem en haar waterpartners is dit Tweede Waterplan Arnhem opgesteld. Op 26 februari 2010 hebben gemeente en de beide waterschappen de intentieovereenkomst ondertekend. Het waterplan is gebaseerd op 4 hoofddoelstellingen:
 1. Arnhem aantrekkelijke waterstad;
 2. Klimaatbestendig watersysteem en waterketen;
 3. Goede kwaliteit water en waterbodem;
 4. Bewustwording.

Aanpak wateroverlast Arnhem-Noord (vastgesteld 2 november 2015)

Het plan heeft tot doel om Arnhem en vooral Arnhem-Noord, beter waterbestendig te maken tegen zware regenbuien. Daarom zal over elk plan een waterscan worden gelegd. Tijdens werkzaamheden in de openbare ruimte worden ruimtelijke maatregelen genomen die wateroverlast verminderen dan wel beperken.

Resumé

Uitgangspunt in het huidige beleid van gemeente, waterschap en provincie is dat planontwikkeling moet aansluiten bij een duurzaam integraal waterbeheer. Dit betekent dat:

- negatieve verstoring van de grondwaterstanden en –stromingen niet toegestaan zijn om grondwateroverlast en/of verdroging op de locatie en het boven- en benedenstrooms gelegen gebied te voorkomen.
- maatregelen getroffen moeten worden ter voorkoming van (grond)watervervuiling.
- bij nieuwbouw het regenwater binnen het plangebied afgekoppeld moet worden van de riolering

- en worden verwerkt op eigen terrein.
- voldoende oppervlaktewater aanwezig is en op de goede locatie.
- het verhard oppervlak zoveel mogelijk beperkt wordt.
- het gebruik van uitloogbare materialen en chemische bestrijdingsmiddelen niet is toegestaan;
- ontwikkelingen moeten bijdragen aan het verminderen of beperken van wateroverlast;
- De aanwezige ruimte in het winterbed van de rivieren beschikbaar blijft voor het primaire doel: waterberging en waterafvoer.

3.4.7 Bodem

Voor dit gebied zonder milieuhindergevoelige ontwikkelingen is getoetst of een eventuele bodemverontreiniging gevolgen heeft voor de financiële uitvoerbaarheid van de ontwikkeling.

Als toetsingskader wordt gebruik gemaakt van onderstaande bodemregelgeving:

- Wet Bodembescherming;
- Beleidsnota bodem 2012, Provincie Gelderland, gemeente Arnhem en gemeente Nijmegen, 1 december 2012;
- Besluit Bodemkwaliteit;
- Nota Bodembeheer, september 2011

3.4.8 Cultuurhistorie en archeologie

Rijksbeleid

Erfgoedwet

Cultuurhistorische objecten die zeldzaam of schaars zijn en die voor mensen in hoge mate het beeld van Nederland bepalen, worden aangewezen als monumenten. In de Monumentenwet 1988 is vastgelegd hoe monumenten van bouwkunst en archeologie en stads- en dorpsgezichten moeten worden beschermd. De Monumentenwet 1988 is het belangrijkste instrument voor de bescherming van het cultuurhistorisch erfgoed in Nederland. Per juli 2016 maakt de Monumentenwet 1988 deel uit van de Erfgoedwet, een bundeling van wetten met betrekking tot het erfgoed.

Bro

Cultuurhistorie moet op basis van de gewijzigde Bro (art 3.1.6) goed in bestemmingsplannen verankerd worden. Dit behelst niet alleen een beschrijving van de aanwezige en te verwachten cultuurhistorische waarden, maar ook een waardering ervan en een advies over toekomstige omgang ermee, gelet op de ruimtelijke opgave die in het bestemmingsplan aan de orde is. Aangegeven moet worden hoe met de cultuurhistorische waarden rekening is gehouden in het bestemmingsplan.

Verdrag van Valletta en de Wet op de archeologische monumentenzorg

De bescherming van het archeologische erfgoed in de bodem en de inbedding ervan in de ruimtelijke ontwikkeling is het onderwerp van het Europese Verdrag van Valletta (Malta). In 1992 ondertekenden twintig Europese staten, waaronder Nederland, dit verdrag.

De belangrijkste uitgangspunten van het verdrag zijn:

- archeologische waarden dienen zoveel mogelijk (in situ) in de bodem bewaard te blijven en beheermaatregelen dienen genomen te worden om dit te bewerkstelligen;
- vroeg in de ruimtelijke ordening dient al rekening gehouden te worden met archeologie;
- bodemverstoorders betalen het archeologisch (voor)onderzoek wanneer behoud in situ niet mogelijk is.

In 2007 is het verdrag vertaald in de Monumentenwet 1988 en maakt thans deel uit van de Erfgoedwet.

Gemeentelijk beleid

Erfgoednota 'Panorama Arnhem'

In de Erfgoednota 'Panorama Arnhem' wordt het accent verschoven van 'behoud door bescherming' naar 'behoud door ontwikkeling'. We gaan er vanuit dat de cultuurhistorie zo op een vroeg moment een actieve rol gaat spelen in veranderingsprocessen en ontwerpkeuzen. Het stadsbeeld van Arnhem verandert in hoog tempo. Het erfgoedbeleid wil de cultuurhistorische factor een zichtbare en samenhangende rol geven in deze stedelijke ontwikkelingen. Cultuurhistorie wordt ingezet als

ontwikkelingskansen en niet als belemmering.

Streven is om bij planontwikkelingen zo vroeg mogelijk onze kennis van de Arnhemse cultuurhistorie in te brengen. De kennis van het Arnhemse erfgoed moet goed toegankelijk zijn. Hiertoe worden nieuwe instrumenten ontwikkeld. De erfgoedkaart biedt een overzicht van alle cultuurhistorische elementen en structuren binnen de gemeente Arnhem. Daarnaast blijft het zichtbaar maken van de bouw- en ontwikkelgeschiedenis van onze stad uitgangspunt. De cultuurhistorische dimensie van de stad moet, waar mogelijk, worden versterkt en beleefbaar gemaakt.

Om de doelstellingen van het erfgoedbeleid te realiseren zetten we een aantal strategieën in:

- Behouden door ontwikkelen
- Behouden door beschermen
- Adviseren, stimuleren en verleiden
- Kennis verwerven en verspreiden

Archeologische verwachtingenkaart

Archeologie is een integraal onderdeel van het erfgoedbeleid en als zodanig opgenomen in de erfgoednota. In de nota wordt voortgeborduurd op de uitgangspunten van het Verdrag van Malta. Behoud van archeologische waarden is het uitgangspunt en als dat niet mogelijk is, volgt veiligstelling door archeologisch onderzoek. Om permanente aandacht voor deze vorm van erfgoed te krijgen, is ingezet op constante voorlichting en educatie. Sinds 2008 beschikt de gemeente over een archeologische verwachtingenkaart voor heel Arnhem. De verwachtingenkaart geeft al in een vroeg stadium van planvorming globaal inzicht in de mate waarin archeologische resten in een gebied aangetroffen kunnen worden.

Conform de Erfgoedverordening geldt dat archeologisch onderzoek uitgevoerd moet worden als grondroerende werkzaamheden:

- in archeologisch waardevolle gebieden (buiten monumenten) dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 30 m²;
- in gebieden met een hoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 200 m²;
- in gebieden met een middelhoge archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 500 m²;
- in gebieden met een lage archeologische verwachting dieper dan 40 cm-maaiveld reiken en groter zijn dan 2.000 m².

Voor archeologisch waardevolle gebieden zijnde beschermde gemeentelijke of rijksmonumenten, geldt maatwerk. Voor rijksmonumenten beslist de Minister van OC&W. Gebieden die reeds onderzocht zijn en/of zijn vrijgegeven, zijn vrijgesteld van onderzoek. Aan het archeologische beleid dat in de verordening is verankerd, ligt de archeologische maatregelenkaart als basis.

Structuurvisie

De Structuurvisie Arnhem 2020-2040 (december 2012) biedt een strategisch kader voor ruimtelijke planning op stedelijk niveau voor de lange termijn. Uitgangspunt is het voortbouwen op de karakteristieken van de historisch gegroeide stad. In de cultuurhistorische hoofdstructuur zijn de ruimtelijke, historische elementen weergegeven, die essentieel zijn voor Arnhem als geheel. Per landschappelijke karakteristiek zijn de ambities weergegeven. Vervolgens is een selectie gemaakt van die cultuurhistorische belangen en structuren die kansen bieden bij nieuwe gebiedsontwikkelingen in de stad: de 'Cultuurhistorische Kansenkaart'. De rijkdom van de Arnhemse cultuurhistorie is kader en inspiratiebron bij ruimtelijke ontwikkelingen in de stad.

Hoofdstuk 4 Ruimtelijke- en programmatische aspecten van de ontwikkelingen

4.1 Inleiding

In hoofdstuk 2 is een beschrijving van de bestaande situatie in en om het plangebied gegeven. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de concrete ontwikkeling binnen het plangebied.

4.2 Herontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf en verkeerseffecten

Eigenaar Wereldhave is voornemens het winkelcentrum Presikhaaf te herontwikkelen. Om het winkelcentrum weer goed te laten functioneren is een plan opgesteld met enerzijds een herschikking van de grote winkelketens, om een betere "loop" in het centrum te krijgen, en anderzijds een uitgebreide fysieke modernisering van het winkelcomplex. Voor deze ontwikkelingen worden separate planologische procedures doorlopen.

De bereikbaarheid met de auto is voor het functioneren van het winkelcentrum erg belangrijk. Op dit moment is de bereikbaarheid van het parkeerterrein Gildemeestersplein beperkt, voornamelijk via één verkeersaansluiting op de IJssellaan. Het parkeerterrein wordt in vergelijking met de parkeerterreinen Kramersgildeplein en Langenbachstraat slecht gebruikt.

Om deze reden wordt ter plaatse van het voormalige paviljoen aan het Gildemeestersplein een nieuwe in- en uitrit gerealiseerd. In het verleden heeft in hetzelfde gebied een toegang gezeten. Deze ontsluiting is destijds verwijderd, omdat deze vanwege de toenmalige locatie van de supermarkten niet noodzakelijk werd geacht. Voor een betere ontsluiting van het winkelcentrum en in het bijzonder voor de nieuwe locatie van de supermarkten wordt ervoor gekozen de ontsluiting weer mogelijk te maken.

Door Goudappel Coffeng zijn de verkeerskundige effecten van de herontwikkeling van het winkelcentrum onderzocht. Het gaat hierbij om de effecten voor de verkeersgeneratie en de parkeervraag. Tevens is de kwaliteit van de verkeersafwikkeling onderzocht, alsmede de gevolgen voor het expeditieverkeer.

De resultaten zijn beschreven in het onderzoek 'Ontwikkeling winkelcentrum Presikhaaf Arnhem; Verkeer, parkeren en expeditie', zoals opgenomen in bijlage 1B van dit bestemmingsplan, en worden in het navolgende kort aangehaald.

In genoemd onderzoek is de verkeersgeneratie als gevolg van de herontwikkeling berekend. Hierbij is als basis gebruik gemaakt van de verkeersintensiteiten op netwerk- en kruispuntniveau, afkomstig uit het gemeentelijke statische verkeersmodel. De verkeersintensiteiten uit het statische verkeersmodel zijn vergeleken met verkeerstellingen uit de bestaande verkeerslichtenregelingen. Volledigheidshalve zijn beide uitkomsten vergeleken, waarvan de resultaten zijn vastgelegd in de als bijlage 1A aan dit bestemmingsplan bijgevoegde notitie 'Dynamische verkeersstudie Presikhaaf'.

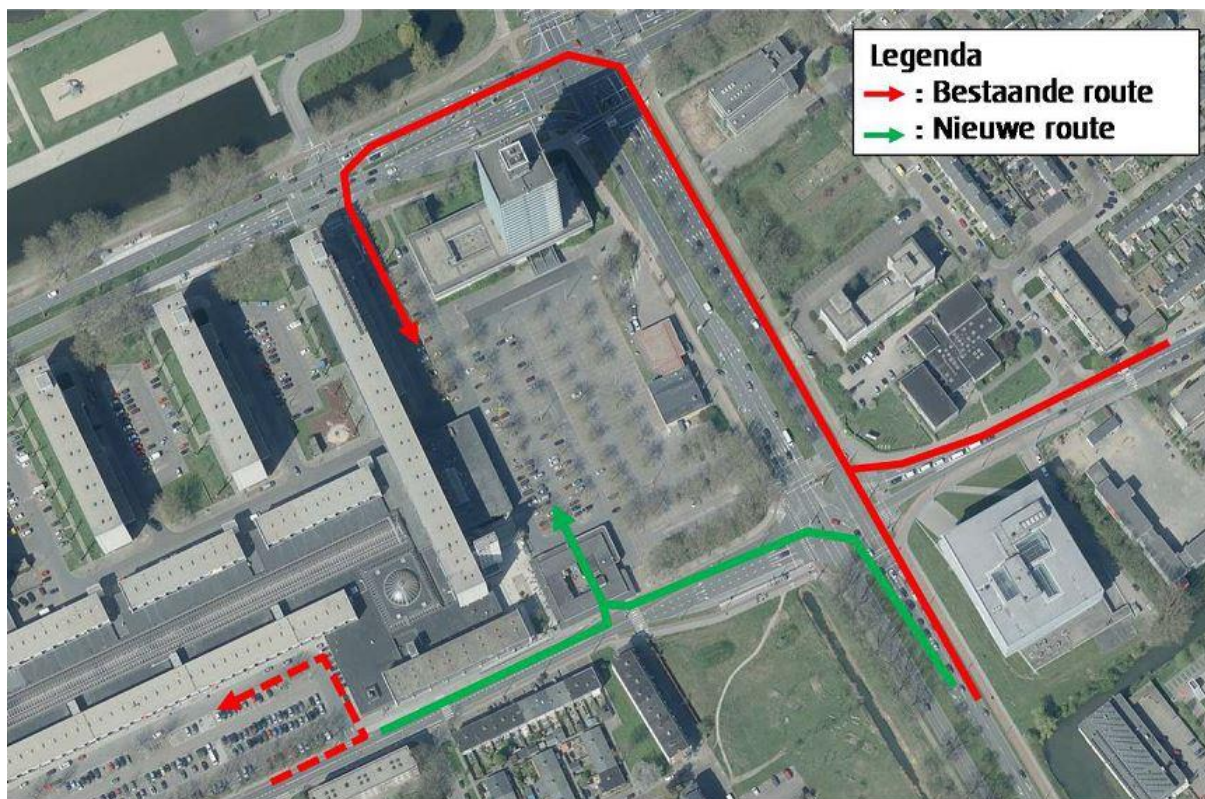
Wat betreft de verkeersgeneratie als gevolg van de herontwikkeling is gebruik gemaakt van CROW-publicatie 317 'Kencijfers parkeren en verkeersgeneratie'. De kengetallen geven de totale verkeersgeneratie in motorvoertuigen (aankomsten plus vertrekken) voor een gemiddelde weekdag van een gemiddeld jaar. In CROW-publicaties 2723 en 2564 zijn aanvullende gegevens opgenomen over de verkeersgeneratie van verschillende functies, waarmee deze bijvoorbeeld kunnen worden omgerekend van week- naar werkdagen en van etmaal- naar spitsintensiteiten.

Op basis van de verkeersgeneratie en positionering van de functies / voorzieningen in het winkelcentrum is in het onderzoek een uitspraak gedaan over de gewenste ontsluiting van de parkeerterreinen en het mogelijke effect van de herontwikkeling op de wegvakken en kruispunten in de omgeving.

In het onderzoek wordt geconstateerd dat de verkeersgeneratie als gevolg van de herontwikkeling, door een afname van de omvang van de functies in het winkelcentrum, afneemt ten opzichte van de huidige situatie. In de praktijk zal van een afname van de verkeersintensiteit na herontwikkeling nagenoeg geen sprake zijn.

In het onderzoek is uitgegaan van een worst-case benadering. In de 'worst case'-berekening wordt het effect beoordeeld van de geplande ontwikkelingen op maaiveld. In totaal wordt 2.682 m² bvo op maaiveld gesloopt en wordt 666 m² bvo detailhandel en 2.236 m² bvo supermarkt aan nieuwbouw gepleegd. Door de sloop neemt de verkeersgeneratie op basis van de CROW-kencijfers af met circa 1.630 mvt/etm, maar door de nieuwbouw met grotendeels een invulling als supermarkt neemt de verkeersgeneratie toe met circa 2.670 tot 3.010 mvt/etm. Dat geeft een netto toename van maximaal circa 1.400 mvt/etm. In het onderzoek is deze 'worst case'-toename als uitgangspunt gehanteerd. Geconcludeerd wordt dat op weekdagen tijdens het drukste uur in de avondspits circa 70 extra aankomsten en 70 extra vertrekken worden gegenereerd als gevolg van de herontwikkeling. Op zaterdag bedraagt de piek 90 extra aankomsten en 90 extra vertrekken.

Met behulp van het statische verkeersmodel Arnhem – Nijmegen is het verkeerskundige effect van de aansluiting in prognosejaar 2025 inzichtelijk gemaakt. Dit model geeft op netwerkniveau een verwachting van de verkeersstromen. In VISSIM zijn deze gecorrigeerd op basis van de toekomstige functies en parkeer capaciteit. In de analyse is op de aansluiting rekening gehouden met een worst-case circa 100 aankomsten en circa 100 vertrekken in het drukste uur (omgerekend ca. 2.000 mvt/etmaal). Dit is deels nieuw verkeer en deels bestaand verkeer dat in de huidige situatie gebruik maakt van de aansluiting tussen het Gildemeestersplein en de IJssellaan (zie volgend figuur).



In het onderzoek zijn de volgende scenario's in beeld gebracht:

- de huidige situatie (die is vergeleken met de situatie op straat en na aanpassingen in de instellingen akkoord bevonden is door de gemeente Arnhem);
- de autonome situatie in het prognosejaar 2025, waarin sprake is van autonome groei;
- de plansituatie in prognosejaar 2025, waarin de aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal is toegevoegd als een volledig voorrangskruispunt (hierop is zowel links- als rechtsaf in- en uitrijden toegestaan).

De kwaliteit van de verkeersafwikkeling voor de verschillende scenario's is beoordeeld op basis van de volgende criteria:

- de cyclustijd;
- de beschikbare opstellengte en de te verwachten wachtrijlengte.
- de verliestijd.

Op basis van deze beoordeling is het volgende geconcludeerd:

- De planontwikkeling geeft worst case een netto toename van maximaal acht parkeerplaatsen ten opzichte van de huidige situatie. Uit de gehouden parkeerdrukmeting wordt geconcludeerd dat de restcapaciteit op de beschikbare parkeercapaciteit voldoende is om de extra parkeervraag te faciliteren.
- Als gevolg van de functiewijziging bedraagt de maximale verkeersgeneratie circa 1.400 mvt/etm. Dit geeft een extra verkeersbelasting op de wegvakken rondom het winkelcentrum van circa 70 aankomsten en 70 vertrekken in het avondspitsuur en circa 90 aankomsten en 90 vertrekken in het maatgevende piek uur op zaterdagmiddag. Dit betreft een worst case verkeersgeneratie die verspreid over de wegvakken in de omgeving wordt afgewikkeld.
- Het openstellen van de aansluiting tussen het Gildemeestersplein op de Lange Wal heeft een gering effect op de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de kruispunten rondom het winkelcentrum. Als gevolg van meer linksafslaand verkeer in de avondspits neemt de cyclustijd op het kruispunt tussen Lange Water en Lange Wal beperkt toe, van maximaal 125 naar 128 seconden. Deze toename is dermate beperkt dat dit in de praktijk niet zal worden ervaren.
- De maximale gemiddelde wachtrij neemt op het linksafvak op Lange Water richting het winkelcentrum als gevolg van het openstellen van de aansluiting met het Gildemeestersplein toe van circa 65 tot maximaal circa 100 meter. De beschikbare opstellengte van het linksafvak bedraagt circa 65 meter. Geadviseerd wordt het opstellenvak te verlengen tot 100 meter om de gemiddelde maximale wachtrij voldoende te kunnen faciliteren.
- De beschikbare lengte tussen het kruispunt Lange Water - Lange Wal en de nieuwe aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal is voldoende om de wachtrij te faciliteren zonder dat de aansluiting wordt geblokkeerd. Uit de visuele beoordeling wordt geconcludeerd dat het rechtsafslaande verkeer richting het Gildemeestersplein in geen geval een dermate lange wachtrij veroorzaakt, door het verlenen van voorrang aan fietsers en voetgangers, dat dit leidt tot een wachtrij die terugslaat tot op het kruispunt met Lange Water.
- De verschillen in verliestijden tussen de autonome en planvariant 2025 zijn beperkt.
- Uit de eerste verkenning van het expeditieverkeer wordt geconcludeerd dat er ruimtelijk mogelijkheden zijn om vrachtverkeer via de aansluiting op Lange Wal af te wikkelen.

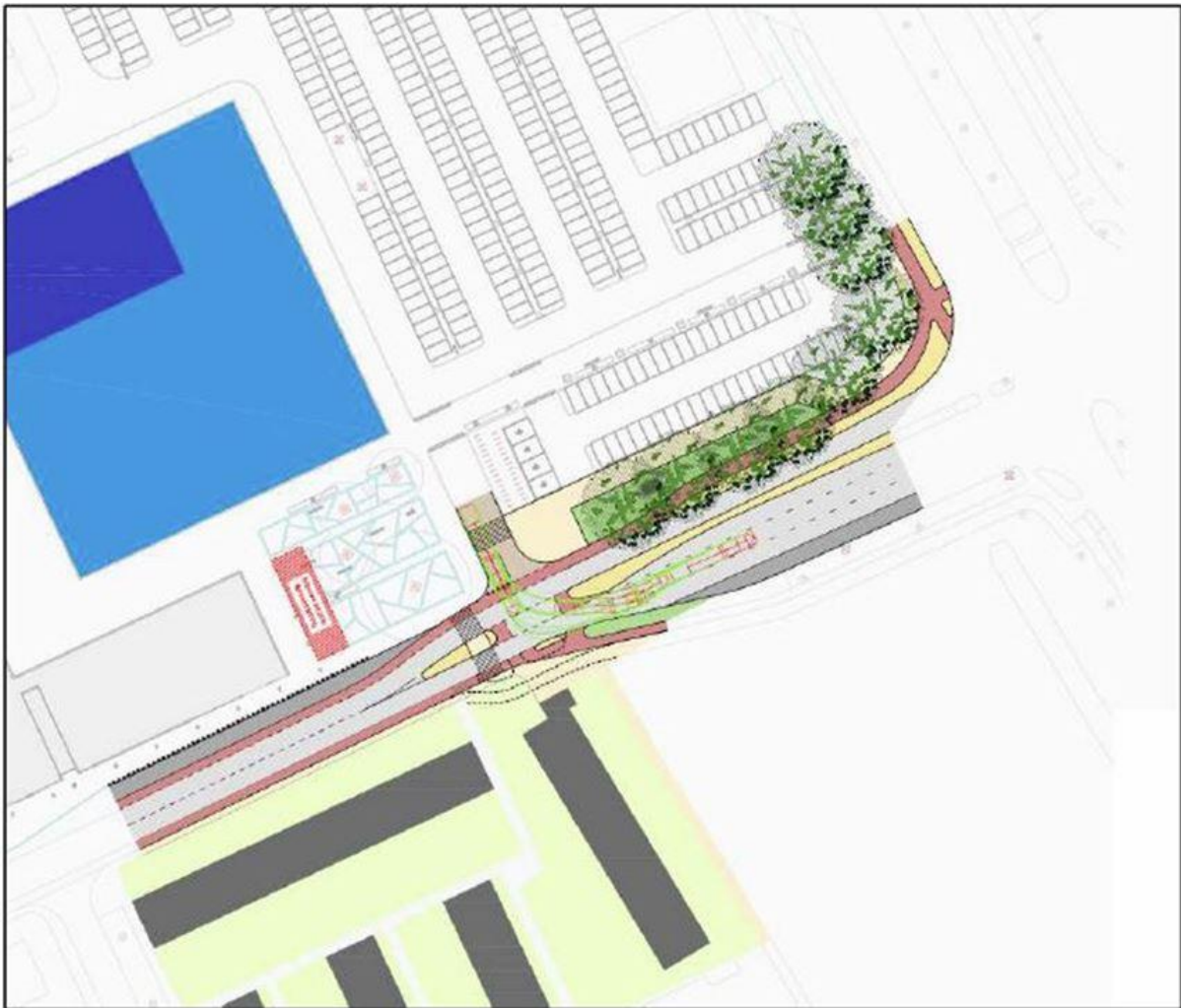
4.3 Verkeerskundige varianten aansluiting en gekozen ontwerp

4.3.1 Varianten ontsluiting

Op basis van de verkeerstechnische analyse en de conclusie dat een aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal haalbaar is, is door Goudappel Coffeng in de notitie 'Ontwerp aansluiting Lange Wal Presikhaaf Arnhem; Variantenstudie' (bijlage 1C bij dit bestemmingsplan) een verkeersveilig ontwerp van de aansluiting opgesteld. Om te komen tot een goed ontwerp, zijn enkele varianten uitgewerkt ten behoeve van de vormgeving van de aansluiting. Hierbij zijn de volgende vier varianten onderzocht:

1. Aansluiting geschikt voor vertrekkend vrachtverkeer voorzien van fietsoversteek-plaatsen;
2. Aansluiting geschikt voor vertrekkend vrachtverkeer zonder fietsoversteek voor-zieningen;
3. Aansluiting voor autoverkeer met uitgebogen fietspad;
4. Aansluiting voor autoverkeer zonder uitgebogen fietspad.

Op basis van de vergelijking van de onderzochte alternatieven is het volgende ontwerp gekozen.



Ontwerp nieuwe in- en uitrit

De wenselijke vormgeving is geschikt voor het (in- en) uitrijden met een trekker/oplegger combinatie. Inrijden is in principe niet toegestaan, maar kan plaatsvinden zonder dat er schade wordt gereden. Wel zal een inrijdende vrachtwagen de gehele rijbaan op het Gildemeestersplein nodig hebben.

Een vertrekkende vrachtwagen zal naar verwachting veelal linksaf slaan richting het kruispunt met Lange Water. Deze beweging is in het ontwerp van de aansluiting goed te maken. Rechtsaf slaan wordt ontmoedigd door de krappe bocht. Dit kan versterkt worden door een fysiek element op het middeneiland bij het zebrapad (bijvoorbeeld een verkeersbord).

De opening om linksaf te slaan wordt door de rode overrijdbare elementen visueel versmald voor personenautoverkeer. De rode vlakken zijn overrijdbaar voor een vrachtwagen. De opening kan tevens gebruikt worden voor een linksaf slaande auto om zich (tijdelijk) op te stellen, waardoor verkeer op de hoofdrijbaan niet gehinderd wordt door een linksafslaand voertuig.

Voor fietsverkeer uit westelijke richting is het mogelijk over te steken richting het winkelcentrum ter hoogte van de aansluiting. Hiervoor is een bufferruimte binnen het bestaande profiel ingericht. Naar verwachting zal deze oversteek in de praktijk beperkt tot niet gebruikt worden. Fietsverkeer zal in de praktijk de oversteek maken rechtstreeks richting de fietsparkeervoorziening (in rood gearceerd in onderstaande figuur).

In voorgaande afbeelding is een alternatieve ligging van het zuidelijk gelegen fietspad gestippeld weergegeven. Door gebruik te maken van de bestaande groenstrook naast de flat is het mogelijk een bredere fietsvoorziening te realiseren en meer opstelruimte voor een linksaf, overstekende fietser te creëren.

4.3.2 Bewonersvariant

Door enkele omwonenden is een variant voorgesteld om het Gildemeestersplein aan te sluiten op de Lange Water. Door de bewoners is voorgesteld uit te gaan van een volledig kruispunt (alle richtingen mogelijk) geregeld middels verkeerslichten.

Het onderzoek 'Analyse bewonersvariant', zoals opgenomen in bijlage 1D bij dit bestemmingsplan, geeft de volgende voor- en nadelen aan van de voorgestelde oplossing:

Voordelen:

- Lange Water geldt als hoofdontsluitingsweg en is daarmee in principe geschikt voor de afwikkeling van het verkeer.
- Dankzij een relatief compacte vormgeving kan de middenberm gehandhaafd blijven.
- Tankstation is onder bepaalde voorwaarden (afkruisen), ook voor vrachtverkeer, vanaf beide zijden bereikbaar (vanaf het Gildemeestersplein en vanaf Lange Water).

Nadelen:

- De aangepaste vormgeving leidt naar verwachting tot het vaker wisselen van een rijstrook, met verkeersonveiligheid tot gevolg.
- De aangepaste vormgeving leidt naar verwachting tot het anders opstellen van voertuigen met een toename van de cyclustijd tot gevolg.
- Het risico op conflicten tussen verkeer richting het tankstation in combinatie met vertrekkend verkeer vanaf het Gildemeestersplein is groot.
- De rechtsaf voorsorteerstrook komend vanaf het noorden gaat ten koste van de zijberm.

4.4 Onderbouwing weer openstellen aansluiting

In 2012 is door het toenmalige college besloten tot afsluiting van de bestaande verkeersaansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal. Verbeteren van de verkeersveiligheid was daarbij een belangrijk argument. Ook werd destijds voorgesorteerd op de voorgenomen modernisering en uitbreiding van het winkelcentrum door toenmalig eigenaar Corio. Deze plannen gingen uit van nieuwe hoofdaansluitingen van de parkeerterreinen aan de IJssellaan. De aansluitingen Gildemeestersplein en Kramersgildeplein op de Lange Wal zouden vervolgens worden dichtgezet. Om doorgaand verkeer te voorkomen zou de Lange Wal bovendien worden geknipt.

Van deze plannen is maar weinig overgebleven. Corio besloot niet te investeren in de verbetering en uitbreiding van het winkelcentrum. Winkeliers en bewoners hadden grote bezwaren tegen de afsluiting van de directe verbindingen van de parkeerterreinen naar de Lange Wal en tegen het knippen van de Lange Wal. Ook EVV De Stoere Houtman maakte destijds bezwaar tegen de afsluiting van de verbinding tussen het Gildemeestersplein en de Lange Wal. In 2015 verkocht Corio het noodlijdende winkelcentrum aan Wereldhave.

Wereldhave heeft nu voor de revitalisatie van het winkelcentrum een duidelijke aanpak gepresenteerd, dat op veel draagvlak kan rekenen bij de winkeliers en bewoners van het winkelcentrum. Het weer realiseren van een verkeersaansluiting van het parkeerterrein Gildemeesterplein op de Lange Wal is een belangrijk onderdeel van deze revitalisatie. Deze ingreep is nodig om de oostzijde van het winkelcentrum weer aantrekkelijker te maken als vestigingsplek voor winkeliers en om een evenwichtiger gebruik van de alle parkeerterreinen rond het gehele winkelcentrum te bereiken.

Het weer realiseren van een aansluiting op de Lange Wal is verkeerskundig niet vergelijkbaar met de oude situatie van vóór 2012. In tegenstelling tot vroeger heeft het Gildemeestersplein nu een extra verkeersaansluiting op de IJssellaan. Vroeger was al het bezoekersverkeer aangewezen op de enkele aansluiting via de Lange Wal. Nu zal het bezoekersverkeer worden verdeeld over de beide aansluitingen van het Gildemeestersplein. Bijkomend voordeel is dat in geval van ernstige calamiteiten het Gildemeestersplein met twee aansluitingen beter bereikbaar is voor hulpdiensten. Ook voor een zo veilig mogelijk routing van het bevoorradingsverkeer van de beide supermarkten is een extra aansluiting van het Gildemeestersplein beter. Daarmee wordt voorkomen dat het bevoorradingsverkeer rondjes over het parkeerterrein moet rijden om het gebied weer te verlaten.

Door de recente sloop van het oostelijk winkelpaviljoen is het mogelijk geworden om de gewenste verkeersaansluiting op een grotere afstand (circa 80 meter) van het kruispunt Lange Water te realiseren dan vroeger het geval was (circa 80 meter). Daardoor is in de nieuwe situatie ook in de spitsperiodes doorgaans voldoende opstellengte beschikbaar voor wachtend verkeer voor de verkeerslichten van het kruispunt Lange Water. Het tekort aan opstellengte op de Lange Wal voor het kruispunt Lange Water, en de daarmee samenhangende onveiligheid, was in 2012 een belangrijke reden om de aansluiting van het Gildemeestersplein te willen opheffen.

De gemeente heeft in 2012 verschillende argumenten genoemd waarom de aansluiting destijds moest worden afgesloten. Hieronder worden deze argumenten genoemd en wordt aangegeven waarom deze argumenten nu niet meer van toepassing zijn.

De Lange Wal is een van de drukste en meest onveilige hoofdwegen van Presikhaaf, te krap om doorgaand auto- en busverkeer en fietsbewegingen te kunnen afhandelen.

De genoemde passage heeft betrekking op de oude situatie in 2012, voordat de weg werd gereconstrueerd. In de actuele situatie heeft de weg een nieuw profiel met aanliggende fietspaden en duidelijke halteplaatsen voor de bus. Bovendien is, juist om de geschetste problematiek te verminderen, de aansluiting van de Lange Wal op het Lange Water geoptimaliseerd. Hiertoe is het aantal en de lengte van de opstelvakken voor het kruispunt vergroot, is voor de bus een vrijliggende busstrook met halte aangelegd en is het kruispunt Lange Water zelf opnieuw ingericht. Dit was alleen mogelijk in combinatie met het verwijderen van de aansluiting op de oude plaats.

Ter hoogte van de oude toegangen vonden in de periode voor 2012 veel ongevallen plaats.

In tegenstelling tot de toegang tot het Gildemeestersplein is de toegang bij het Kramersgildeplein uiteindelijk toch niet afgesloten. Wel is de toegang in het kader van de reconstructie aangepast en veiliger vormgegeven. In de periode 2012-2015 zijn er sindsdien geen ongevallen ter plaatse meer geregistreerd. Over de periode 2016-2017 zijn nog geen cijfers beschikbaar.

Onduidelijke structuur door aan alle kanten ontsluitingspunten.

Bij dit argument is destijds onvoldoende onderkend dat meerdere ontsluitingen van de parkeerterreinen ook leidt tot lagere verkeersintensiteiten per ontsluiting. Het verkeer wordt immers beter verdeeld over alle beschikbare aansluitingen. Daarom wordt verwacht dat, nadat nu het Gildemeestersplein weer op de Lange Wal wordt aangesloten, deze nieuwe aansluiting minder intensief zal worden gebruikt dan destijds in de situatie van voor 2012, toen er sprake was van slecht één aansluiting op de Lange Wal en géén op de IJssellaan.

Bij onvoldoende bewegwijzering naar de parkeerterreinen zouden meerdere aansluitingen tot verwarring kunnen leiden bij consumenten die het winkelcentrum voor het eerst bezoeken. Waar nodig zal de bewegwijzering worden aangepast. Verder zullen de tegenwoordige autonavigatiesystemen niet bekende bezoekers, zover dat nodig is, helpen om de meest efficiënte weg naar en van de parkeerterreinen te vinden.

Een toegang tot het parkeerterrein is lastig te combineren met de geplande middenberm.

De beschrijving gold voor de situatie voor de reconstructie in 2012. Een essentieel verschil met toen, is dat nu het paviljoen naast het winkelcentrum is gesloopt. De nieuwe aansluiting kan daarom verder van het kruispunt met het Lange Water worden aangelegd. De eerder toegevoegde opstelcapaciteit voor de kruising met het Lange Water kan hierdoor volledig gehandhaafd blijven. Zonder sloop van het paviljoen was dit niet mogelijk geweest. In het op 12 september 2017 gepresenteerde ontwerp voor de aansluiting is bovendien een betere, logischer plek voor de voetgangersoversteek gepresenteerd, namelijk net ten westen van de nieuwe aansluiting. Deze plek is beter omdat het merendeel van het verkeer van/naar de aansluiting richting Lange Water rijdt en dus gebruik maakt van het oostelijk deel van de Lange Wal, zonder hierbij de voetgangersoversteek te hoeven kruisen.

Parkeerterreinen zijn nu op IJssellaan aangesloten die met verkeerslichten zijn beveiligd.

Dit klopt. In de afgelopen vijf jaar is echter gebleken dat een enkele aansluiting van het Gildemeestersplein onvoldoende aantrekkelijk is om het oostelijk deel van het winkelcentrum goed te laten functioneren. Verschillende winkels zijn al weggetrokken en juist in dit deel is er veel leegstand. Door bij het Gildemeestersplein een tweede aansluiting (op de Lange Wal) te realiseren (zoals ook het geval is bij het goed functionerende Kramersgildeplein), wordt de aantrekkelijkheid van het oostelijk deel van het winkelcentrum verbeterd zodat hier weer een goed vestigingsklimaat voor winkeliers ontstaat.

Winkelbezoek via de Lange Wal kan op de Langenbachstraat parkeren.

Dit effect is sinds de afsluiting van de toegang tot het Gildemeestersplein inderdaad opgetreden. In tegenstelling tot op het Gildemeestersplein is op het parkeerterrein Langenbachstraat vaak nauwelijks een parkeerplaats te vinden.

Indien in het kader van de revitalisatie van het winkelcentrum geen aansluiting van het Gildemeestersplein op de Lange Wal wordt gerealiseerd, wordt verwacht dat de bezoekersdruk op het parkeerterrein Langenbachstraat verder zal toenemen. Het gevolg hiervan kan zijn dat bezoekers tijdens de drukke uren van het winkelcentrum ook (weer) op de Keulse Slag en in omgeving Houtmanstraat gaan parkeren. Een effect waar de omwonenden in 2012 erg bevreemd voor waren en als argument hebben aangedragen tegen de afsluiting van de toegang.

4.5 Conclusie

Voorliggend bestemmingsplan maakt de realisatie van een nieuwe in- en uitrit bij winkelcentrum Presikhaaf mogelijk. Deze in- en uitrit is noodzakelijk vanwege de vernieuwing van het winkelcentrum en zorgt hiermee voor een betere bereikbaarheid van het winkelcentrum. Met het gekozen ontwerp wordt een verkeersveilige aansluiting gerealiseerd. Onderzochte alternatieven bieden geen betere oplossing van inrichting van de aansluiting.

Verder is onderbouwd dat er goede redenen zijn voor weer openstellen van de aansluiting (op een iets andere locatie).

In het volgende hoofdstuk wordt aangetoond dat er geen milieukundige belemmeringen zijn en geen hinder voor de omgeving optreedt.

Hoofdstuk 5 Milieu- en omgevingsaspecten

5.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de beperkingen gegeven die van belang kunnen zijn bij ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied.

5.2 Geluid

Een fysieke aanpassing van de weg, zoals de aanleg van een ontsluiting, moet worden getoetst aan de Wgh. Bij deze toetsing wordt gekeken of de geplande aanpassing van de weg een reconstructie is in de zin van de Wgh. Van een reconstructie in de zin van de Wgh is alleen sprake wanneer aan de twee volgende criteria is voldaan:

Een toename van de gevelbelasting van 2 dB of meer wordt verwacht in de periode van één jaar voor reconstructie¹ tot 10 jaar na de reconstructie.

5. Een hogere gevelbelasting dan de voorkeursgrenswaarde van 48 dB, 10 jaar na de reconstructie (artikel 100 lid 1 van de Wgh).

Als er sprake is van een reconstructie dan zal gekeken moeten worden of een hogere grenswaarde kan worden aangevraagd en/of maatregelen noodzakelijk zijn.

Toetsing

In maart 2017 is een akoestisch onderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De belangrijkste resultaten zijn in deze paragraaf weergegeven.

Nabij de nieuwe in- en uitrit liggen diverse woningen (geluidsgevoelige objecten). Voor deze woningen is de toename van de geluidshinder bepaald door middel van een zogenaamd reconstructie onderzoek. De geluidsbelastingen van woningen wordt getoetst aan de normen uit de Wet geluidhinder (Wgh).

Lange Wal

De grootste toename van de geluidsbelasting afkomstig van de Lange Wal bedraagt 1,3 dB door de aanleg van de nieuwe in- en uitrit op de Lange Wal. De aanleg van de in- en uitrit op de Lange Wal zorgt niet voor reconstructie in het kader van de Wgh. Voor de aanleg van de in- en uitrit zijn geen nadere maatregelen vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk.

Gildemeestersplein

Het Gildemeestersplein heeft op basis van de Wgh geen zone. Formeel gelden de normen uit de Wgh dan ook niet voor 30 km-wegen. Echter, in het kader van een goede ruimtelijke ordening zijn, bij de beoordeling van de geluidsbelastingen, normen gebruikt die gelden voor een vergelijkbare weg met een 50 km-regime.

In de toekomstige situatie (2028) wordt bij geen van de omliggende woningen de voorkeursgrenswaarde van 48 dB overschreden door het verkeer op het Gildemeestersplein. Hierdoor is er geen sprake van een reconstructie door de aanleg van de nieuwe in- en uitrit op de Lange Wal. Voor de aanleg van de in- en uitrit zijn geen nadere maatregelen vanuit akoestisch oogpunt noodzakelijk.

Conclusie

Het aspect geluid vormt geen belemmering voor de uitvoering van dit bestemmingsplan.

5.3 Luchtkwaliteit

In de Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen), zijn categorieën van gevallen aangewezen, waarin de uitoefening van een of meer bevoegdheden, of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften in ieder geval niet in betekenende mate bijdraagt.

Voor woningbouwlocaties zal bij het oprichten van 1500 nieuwe woningen en één ontsluitingsweg misschien sprake zijn van een “in betekenende mate” verslechtering van de luchtkwaliteit.

Toetsing

In maart 2017 is een luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Het onderzoeksrapport is als bijlage bij het bestemmingsplan opgenomen. De belangrijkste resultaten zijn in deze paragraaf weergegeven.

Toets NIBM

Het plan bestaat uit de ontwikkeling van een nieuwe in- en uitrit voor een bestaand winkelcentrum. De ministeriële regeling NIBM kwantificeert de (N)IBM-grens niet voor de functie verkeer. Dit betekent dat op een andere manier aannemelijk gemaakt moet worden dat het plan niet in betekenende mate bijdraagt aan de luchtverontreiniging. De functieverandering zal naar verwachting een toename van het aantal verkeersbewegingen met zich meebrengen. Verkeer zorgt uitstoot van stikstofdioxide en fijn stof.

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het verkeer op de parkeerplaats (Gildemeestersplein) toeneemt. In de huidige situatie (2017) bedraagt de verkeersintensiteit 1.530 mvt/e in de toekomstige situatie (2028) neemt de verkeersintensiteit toe tot 1.789 mvt/e. De toename van de verkeersintensiteit op de parkeerplaats bedraagt 259 mvt/e. Deze toename van 259 mvt/e is tevens de planbijdrage door de ontwikkeling.

Met behulp van de NIBM-rekentool (versie juli 2016) is de verslechtering van de luchtkwaliteit ten gevolge van het plan berekend. Een plan is in betekenende mate wanneer de toename van de luchtverontreiniging (NO_2 of PM_{10}) meer is dan $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Wanneer een plan "niet in betekenende mate" (NIBM) bijdraagt aan de luchtkwaliteit, is toetsing van het plan aan de grenswaarden op grond van de Wm niet noodzakelijk. Bij het opstellen van de NIBM-rekentool is uitgegaan van een worstcase situatie: bij de berekening van de concentratietoename zijn de kenmerken van het verkeer, de straat en de omgeving zo gekozen dat een situatie ontstaat met een maximale luchtverontreiniging.

Standaard gaat de NIBM-rekentool ervan uit dat het rekenpunt ligt op 5 meter van de wegrand. In de navolgende tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven. In de navolgende tabel is de berekening met de NIBM-tool weergegeven.

Jaar van planrealisatie		2017
Extra verkeer als gevolg van het plan		
Extra voertuigbewegingen (weekdaggemiddelde)		259
Aandeel vrachtverkeer		3,2%
Maximale bijdrage extra verkeer	NO_2 in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,31
	PM_{10} in $\mu\text{g}/\text{m}^3$	0,05
Grens voor "Niet In Betekenende Mate" in $\mu\text{g}/\text{m}^3$		1,2
Conclusie		
De bijdrage van het extra verkeer is niet in betekenende mate; geen nader onderzoek nodig		

Geconcludeerd wordt dat het plan 'niet in betekenende mate' (NIBM) zal bijdragen aan de verslechtering van de luchtkwaliteit. Een toetsing aan de grenswaarden is op basis van de Wet milieubeheer niet noodzakelijk, aangezien het plan NIBM is. In het kader van een goede ruimtelijke ordening wordt inzichtelijk gemaakt of er sprake is van een dreigende grenswaarde-overschrijding.

Toets grenswaarden

In de navolgende tabel staan de concentraties fijn stof (PM_{10} en $\text{PM}_{2,5}$) en stikstofdioxide (NO_2) in de nabijheid van het plan zoals opgenomen in de monitoringstool. Het betreffen concentraties langs de Lange Water. De concentraties langs deze weg zijn representatief voor de concentraties binnen- en in de directe omgeving van het plangebied.

Zichtjaar	Concentraties ter hoogte van de ontsluitingsweg		
	stikstofdioxide (NO ₂), jaargem. concentratie	fijn stof (PM ₁₀), jaargem. concentratie	fijn stof (PM _{2.5}), jaargem. concentratie
	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool	NSL-monitoringstool
2015	27,3 µg/m ³	20,6 µg/m ³	12,5 µg/m ³
2020	20,8 µg/m ³	21,3 µg/m ³	13,0 µg/m ³
2030	13,9 µg/m ³	19,3 µg/m ³	11,1 µg/m ³
Grenswaarden	40,0 µg/m ³	40,0 µg/m ³	25 µg/m ³

De concentraties luchtverontreinigende stoffen liggen hiermee onder de grenswaarden in de drie jaren (2015, 2020 en 2030). Deze grenswaarden zijn op Europees niveau vastgesteld ter bescherming van mens en milieu tegen schadelijke gevolgen van luchtverontreiniging. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's. Tevens geven de uitkomsten uit de monitoringstool aan dat de concentraties van de luchtvervuilende stoffen vanaf 2015 in het plangebied verder afnemen. De blootstelling aan luchtverontreiniging is hierdoor beperkt en leidt niet tot onaanvaardbare gezondheidsrisico's.

Conclusie

Het aspect luchtkwaliteit vormt geen belemmering voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.4 Hinder en geur

Hinder

Op basis van de VNG brochure bedrijven en milieuzonering geldt voor bedrijven/inrichtingen een richtafstand ten opzichte van woningen binnen woongebieden of gemengde gebieden (wonen naast werken). Een richtafstand gaat uit van voldoende ruimtelijke scheiding tussen milieubelastende bedrijven of inrichtingen enerzijds en een milieugevoelige functie als wonen anderzijds kan worden gecreëerd.

Het plan betreft de realisatie van een in- en uitrit van een winkelcentrum. Er wordt geen milieuhinder veroorzakende functie gerealiseerd. Hiermee is geen sprake van een toenemende milieuhinder op de omgeving. Hiernaast zijn er geen milieuhindergevoelige functies in de directe nabijheid van de rotonde gelegen en worden met de realisatie van de rotonde geen bedrijven beperkt in hun ontwikkelingsmogelijkheden.

Geur

In en in de directe omgeving van het plangebied zijn geen industriële bedrijven waarbij geur een rol speelt.

5.5 Externe veiligheid

In het kader van het onderzoek naar de inpassingsmogelijkheden van het ontwikkelingsplan dienen de externe veiligheidsrisico's ten gevolge van activiteiten in de directe omgeving te worden geïnventariseerd. Externe veiligheidsrisico's kunnen ontstaan door het transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen en over transportroutes (weg, spoor en water) en het gebruik of de opslag van gevaarlijke stoffen bij inrichtingen.

Toetsing

De navolgende afbeelding bevat een fragment van de risicokaart Nederland. De globale ligging van het besluitgebied is aangeduid met een geel kader.

Op de navolgende afbeelding is een uitsnede weergegeven van de risicokaart.



Uitsnede uit risicokaart externe veiligheid met aanduiding plangebied (in geel)

Binnen het plangebied zijn geen risicovolle activiteiten aanwezig. Daarnaast ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit. Omdat het plangebied niet ligt binnen het invloedsgebied van het groepsrisico wordt er geen verantwoording van het groepsrisico opgesteld.

Conclusie

Wat betreft het aspect externe veiligheid zijn er geen voorwaarden omdat het plangebied niet voorziet in nieuwe risicovolle activiteiten. Daarnaast ligt het plangebied niet binnen het invloedsgebied van een risicovolle activiteit.

5.6 Groen en ecologie

5.6.1 Flora en fauna

Algemeen

Bij ruimtelijke ingrepen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden van het plangebied. Bescherming in het kader van de natuur wet- en regelgeving is op te delen in gebieds- en soortenbescherming. Bij gebiedsbescherming zijn de Wet natuurbescherming en provinciale verordeningen van toepassing. De provincies beschermen via provinciale verordening waardevolle natuurgebieden zoals het Natuurnetwerk Nederland, weidevogelgebied en ganzenfoerageergebied. Daarnaast kunnen natuurgebieden of andere gebieden die essentieel zijn voor het behoud van bepaalde flora en fauna, aangewezen worden als Europees vogelrichtlijn- en/of habitatrichtlijngebied (Natura 2000). De verplichtingen uit de Vogel- en Habitatrichtlijn zijn in Nederland opgenomen in de Wet natuurbescherming. Ook de bescherming van individuele plant- en diersoorten is geregeld in deze wet.

Toetsing

De verwachting is dat er in en om het plangebied geen natuurwaarden aanwezig zijn die door de aanleg van een nieuwe in- en uitrit zullen worden aangetast. In het plangebied was tot voor kort een paviljoen aanwezig. In de huidige situatie ligt het gebied braak. In het plangebied is geen bijzonder groen aanwezig en door de recente sloopwerkzaamheden niet geschikt als verblijfsfunctie voor beschermde plant- en diersoorten.

5.6.2 Groenplan

Tot voor kort was er in het plangebied een paviljoen aanwezig. In de huidige situatie ligt het plangebied braak, hierbij is geen sprake van groen. In de toekomstige situatie is eveneens geen sprake van groen. De groenbalans is hiermee neutraal.

5.6.3 Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar wat betreft groen en ecologie.

5.7 Water

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en waterlast voorkomen worden en kan ook de kwaliteit van het water hoog gehouden worden. Daarom is het noodzakelijk dat gebiedseigen water zo lang mogelijk in het gebied zelf blijft. Dit gebeurt door middel van het afkoppelen van het schone hemelwater (regen) wat op verhardingen en daken valt.

Per 1 juli 2008 is de Wro in werking getreden. Ook in deze wet is afstemming van ruimtelijke ontwikkelingen en water voor ruimtelijke plannen opgenomen.

Toetsing

Tot voor kort was er in het plangebied een paviljoen aanwezig. In de huidige situatie ligt het plangebied braak. Daarmee is geen sprake van een toename van het verhard oppervlakte ten opzichte van huidige planologische situatie. Realisatie van het project heeft dan ook geen negatieve gevolgen voor de waterhuishoudkundige situatie ter plaatse.

Conclusie

Het bestemmingsplan is uitvoerbaar wat betreft het aspect water.

5.8 Bodem

In het kader van een bestemmingsplanprocedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk. Dit onderzoek moet uitwijzen of de locatie mag worden aangewend voor de gewenste ontwikkeling.

Toetsing

In onderhavige situatie is geen sprake van het toevoegen van een gevoelige functie en/of uitbreiding van bebouwing waar langdurig mensen verblijven. Het uitvoeren van een verkennend bodemonderzoek is dan ook niet noodzakelijk.

Conclusie

Uit bovenstaande kan worden opgemaakt dat het aspect bodem geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.9 Cultuurhistorie

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij het vaststellen van bestemmingsplannen.

Toetsing

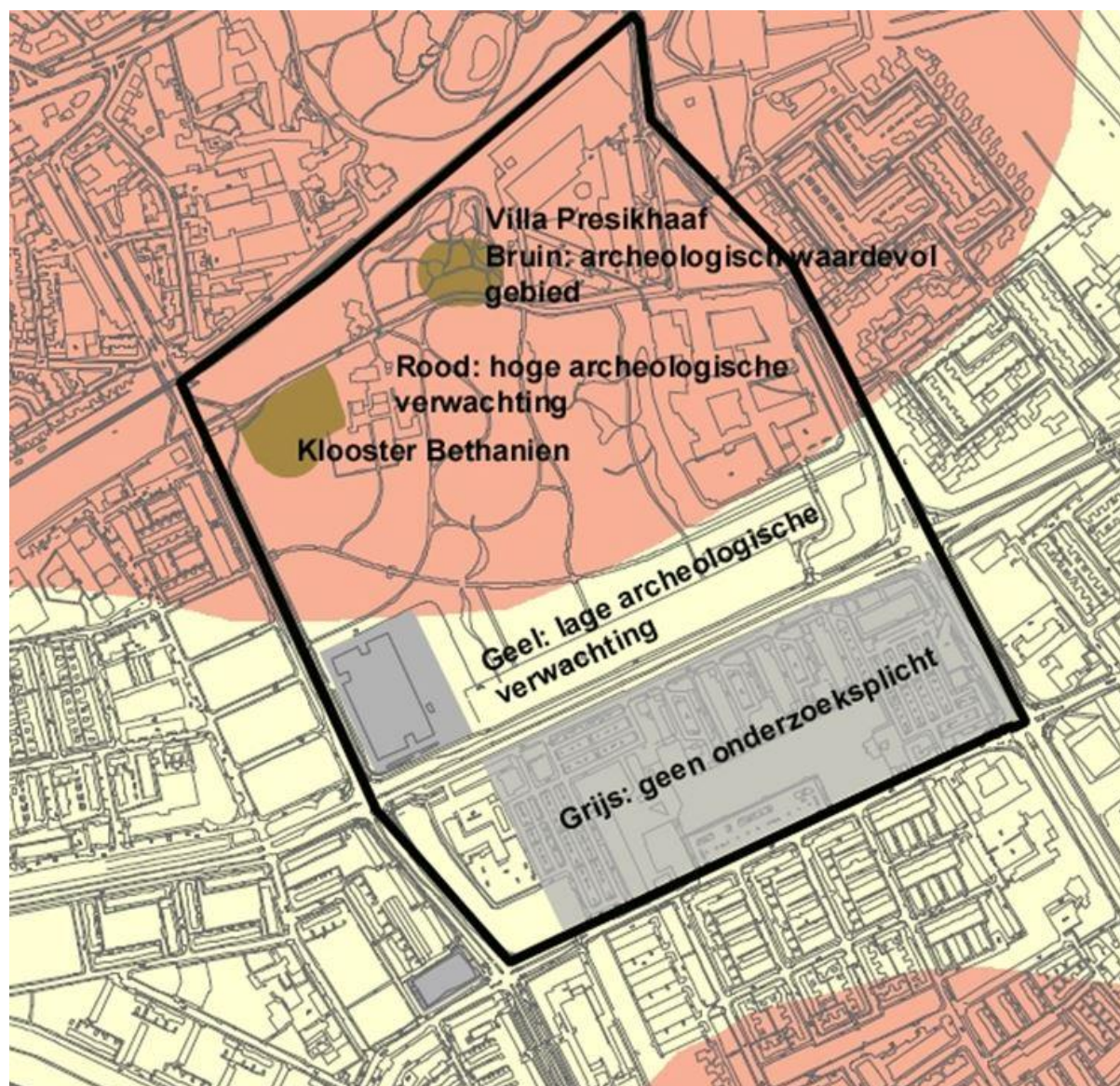
Er bevinden zich binnen het plangebied of in de nabijheid geen cultuurhistorisch waardevolle elementen. Onderhavig plan zal dus geen cultuurhistorische waarden schaden.

Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor de uitvoerbaarheid van het plan.

5.10 Archeologie

Bij ingrepen waarbij de ondergrond wordt geroerd, dient te worden aangetoond dat de eventueel aanwezige archeologische waarden niet worden aangetast. Archeologisch onderzoek zal moeten worden uitgevoerd indien sprake is van een hoge of middelhoge trefkans, of indien het plangebied niet is gekarteerd.



Archeologische verwachtingskaart met aanduiding plangebied (in geel)

Toetsing

Op de archeologische verwachtingskaart van Arnhem-Noord heeft het plangebied een lage archeologische verwachting. Ter hoogte van het plangebied is in het verleden een archeologisch booronderzoek uitgevoerd. In de ondergrond blijken zich komafzettingen te bevinden; archeologische waarden zijn niet aangetoond. In het plangebied hoeft op grond van deze waarnemingen geen vervolgonderzoek plaats te vinden.

Op de afbeelding is de archeologische verwachtingskaart weergegeven.

Conclusie

Uit bovenstaande kan worden opgemaakt dat het aspect archeologie geen belemmering vormt voor de voorgenomen ontwikkeling.

5.11 Verkeer en parkeren

Toetsing

Uit het akoestisch onderzoek blijkt dat het verkeer op de parkeerplaats (Gildemeestersplein) toeneemt. In de huidige situatie (2017) bedraagt de verkeersintensiteit 1.530 mvt/e in de toekomstige situatie (2028) neemt de verkeersintensiteit toe tot 1.789 mvt/e. De toename van de verkeersintensiteit op de parkeerplaats bedraagt 259 mvt/e. Deze toename van 259 mvt/e is tevens de planbijdrage door de ontwikkeling.

De nieuw te realiseren in- en uitrit ontsluit het winkelcentrum op de Lange Wal, van waar de Lange Water bereikt kan worden. De capaciteit van deze wegen is echter voldoende om het extra verkeer te geleiden.

5.12 Kabels, leidingen en straalpaden

Binnen het plangebied zijn geen planologisch relevante kabels, leidingen of straalpaden gelegen waarmee in het kader van dit bestemmingsplan rekening dient te worden gehouden.

Hoofdstuk 6 Planbeschrijving en -verantwoording

6.1 Inleiding

In de voorgaande hoofdstukken is ingegaan op de bestaande situatie, het relevante beleid en de milieu- en omgevingsaspecten. De informatie uit deze hoofdstukken is gebruikt om keuzes te maken bij het opstellen van het bestemmingsplan: de verbeelding (plankaart) en de regels. In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de opzet van dit bestemmingsplan. Daarnaast worden de gemaakte keuzes op de verbeelding en in de regels verantwoord. Dat betekent dat er wordt aangegeven waarom bepaalde bestemmingen zijn aangewezen en waarom bepaalde bebouwing acceptabel is.

6.2 Opzet van de regels

In de Wet ruimtelijke ordening (Wro) is de verplichting opgenomen om ruimtelijke plannen en besluiten digitaal vast te stellen. De digitaliseringsverplichting geldt vanaf 1 januari 2010. In de ministeriële Regeling standaarden ruimtelijke ordening is vastgelegd dat de Standaard Vergelijkbare Bestemmingsplannen (SVBP) de norm is voor de vergelijkbaarheid van bestemmingsplannen. Naast de SVBP zijn ook het Informatiemodel Ruimtelijke Ordening en de Standaard Toegankelijkheid Ruimtelijke Instrumenten normerend bij het vastleggen en beschikbaar stellen van bestemmingsplannen.

De SVBP geeft normen voor de opbouw van de planregels en voor de digitale verbeelding van het bestemmingsplan. Dit bestemmingsplan is opgesteld conform de normen van de SVBP2012.

Het juridisch bindend gedeelte van het bestemmingsplan bestaat uit planregels en bijbehorende verbeelding waarop de bestemmingen zijn aangegeven. De verbeelding en de planregels dienen in samenhang te worden bekeken.

De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken:

1. Inleidende regels (begripsbepalingen en wijze van meten);
2. Bestemmingsregels;
3. Algemene regels (o.a. afwijkingen);
4. Overgangs- en slotregels.

6.2.1 Inleidende regels

Hoofdstuk 1 bevat de inleidende regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied en bevatten:

Artikel 1 Begrippen

In dit artikel zijn definities van de in de regels gebruikte begrippen opgenomen, voor een eenduidige interpretatie van deze begrippen.

Artikel 2 Wijze van meten

Dit artikel geeft onder meer bepalingen waar mag worden gebouwd en hoe voorkomende eisen betreffende de maatvoering begrepen moeten worden.

Op verbeelding zijn bouwhoogten en een bebouwingspercentage aangegeven. De aangegeven bouwhoogte wordt gemeten vanaf peil tot het hoogste punt (exclusief elementen zoals een schoorsteen, liftopbouw en dergelijke). Uitgangspunt is dat alleen gebouwd mag worden binnen de bouwgrenzen (bouwvlak).

6.2.2 Bestemmingsregels

Hoofdstuk 2 van de regels bevat de juridische vertaling van de verschillende bestemmingen die voorkomen in het plangebied. Voor ieder gebied op de plankaart is de bestemming aangegeven.

Deze bestemmingen zijn in de regels onderverdeeld in o.a.:

Bestemmingsomschrijving

Hierin is de omschrijving van de activiteiten die zijn toegestaan binnen deze bestemming opgenomen. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies.

Bouwregels

In deze regels zijn eisen opgenomen waaraan de binnen de bestemming voorkomende bebouwing aan moet voldoen. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd is hierin vastgelegd.

Afwijken van de gebruiks- en bouwregels

Hierin staat aangegeven onder welke voorwaarde mag afgeweken worden van de aangegeven bestemmingen en bouwregels;

Specifieke gebruiksregels

In de specifieke gebruiksregels is bepaald welk gebruik van gronden en opstallen in elk geval strijdig is met of wordt toegestaan binnen deze bestemming. Daarbij zijn niet alle mogelijke toegestane en strijdige gebruiksvormen genoemd.

In paragraaf 6.3 wordt de bestemming toegelicht en wordt ook aangegeven waarom voor bepaalde gronden voor deze is gekozen.

6.2.3 Algemene regels

Hoofdstuk 3 bevat de algemene regels. Deze regels gelden voor het gehele plangebied. Dit hoofdstuk is opgebouwd uit:

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Deze regel bepaalt dat er niet twee keer voor eenzelfde locatie een bouwplan kan worden ingediend.

Artikel 6 Algemene bouwregels

Hierin zijn de algemene bouwregels opgenomen zoals de verplichting tot het bouwen binnen het bouwvlak en de uitleg van het bebouwingspercentage.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

In dit artikel zijn algemene regels met betrekking tot het gebruik van de gronden en opstallen in het plangebied opgenomen. Hierin is aangegeven welke functies in ieder geval in strijd zijn met het bestemmingsplan.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden de voorwaarden beschreven waaronder kan worden afgeweken van een bestemmingsregel. Deze afwijkingen kunnen worden toegepast op alle bestemmingen in het bestemmingsplan. De afwijkingen die uitsluitend gelden voor een bepaalde bestemming zijn in het betreffende artikel van die bestemming opgenomen.

6.2.4 Overgangs- en slotregels

In hoofdstuk 4 staan de overgangs- en slotregels. In het overgangsrecht is aangegeven wat de juridische consequenties zijn van bestaande situaties die in strijd zijn met dit bestemmingsplan.

6.3 Verantwoording van de regels

6.3.1 Algemeen

Kenmerk van de Nederlandse ruimtelijke ordeningsregelgeving is dat er uitgegaan wordt van toelatingsplanologie. Een bestemmingsplan geeft aan welke functies waar zijn toegestaan en welke bebouwing opgericht mag worden. Bij het opstellen van dit bestemmingsplan zijn keuzes gemaakt over welke functies waar mogelijk worden gemaakt en is gekeken welke bebouwing stedenbouwkundig toegestaan kan worden. De bestaande situatie is hierbij het uitgangspunt.

Het is noodzakelijk dat het bestemmingsplan een compleet inzicht biedt in de bouw- en gebruiksmogelijkheden binnen het betreffende plangebied. Het bestemmingsplan is het juridische toetsingskader dat bindend is voor de burger en overheid en geeft aan wat de gewenste planologische situatie voor het plangebied is. Deze situatie kan gaandeweg de planperiode wijzigen, bijvoorbeeld door veranderd stedenbouwkundig inzicht, functiewijziging veranderingen in gebruik. Ook ruimtelijke ontwikkelingen en vernieuwing van onder andere ruimtelijk, economisch, verkeerskundig en milieubeleid dragen bij aan de veroudering van geldende bestemmingsplannen.

In deze paragraaf worden de keuzes die zijn gemaakt nader onderbouwd. Hierbij zullen de bestemmingen in dezelfde volgorde als in de regels worden behandeld.

6.3.2 Afzonderlijke bestemmingen

In deze subparagraaf wordt de afzonderlijke bestemming die voorkomt in het bestemmingsplan besproken.

Er wordt ingegaan op:

- welke gronden zijn zo bestemd;
- wat houdt de bestemming in;
- eventuele aanduidingen of andere bijzonderheden.

Verkeer - Verblijfsgebied 1 (Artikel 3)

Deze bestemming is toegekend aan die gronden waarop de ontsluitingsweg is geprojecteerd en waarop in de toekomst gemotoriseerd verkeer is voorzien. De gronden zijn bestemd voor: (woon)straten, buurtwegen, pleinen en trottoirs met een inrichting hoofdzakelijk gericht op bestemmingsverkeer en verblijfsfuncties, parkeervoorzieningen, groen- en watervoorzieningen, wandelgebieden en speelgelegenheden, terrassen, nutsvoorzieningen, onderdoorgangen, alsmede toegangen tot ondergrondse voorzieningen ten behoeve van direct aangrenzende bestemmingen.

Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd. De bouwhoogte van bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals entrees tot parkeergarages mag ten hoogste 5 meter bedragen.

Verkeer - Verblijfsgebied 2 (Artikel 4)

Deze bestemming is toegekend aan die gronden, waarop geen gemotoriseerd verkeer is voorzien, zoals het trottoir langs de ontsluitingsweg. De gronden zijn bestemd voor: pleinen en trottoirs, uitsluitend voor langzaam verkeer, parkeervoorzieningen, groen- en watervoorzieningen, wandelgebieden en speelgelegenheden, terrassen, nutsvoorzieningen, onderdoorgangen, alsmede toegangen tot ondergrondse voorzieningen ten behoeve van direct aangrenzende bestemmingen.

6.4 Handhaving

Bestemmingsplannen zijn bindend voor overheid en burger. Enerzijds kan de gemeentelijke overheid naleving van bestemmingsplannen afdwingen (optreden tegen strijdig gebruik en/of bebouwing). Anderzijds vormt het bestemmingsplan ook het juridisch kader voor de burger waar deze uit af kan leiden wat zijn eigen bouw- en gebruiksmogelijkheden zijn, maar ook wat de mogelijkheden en onmogelijkheden zijn van zijn burens en directe omgeving. Het bestemmingsplan geeft immers de gewenste planologische situatie voor het betreffende gebied binnen de planperiode aan.

In de nota "beleidsuitgangspunten handhaving bestemmingsplannen" zijn de volgende uitgangspunten opgenomen:

- stringent beleid: als uitgangspunt geldt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt;
- géén stilzwijgend gedogen;
- gewenste maar illegale ontwikkelingen zo mogelijk vooraf maar in ieder geval zo snel mogelijk legaliseren;
- gedogen van illegale gevallen alleen in uitzonderlijke gevallen, bij voorkeur alleen tijdelijk en met redenen omkleed.

Deze beleidsuitgangspunten zijn geëvalueerd in de nota "Handhavingsplan Fysieke Leefomgeving 2011-2014". De destijds geformuleerde uitgangspunten pretenderen dat alle overtredingen worden opgespoord en aangepakt. Deze ambitie blijkt met de beschikbare menskracht te ambitieus en daarom is in de nieuwe nota een prioriteitsstelling opgenomen waarin wordt aangegeven aan welke handhavingsonderwerpen op het gebied van bouwregelgeving en de gebouwde omgeving de komende periode met name aandacht wordt besteed. Dit houdt in dat het uitgangspunt dat in principe elke overtreding wordt aangepakt afhankelijk wordt van de prioriteitsstelling uit het Handhavingsplan. De prioriteitsstelling is ondermeer afhankelijk van het type overtreding en het type gebied (beschermd stadsgezicht, buitengebied, industrieterrein enz.) waar de overtreding wordt geconstateerd en zal op basis van politieke realiteit per looptijd van het Handhavingsplan worden geactualiseerd.

De grondslag voor een goed werkend handhavingsbeleid wordt gevormd door een inventarisatie van het feitelijke gebruik en de bestaande bebouwing zo kort mogelijk voor respectievelijk het in ontwerp ter visie leggen van casu quo het in werking van een bestemmingsplan. Als vervolg op deze inventarisatie zullen de verleende omgevingsvergunning voor het bouwen en gevolgde afwijkingsprocedures worden geregistreerd. Handhavend optreden tegen overtredingen van bestemmingsplannen kan niet alleen plaatsvinden via publiekrechtelijke, maar ook via de strafrechtelijke weg. De opsporingsambtenaren van de gemeente of politie zullen in die gevallen proces-verbaal van de overtreding maken. Het (reguliere) bestuursrechtelijke traject zal gelijktijdig worden ingezet.

6.5 Economische uitvoerbaarheid

6.5.1 Gemeentelijk kostenverhaal

Met de inwerkingtreding van de Wro op 1 juli 2008 rust op de gemeente op grond van artikel 6.12 lid 1 van die wet de verplichting tot kostenverhaal bij grondexploitatie. Deze verplichting houdt in, dat als de gemeente er bij een ruimtelijke ontwikkeling niet in slaagt met alle particuliere eigenaren in het gebied een overeenkomst te sluiten over grondexploitatie, de gemeente publiekrechtelijk de kosten moet verhalen bij alle eigenaren in het exploitatiegebied waarmee niet is gecontracteerd. Gemaakte kosten (limitatief opgesomd in artikelen 6.2.3 tot en met 6.2.5 van het Bro) zoals plankosten, onderzoekskosten, kosten van inrichting van de openbare ruimte etc. kunnen worden verhaald door middel van een exploitatieplan, dat gelijktijdig met het bestemmingsplan moet worden vastgesteld. In een exploitatieplan moeten ook locatie-eisen worden vastgelegd, als dat noodzakelijk is.

De toepassing voor het afdwingbare kostenverhaal richt zich op bouwplannen. De definitie van wat onder een bouwplan wordt verstaan is opgenomen in artikel 6.2.1 Bro (o.a. bouw van 1 of meer woningen, bouw van 1 of meer andere hoofdgebouwen). Het bestemmingsplan voorziet hoofdzakelijk in de ontwikkeling van een in- en uitrit. Deze ontwikkeling maakt daarmee een bouwplan mogelijk in de zin van artikel 6.2.1 Bro (het oprichten van een hoofdgebouw).

De gemeente is in overleg getreden met de enige eigenaar/initiatiefnemer in het exploitatiegebied voor het sluiten van een overeenkomst over grondexploitatie (een anterieure overeenkomst). Hierin zijn afspraken gemaakt over de betaling van de gemeentelijke kosten. De anterieure overeenkomst is door de initiatiefnemer ondertekend. De kosten van grondexploitatie over de in het plan begrepen gronden zijn hiermee anderszins verzekerd. Het vaststellen van een exploitatieplan is hierdoor niet nodig. Het gemeentelijke kostenverhaal is verzekerd.

6.5.2 Economische uitvoerbaarheid

De realisatie van de in- en uitrit is een particulier initiatief en door de initiatiefnemer is aangetoond dat de ontwikkeling economisch uitvoerbaar is.

Hoofdstuk 7 Procedure

7.1 Inspraak

De bestemmingsplanprocedure start met de tervisielegging van het ontwerp-bestemmingsplan. Voorafgaand aan de tervisielegging hebben enkele gesprekken plaatsgevonden met belanghebbenden, veelal omwonenden. Op basis van deze gesprekken is onder meer het verkeersonderzoek uitgebreid met een onderzoek naar een door de omwonenden aangedragen variant.

Het concept-bestemmingsplan is in het kader van het juridisch vooroverleg ook besproken met het Waterschap Rijn en IJssel. Zij hebben geen opmerkingen op het bestemmingsplan.

7.2 Terinzagelegging (ontwerp-bestemmingsplan)

Het ontwerpbestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal' heeft conform artikel 3.8 van de Wet ruimtelijke ordening met ingang van dinsdag 29 augustus 2017 gedurende een termijn van 6 weken ter inzage gelegen. Tijdens de terinzagelegging van het ontwerpbestemmingsplan is één zienswijze ingediend die namens 204 bewoners en de besturen van twee VVE's is ingediend. Deze zienswijze geeft geen aanleiding om het juridisch bindende deel van het bestemmingsplan te wijzigen. In de toelichting worden wel een aantal wijzigingen aangebracht. In het zienswijzerapport (bijlage 2 bij het raadsvoorstel) is een samenvatting van de zienswijze opgenomen en de beantwoording van de gemeente.

Bijlagen bij toelichting

Bijlage 1 Verkeersonderzoek

Bijlage 2 Akoestisch onderzoek

Bijlage 3 Luchtkwaliteitsonderzoek

Regels

NL.IMRO.0202.922-0301

Hoofdstuk 1	Inleidende regels	49
Artikel 1	Begrippen	49
Artikel 2	Wijze van meten	50
Hoofdstuk 2	Bestemmingsregels	51
Artikel 3	Verkeer - Verblijfsgebied 1	51
Artikel 4	Verkeer - Verblijfsgebied 2	51
Hoofdstuk 3	Algemene regels	53
Artikel 5	Anti-dubbeltelregel	53
Artikel 6	Algemene bouwregels	53
Artikel 7	Algemene gebruiksregels	53
Artikel 8	Algemene afwijkingsregels	53
Hoofdstuk 4	Overgangs- en slotregels	55
Artikel 9	Overgangsrecht	55
Artikel 10	Slotregel	55

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

1.1 plan

Het bestemmingsplan Winkelcentrum Presikhaaf, aansluiting Lange Wal met identificatienummer NL.IMRO.0202.922-0301 van de gemeente Arnhem.

1.2 bestemmingsplan

De geometrisch bepaalde planobjecten met de bijbehorende regels.

1.3 aanduiding

Een geometrisch bepaald vlak of figuur, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels regels worden gesteld ten aanzien van het gebruik en/of het bebouwen van deze gronden.

1.4 aanduidingsgrens

De grens van een aanduiding indien het een vlak betreft.

1.5 bebouwing

Eén of meer gebouwen of bouwwerken geen gebouwen zijnde.

1.6 bebouwingspercentage

Een op de verbeelding of in de regels aangegeven percentage dat de grootte van een gedeelte van een bestemmingsvlak of gedeelte van een bouwvlak aangeeft dat ten hoogste mag worden bebouwd.

1.7 bestemmingsvlak

Een geometrisch bepaald vlak met eenzelfde bestemming.

1.8 bestemmingsgrens

De grens van een bestemmingsvlak.

1.9 bouwen

Het plaatsen, het geheel of gedeeltelijk oprichten, vernieuwen of veranderen en het vergroten van een bouwwerk.

1.10 bouwvlak

Een geometrisch bepaald vlak, waarmee gronden zijn aangeduid, waar ingevolge de regels bepaalde gebouwen en bouwwerken geen gebouwen zijnde zijn toegelaten.

1.11 bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.12 gebouw

Elk bouwwerk, dat een voor mensen toegankelijke, overdekte, geheel of gedeeltelijk met wanden omsloten ruimte vormt.

1.13 peil

1. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang onmiddellijk aan een weg of pad grenst: de hoogte van die weg of dat pad ter plaatse van de hoofdtoegang;
2. voor een gebouw, waarvan de hoofdtoegang niet direct aan de weg grenst: de hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse van de hoofdtoegang bij voltooiing van de bouw;
3. voor een ander bouwwerk: de hoogte van het afgewerkte terrein ter plaatse bij voltooiing van de bouw;
4. voor zover als zodanig aangegeven in de bestemmingsregels: Normaal Amsterdams Peil (N.A.P.).

1.14 overig bouwwerk

Een bouwkundige constructie van enige omvang, geen pand zijnde, die direct en duurzaam met de aarde is verbonden.

1.15 pand

De kleinste bij de totstandkoming functioneel en bouwkundig- constructief zelfstandige eenheid die direct en duurzaam met de aarde is verbonden en betreedbaar en afsluitbaar is.

1.16 prostitutie

Het zich beschikbaar stellen tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.17 prostitué(e)

Degene, die zich beschikbaar stelt tot het verrichten van seksuele handelingen met een ander tegen vergoeding.

1.18 raamprostitutie

Een vorm van prostitutie waarbij de werving van klanten geschiedt door een prostitué(e) die door houding, gebaren, kleding of anderszins, vanuit een vitrine de aandacht op zich vestigt en waarbij de seksuele handelingen in een voor het publiek besloten ruimte plaatsvinden.

1.19 seksinrichting

Een voor publiek toegankelijke, besloten ruimte (hieronder wordt mede begrepen een voer- of vaartuig) waarin bedrijfsmatig, of in omvang alsof zij bedrijfsmatig was, seksuele handelingen worden verricht, of vertoningen van pornografische aard plaatsvinden.

Onder seksinrichtingen wordt in elk geval verstaan een (raam)prostitutiebedrijf, een seksclub, een privé-huis, een erotische massagesalon, een seksbioscoop, een seksautomatenhal, een sekstheater of parenclub, al dan niet in combinatie met elkaar.

1.20 thuisprostitutie

Vorm van prostitutie waarbij de seksuele dienstverlening plaatsvindt op het woonadres van de prostitué(e) en waarbij ook alleen door deze prostitué(e) op dit adres gewerkt wordt als prostitué(e).

1.21 werkplek

Een plaats, waar één prostitué(e) zijn of haar werk verricht.

Artikel 2 Wijze van meten

2.1 Algemeen

Bij toepassing van deze regels wordt als volgt gemeten:

2.1.1 de inhoud van een bouwwerk

Tussen de onderzijde van de begane grondvloer, de buitenzijde van de gevels (of het hart van de scheidsmuren) en de buitenzijde van daken en dakkapellen.

2.1.2 de bouwhoogte van een bouwwerk

Vanaf het peil tot aan het hoogste punt van een gebouw of van een overig bouwwerk met uitzondering van ondergeschikte bouwonderdelen, zoals schoorstenen, antennes, liftopbouwen en naar de aard daarmee gelijk te stellen bouwonderdelen.

Hoofdstuk 2 Bestemmingsregels

Artikel 3 Verkeer - Verblijfsgebied 1

3.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied 1' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. (woon)straten, buurtwegen, pleinen en trottoirs met een inrichting hoofdzakelijk gericht op bestemmingsverkeer en verblijfsfuncties;
- b. parkeervoorzieningen;
- c. groen- en watervoorzieningen;
- d. wandelgebieden en speelgelegenheden;
- e. terrassen;
- f. nutsvoorzieningen;
- g. onderdoorgangen, alsmede toegangen tot ondergrondse voorzieningen ten behoeve van direct aangrenzende bestemmingen.

3.2 Bouwregels

- a. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd;
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, zoals entrees tot parkeergarages mag ten hoogste 5 meter bedragen.

Artikel 4 Verkeer - Verblijfsgebied 2

4.1 Bestemmingsomschrijving

De voor 'Verkeer - Verblijfsgebied 2' aangewezen gronden zijn bestemd voor:

- a. pleinen en trottoirs, uitsluitend voor langzaam verkeer;
- b. groen- en watervoorzieningen;
- c. wandelgebieden en speelgelegenheden;
- d. terrassen;
- e. nutsvoorzieningen;
- f. onderdoorgangen, alsmede toegangen tot ondergrondse voorzieningen ten behoeve van direct aangrenzende bestemmingen.

4.2 Bouwregels

- a. Op deze gronden mogen uitsluitend bouwwerken ten dienste van de genoemde bestemmingen worden gebouwd;
- b. De bouwhoogte van bouwwerken, zoals entrees tot parkeergarages mag ten hoogste 5 meter bedragen.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Artikel 5 Anti-dubbeltelregel

Grond die eenmaal in aanmerking is genomen bij het toestaan van een bouwplan waaraan uitvoering is gegeven of alsnog kan worden gegeven, blijft bij de beoordeling van latere bouwplannen buiten beschouwing.

Artikel 6 Algemene bouwregels

6.1 Bouwen binnen bouwvlak

- a. Indien binnen een bestemmingsvlak een bouwvlak is aangegeven mag, behoudens andersluidende bepalingen in deze regels, uitsluitend worden gebouwd binnen dit bouwvlak.
- b. Indien in een bestemmingsvlak geen bouwvlak is aangegeven, mag uitsluitend worden gebouwd voor zover daartoe in de betreffende bestemmingsregel uitdrukkelijk mogelijkheden zijn opgenomen.

6.2 Bebouwingspercentage

- a. Indien in een bouwvlak geen bebouwingspercentage is aangegeven, mag dit vlak geheel worden bebouwd.
- b. Indien binnen een bestemmingsvlak een bouwvlak en een bebouwingspercentage zijn aangegeven is het bebouwingspercentage van toepassing op de gronden binnen het bouwvlak.
- c. Indien in een bestemmingsvlak respectievelijk bouwvlak slechts één bebouwingspercentage is aangegeven geldt dit percentage voor het gehele bestemmingsvlak respectievelijk bouwvlak.

Artikel 7 Algemene gebruiksregels

Onder gebruik van gronden in strijd met het bestemmingsplan wordt in ieder geval verstaan het gebruik van de gronden ten behoeve van thuisprostitutie, raamprostitutie en seksinrichtingen.

Artikel 8 Algemene afwijkingsregels

Burgemeester en wethouders kunnen met een omgevingsvergunning afwijken van:

- a. de in deze regels opgenomen bebouwingsregels, voor zover betreffende de maximum bouwhoogte, het maximum oppervlak en de maximum inhoud, mits de afwijking niet meer bedraagt dan 10% van de in de regels vastgelegde maten;
- b. de verplichting tot het bouwen binnen het bouwvlak, zoals bedoeld in lid 6.1 mits:
 1. het de bouw van volledig beneden peil gelegen bouwwerken betreft, mits:
 - a. een diepte van 6 meter niet wordt overschreden;
 - b. het maaiveld wordt afgewerkt op een wijze die past binnen de bestemming;
 - c. geen onevenredige toename van de parkeerdruk plaatsvindt;
 - d. de bestemmingsgrens niet wordt overschreden;
- c. de bestemmingsbepalingen voor het oprichten van:
 1. kunstobjecten en niet voor bewoning bestemde bouwwerken van openbaar nut, zoals transformatorstations, rioolgemalen, schakelhuisjes, telefooncellen voorzover met een inhoud groter dan 3 m³, en haltes van vervoersdiensten, alle met een inhoud van maximaal 75 m³;
 2. sirenemasten met een hoogte van maximaal 18 meter;
 3. bouwwerken, geen gebouwen zijnde, ten behoeve van (tele)communicatie:
 - a. voor zover vrijstaand, met een hoogte van maximaal 20 meter;
 - b. voor zover op of aan een ander bouwwerk te plaatsen, met een hoogte van maximaal 8 meter boven de aangegeven maximum bouwhoogte;
 4. geluidwerende voorzieningen voor zover deze noodzakelijk zijn ingevolge de bepalingen van de Wet geluidhinder.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 9 Overgangsrecht

9.1 Overgangsrecht bouwwerken

9.1.1 *Overgangsbepaling*

Een bouwwerk dat op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan aanwezig of in uitvoering is, dan wel gebouwd kan worden krachtens een omgevingsvergunning voor het bouwen, en afwijkt van het plan, mag, mits deze afwijking naar aard en omvang niet wordt vergroot,

- a. gedeeltelijk worden vernieuwd of veranderd;
- b. na het teniet gaan ten gevolge van een calamiteit geheel worden vernieuwd of veranderd, mits de aanvraag van de omgevingsvergunning voor het bouwen wordt gedaan binnen twee jaar na de dag waarop het bouwwerk is teniet gegaan.

9.1.2 *Afwijken*

Het bevoegd gezag kan eenmalig in afwijking van lid 9.1.1 een omgevingsvergunning verlenen voor het vergroten van de inhoud van een bouwwerk als bedoeld in lid 9.1.1 met maximaal 10%.

9.1.3 *Uitzondering op het overgangsrecht bouwwerken*

Het bepaalde in lid 9.1.1 is niet van toepassing op bouwwerken die weliswaar bestaan op het tijdstip van inwerkingtreding van het plan, maar zijn gebouwd zonder vergunning en in strijd met het daarvoor geldende plan, daaronder begrepen de overgangsbepaling van dat plan.

9.2 Overgangsrecht gebruik

9.2.1 *Overgangsbepaling*

Het gebruik van grond en bouwwerken dat bestond op het tijdstip van inwerkingtreding van het bestemmingsplan en hiermee in strijd is, mag worden voortgezet.

9.2.2 *Strijdig gebruik*

Het is verboden het met het bestemmingsplan strijdige gebruik, bedoeld in lid 9.2.1 te veranderen of te laten veranderen in een ander met dat plan strijdig gebruik, tenzij door deze verandering de afwijking naar aard en omvang wordt verkleind.

9.2.3 *Verbod hervatten strijdig gebruik*

Indien het gebruik, bedoeld in lid 9.2.1 na de inwerkingtreding van het plan voor een periode langer dan een jaar wordt onderbroken, is het verboden dit gebruik daarna te hervatten of te laten hervatten.

9.2.4 *Uitzondering op het overgangsrecht gebruik*

Het bepaalde in lid 9.2.1 is niet van toepassing op het gebruik dat reeds in strijd was met het voorheen geldende bestemmingsplan, daaronder begrepen de overgangsbepalingen van dat plan.

Artikel 10 Slotregel

Deze regels worden aangehaald als:

Regels van het bestemmingsplan 'Winkelcentrum Presikhaaf - aansluiting Lange Wal'.

Eindnoten

1. Wanneer de gevelbelasting in het jaar voor reconstructie lager is dan de voorkeursgrenswaarde (48 dB) dan wordt de toekomstige geluidsbelasting vergeleken met de voorkeursgrenswaarde.