

Bestemmingsplan Arnhem Centraal

TOELICHTING BIJ HET BESTEMMINGSPLAN

Arnhem Centraal

van de gemeente Arnhem

(plankaart 94-02.01-01)

4 december 1995

fig.1. Ligging van het plangebied.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

3

Hoofdstuk 1 SAMENVATTING

Het NS-station Arnhem is een knooppunt in de internationale railverbinding tussen de Randstad en Duitsland.

Het stationsgebied van Arnhem is een belangrijke locatie voor de verwezenlijking van het Rijksbeleid op het gebied van ruimtelijke ordening, verkeer en vervoer, milieu en economie. Sinds het eind van de jaren tachtig is dit beleid voor decennia, in diverse Rijksnota's vastgelegd.

In het kader van de ontwikkeling van de regio Arnhem-Nijmegen tot stedelijk knooppunt vormt de ontwikkeling van het gebied rondom het Arnhemse station een belangrijk onderdeel van het economisch beleid, namelijk de ontwikkeling van een Rail Business Center. Het beleid is gericht op het in onderlinge samenhang en afstemming ontwikkelen van een (beperkt) aantal concentraties van kantoren nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Voor een dergelijke ontwikkeling is een herstructurering van het huidige stationsgebied noodzakelijk. De capaciteit van het stationsemplacement dient vergroot te worden. Door de komst van de hogesnelheidstrein met Arnhem als toekomstige halteplaats en de toename van het railvervoer is verbreding tot vier perrons nodig. Aanpassing van de hoofdinfrastructuur, zowel voor het stads- en streekvervoer als voor de verkeerswegen is noodzakelijk.

Door het in dit kader bevorderen van openbaar vervoer en fietsverkeer zal een bijdrage geleverd kunnen worden aan de landelijke doelstelling van beperking van de groei van het autoverkeer.

Naast de te realiseren oppervlakte voorziet het bestemmingsplan in de mogelijkheid om in het gebied woningen en centrumfuncties op de daartoe voorziene plaatsen te verwezenlijken.

Voorafgaande aan het bestemmingsplan Arnhem Centraal is een aantal hoofduitgangspunten voor de stationsontwikkeling vastgelegd in de **Nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem**. Deze nota is op 28 februari 1994 vastgesteld door de gemeenteraad van Arnhem.

fig.2. Begrenzing plangebied

Hoofdstuk 2 INLEIDING

Het NS-station Arnhem is een knooppunt in het (inter-)nationale spoorwegennet. Het gebied rond het station maakt deel uit van het centrum van de stad. Het gebied ligt direct tegen de oude binnenstad met het belangrijkste regionale winkelcentrum. Tevens is het stationsgebied het belangrijkste regionale (bus-) vervoerscentrum.

Het stationsgebied van Arnhem is gelegen op de overgang van het heuvellandschap van de Veluwe naar het vlakke rivierenlandschap van de Rijn.

2.1 Begrenzing

Het bestemmingsplan Arnhem Centraal heeft betrekking op het gebied dat begrensd is door:

- Stationsplein-West (westzijde)
- Utrechtsestraat
 - Nieuwe Plein
- Willemsplein
- Zijpse Plein
- Sweerts de Landasstraat
- Bouriciusstraat
- Bovenbrugstraat
- Renssenstraat

Dit gebied omvat het stationsempacement van het centraal in de stad gelegen hoofdstation (lengte circa 600 meter), met aan weerszijden daarvan een zone van ongeveer 100 meter waar stedenbouwkundige herstructurering plaats zal gaan vinden. Tevens is ten behoeve van de verkeersafwikkeling een belangrijk deel van de hoofdverkeersinfrastructuur in het plangebied opgenomen.

Het bestemmingsplan omvat een volledige herziening van de volgende vigerende bestemmingsplannen:

Wederopbouwplan 'Stationsplein - Oude Kraan',
vastgesteld door de Raad op 23 september 1963,
goedgekeurd door GS op 18 maart 1966.

Dit plan is nog vigerend voor het gebied Stationsplein, Stationsplein-West en het spoorempacement ter hoogte van het station.

Bestemmingsplan 'Willemsplein-west',
vastgesteld door de Raad op 10 december 1990,
goedgekeurd door GS op 15 februari 1991.

Bestemmingsplan 'Amsterdamseweg-Sweerts de Landasstraat',
vastgesteld door de Raad op 21 november 1983,
goedgekeurd door GS op 27 februari 1985.

Verder houdt het bestemmingsplan Arnhem Centraal een partiële herziening in van de volgende, in de nabijheid van het station gelegen, bestemmingsplannen:

Bestemmingsplan 'Oud Heyenoord',
vastgesteld door de Raad op 8 oktober 1984,

goedgekeurd door GS op 17 oktober 1985.

voor het gedeelte tussen het spoor, de Amsterdamseweg en de Bovenbrugstraat.

Bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk',

vastgesteld door de Raad op 8 oktober 1984,

goedgekeurd door GS op 17 oktober 1985.

voor het gedeelte tussen de Amsterdamseweg, Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat.

fig.3. Overzicht vigerende bestemmingsplannen

Bestemmingsplan 'Transvaalbuurt',

vastgesteld door de Raad op 8 oktober 1984,

goedgekeurd door GS op 22 april 1985.

voor het openbaar gebied ter hoogte van de Zijpse Poort.

Bestemmingsplan 'Jansbuitensingel',

vastgesteld door de Raad op 12 december 1983,

goedgekeurd door GS op 18 december 1984.

voor het gedeelte op de hoek van de Jansbuitensingel en het Willemsplein.

Bestemmingsplan 'Gele Rijdersplein e.o.',

vastgesteld door de Raad op 24 mei 1988,

goedgekeurd door GS op 13 oktober 1988.

voor het gedeelte Willemsplein (openbaar gebied).

Bestemmingsplan 'Bergstraat e.o.',

vastgesteld door de Raad op 27 augustus 1984,

goedgekeurd door GS op 13 juni 1985.

Voor het openbaar gebied van de Utrechtsestraat respectievelijk Nieuwe Plein tot aan de rooilijnen van de aanliggende bebouwing.

2.2 Voorgeschiedenis

De planontwikkeling voor het stationsgebied van Arnhem gaat terug tot 1988 toen de gemeenteraad zich uitsprak voor een onderzoek naar de mogelijkheden om de waarde van deze locatie te vergroten. Daarbij ging het zowel om de verkeerssituatie als om de ruimtelijke kwaliteit en de economische ontwikkelingsperspectieven van het gebied. Ook bestond er reeds de wil te streven naar concentratie van werkgelegenheid die, door haar situering in de directe nabijheid van het knooppunt van openbaar vervoer, een eigen bijdrage zou leveren aan verbetering van het milieu.

Op 23 april 1990 werd de intentie-overeenkomst tussen gemeente, NV Nederlandse Spoorwegen en Maatschappij voor Bedrijfsobjecten NV (MBO), ten behoeve van planontwikkeling van het stationsgebied, aan de gemeenteraad voorgelegd en met instemming begroet. Door de drie partijen werd de verplichting aangegaan om binnen een jaar een 'feasibiliteitsstudie' uit te voeren waarin de ruimtelijke ontwikkeling van het stationsgebied (functies en ruimten) en de samenwerkingsovereenkomst nader worden uitgewerkt.

Bij het gemeenteraadsbeluit werd tevens de uitspraak gevoegd dat de inzet gericht diende te zijn op maximalisering van het bouwvolume binnen acceptabele stedenbouwkundige randvoorwaarden. De inmiddels verschenen regeringsnota's, die ook door de Arnhemse gemeenteraad werden onderschreven (**Vierde nota over de ruimtelijke ordening, Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra, Structuurschema Verkeer en Vervoer, Rail 21**), vormden aanleiding voor dit streven. Door in te stemmen met de provinciale **Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen** onderstreepte de Arnhemse raad andermaal deze doelstellingen.

In opdracht van de drie partijen werd door het stedenbouwkundig ontwerp bureau Teun Koolhaas Associates uit Almere een globaal stedenbouwkundig plan ontwikkeld (**Stationsgebied Arnhem, TKA, januari 1992**). De informatieronde voor wijkbewoners en belangenorganisaties -gehouden in juni 1992- leverde veel reacties op met betrekking tot de noodzaak van aantasting van de bebouwing en de woonfunctie aan de noordzijde.

Voor de verdere voortgang van het planproces werd het noodzakelijk geacht een aantal basisuitgangspunten vast te stellen alvorens tot uitwerking over te gaan.

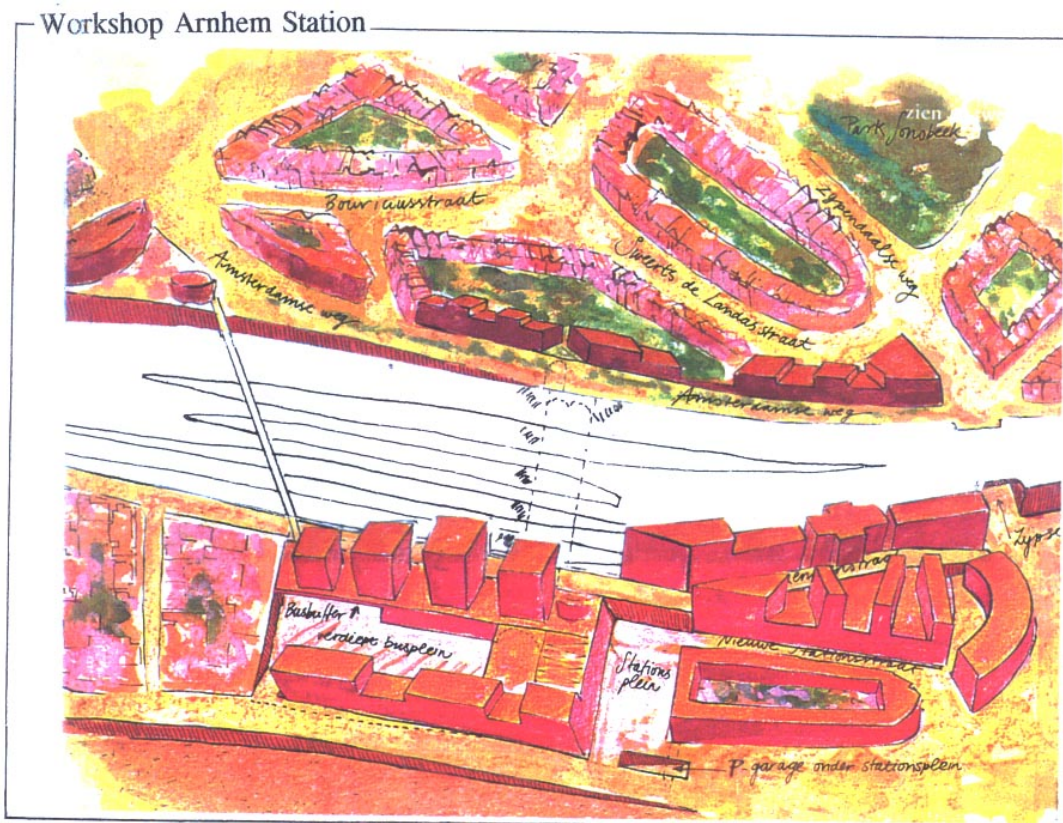


fig.4. Workshop Arnhem Centraal station

In juni 1993 werd daartoe de gemeentelijke **Nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem** vrijgegeven voor inspraak.

Naar aanleiding van de inspraakreacties is door het college van Burgemeester en wethouders besloten om nog eens na te gaan of het mogelijk was een goed plan te maken binnen de doelstellingen en met het uitgangspunt zoveel mogelijk waardevolle bebouwing aan de noordzijde van het plangebied te sparen.

Deze studie is door een vijftal ontwerpers verricht in de **Workshop stationsgebied Arnhem**. Het resultaat van de workshop was een gewijzigde hoofdopzet voor het stedenbouwkundig plan op grond waarvan de **Nota van uitgangspunten** werd bijgesteld. De gewijzigde **Nota van uitgangspunten** is door de gemeenteraad op 28 februari 1994 vastgesteld als basis voor de verdere planontwikkeling.

Daarbij heeft de raad besloten eventuele ontwikkelingen aan de zuidzijde van de Utrechtsestraat in een later stadium, maar direct volgend op de ontwikkeling van het stationsgebied, planologisch ter hand te nemen.



fig.5. Stedelijk knooppunt Arnhem-Nijmegen (bron: Kantorenmarkt KAN 1994)

Hoofdstuk 3 BELEIDSKADER

De planvorming voor het stationsgebied Arnhem stoelt op het eind jaren tachtig ontwikkelde Rijksplanologisch beleid, het economisch beleid en het milieu beleid. Dit heeft uitwerking gevonden op lagere overheidsniveaus en andere instanties zoals de vervoerbedrijven.

3.1 Rijk

De rijksoverheid heeft met de aanwijzing als stedelijk knooppunt de ontwikkeling van Arnhem, Nijmegen en de regio een nieuwe impuls gegeven. Het beleid is vastgelegd in de **Vierde nota over de ruimtelijke ordening**, de **Vierde nota over de ruimtelijke ordening Extra** en het regionaal-economisch beleidsplan **Regio's zonder grenzen**. De regio Arnhem-Nijmegen is een gebied met potentie en kwaliteit: het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) moet zich kunnen ontwikkelen als internationaal en nationaal concurrerend kerngebied voor economische en ruimtelijke ontwikkeling. Het gunstige infrastructurele netwerk, de kansrijke bedrijfssectoren en een hoog voorzieningenniveau zijn hiervoor goede uitgangspunten en behoeven een concentratie van investeringen. Het stationsgebied is een belangrijke exponent in dit geheel.

In het **Structuurschema Verkeer en Vervoer deel 2** worden maatregelen voorgesteld die de verdere groei van de automobiliteit moeten terugdringen ten gunste van het vervoer per openbaar vervoer en fiets. Eén van de belangrijkste instrumenten om dit te bereiken is het aanwijzen van knooppunten van openbaar vervoer als locaties waar werk- en centrumfuncties geconcentreerd dienen te worden.

Nadere uitwerking van dit mobiliteits- en locatiebeleid heeft plaatsgevonden in het werkdocument **Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen**. Dit beleidsdocument geeft de richting aan waarbinnen op regionale schaal een afstemming dient plaats te vinden van mobiliteitsprofielen van bedrijven en bereikbaarheidsprofielen van locaties.

Onder mobiliteitsprofiel van een bedrijf of voorziening wordt verstaan het potentieel openbaar-vervoergebruik van werknemers en bezoekers van dat bedrijf of die voorziening. Het mobiliteitsprofiel geeft daarmee tevens in feite de reële auto-afhankelijkheid weer, die nodig is voor een doelmatige bedrijfsvoering.

Onder bereikbaarheidsprofiel van een locatie wordt verstaan de bereikbaarheid van die locatie per openbaar vervoer en auto.

Er worden drie locatietypen onderscheiden:

A-locaties voor activiteiten met potentieel hoog openbaar vervoergebruik en lage auto-afhankelijkheid;

B-locaties voor activiteiten met potentieel hoog openbaar vervoergebruik en matige auto-afhankelijkheid;

C-locaties voor activiteiten met potentieel laag openbaar vervoergebruik en hoge auto-afhankelijkheid.

In het kader van de ontwikkeling van een gebied in de directe omgeving van een station van de Nederlandse Spoorwegen (NS) is van belang wat de beleidsplannen van de NS zijn.

Rail 21 voorziet in de positie van Arnhem als IC/EC-station. Als halteplaats voor de hogesnelheidstrein, een hoogwaardige spoorverbinding tussen Amsterdam/Schiphol en economische kerngebieden in Midden- en Zuid-Europa, wordt het Arnhemse station een belangrijk knooppunt in het totale NS-net.

3.2 Provincie

Ontwikkelingsvisie Knooppunt Arnhem-Nijmegen

Het meest actuele beleid van de provincie met betrekking tot het Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) en de betekenis van het Arnhemse stationsgebied is vastgelegd in de nota **Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen, een ruimtelijk-economisch perspectief**. Deze nota is in april 1993 vastgesteld door Provinciale Staten.

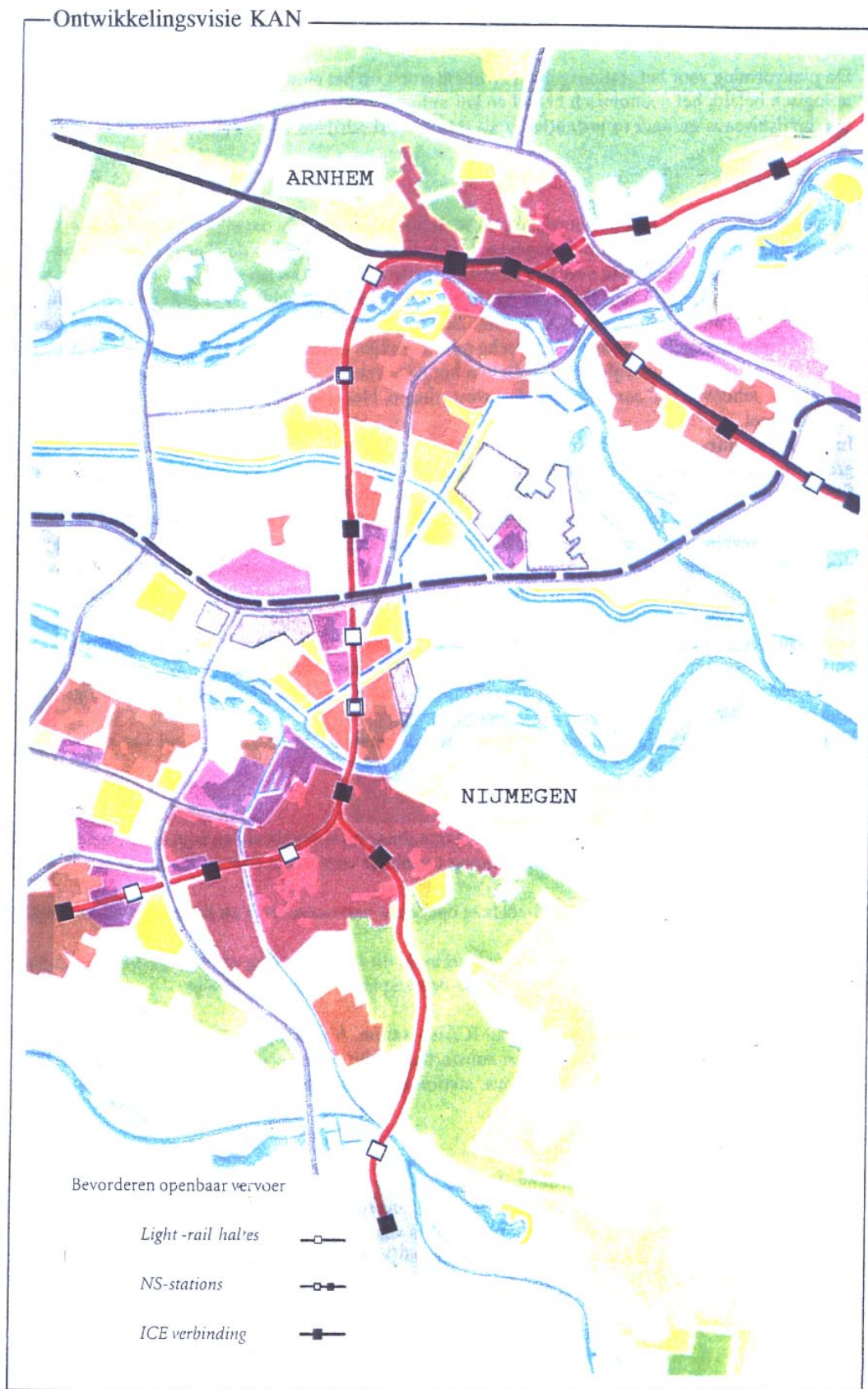


fig.6. Ontwikkelingsvisie KAN

De ontwikkelingsvisie is opgesteld om invulling te geven aan de status van stedelijk
 12 Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroep
 elijk)

knooppunt. De visie vormt voor het Knooppunt een richtinggevend beleidskader. Met de Rijksoverheid is en zal op grond hiervan overleg worden gevoerd omtrent de uitvoering van beleid en medefinanciering van projecten.

De centrale doelstelling van de ontwikkelingsvisie is: het ruimtelijk optimaal ondersteunen van de economische ontwikkelingsmogelijkheden van het KAN met behoud en verbetering van het leefmilieu.

Het KAN heeft een strategische ligging in een internationaal netwerk van spoor-, weg- en waterverbindingen. Op grond hiervan is voor een optimale economische ontwikkeling van het KAN en zijn omgeving gekozen voor een tweetal speerpunten, zijnde de ontwikkeling van het KAN tot een multi-modale transportregio respectievelijk tot een Rail Business Center (RBC). Beide speerpunten zijn vervat in het concept EuroTradePort (ETP).

Voor de ontwikkeling van het KAN tot een Rail Business Center, met een accent op de kantoorontwikkeling in het centrum van Arnhem, is de opname van het station Arnhem als halte in het ICE-netwerk en als stopplaats van de hoge snelheidstrein van groot belang.

In de ontwikkelingsvisie wordt voor het Arnhemse stationsgebied voorzien in circa 45.000 m² kantoorruimte tot het jaar 2000, en daarna nog eens 45.000 m².

Masterplan EuroTradePort

In het kader van de toekomstige ontwikkelingen binnen het KAN is gekozen voor het verder versterken van een aantal economische sectoren. Door de aanleg van de Betuwelijn en de hogesnelheidstrein door het gebied en de reeds aanwezige hoogwaardige infrastructuur is een tweetal speerpunten voor economisch beleid uitgewerkt binnen het concept EuroTradePort. Eén van deze speerpunten is de ontwikkeling binnen het KAN van een Rail Business Center (RBC). Het RBC is een verzameling hoogwaardige kantoorlocaties op knooppunten van openbaar vervoer, met ontwikkelingsmogelijkheden voor de zakelijke dienstverlening met een bovenregionale functie.

Het onderzoeksbureau DEGW Twijnstra heeft in opdracht van de provincie Gelderland in 1992 een onderbouwende studie uitgevoerd naar de ontwikkelingsmogelijkheden van een Rail Business Center in deze regio. De conclusie van het rapport luidde dat het KAN een goede uitgangspositie heeft om te komen tot de realisatie van een RBC. Binnen het RBC-concept krijgt de stationslocatie in Arnhem de hoogste status toegekend, mede door de komst van de hogesnelheidstrein.

Arnhem zal in de toekomst halteplaats worden aan de hogesnelheidslijn. Dit gegeven samen met het feit dat Arnhem reeds vijfde kantorenstad in Nederland is, betekent dat het stationsproject een enorme potentie in zich heeft. Het stationsgebied van Arnhem zal dan ook ruimte kunnen gaan bieden aan kantoorvestigingen met bovenregionale uitstralingskracht. De minister van VROM heeft aangegeven dat het project EuroTradePort met daarbinnen het RBC een strategisch project is op knooppuntniveau. Voor het KAN en voor de gemeente Arnhem ligt er een belangrijke taak om hierop in te spelen.

Plan van aanpak locatiebeleid voor het knooppunt Arnhem-Nijmegen

Deze nota is in 1995 vastgesteld door het Algemeen Bestuur van het ROL KAN. Dit plan van aanpak locatiebeleid is een verdere uitwerking van het **RVVP** en de **Ontwikkelingsvisie KAN** over het locatiebeleid in de centrum- en concentratiegemeenten, alsmede het MTC Valburg en De Beemd in Rheden.



Figuur.7. Het structuurplan Arnhem

3.3 Gemeente

3.3.1. Structuurplan

In het **Structuurplan Arnhem** (1984) is het stationsgebied als centraal knooppunt van openbaar vervoer benoemd. De omgeving van het station maakt deel uit van de in het structuurplan aangegeven centrale zone met -concentraties van- stedelijke voorzieningen. Herstructurering van het stationsgebied is een ontwikkeling die bij uitstek past binnen de doelstellingen van het structuurplan.

3.3.2. Nota Stadsbeeld

In de nota **Stadsbeeld 1993** is het stationsgebied, conform het structuurplan, opgenomen als belangrijk knooppunt in de centrale (stedelijke) zone van Arnhem. In de nota worden op basis van de karakteristiek en de geïnventariseerde ontwikkelingspotenties voor diverse locaties richtlijnen voor verdere uitwerking aangegeven. In de nota wordt nadrukkelijk aandacht besteed aan de directe ligging van het stationsgebied aan de singels, de middeleeuwse stad met het kernwinkelapparaat, en het Rijngebied. De ontwikkeling van het stadscentrum, waaronder het stationsgebied, is gericht op: *a.* versterking van de economische, recreatieve en culturele functie en het binnenstedelijk woonmilieu en *b.* verbetering van het functionele en visuele relatiepatroon, met nadruk op de ontwikkeling van prettige verblijfsruimten, langzaam verkeer en openbaar vervoer.

Voor het stationsgebied zijn richtlijnen voor verdere planuitwerking opgenomen (zie hoofdstuk IV.).

3.3.3. Nota van uitgangspunten stationsgebied

In de gemeentelijke **Nota van uitgangspunten** voor het stationsgebied is een aantal basisuitgangspunten voor verdere planvorming vastgelegd.

De **Nota van uitgangspunten** vormt de afronding van het uitgebreide stedenbouwkundig vooronderzoek dat door de drie partijen gemeente, NS en projectontwikkelingsmaatschappij MBO is verricht. De uitgangspunten hebben daarom vooral betrekking op de planinhoudelijke aspecten die bij het project een rol spelen.

Op de inhoud van de nota is in 1993 inspraak verleend. De resultaten van de inspraak hebben geleid tot extra studie. Aan een aantal ontwerpers is verzocht binnen de doelstellingen en met het uitgangspunt zoveel mogelijk waardevolle gebouwen te sparen in het Burgemeesterskwartier, een goed plan te maken.

Op basis van de **Workshop stationsgebied Arnhem** is de bijgestelde nota in februari 1994 vastgesteld door de gemeenteraad als plankader bij de uitwerking. Voor de vastgestelde uitgangspunten wordt verwezen naar hoofdstuk IV van deze toelichting op het bestemmingsplan.

fig.8. Workshop Arnhem Centraal

3.3.4. Workshop stationsgebied Arnhem

De eindpresentatie van de **Workshop stationsgebied Arnhem** (november 1993, januari 1994) is door de drie betrokken partijen aanvaard als richtinggevend kader voor de afzonderlijke deelprojecten (zie ook hoofdstuk IV).

3.3.5. Economische plannen

De gemeente Arnhem hanteert met betrekking tot de kantoorontwikkelingen in de stad de uitgangspunten uit de **Kantorenmarktnota Arnhem 2000**. Het beleid van deze nota voorziet in het in onderlinge samenhang en afstemming realiseren van een concreet aantal concentraties van kantoorbebouwing. In de nota is verder aangegeven dat de Arnhemse kantorenmarkt een jaarlijkse opname van circa 20.000 m² kent. In navolging van het RBC-concept wordt momenteel op regionale schaal gewerkt aan een regionaal kantorenmarktbeleid.

In de nota **Arnhem, koopstad met allure** (1993) is het stationsgebied opgenomen als een van de winkelontwikkelingen die, naast de autonome groei, bijdragen aan een toevoeging van circa 15.000 à 20.000 m² verkoopvloeroppervlak van het kernwinkelapparaat. In het stationsgebied is een toevoeging van circa 8.400 m² bruto vloeroppervlak (bvo) gepland. Met deze functies wordt de relatie tussen het station en het kernwinkelgebied versterkt.

3.3.6. Verkeers- en Vervoerplan

Voor wat betreft het verkeers- en vervoerbeleid liggen de uitgangspunten vast in het **Regionaal Verkeers- en Vervoerplan** (RVVP), dat in 1994 door de gemeenten binnen de Vervoerregio Arnhem-Nijmegen is vastgesteld.

In het RVVP is een samenhangend verkeers- en vervoerbeleid geformuleerd, gebaseerd op landelijke en provinciale beleidsuitgangspunten. Dit beleid is gericht op het waarborgen van bereikbaarheid en het verminderen van de aantasting van de leefbaarheid.

In het RVVP is de locatie Arnhem Centraal aangegeven als A-locatie en zal de verkeersafwikkeling voor het openbaar vervoer, het langzaam verkeer en het autoverkeer

overeenkomstig de eisen en kenmerken van een A-locatie aangepakt worden.

3.3.7. Werkdocument Parkeer- en Locatiebeleid in Arnhem

In dit werkdocument (april 1993) is het landelijke parkeer- en locatiebeleid vertaald naar de Arnhemse situatie. In het document worden onder andere de te hanteren parkeernormen en mobiliteitsprofielen van de bedrijven op de A-, B-, en C-locaties aangegeven. Het werkdocument is van toepassing voor die zaken die niet zijn vastgelegd in het **Plan van aanpak locatiebeleid voor het knooppunt Arnhem-Nijmegen** (1995).

3.3.8. Raamplan Fietsverkeer

In het **Raamplan Fietsverkeer** (1992) van de gemeente Arnhem is het in de toekomst te volgen fietsbeleid bepaald. Hoofddoel hiervan is: 'meer en veilig op de fiets'. Als onderlegger is een samenhangend netwerk van hoogwaardige fietsroutes vastgelegd. Het centraal NS-station van Arnhem is een van de belangrijkste knooppunten in dit netwerk.

3.3.9. Volkshuisvestingsplan

In het **Volkshuisvestingsplan Arnhem** (1992) is het gemeentelijke volkshuisvestingsbeleid voor de periode tot 1996 vastgelegd. In het volkshuisvestingsplan is aangegeven dat nieuwbouw in het stadscentrum primair in de marktsector dient plaats te vinden. Met de marktsector wordt ongesubsidieerde woningbouw bedoeld.

3.3.10. Cultuurhistorische Rapportage Spoortracé

In opdracht van de Dienst Stadsontwikkeling is in het najaar van 1992 onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden van bebouwing in en rond het stationsgebied en het verdere spoortracé in het (vooroorlogse) stedelijk gebied van Arnhem. Aanleiding voor dit onderzoek waren de in voorbereiding zijnde plannen voor het stationsgebied en de toen, in het kader van Rail 21, in onderzoek zijnde verbreding van het spoor richting Duitsland. Het rapport geeft inzicht in de gevolgen van deze projecten voor het stadsbeeld van Arnhem en haar historisch gebouwenbestand. Het rapport omvat een historisch overzicht, gebiedsgewijze beschrijvingen, de gevolgen van genoemde projecten en ten slotte een bepaling van de monumentale waarden van de toen bedreigde bebouwing. De eindrapportage van januari 1993 is door de Workshop Arnhem Centraal mee in beschouwing genomen.

Na de vaststelling van de **Nota van uitgangspunten Stationsgebied** zijn binnen het bestemmingsplangebied de panden Bouriciusstraat 9 en 11 aangewezen als gemeentelijk monument.

3.3.11. Beleidsplan Ecologie en Groenstructuurvisie

In het **Beleidsplan Ecologie** (1992) en de **Groenstructuurvisie** (1992) behoort het stationsgebied tot het -bebouwde- centrumgebied. Vanuit deze plannen worden geen beperkingen voor de planvorming rond het station opgelegd. Voor het centrumgebied is het beleid er op gericht om het cultureel karakter van het groen te bevorderen. De nadruk ligt daarom op ontwikkeling van het beeld van het groen.

3.3.12. Bomenstructuurplan

Het concept-**Bomenstructuurplan** (1994) geeft de richting aan waarin het Arnhemse bomenbestand zich zou moeten ontwikkelen.

Voorstellen binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied zijn de versterking van het continue karakter van de singels (Willemsplein/Nieuwe Plein) en de inrichting van de hoofdverkeerswegen ten noorden van de spoorlijn.

Figuur 9 Vooroorlogse situatie

Hoofdstuk 4 PLANGEBIED

Het plangebied wordt gekenmerkt door een veelheid van karakteristieken in een relatief klein gebied. Het belangrijkste kenmerk dankt het gebied aan zijn ligging op de rand van het Veluwemassief, waardoor binnen de plangrenzen een voor Nederlandse begrippen ongekeerd hoogteverschil van 15 à 20 meter bestaat. Tevens is er een groot verschil in de karakteristiek en functies van de aangrenzende gebieden door de geschiedenis van de stedelijke ontwikkeling: noordelijk van het spoor bevinden zich de monumentale woonwijken Burgemeesterskwartier en Transvaalbuurt, met naast het wonen een ondergeschikte kantoorfunctie, en het park Sonsbeek. Zuidelijk van het spoor ligt het stadscentrum met een grote menging van functies.

Het spoortracé is door het aanwezige hoogteverschil op te delen in een westelijk deel en een oostelijk deel. Het westelijk deel is vergraven in het landschap. Vlak voor de Zijpse Poort komt het spoor door de aanwezige hoogteverschillen op een spoordijk boven het maaiveld te liggen. Op dit punt heeft het totale spooreplacement ook een richtingverdraaiing van circa 30 graden.

4.1 Voorgeschiedenis

De geschiedenis die voor de huidige stedenbouwkundige situatie van het stationsgebied van belang is, gaat terug tot het begin van de negentiende eeuw. In 1829 kreeg de gemeente bij Koninklijk Besluit als een van de eerste Nederlandse steden toestemming om de hoofdwallen te slechten. Buiten de hoofdwal waren aan de westzijde van de stad reeds de rijksstraatwegen Utrechtseweg en Amsterdamseweg aangelegd (respectievelijk 1820 en 1825). De buitenvestingwerken waren reeds als plantsoen ingericht (naar ontwerp van J.D.Zocher Jr.) waardoor een groene band rond de oude stad aanwezig was. Juist de ontwikkelingen ten gevolge van het slechten van de hoofdwal en het afbreken van de stadspoorten deed inbreuk op het plantsoen.

Het tracé van de spoorlijn uit Amsterdam en het (kop-)station werden, mede vanwege defensiebelangen, ondanks bezwaren van het gemeentebestuur, aan de noordwestzijde van de oude stad geprojecteerd. Een gevolg van dit tracé was dat het fraaie heuvellandschap werd doorsneden.

De Rijnspoorweg tot Arnhem werd in 1845 voltooid. Enkele jaren later werd deze lijn doorgetrokken naar Duitsland. Het spoor kwam te liggen op een dijklichaam ten noorden van de stad, met slechts enkele smalle poorten als verbinding met het gebied ten noorden daarvan.

Met de spoorlijn naar Nijmegen en de aanleg van het rangeerterrein bij Heijenoord in 1879 werd het spoorwegennet rond de stad voltooid.

In de omgeving van het spoor verrees, in het derde kwart van de vorige eeuw, door particulier initiatief de statige, neoclassicistische bebouwing aan onder andere de Noordelijke Parallelweg, Bovenbrugstraat, Utrechtseweg, Brugstraat en Renssenstraat. Het uitbreidingsplan van stadsarchitect H.J.Heuvelink van 1853 was afgestemd op de nieuwe situatie van het spoor. Op basis van dit plan werd onder andere de op de stad gerichte aaneengesloten bebouwing aan de buitensingels gerealiseerd. Alleen ter plaatse van de vier poorten in het spoortalud was de spoordijk nog zichtbaar.

Het streven was er in die tijd op gericht vooral de pleinen en singels zo fraai en aanzienlijk mogelijk te maken. Dit werd bereikt door de ring van herenhuizen rond de oude stad en een doorgaande groene inrichting van het singelgebied. In de vooroorlogse situatie droegen Nieuwe Plein en Willemsplein dan ook een sterk groen karakter.

Nieuwe uitbreidingen werden mogelijk toen aan het eind van de vorige eeuw door de gemeente gronden (landgoederen) ten noorden van het spoor werden aangekocht. Rondom de gronden die vrij bleven van bebouwing, zoals park Sonsbeek, ontstonden vanaf 1900 wijken voor de

streekvervoer, wordt aan de westzijde begrensd door het na-oorlogse districtspostkantoor -tegenwoordig in gebruik als kantoor en postagentschap- en een vrijliggende locatie met een kantoorbestemming (buiten het plangebied). De hoog gelegen Renssenstraat wordt beëindigd met brede trappen naar dit plein.

Tussen de Utrechtsestraat en het Stationsplein bevinden zich twee bouwblokken in vier bouwlagen van matige kwaliteit met woningen en horecafuncties. Het totaal heeft een onsamenhangend ruimtelijk beeld.

Een van deze blokken vormt tevens de westelijke wand van het Stationsplein. Dit plein biedt de mogelijkheid tot voorrijden bij het NS-station en functioneert tevens als busstation voor het stadsvervoer. Het NS-station vormt, samen met de in architectonische zin schrale bebouwing ten oosten daarvan, de noordwand van dit plein. In deze bebouwing van vier lagen zijn eveneens de woon- en horecafunctie gevestigd. De oostwand van het plein wordt gevormd door een recent gerenoveerd kantoorgebouw en het VVV-kantoor. De gevelwand van de bebouwing langs de Utrechtsestraat, met een hotelvestiging, vormt de plangrens van het bestemmingsplan. In de noord-oost hoek van het Stationsplein sluit de Oude Stationsstraat aan. Tussen het spoor en deze straat staan vier gebouwen van de NS: de reeds genoemde loodsen, het negentiende eeuwse stationspostkantoor en het verkeersleidingsgebouw langs het spoor. De aansluiting van de Oude Stationsstraat op het Willemsplein vormt tevens de toegang tot de in dit deel van het plangebied aanwezige parkeergarage (capaciteit circa 400 plaatsen).

Aan de zuidzijde van de Oude Stationsstraat staan achtereenvolgens: de Gereformeerde Westerkerk, oostelijk daarvan een diep gelegen parkeerterrein met monumentale bomen, enkele sobere negentiende-eeuwse panden met gemengde bestemmingen waaronder wonen en ten slotte een als gemeentelijk monument aangewezen hoekpand dat doorloopt tot aan het Willemsplein.

Langs de singelwand van het Willemsplein staat een aantal waardevolle panden met een menging van functies: kantoren, sociaal-cultureel, horeca en detailhandel.

Het herenhuizencomplex op de oostelijke hoek van het Willemsplein nabij de Zijpse Poort -detailhandel met bovenwoningen- is opgenomen binnen de plangrenzen met het oog op ruimtebehoefte voor de toekomstige verkeersafwikkeling.

Naast de bebouwde delen beslaat het plangebied het volledige openbare gebied van het Willemsplein, de Utrechtsestraat en een gedeelte van het Nieuwe Plein.

noordzijde

In het noordelijk deel van het plangebied is het aanwezige hoogteverschil nadrukkelijk te ervaren. Over een afstand van ruim 500 meter tussen de Bovenbrugstraat en de Zijpse Poort is dit verschil bijna 20 meter.

Belangrijk element in het noordelijk plandeel is de hoofdverkeersweg van het centrum richting rijksweg A12, die stadinwaarts loopt via de Amsterdamseweg (langs het spoor) en de stad uit door de Burgemeesterswijk via de Sweerts de Landasstraat, respectievelijk Bouriciusstraat. Deze wijze van verkeersontsluiting vormt een bron van verkeersoverlast in de laatst genoemde straten.

Vanaf de Bovenbrugstraat bestaat via een langzaam-verkeersbrug over de sporen -de westelijke grens van het plangebied- een verbinding met het gebied ten zuiden van het spoor.

Het gebied tussen Bovenbrugstraat, Amsterdamseweg en het spoor bevat een woningbouwblok uit de jaren dertig en de naoorlogse stationsingang die via een traverse verbinding geeft met de perrons.

Noordelijk van de Amsterdamseweg wordt het plangebied door de Brantsenstraat verdeeld in twee delen. In het westelijk deel staat een monumentaal schoolgebouw uit de jaren twintig. Het omliggende terrein wordt gekenmerkt door zware bomen (het Tamboersbosje).

Het oostelijk deel bezit aan de Brantsenstraat en aan zowel de Bouriciusstraat als de

Sweerts de Landasstraat bebouwing uit het begin van deze eeuw, met voornamelijk een woonfunctie. Aan de zijde van de Amsterdamseweg ligt achter de woningen van de Bouriciusstraat en de Sweerts de Landasstraat een groot, braakliggend terrein waar tot 1980 diverse bedrijven gevestigd zijn geweest, waaronder een wasserij en een autoherstelinrichting. Aan weerszijden van 'het gat' in de gevelwand langs de Amsterdamseweg staat woon- en bedrijfsbebouwing in een -voor het merendeel- slechte staat van onderhoud.

4.3 Monumentale waarden

Uit bovenstaande beschrijving blijkt dat het plangebied -en met name ook de directe omgeving- door de ligging in het centrum en bestaand stedelijk gebied, objecten met monumentale waarden bevat. Bijgevoegde figuur geeft inzicht in de aangewezen en beschermde monumenten binnen het bestemmingsplangebied en de waardevolle singelstructuur. De als gemeentelijk monument aangewezen panden zijn Bouriciusstraat 9 en 11, en Willemsplein nrs. 1, 2, 3, 4, 5, 6, 6a, 7, 8, 9, 10, 20 en 21. Daarnaast bevindt zich binnen het plangebied, en met name aan de noordzijde, een aantal beeldbepalende panden, waarvan enkele potentieel gemeentelijk monument. Tezamen vormen zij beeldbepalende straatwanden. Deze panden zijn vooralsnog niet als zodanig door het gemeentebestuur aangewezen. Direct grenzend aan het bestemmingsplangebied bevindt zich eveneens een groot aantal monumentale en/of beeldbepalende panden, zoals de zuidzijde van het Willemsplein, de oostzijde van Nieuwe Plein, de Renssenstraat en de overzijden van Bovenbrugstraat, Bouriciusstraat en Sweerts de Landasstraat. Voor een breder inzicht in de monumentale waarden van het bestemmingsplangebied en zijn omgeving wordt verwezen naar de **Cultuurhistorische Rapportage Spoortracé** en naar het register van rijksmonumenten en het register van gemeentelijke monumenten en beeldbepalende panden.

fig.11. Monumenten, bomen, singelstructuur

4.4 Groenwaarden

Vanuit de historische context, de huidige situatie en het groenbeheer is geen sprake van een kwalitatief hoogwaardige inrichting van de singelruimte binnen het plangebied. De groenstructuur is in de loop der tijden ondergeschikt geraakt aan de verkeersinfrastructuur.

Het huidig groenbestand op het Willemsplein en het Nieuwe Plein bestaat voornamelijk uit bomen met een onderbeplanting. Nabij het Gele Rijdersplein vormt een grasperk met bomen het groene hart van het Willemsplein.

In 1994 is in opdracht van de Dienst Milieu en Openbare Werken onderzoek verricht naar de vitaliteit van het bomenbestand op het Willemsplein en Nieuwe Plein. In het onderzoeksgebied is een aantal beeldbepalende, monumentale bomen aanwezig. Uit het onderzoek komt naar voren dat de vitaliteit en conditie matig tot redelijk is. Oorzaak hiervoor is dat de meeste bomen te maken hebben met een plaatsing in smalle stroken temidden van veel verkeer.

Hoofdstuk 5 PROGRAMMA VAN EISEN

In de aan het bestemmingsplan voorafgaande planvorming voor het stationsgebied is reeds uitvoerig onderzocht welke ruimtelijke en functionele mogelijkheden er zijn op basis van de doelstellingen voor dit gebied. De aard en ligging van het plangebied, ingeklemd tussen de Rijn en het Veluwemassief met waardevolle woonwijken, stelt beperkingen aan de ontwikkeling van het gebied, maar geeft met name aan de zuidzijde ook mogelijkheden tot verbetering. De ligging van het plangebied in het Arnhemse stadscentrum, aan de hoofdinfrastructuur en in directe relatie met de binnenstad, biedt ontwikkelingsmogelijkheden voor meerdere functies.

5.1 Nota van uitgangspunten

Mede ten behoeve van het planologisch traject is de **Nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem** opgesteld. De uitgangspunten betreffen vooral een aantal principekeuzen met betrekking tot de zwaartepunten van de planontwikkeling (onder andere prioriteiten van beleid, begrenzing etc.) en de ruimtelijke inpassing van functionele dragers van het plan, zoals de hoofdinfrastructuur.

De door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten gelden als randvoorwaarden voor de verdere planvorming. Deze zijn:

1. De ontwikkeling van het stationsgebied vormt een van de toonaangevende elementen van de ontwikkeling van het KAN als Rail Business Center. Voor uitwerking van het stationsgebied dient daarom kwalitatief en kwantitatief het hoogste ambitieniveau nagestreefd te worden.
2. De planontwikkeling voor het stationsgebied wordt begrensd door: Betuwestraat - Utrechtsestraat - Willemsplein - Zijpse plein - Sweerts de Landasstraat - Bouriciusstraat - Bovenbrugstraat - Renssenstraat.
3. In de planvorming dient rekening te worden gehouden met een capaciteit van het NS-station van vier perrons.
4. De uitbreiding van de perroncapaciteit dient plaats te vinden op het bestaande niveau van sporen en perrons.
5. De verbreding van het spooremlacement ter plaatse van het station ten behoeve van de perron- en spoorcapaciteit dient plaats te vinden aan de noordzijde van het huidige emplacement.
6. De demarcatiegrenzen worden vastgesteld voorzover deze bepaald zijn door het principe van noordelijke verbreding van het stationsemplacement.

Ten aanzien van de definitieve begrenzing wordt voorbehoud gemaakt tot nadere studie inzicht heeft verschaft in de inpassingsmogelijkheden en meer gedetailleerde ruimtelijke consequenties.

7. Bij de planontwikkeling van het stationsgebied dient te worden voldaan aan de in het concept RVVP vastgelegde:

- uitgangspunten betreffende de invulling van een locatie met bereikbaarheidsprofiel 'A';
- doelstellingen en programma van OV x 2, op zodanige wijze, dat subsidietoekenning van Rijksweges wordt gewaarborgd is.

8. Bij de planontwikkeling dient de verkeersverbinding Amsterdamseweg tussen de Bovenbrugstraat en het Zijpse Plein in twee richtingen te worden uitgevoerd.

9. De verkeersverbinding Amsterdamseweg tussen Bovenbrugstraat en Zijpse poort dient ten noorden van de noordelijke demarcatielijn van het NS-gebied te worden

geprojecteerd op zodanige wijze dat wordt voldaan aan de wettelijke milieunormen.

10. Bij de planontwikkeling dient aan de noordzijde uitgegaan te worden van een ligging van de Amsterdamseweg op zodanige wijze dat een plancapaciteit van 25.000 à 30.000 m² bruto vloeroppervlak kantoren wordt bereikt waarbij zoveel mogelijk voor de Burgemeesterswijk karakteristieke monumentale waarden worden gehandhaafd.

11. Voor het stationsgebied wordt een globaal bestemmingsplan ex art. 11 WRO opgesteld met latere op het globale plan gebaseerde uitwerkingsplannen. Voor het eerste plandeel met station, stationspleinen en te realiseren bebouwing kan binnen het globale plan een op gedetailleerde wijze bestemd deel worden opgenomen.

5.2 Workshop stationsgebied Arnhem

De planvisie van de **Workshop Arnhem Centraal** is mede gebaseerd op de resultaten van het eerder verrichte vooronderzoek. Op grond van dit onderzoek was, naast het opstellen van het functionele programma van eisen, reeds een aantal ruimtelijke randvoorwaarden voor verdere planontwikkeling opgesteld. De belangrijkste zijn in de **Nota van uitgangspunten** vastgelegd (ligging demarcatielijnen NS en Amsterdamseweg).

Uit het onderzoek is gebleken dat de waardevolle singelwand langs het Willemsplein gehandhaafd dient te blijven. De overige bebouwing binnen het plangebied en ten zuiden van het spoor zal moeten wijken. Dit ten behoeve van inpassing van het programma van eisen (functies en infrastructuur) en/of verbetering van de aanwezige stedenbouwkundige structuur en de kwaliteit van de bebouwing. Aan de Utrechtsestraat en het Stationsplein betekent dit sloop van de kwalitatief matige bebouwing. Aan de Oude Stationsstraat zijn meer beeldbepalende panden gesitueerd die echter verwerkelijking van de hoofddoelstellingen van het project (onder andere het station beter bij het stadscentrum te betrekken) in de weg staan. In de workshop is onderzocht hoe zoveel mogelijk waardevolle bebouwing aan de noordzijde van het plangebied kan worden gehandhaafd.

De hoofdlijnen van de door de workshop ontwikkelde planvisie zijn vertaald in de **Nota van uitgangspunten**. De planvisie is richtinggevend voor het verdere planproces, zowel voor de ruimtelijk stedenbouwkundige invulling, als voor het functioneel programma. Een belangrijk uitgangspunt voor de planvisie -en dus ook voor de verdere uitwerking- is het creëren van een samenhangend stelsel van openbare ruimten, met ieder een duidelijke afbakening, functie en sfeer.

Het workshopmodel levert een indicatief functioneel programma dat is verwerkt in de financiële paragraaf voor het totale plangebied (zie hoofdstuk VIII: financieel-economische uitvoerbaarheid).

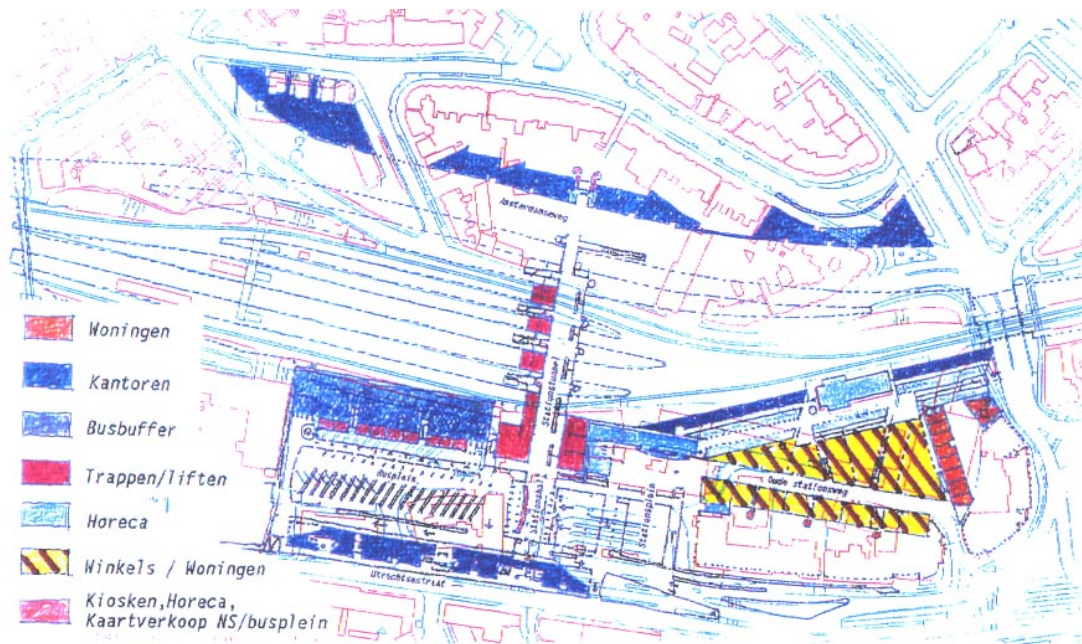


fig.12. Toekomstige functies

5.3 Functioneel programma

Het stationsproject is in functioneel opzicht meerledig:

- a. ontwikkeling van een nieuw NS-station, een nieuw busstation en uitbreiding van de railinfrastructuur;
- b. ontwikkeling van centrumfuncties in het plangebied (merendeels uitbreiding, gedeeltelijk vervanging);
- c. aanpassing, herstructurering en toevoeging van overige infrastructuur.

a. openbaar vervoer en spooraanpassing

Het plan voorziet in de ontwikkeling en bouw van een geheel nieuw centraal station door de NS in Arnhem. Het nieuwe station is opgenomen in het financiële programma van de NS voor de periode 1997-2000.

De in **Rail 21** opgenomen uitgangspunten van de NS betekenen voor het project Arnhem Centraal belangrijke spooraanpassingen. Dit in verband met enerzijds de vergroting van de benodigde capaciteit van het station in het algemeen en anderzijds de komst van de ICE (Hogesnelheidstrein), waarbij Arnhem halteplaats wordt. Het gaat hierbij om uitbreiding/verlenging van de bestaande perrons en de bouw van een geheel nieuw vierde perron.

De toekomstige uitbreiding van het openbaar vervoer (volgens het RVVP) maakt vergaande maatregelen noodzakelijk ter verbetering van de afwikkeling van het busvervoer rondom het station. Het plan voorziet in een totale herinrichting van het Stationsplein-West tot één integraal busstation in de periode 1997-1999.

b. centrumfuncties

Het project voorziet in de gefaseerde bouw van de onderstaande functies:

- kantoren 75.000 à 80.000 m² bvo
- wonen 100 tot 150 eenheden (nieuwbouw)
- winkels/horeca circa 10.900 m² bvo

- parkeren circa 1.000 plaatsen

Het betreft oppervlakten en aantallen die gelden voor nieuwbouwlocaties in het plangebied. De omvang van functies in de te handhaven bebouwing in het gebied maken dus **geen** onderdeel uit van het bovenstaande overzicht (bijvoorbeeld de woningen aan de Sweerts de Landasstraat/Bouriciusstraat of de kantoren aan het Willemsplein).

Het programma op de te ontwikkelen locaties omvat een grote toevoeging van vierkante meters vloeroppervlak, met name kantoren. Voor wonen, horeca en parkeren is sprake van vervanging en toevoeging. Het grote kantoorvloeroppervlak stoelt op de in hoofdstuk II beschreven beleidskaders. In de nota van uitgangspunten is door het gemeentebestuur de ontwikkeling van het stationsgebied als kantoorlocatie (strategisch onderdeel RBC-KAN) concreet vastgesteld.

In de nota **Arnhem, koopstad, met allure** is de toevoeging van een substantiële hoeveelheid winkelvloeroppervlak (8.400 m² bruto-vloeroppervlak) aan het kernwinkelapparaat nader onderbouwd. De geprojecteerde winkels in het stationsgebied dienen de bezoekers, werkenden en passanten via de huidige Oude Stationsstraat te geleiden van het station naar het kernwinkelgebied.

Nabij het station wordt een sterkere functionele relatie tussen station en binnenstad gelegd. Daarbij zal onder andere voldaan moeten worden aan:

- een sterke functionele invulling met hoge attractiewaarde, zodanig dat het gebied op zichzelf kan functioneren;
- een goede oversteekbaarheid van het Willemsplein;
- een logische relatie met de nieuw te realiseren parkeervoorziening;
- een kwalitatief hoogwaardige inrichting van het openbaar gebied, aansluitend en overeenkomstig het kwaliteitsniveau van het project 'herinrichting binnenstad'

c. infrastructuur

Voor een verbeterde afwikkeling van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer is in de omgeving van het NS-station een aantal reconstructies van wegen en pleinen noodzakelijk. Het gaat hierbij om ondermeer de reconstructie van de stationspleinen, het Willemsplein/Nieuwe Plein, de Amsterdamseweg en de Zijpse Poort/Zijpse Plein alsook om interne ontsluitingswegen in het gebied.

5.4 Milieu

Door het ingenieursbureau DGMR is in samenwerking met de sector Milieuhygiëne en Energie van de Dienst Milieu en Openbare Werken een Milieu-aspectenstudie opgesteld ten behoeve van de planontwikkeling in het stationsgebied. (Deze studie is in te zien bij de dienst Stadsontwikkeling, kamer B010).

In deze milieuparagraaf komen de belangrijkste conclusies uit dit onderzoek aan de orde. Vervolg-onderzoeken zullen bij de verdere invulling van het plangebied uitgevoerd moeten worden.

Hieronder volgt de **samenvatting** van de **Milieu-aspectenstudie** (rapporten J.94.081.A, J.94.081.B) d.d. 2 maart 1995, respectievelijk 4 mei 1995.

Voor het bestemmingsplan Arnhem Centraal is een milieu-aspectenstudie uitgevoerd. In deze studie zijn enerzijds de wettelijke onderzoeken, zoals weg- en railverkeerslawaaï, en anderzijds overige hinderaspecten (luchtverontreiniging wegverkeer, externe veiligheid railverkeer, hinder vanwege bedrijven en windhinder) onderzocht.

Het bestemmingsplan is een deels globaal bestemmingsplan, zodat de bestemmingen in de

toekomst nader worden uitgewerkt. De bebouwing en inrichting binnen de uit te werken delen is hierbij gebonden aan regels, die in de globale bestemming wordt vastgelegd.

Bij het wegverkeer is er sprake van twee varianten, namelijk alleen autonome groei van het wegverkeer en de 'rechtsaf-hypothese'. In beide varianten wordt het verkeer op de Sweerts de Landasstraat en de Amsterdamseweg samengevoegd op de Amsterdamseweg. In de 'rechtsaf-hypothese' kan vanaf het Nieuwe Plein alleen rechtsaf naar het Willemsplein worden gereden.

Bij het railverkeer-onderzoek zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: de aanleg van de Betuweroute, de aanleg door Arnhem van de Hoge SnelheidsLijn (HSL) en een aftakking voor de Twentelijn buiten Arnhem om. De Twentelijn is een aftakking van de Betuweroute naar Noord Nederland.

Voordat met een eventuele uitvoering van de Twentelijn zou kunnen worden begonnen, moet de hele PKB-procedure van startnotitie, trajectnota/MER en tracé-besluit nog doorlopen worden. Eén van de alternatieven voorziet in een nieuwe lijn tussen Zevenaar en Zutphen om Arnhem te ontzien (aftakking voor de Twentelijn).

In het plan liggen hindergevoelige bestemmingen (woningen en kantoren). Ten noorden van het spoor worden bestaande woningen gehandhaafd. Ten zuiden van het spoor is een bestemmingsvlak voor nieuwe woningen geprojecteerd.

Ter voorkoming van hinder zijn de meest milieubelastende varianten van belang. Bij wegverkeer betreft het de variant 'autonome groei'.

De gevolgen voor de geluidsgevoelige - en overige bestemmingen binnen het plangebied vanwege weg- en railverkeerslawaaai zijn bepaald. De volgende geluidsgevoelige bestemmingen zijn van belang binnen het plangebied:

- bestaande woningen (drie woningen Brantsenstraat 20-24 en tien woningen Sweerts de Landasstraat 29-47) aan de noordzijde van het spoor;
- nieuwe woningen (100 tot 150 stuks, Oude Stationsstraat) aan de zuidzijde.

De voorkeursgrenswaarde voor wegverkeer is 50 dB(A) en de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer is 60 dB(A). In het jaar 2000 wordt deze normering aangepast en wordt de voorkeursgrenswaarde voor railverkeer 57 dB(A).

Wegverkeer

Bestaande woningen (noordzijde spoor, drie woningen Brantsenstraat 20-24 en tien woningen Sweerts de Landasstraat 29-47)

De geluidsbelasting op de bestaande woningen bedraagt maximaal 64 dB(A) vanwege de Amsterdamseweg. Voor deze woningen moet een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Door afscherming

(7 meter hoog) langs het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg ter hoogte van de achtertuinen van de woningen Sweerts de Landasstraat 29 tot en met 39 kan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) worden gehaald voor de woningen aan de Sweerts de Landasstraat. Voor de woningen aan de Brantsenstraat moeten gevelmaatregelen worden getroffen.

Vervangende nieuwbouw

De geluidsbelasting op de bestaande woningen aan de Utrechtsestraat 2 tot en met 12, Stationsplein 21 tot en met 24 en Stationsplein 39 tot en met 44 bedraagt in de nieuwe situatie 51 tot 60 dB(A). Hierdoor wordt de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) overschreden.

De bestaande woningen kunnen worden vervangen door vervangende nieuwbouw, indien er aan een aantal eisen wordt voldaan. Zo moet onder meer een ontheffingsprocedure bij provincie worden doorlopen. Daarnaast mag het aantal wooneenheden en het aantal geluidgehinderden binnen de huidige bebouwingsgrenzen niet toenemen.

Door de herinrichting van het busplein neemt alleen de geluidsbelasting door busverkeer toe. Bij de indeling van het busplein dient de afstand tussen de bebouwing en de hoofdbusroutes zo groot mogelijk gekozen worden. Tevens zal bij de indeling van de nieuwe wooneenheden ter plaatse van de huidige Utrechtsestraat 2 tot en met 12 en het Stationsplein 21 tot en met 24 rekening gehouden moeten worden met de ligging van de geluidgevoelige ruimten (slaapkamers en woonkamers). Het binnenniveau van de wooneenheden moet voldoen aan 35 dB(A).

Nieuwe woningen (zuidzijde spoor, Oude Stationsstraat)

De geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen bedraagt 54 dB(A) zonder afschermdende bebouwing. De maatgevende wegen zijn de Amsterdamseweg, het Willemsplein en de Zypendaalseweg. Door het realiseren van 14 meter hoge afschermdende bebouwing kan aan de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) worden voldaan. Op een groot deel van deze locatie kunnen dan ook woningen zonder ontheffing gebouwd worden tot een bebouwingshoogte van maximaal 35 meter ten opzichte van N.A.P. Een uitzondering vormt de Oude Stationsstraat ter hoogte van de toegang tot de huidige parkeergarage (verkeersgeluid van het Willemsplein). Voor deze locatie moet ontheffing worden aangevraagd.

Indien het definitieve ontwerp voor de weginfrastructuur is vastgesteld zal een nader akoestisch onderzoek moeten plaatsvinden. In dit onderzoek wordt vastgesteld of er sprake is van een 'reconstructie' in het kader van de Wet geluidhinder.

Railverkeer

Bestaande woningen (noordzijde spoor, drie woningen Brantsenstraat 20-24 en tien woningen Sweerts de Landasstraat 29-47)

De geluidsbelasting op de bestaande woningen bedraagt maximaal 55 dB(A). De voorkeursgrenswaarde bedraagt 60 dB(A).

Vervangende nieuwbouw

De geluidsbelasting op de bestaande woningen aan de Utrechtsestraat 2 tot en met 12, Stationsplein 21 tot en met 24 en Stationsplein 39 tot en met 44 bedraagt in de nieuwe situatie 49 tot 61 dB(A). Alleen bij de bebouwing Stationsplein 39 tot en met 44 wordt de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) overschreden. De bestaande woningen kunnen worden vervangen door vervangende nieuwbouw, indien er aan een aantal eisen wordt voldaan. Voor nieuwe wooneenheden ter plaatse van het huidige Stationsplein 39 tot en met 44 moet een ontheffingsprocedure bij de provincie worden doorlopen. Daarnaast mag het aantal wooneenheden en het aantal geluidgehinderden binnen de huidige bebouwingsgrenzen niet toenemen. Het binnenniveau van de wooneenheden moet voldoen aan 40 dB(A).

Nieuwe woningen (zuidzijde spoor, Oude Stationsstraat)

De geluidsbelasting op de geprojecteerde woningen bedraagt 59 dB(A) tot 65 dB(A) zonder afschermdende bebouwing. Door het realiseren van 5 meter hoge afschermdende bebouwing kan aan de voorkeursgrenswaarde van 60 dB(A) worden voldaan. In verband met de geluidsbelasting door wegverkeer (zie boven) moet op dezelfde plaats een 14 meter hoge

afschermende bebouwing worden gerealiseerd. Op een groot deel van deze locatie kunnen dan ook woningen zonder ontheffing gebouwd worden tot een bebouwingshoogte van maximaal 35 meter ten opzichte van N.A.P. Een uitzondering vormt de Oude Stationsstraat ter hoogte van de toegang tot de huidige parkeergarage (afscherming van bestaande bebouwing langs het Willemsplein is te gering). Voor deze locatie moet ontheffing worden aangevraagd.

Railverkeerslawaai vanwege het emplacement

Naast railverkeerslawaai vanwege doorgaande treinen is er ook sprake van railverkeer vanwege het spoorwegemplacement. De geluidbijdrage van het emplacement is voor de geluidsgevoelige bestemmingen (woningen) niet relevant.

Kantoren

Kantoren zijn in het kader van de Wet geluidhinder geen geluidsgevoelige bebouwing. Bij de realisatie van de bebouwing worden echter wel geluidseisen gesteld in het kader van het Bouwbesluit 1992. Aan de kantoren zullen gevelmaatregelen getroffen moeten worden die garanderen dat het binnenniveau de in het Bouwbesluit gestelde eisen niet overschrijden.

De berekende geluidsbelasting vanwege wegverkeer voor kantoren bedraagt (in de dagperiode) minimaal 62 dB(A) en maximaal 71 dB(A). De geluidsbelasting vanwege railverkeer bedraagt minimaal 49 dB(A) en maximaal 58 dB(A) in de dagperiode.

Luchtverontreiniging wegverkeer

De grenswaarden voor luchtverontreiniging vanwege wegverkeer wordt bij de bestaande woningen, binnen het plangebied, voor de variant 'autonome groei' overschreden, maar bij de 'rechtsaf-hypothese' niet overschreden. Voor de 'rechtsaf-hypothese' geldt dan als uitgangspunt de tijdelijke hogere grenswaarde voor benzeen voor drukke wegen. De grenswaarden voor luchtverontreiniging vanwege wegverkeer wordt bij de nieuwe woningen niet overschreden.

Trillingshinder railverkeer

Het aandachtsgebied is 120 meter aan weerszijde van het stationsgebied. Binnen dit aandachtsgebied kan sprake zijn van voelbare trillingen. Bij realisatie van trillingsgevoelige objecten, met name woningen, in het plangebied zal een nader trillingsonderzoek nodig zijn.

Hinderaspecten bedrijven

De hinderaspecten van de bestaande bedrijven en de te projecteren bedrijven zijn vooral van belang voor de nieuwe woningen (zuidzijde spoor) en de bestaande woningen (noordzijde spoor). De milieucontour vanwege de bestaande bedrijven, die vooral wordt bepaald door geluid, ligt gedeeltelijk binnen het bestemmingsgebied van de woningen.

Bij de invulling van dit gebied dient hiermede rekening te worden gehouden. Voor de te projecteren bedrijven geldt een minimale zone vanaf de zonegrens van de bestemming wonen van 30 meter.

Externe veiligheid railverkeer

Emplacement

In de huidige situatie vindt voor individueel risico voor het emplacement geen overschrijding

plaats van de streefwaarde (10^{-7} per jaar). In de 2010 situatie wordt het emplacement getoetst aan de streefwaarde van de nieuwe situatie. Dit wil zeggen een streefwaarde van 10^{-8} per jaar.

Een klein gedeelte van het plangebied ligt binnen deze streefwaarde.

Doorgaand vervoer

Voor het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen vindt ten aanzien van externe veiligheid in de huidige situatie geen overschrijding van de streefwaarde (10^{-7} per jaar) plaats.

In de toekomstige situatie (2010) ligt de streefwaarde (10^{-8} per jaar) voor nieuwe situaties op 100 meter van het spoor. Het hele plangebied ligt, evenals vele woonwijken ten oosten en westen van het plangebied, binnen deze streefwaarde.

Windhinder

Voor het beperken/voorkomen van windhinder of gevaarlijke situaties is de zuidwest-windrichting maatgevend. De vormgeving en opdeling van het toekomstige bouwblok aan de Utrechtsestraat, de loopbruggen en de inrichting van de omgeving rondom de toekomstige bebouwing in de hoek Bovenbrugstraat-Amsterdamseweg en de toekomstige bebouwing ter plaatse van de huidige dr. Boschschool en het spooreplacement, zijn bepalend voor de windhindersituatie in het plangebied. Door de verscheidenheid aan mogelijke functies zal een detailonderzoek van de gekozen stedenbouwkundige invulling door middel van een windtunnel noodzakelijk zijn.

In de tabel hierna is een samenvatting van alle resultaten weergegeven.

	Voorkeursgrenswaarde dB(A)	Geluidsbelasting dB(A)	maatregel/opmerkingen	
Geluid (Wet geluidhinder)		rechtsafhyp.	autonome groei	
<u>wegverkeer</u>				
- bestaande woningen	50	58	64	hogere grenswaarde aanvragen (schermhoogte resp. 6 m en 7 m) afschermdende bebouwing resp. 10 m en 14 m hoog bij bouwaanvraag toetsen geluidwering gevels
- nieuwe woningen	50	43-51	54	
- kantoren	n.v.t.	62-66	62-71	
<u>railverkeer (doorgaande treinen)</u>				
- bestaande woningen	60 [--> 57 (2000)]	51-55		afschermdende bebouwing van 5 m bij bouwaanvraag toetsen geluidwering gevels (dagperiode maatgevend)
- nieuwe woningen	60 [--> 57 (2000)]	59-65		
- kantoren	n.v.t.	49-58		
<u>railverkeer (emplacement)</u>	50	n.v.t.		

Luchtverontreiniging	grenswaar de wordt bij de bestaande woningen voor de variant 'autonome groei' overschreden, bij de variant 'rechtsaf-hypothese' niet	bij de nieuwe woningen worden de grenswaarden niet overschreden
Trillingshinder railverkeer	het aandachtgebied ligt binnen 120 m aan weerszijde van het stationsgebied, in dit gebied kan met name bij woningen sprake zijn van voelbare trillingen	nader trillingsonderzoek nodig
Externe veiligheid	het plangebied ligt binnen de streefwaarde (10^{-8} per jaar)	n.v.t.
Windhinder	de zuidwest-windrichting is maatgevend voor de windhinder	detailonderzoek van de gekozen stedenbouwkundige invulling noodzakelijk
Hinderaspecten bedrijven	de milieucontouren (met name geluid) liggen binnen het bestemmingsgebied van de nieuwe woningen	nader onderzoek naar de vergunde geluidscontour

Bodemaspecten

Naast de Milieu-aspectenstudie is er ten behoeve van het ontwerp-bestemmingsplan in het plangebied ook bodemonderzoek verricht. Het doel van het bodemonderzoek is om vast te stellen of eventueel aanwezige bodemverontreiniging een beletsel of beperking kan vormen ten aanzien van de beoogde bestemming. Bodemonderzoek op het spoorwegemplacement en aangrenzende terreinen zal door de NS zelf verricht worden in het kader van de nadere uitwerking van het betreffende plandeel.

1. Verrichte onderzoeken

In het bestemmingsplangebied, waarvan is uitgezonderd het spoorwegemplacement, zijn de volgende bodemonderzoeken verricht:

- Verkennend bodemonderzoek (conform NVN 5740) Stationsomgeving Arnhem (fase 1) uit augustus 1993, verricht door het adviesbureau Fugro-Ecolyse (rapportnummer Fugro-Ecolyse F-9355; projectnummer gemeente Arnhem 416102057/118135.301).

- Verkennend bodemonderzoek (conform NVN 5740) Stationsomgeving Arnhem (fase 2) uit augustus 1994, verricht door het adviesbureau TAUW Milieu (rapportnummer TAUW Milieu 3276465; projectnummer gemeente Arnhem 411602058/118135.302).

- Nader bodemonderzoek fase 1 en 2 Amsterdamseweg 13a e.o. uit oktober 1994, verricht door het adviesbureau Fugro-Ecolyse (rapportnummer Fugro-Ecolyse D-0629/041; projectnummer gemeente Arnhem 118135.402). Dit onderzoek is verricht naar aanleiding van de resultaten van het verkennend bodemonderzoek Stationsomgeving fase 1.

- Diverse bodemonderzoeken Amsterdamseweg 38 e.o. te Arnhem (projectnummer gemeente Arnhem 118032; projectcode provincie Gelderland GE/030/31). In het kader van de Wet bodembescherming zijn diverse bodemonderzoeken (oriënterend en nader) verricht naar de aanwezige ernstige bodemverontreiniging.

De rapportages van de bovenstaande onderzoeken zijn in te zien bij de sector Milieuhygiëne en Energie. Op basis van de resultaten van de hiervoor vermelde bodemonderzoeken is door het adviesbureau TAUW Milieu onderzoek uitgevoerd naar de financiële consequenties van de in het plangebied aanwezige bodemverontreiniging (rapportnummer TAUW Milieu 3367207; projectnummer gemeente Arnhem 416102059/118135.303; rapport augustus 1994).

2. Resultaten van de verrichte bodemonderzoeken

Uit de resultaten van de verrichte bodemonderzoeken kan voor het onderzochte gedeelte van het plan de volgende verontreinigingssituatie worden geformuleerd:

a. stedelijke diffuse bodemverontreiniging:

- de bovengrond van de bodem (0,0 tot 0,5 meter minus maaiveld) is licht tot matig verontreinigd met metalen (lood, koper, kwik en zink) en PAK.

- de ondergrond van de bodem (0,5 tot 2,0 m-mv) is (plaatselijk) licht verontreinigd met metalen (lood, koper, kwik).

- de geconstateerde verontreiniging komt overeen met wat normaal in (binnen-)stedelijk gebied aan gehalten in de bodem wordt aangetroffen.

b. locale bodemverontreinigingen:

In het onderzochte deel van het plangebied zijn de volgende locale bodemverontreinigingen aangetroffen:

- voormalige koperslagerij aan de Amsterdamseweg 13a: ter hoogte van een

aantal panden worden in de bovengrond van de bodem (0,0 tot 0,4 m-mv; plaatselijk tot 0,8 m-mv) sterk verhoogde gehalten aan lood aangetroffen.

- Stationsplein-West 36, Willemsplein 10 en Oude Stationsstraat 20 (parkeergarage): matig tot plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan minerale olie in de bodemlagen tot circa 1,5 m-mv. Naar aanleiding van de verkennende bodemonderzoeken is in oktober 1994, in opdracht van de eigenaar van de tank aan het Stationsplein-West 36, de aanwezige bodemverontreiniging met olie volledig verwijderd.

- Amsterdamseweg 34-36: rond de panden Amsterdamseweg 34 en 36 worden in de bovengrond van de bodem (0,0-0,5 m-mv) plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan PAK aangetoond.

- voormalige bedrijfsterrein aan de Amsterdamseweg 38 en omgeving:

* oostelijke en noordelijke deel van het terrein (Amsterdamseweg 36b t/m 38b): plaatselijk sterk verhoogde gehalten aan minerale olie, PAK, PCB, metalen (lood, cadmium, koper) en oplosmiddelen (PER) in de bovenste bodemlagen van de bodem. PER wordt plaatselijk tot op zeer grote diepte aangetoond.

* westelijke deel van het terrein (Amsterdamseweg 38 c en d): nabij de voormalige ondergrondse brandstoftanks, smeerkuil en brandstofpompen/ontluchting zijn in de bodem plaatselijk licht tot sterk verhoogde gehalten aan minerale olie aangetroffen.

* gehele terrein en omgeving: (zeer) sterk verhoogde concentraties aan oplosmiddelen (met name PER en TRI) in het grondwater. Deze verontreiniging heeft zich in zuidwestelijke richting verspreid onder het spoorwegemplacement tot aan de Rijn. Ten gevolge van uitdamping van de verbindingen vanuit het grondwater worden plaatselijk zeer hoge concentraties in de bodemlucht geconstateerd. In het grondwater zijn tevens licht tot matig verhoogde concentraties aan chroom en arseen aangetroffen.

* gemeentelijke riolering in de Bouriciusstraat en de Sweerts de Landasstraat: in de bodem onder de riolering worden plaatselijk licht verhoogde gehalten aan arseen en oplosmiddelen aangetroffen. Ook in de bodemlucht zijn plaatselijk sterk verhoogde concentraties aan oplosmiddelen gemeten.

- Amsterdamseweg 40a: in en voor het pand worden in de boven- en ondergrond van de bodem lichte tot plaatselijk matig verhoogde gehalten aan minerale olie aangetroffen.

- Amsterdamseweg 46/48: in de bovengrond van de bodem (0,0-0,5 m-mv) ter hoogte van het pand zijn verhoogde gehalten aan antimoon, titaan en mangaan aangetroffen.

3. Toekomstige bestemming

Na de herinrichting van het plangebied zal het gebied een gecombineerde bestemming verkrijgen. Het grootste deel van het bestemmingsplangebied zal de gebruiksfunctie werken (kantoren) en verkeer (wegen, pleinen, parkeergarage en dergelijke) krijgen. De Oude Stationsstraat en directe omgeving zal een woon- en werkfunctie krijgen.

4. Aanpak van de aanwezige bodemverontreiniging bij de voorgenomen herinrichting

In het kader van de voorgenomen herinrichting van het plangebied zal de aanwezige bodemverontreiniging worden getoetst aan de (toekomstige) bestemming/gebruiksfunctie van het plangebied.

In 1995 zal een door de gemeenten ontwikkeld **toetsingskader voor de beoordeling van bodemverontreiniging in het kader van de ruimtelijke ordening, grondtransacties en bouwen en wonen** (lees: beoordelingssystematiek) gereed zijn. Deze systematiek zal

worden onderschreven door het ministerie van VROM en daardoor een landelijke toepasbaarheid krijgen. Voor elke gebruiksfunctie (onder andere werken, verkeer en wonen) zullen (humaan-toxicologische) risicowaarden worden bepaald (berekend) waarboven wel en waaronder niet de bodem geschikt wordt geacht voor de beoogde functie.

Indien sprake is van een overschrijding van de interventiewaarden uit de **Wet bodembescherming (Wbb)** zal tevens afstemming dienen plaats te vinden met de provincie Gelderland. Omtrent de wijze van afstemming hebben vijf Gelderse gemeenten en de provincie Gelderland gezamenlijk beleid ontwikkeld. (zie: adviesnota **Eenheid in aanpak** van de werkgroep 'operationeel overleg'; september 1993). Het beleid behelst de afstemming op hoofdlijnen over de aanpak van bodemonderzoek en -sanering (type onderzoek, wijze van sanering) en de toetsing van de bodemverontreiniging (eenduidige beoordeling).

Voor de onder punt 2 geconstateerde bodemverontreiniging leidt dit tot de volgende aanpak in het kader van de planontwikkeling:

- stedelijke diffuse bodemverontreiniging:

Bij overschrijding van de risicowaarden is er sprake van risico's voor de volksgezondheid. Er zullen dan zodanige maatregelen getroffen moeten worden dat de risico's worden weggenomen. De maatregelen kunnen bestaan uit het (partieel) 'saneren' van de bodemverontreiniging of het treffen van gebruiksbepalingen die gericht zijn op risicobeperking.

Hierbij kan in het geval van een woonfunctie bijvoorbeeld gedacht worden aan het treffen van gebruiksbepalingen ten aanzien van de consumptie van voedingsgewassen uit eigen grond. Het stellen van gebruiksbepalingen maakt het noodzakelijk dat een monitoring- of nazorgprogramma wordt opgesteld.

- locale bodemverontreinigingen:

Bij aanwezigheid van risico's voor de volksgezondheid of het milieu (onder andere verspreidingsrisico's) zullen maatregelen worden getroffen om de risico's weg te nemen.

Gemeentelijk beleid:

De te treffen maatregelen kunnen bestaan uit het 'saneren' van de aanwezige bodemverontreiniging, het treffen van IBC-maatregelen (Isoleren, Beheren en Controleren) of het stellen van gebruiksbepalingen.

In het geval van 'saneren' zal de lokale verontreiniging worden verwijderd tot in ieder geval het niveau van de risicowaarden. In de praktijk zal vaak worden gesaneerd tot de stedelijke achtergrondverontreiniging. Bij mobiele verontreinigingen wordt gestreefd naar een volledige verwijdering (tot aan de streefwaarden). Een en ander is derhalve sterk afhankelijk van de aard van de betreffende bodemverontreiniging.

Provinciaal beleid:

Het provinciaal beleid gaat uit van het volledig verwijderen ('saneren') van de lokale verontreiniging of het treffen van IBC-maatregelen. In het geval van 'saneren' wordt gestreefd naar een verwijdering van verontreiniging tot de streefwaarden of, indien voldoende onderbouwd, de stedelijke achtergrondverontreiniging.

Ten aanzien van de bovenvermelde aanpak dient te worden opgemerkt dat ten behoeve van de herinrichting op grote delen van het plangebied grondverzet zal plaatsvinden. Het betreft grondverzet ten behoeve van de aanleg van een parkeergarage, wegaanleg of wegverlegging, spooraanleg en sloop gevolgd door nieuwbouw van woningen of kantoren. Een groot deel van de ter plaatse aanwezige bodemverontreiniging zal door dit grondverzet verwijderd worden.

5. Financiële consequenties van de aanwezige bodemverontreiniging

De in het plangebied aanwezige bodemverontreinigingen brengen financiële consequenties

met zich meeb. Hierbij moet worden gedacht aan de kosten die verbonden zijn aan:

a. het verwerken van verontreinigde grond die vrijkomt bij de voorgenomen herinrichting van het plangebied;

b. het bouwen op de bodemverontreiniging Amsterdamseweg 38 e.o.

ad a.

Bij de voorgenomen herinrichtingsplannen komt een grote hoeveelheid grond vrij, waarvan een deel verontreinigd is. Het verwerken van deze grond brengt kosten met zich mee, waarvan de hoogte afhankelijk is van de aard en mate van de aanwezige verontreiniging. Het adviesbureau TAUW Milieu heeft een inschatting gemaakt van deze kosten (rapportnummer TAUW Milieu 3367207; projectnummer gemeente Arnhem 416102059/118135.303; rapport augustus 1994).

Het adviesbureau heeft berekend dat, uitgaande van het medio 1994 aanwezige globaal ontgravings- en inrichtingsplan, rekening moet worden gehouden met 22,6 miljoen gulden exclusief BTW aan verwerkingskosten. Het betreft de kosten van ontgraving, afvoer en verwerking (reinen, storten of hergebruik). In het genoemde bedrag zijn niet de kosten opgenomen van onderzoek naar en sanering van olieverontreinigingen rond ondergrondse brandstoftanks.

Voor de gedetailleerde kostenberekening wordt verwezen naar de genoemde rapportage. In de rapportage is uitgegaan van het (huidig) provinciaal beleid waarin aan het reinigen van verontreinigde grond een hogere prioriteit wordt gegeven dan hergebruik. Het gemeentelijke beleid staat daarentegen allereerst hergebruik van vrijkomende grond voor.

Vanwege de beperkte hoeveelheid beschikbare gegevens, inherent aan de globale opzet van het onderzoek, en het veranderend (provinciaal/rijks) overheidsbeleid ten aanzien van de verwerking (lees: hergebruik) van verontreinigde grond, dienen onzekerheid van (minimaal) 50% in acht te worden genomen.

ad b.

Op het voormalige bedrijfsterrein aan de Amsterdamseweg 38 is een ernstige verontreiniging van de vaste bodem, de bodemlucht en het grondwater met hoofdzakelijk oplosmiddelen aanwezig. Deze verontreiniging zal in het kader van de Wet bodembescherming worden gesaneerd. De wijze waarop dit zal plaatsvinden, de saneringsvariant, en of dit al dan niet grondverzet met zich mee zal brengen is nog niet vastgesteld.

Ter hoogte van het voormalige bedrijfsterrein en directe omgeving zal te behoeve van de herinrichting eveneens grondverzet plaatsvinden: spoorverbreding, wegverlegging en bouw van een kantoorpand.

Er is derhalve samenloop van werkzaamheden. De samenloop tussen de twee 'gevallen van bodemverontreiniging' bestaat uit de verwerking van vrijkomende verontreinigde grond die (zowel) vrijkomt bij de bouwactiviteiten op het betreffende terrein als de sanering van de ernstige bodemverontreiniging. Dit houdt in dat er alleen sprake is van samenloop als er bij de sanering van het Wbb-geval grond wordt ontgraven en afgevoerd.

Het adviesbureau TAUW heeft berekend dat er alleen sprake is van samenloop indien bij het Wbb-geval gekozen wordt voor een multifunctionele sanering (lees: volledige verwijdering van de aanwezige verontreiniging). De kosten van verwerking van bij de herinrichting vrijkomende grond -die dus ten laste komt van het project Arnhem Centraal- wordt in dat geval gereduceerd met circa 3,5 miljoen gulden tot 19,1 miljoen gulden exclusief BTW (uitgaande van 22,6 miljoen gulden; zie punt 5a).

In het geval er niet wordt gekozen voor een multifunctionele sanering van de ernstige bodemverontreiniging Amsterdamseweg 38, dan dienen voor het te bouwen pand extra bouwkundige voorzieningen te worden getroffen. Het pand zal dienen te worden voorzien van dampdichte vloeren en een bodemluchtdrainagesysteem. De kosten van dergelijke

voorzieningen worden geraamd op ! 100,--/m². Uitgaande van een oppervlakte van circa 4.000 m² voor het toekomstig pand kan worden uitgegaan van circa ! 0,5 miljoen exclusief BTW aan extra kosten.

Samenvattend:

De financiële consequenties (alle bedragen zijn exclusief BTW) van de bodemverontreiniging voor het project Arnhem Centraal zijn:

- verwerkingskosten vrijkomende grond bij de voorgenomen herinrichting: circa 22,6 miljoen gulden exclusief BTW (onzekerheid minimaal 50%);
- afhankelijk van te kiezen saneringsvariant van de bodemverontreiniging aan de Amsterdamseweg 38 e.o.:
- * geen multifunctionele sanering: kosten treffen extra bouwkundige voorzieningen aan te bouwen pand circa ! 0.5 miljoen;
- * multifunctionele sanering en derhalve samenloop: reductie verwerkingskosten vrijkomende grond met ! 3,5 miljoen.

Twee kanttekeningen bij de bovengenoemde financiële consequenties van de bodemverontreiniging in het plangebied:

- De kosten van sanering van het Wbb-geval Amsterdamseweg 38 zijn **begin 1994** geraamd op 15 tot 28 miljoen gulden exclusief BTW; afhankelijk van de te kiezen saneringsvariant. Deze kostenraming heeft een onzekerheid van minimaal -10% tot +30%.

In het kader van de Wet bodembescherming dient de gemeente 7,5 % van deze kosten voor haar rekening te nemen: circa 1,1 tot 2,1 miljoen gulden exclusief BTW (plus onzekerheidsmarge). Deze kosten dient de gemeente Arnhem in elk geval te betalen onafhankelijk van de voorgenomen herinrichtingsplannen van het project Arnhem Centraal.

- Indien gekozen wordt voor een saneringsvariant van het Wbb-geval waarbij geen volledige verwijdering van de verontreiniging plaatsvindt, zal worden gebouwd op verontreinigde grond. Er zal op het te bebouwen terrein een reinigingssysteem worden genstalleerd (in-situ sanering) waarmee de verontreiniging op termijn kan worden verwijderd. Dit kan een financieel risico met zich meebrengen. Het is immers niet uit te sluiten dat de in-situ sanering niet het gewenste eindresultaat bereikt, waardoor alsnog zou kunnen worden gekozen voor verwijdering. Dat kan betekenen sloop van het nieuwe pand (geheel of gedeeltelijk) en derhalve een aanzienlijk kapitaalsvernietiging met zich meebrengt.

6. Aanvullend bodemonderzoek in het kader van de verdere planontwikkeling:

In het kader van de verdere planontwikkeling zal aanvullend bodemonderzoek dienen plaats te vinden naar:

- de omvang van de loodverontreiniging ter hoogte van de voormalige koperslagerij aan de Amsterdamseweg 13a;
- de omvang van de PAK-verontreiniging rond de panden Amsterdamseweg 34-36 (zuidoostelijke deel van het huizenblok);
- de omvang van de verontreiniging met minerale olie en sintels op het westelijke deel (nummers 38c en 38d) van het voormalige bedrijfsterrein aan de Amsterdamseweg 38;
- de omvang van de olieverontreiniging in en voor het pand Amsterdamseweg 40a.

Daarnaast zal gedetailleerder onderzoek dienen plaats te vinden naar de samenstelling (chemisch en fysisch) en uitloogbaarheid van de bij de herinrichting vrijkomende grond.

Getracht dient te worden de kosten van het onderzoek naar en de sanering van de geconstateerde olieverontreiniging rond de ondergrondse brandstoftanks Willemsplein 10 en Oude Stationsstraat 20 ten laste te laten komen van de veroorzaker/eigenaar/gebruiker. Niet uit te sluiten is dat bij één of meerdere van de (niet onderzochte) brandstoftanks rond het Willemsplein, Velperplein en Zijpendaalseweg een olieverontreiniging is opgetreden.

In het kader van de Wet bodembescherming zal verder onderzoek plaatsvinden naar de ernstige bodemverontreiniging aan de Amsterdamseweg 38.

Hoofdstuk 6 RANDVOORWAARDEN

6.1 Stedebouw

In de **Nota Stadsbeeld** zijn de volgende richtlijnen voor uitwerking van het stationsgebied opgenomen:

- voor het stationsgebied is een integrale ruimtelijke oplossing nodig die zich goed in de bestaande structuur voegt en aan de beide zijden van het spoor op een aantrekkelijke wijze het station naar de stad opent;
- het zuidelijk deel van het stationsgebied dient een duidelijke stedelijke allure te krijgen die zich manifesteert zowel in de inrichting van het openbaar gebied als in de kwaliteit van de architectuur;
- naast goede functionele afstemming van de diverse soorten verkeer en vervoer onderling (knooppunt!) moet grote nadruk liggen op het verbeteren van de voetgangersrelatie met de binnenstad (winkelgebied), de kwaliteit van de stationsomgeving als stedelijke verblijfsruimte en de routes naar Sonsbeek en de Rijn;
- het station dient in de stedelijke structuur een duidelijk waarneembaar, ruimtelijk accent te krijgen in de vorm van een hoge toren ten behoeve van een kantoor- of een hotelaccommodatie;
- de ruimtelijke oplossing aan de noordzijde van het station dient de bestaande waarden van de Burgemeesterswijk zoveel mogelijk intact te laten, daarbij aan te sluiten (de Sweerts de Landasstraat als hoofdas van de wijk dient waar mogelijk zijn huidige profiel en karakteristieke bebouwing te behouden) en qua schaal een aanvaardbare overgang te waarborgen; de stedelijke ruimten aan de grens van de oude en de nieuwe structuur dienen zorgvuldig te worden vormgegeven (niet alleen functioneel en architectonisch, maar ook met het oog op sociale veiligheid);
- de karakteristieke overgang van het ingegraven spoor aan de westzijde van het station naar het dijklichaam met viaducten aan de oostzijde dient ruimtelijk te worden benut en geaccentueerd.

Bij de uitwerking van de planonderdelen gelden niet alleen deze richtlijnen, doch zullen de stedebouwkundige randvoorwaarden vollediger, meer toegespitst en expliciet worden gesteld.

6.2 Verkeer en vervoer

Locatiebeleid en RVVP

Het RVVP geeft aan dat er bij het centrale station van Arnhem sprake is van een duidelijke A-locatie. Een locatie dus die uitstekend bereikbaar is per openbaar vervoer. De autobereikbaarheid is daarbij van secundair belang. Deze locatie is zeer geschikt voor de vestiging van arbeidsintensieve en/of bezoekersintensieve bedrijven en voorzieningen, met een lage auto-afhankelijkheid, zoals: dienstverlenende bedrijven (publieksgerichte en administratieve kantooractiviteiten), detailhandel en horeca, onderwijsinstellingen met een bovenlocale functie.

Openbaar vervoer

De in het kader van het locatiebeleid aan de locatie Arnhem Centraal toegekende A-status, vraagt om een bijpassend (hoog) voorzieningenniveau van openbaar vervoer.

Om het voorzieningenniveau van het openbaar vervoer op deze locatie nog verder te verbeteren zijn de volgende ontwikkelingen van groot belang:

- a. infrastructurele verbeteringen met betrekking tot doorstroming en fysieke uitbreiding van het openbaar vervoer;

b. het optimaliseren van de lijnvoering.

ad a. infrastructurele verbeteringen

trein

Randvoorwaarde voor de planvorming in de stationsomgeving is de door de NS benodigde ruimte op korte, maar ook op langere termijn.

De ruimtebehoefte van de NS vloeit voort uit en is met name gebaseerd op het in de inleiding genoemde NS-plan **Rail 21**.

Het door de NS benodigde programma bestaat uit twee perrons van circa 300 meter en twee van 430 meter, wat onder meer inhoudt dat één extra perron moet worden aangelegd.

Naast het kwantitatieve programma worden ook hoge eisen gesteld aan de kwaliteit van het nieuwe station. Behalve de architectonische kwaliteit van het op de eisen van de tijd afgestemde station dient ook de integratie met het busvervoer, en de kwaliteit van de inrichting van het stationsplein, het voorrijden van particulier vervoer en taxi's, de parkeerfaciliteiten etcetera aan hoge kwaliteitseisen te voldoen.

bus

Aan de hand van de in het RVVP opgenomen uitgangspunten is berekend dat voor de afwikkeling van het busverkeer op het Stationsplein een busplein nodig is met 18 vertrekperrons, 4 uitstaphaltes en 20 bufferplaatsen.

Er wordt vooralsnog vanuit gegaan dat de bufferplaatsen op het busplein worden gerealiseerd.

Het RVVP gaat uit van een verdubbeling van het aantal reizigerskilometers om er voor te zorgen dat, gerekend over 20 jaar, de groei van de automobilititeit beperkt blijft tot 38%.

Op het Willemsplein zal ter hoogte van de Jansstraat een uitgebreide halteplaats worden gerealiseerd, zo dicht mogelijk tegen de binnenstad aan.

Om er voor te zorgen dat de bussen van en naar het station zo min mogelijk vertraging oplopen, wordt er naar gestreefd om een deel van het autoverkeer Willemsplein/Nieuwe Plein/Mandelabrug, door een tunnel te laten lopen.

In het hele plan wordt uitgegaan van vrije businfrastructuur, om de vertraging voor het openbaar vervoer tot een minimum te beperken.

Om een goede bereikbaarheid van het openbaar vervoer te garanderen vanuit noordelijke richting (Amsterdamseweg, Zijpendaalseweg en Cronjéstraat) is het nodig de Zijpse poort te verbreden.

ad b. optimaliseren van de lijnvoering

trein

- Arnhem gaat als halteplaats fungeren van de hoge snelheidstrein naar Duitsland (v.v.).

- het huidige net van interregionale verbindingen, dat gevormd wordt door de interciti- en sneltreinverbindingen, zal verder worden uitgebreid.

- op regionaal niveau wordt gestreefd naar de ontwikkeling van een verbindend hoofdnet, waarvan de basis wordt gevormd door de regionale stoptreindienst Zevenaar-Wijchen (AggloRail).

bus

Het zogenaamde Expresnet wordt de busvariant van de AggloRail. Deze wordt binnen de regio de hoofdtrager van het vervoer en gaat dienen als toevoer voor het bovenregionale net.

De onderliggende OV-structuren fungeren deels als toevoer voor het AggloRail/Expresnet. Dit net voorziet in de verbindingen van de regio met de beide stedelijke centra van Arnhem en Nijmegen, respectievelijk tussen de twee centra.

De subcentra worden zoveel mogelijk in het net opgenomen zonder dat dit leidt tot verlaging van de kwaliteit. Lijnen die aldus aangepast gaan worden zijn: Arnhem-Apeldoorn, (Doetinchem) Doesburg-Arnhem, Nijmegen-Arnhem, (Ede-)Wageningen-Arnhem en Zevenaar-Arnhem.

In Arnhem wordt gewerkt aan de ontwikkeling van assen voor snel openbaar vervoer tussen de stedelijke zwaartepunten Arnhem Centraal, Kronenburg, Presikhaaf en Velperpoort.

Auto-infrastructuur

De te treffen verkeersmaatregelen in het plangebied moeten passen binnen het landelijke verkeersbeleid (**Structuurschema Verkeer en Vervoer deel 2**) en het regionale verkeers- en vervoerbeleid (RVVP), met als belangrijkste doelstellingen het verbeteren van de bereikbaarheid en het vergroten van de leefbaarheid.

Dit beleid is in hoofdzaak gericht op:

- verbeteren van de kwaliteit van het openbaar vervoer;
- verbeteren van de kwaliteit van het fietsverkeer;
- afremmen van de groei van de automobilititeit;
- concentreren van doorgaand verkeer op de hoofdwegen en het weren van wijkvreemd verkeer in woonwijken;
- verminderen van parkeergelegenheden bij werkbestemmingen;
- voeren van een restrictief parkeerbeleid in gebieden die goed door openbaar vervoer ontsloten zijn.

Inpassing in een lange termijn-visie op het hoofdwegensysteem in en om de Arnhemse binnenstad moet mogelijk zijn. Deze visie wordt ook wel aangeduid als de rechtsafhypothese. Zij geeft een mogelijke oplossingsrichting aan, die uitgaat van het verkeerssluw maken van de binnensingels, waardoor de buitensingels aanzienlijk drukker zullen worden.

De bovenwijkse verkeersverbinding tussen de A12 en het centrum van Arnhem via de Amsterdamseweg kent tussen de Bovenbrugstraat en het Zijpse Plein reeds jaren een afwikkeling verdeeld in twee éénrichtingsstraten; via de Amsterdamseweg respectievelijk Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat. Algemeen wordt deze situatie vanwege de ligging in de woonwijk als ongewenst beschouwd. Binnen het plangebied zal de Amsterdamseweg in twee rijrichtingen worden uitgevoerd. Voor deze vernieuwde Amsterdamseweg is een profielbreedte van circa 23 meter vereist.

Parkeren

Naast een gerichte selectie van de bedrijven op grond van hun mobiliteitsprofiel, is een sturend parkeerbeleid de tweede pijler van het locatiebeleid. Parkeerbeleid is een effectief instrument voor het terugdringen van de groei van het autoverkeer. Dit geldt met name voor de routinematige woon-werkverplaatsingen.

De op deze locatie te hanteren parkeernormen zijn gebaseerd op het werkdocument

Geleiding van de mobiliteit door een locatiebeleid voor bedrijven en voorzieningen, van het ministerie van VROM en op het gemeentelijke werkdocument **Parkeer- en**

locatiebeleid in Arnhem.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

De te hanteren parkeernormen voor de diverse functies zijn:

Woningen : 1 parkeerplaats per woning

Kantoren : 1 parkeerplaats per 250 m² bvo

Detailhandel : 1 parkeerplaats per 250 m² bvo

Hotel : 0.10 parkeerplaats per arbeidsplaats + 0.40 parkeerplaats per kamer

Vergaderen/Congressen : 1 parkeerplaats per 100 m² bvo of 0.10 parkeerplaats per arbeidsplaats + 0.05 parkeerplaats per zitplaats.

Hoger onderwijs : 0.25 parkeerplaats per leslokaal + 0.20 parkeerplaats per arbeidsplaats + 0.05 parkeerplaats per leerling of 0.10 parkeerplaats per leerling avondschoon.

Voor het stallen van fietsen dient elk bedrijf voldoende en kwalitatief goede voorzieningen te treffen. Het **Raamplan Fietsverkeer** kan hiervoor als leidraad gebruikt worden.

Fietsinfrastructuur

In het plangebied liggen enkele in het **Raamplan Fietsverkeer** geprojecteerde hoogwaardige fietsroutes (3.50 meter breed, voor fietsverkeer in twee richtingen).

De overige ontsluitende fietsroutes in het plan zullen bestaan uit veilige en vrijliggende fietspaden,

met een breedte van minimaal 2.00 meter.

Voetganger

In het plan zullen veilige voetgangersroutes worden opgenomen, met door middel van verkeerslichten geregelde veilige voetgangersoversteken. Met name de routes vanaf het station richting binnenstad zullen de nodige aandacht krijgen.

6.3 Volkshuisvesting

Doelgroepen

Het wonen in de binnenstad nabij het station is zeer aantrekkelijk voor bepaalde doelgroepen. Met name alleenstaanden, tweeverdieners en forenzen prefereren dit soort locaties boven nieuwbouwwijken. Alle voorzieningen zijn dicht bij de hand en het openbaar vervoer is, zeker voor forenzen, zeer aantrekkelijk. Om deze redenen is het realiseren van studentenhuysvesting ook zeer goed mogelijk.

Financieringscategorie

Het merendeel van de woningen zal als koop-appartement moeten worden gebouwd. Het percentage koopwoningen in de 'oude stad' ligt op slechts 18%. Door vrijkomende locaties in de binnenstad meer en meer in de ongesubsidieerde sfeer te bouwen, wordt dit lage percentage vergroot.

Kwaliteit nieuwbouw

Het succes van koop-appartementen hangt mede af van de kwaliteit van het totale complex. De architectuur zal een hoogwaardig stadsbeeld moeten opleveren. Daarnaast richt het streven naar kwaliteit zich op het stimuleren van aanpasbaar en milieu-bewust bouwen.

Programma

Binnen het plangebied wordt ernaar gestreefd om het totale aantal wooneenheden in het

projectgebied tenminste gelijk te houden. Het terugbrengen van de woonfunctie draagt bij aan de sociale veiligheid. Het minimum aantal te realiseren wooneenheden wordt daarom op 100 gesteld.

De beperkingen vanuit het milieu-aspect (zie hoofdstuk IVD. Milieu), de grenzen aan de bebouwingmogelijkheden en de doelstelling om overige programma-onderdelen te realiseren, leidt verder tot het stellen van een maximum aantal wooneenheden van 150.

6.4 Groenaspecten

Vanuit de groenstructuurvisie wordt hoge prioriteit gegeven aan herstel van een volwaardige groenstructuur rondom de binnenstad, bij voorkeur door middel van een groen middengebied op het Willemsplein en het Nieuwe Plein, in aansluiting op de Janssingel. Basisdocument is het concept-**Bomenstructuurplan**. Bij de herinrichting van de singels is het sparen van monumentale bomen uitgangspunt. Jongere bomen zijn eventueel en desgewenst verplantbaar. Verplaatsing dient echter alleen te gebeuren om redenen van verkeerstechnische aard danwel vanuit de planvisie.

Op plaatsen waar groenaanleg gewenst is, zullen meer dan in het verleden goede groeicondities aanwezig moeten zijn.

Naast de aanleg van groen kan bij de inrichting van het openbaar gebied ook gebruik gemaakt worden van aan groenaanleg verwante inrichtingsmiddelen zoals water (fontein), verlichting, straatmeubilair en dergelijke.

Vanuit het **beleidsplan Ecologie en de Groenstructuurvisie** is het zoveel als mogelijk behouden van het groene talud van de spoordijk uitgangspunt voor de planuitwerking.

6.5 Sociale veiligheid

Een belangrijk aandachtspunt bij de planontwikkeling vormt de sociale veiligheid. Er dient aandacht te worden besteed aan dit aspect door bij de planuitwerking en opdrachtformulering rekening te houden met de situering, omvang (schaal) en ruimtelijke kwaliteit van functies en bebouwing alsook van de kwaliteit van routes in het gebied.

Veel aandacht dient te worden gegeven aan het creëren van onder andere veel transparantie, overzichtelijkheid, korte looptijden, toetreding van daglicht en het vermijden van 'dode hoeken', obstakels en dergelijke. Naast de gebruikelijke toetsing, onder andere door de welstandscommissie, dient de planuitwerking op sociale veiligheidsaspecten te worden getoetst.

6.6 Monumentale Waarden

In de workshop Stationsgebied Arnhem is een hoofdopzet voor het stedenbouwkundig plan ontworpen met als uitgangspunt zoveel mogelijk waardevolle bebouwing aan de noordzijde van het plangebied te sparen. In de **Nota van Uitgangspunten** is dit stedenbouwkundig plan vertaald in uitgangspunten voor verdere planvorming.

In de verdere planuitwerkingen zullen de aanwezige en te behouden monumentale waarden gerespecteerd dienen te blijven. Dit geldt zowel voor gebouwen (monumenten en beeldbepalende panden), als voor infrastructurele werken (bijvoorbeeld de Zijpse Poort). Bij de planuitwerkingen zullen de op te stellen stedenbouwkundige randvoorwaarden de in de **Cultuurhistorische Rapportage Spoortracé** mogelijke negatieve effecten van het project Arnhem Centraal moeten voorkomen.

Hoofdstuk 7 PLANBESCHRIJVING

Het bestemmingsplan Arnhem Centraal vormt het juridisch-planologisch kader voor de ontwikkeling van het stationsgebied voor de eerstkomende 15 à 20 jaar.

De plandelen worden gefaseerd gerealiseerd, waarbij voor de later uit te voeren stukken geldt, dat in de loop der tijd veranderde economische omstandigheden en maatschappelijke opvattingen kunnen leiden tot een aangepaste planinvulling.

De lange planningstermijn maakt het noodzakelijk dat het algemeen bestemmingsplan qua opzet een zodanige marge bezit, dat ook door omstandigheden gewijzigde plandeelinvullingen gerealiseerd kunnen worden zonder dat herzieningsprocedures nodig zijn.

Daarnaast echter is er tevens behoefte aan voldoende waarborg van -reeds lang- gevestigde belangen, met name in de te handhaven delen van het bestemmingsplan aan de noordzijde van het plangebied. Deze delen zijn zodanig verweven met het totale plan dat deze niet buiten de bestemmingsplangrenzen gehouden kunnen worden.

In de **Nota van uitgangspunten** is de keuze voor een globaal bestemmingsplan ex art. 11 WRO voor het stationsgebied als geheel nader onderbouwd en vastgelegd in uitgangspunt 11. De wijze van bestemmen is daarna verder onderzocht en uitgediept. Dit heeft geresulteerd in een mengvorm van globale, nader uit te werken bestemmingen én gedetailleerde bestemmingen.

Na de procedure van dit bestemmingsplan met wettelijke mogelijkheden tot inspraak volgen voor de globale bestemmingen de procedures voor uitwerkingsplannen ex art. 11 WRO, wederom met wettelijke mogelijkheden tot inspraak.

De keuze voor de verschillende bestemmingen is gebaseerd op de vastgestelde uitgangspunten en op het planmodel van de Workshop als richtinggevend kader, zowel in ruimtelijke als in functionele zin. Naast de keuze voor bestemmingen in de zin van het toegelaten grondgebruik is het workshopmodel tevens de onderlegger voor de opgenomen ruimtelijke bepalingen als bestemmingsgrenzen, bouwmassa's, bouwhoogten en dergelijke.

De functies die deel uitmaken van het verzorgingsapparaat van de stad, namelijk winkels en horecabedrijven, zijn in het hele bestemmingsplan aan een maximum bruto-vloeroppervlak gebonden. Op deze wijze wordt getracht eventuele concurrentie met schadelijke gevolgen ten aanzien van het kernwinkel-apparaat te voorkomen. Daarom is de vestiging van een grote supermarkt waar food en non-food producten worden verkocht, uitgesloten. De inschatting is dat er wel behoefte bestaat aan een zelfbedieningswinkel in kruidenierswaren voor werkenden, passanten, bewoners die een voorziening behoeven voor vergeten en kleine boodschappen.

Burgemeester en wethouders wensen bovendien geen tweede uitgaanscentrum van vergelijkbare aard als de Korenmarkt. De vestiging van discotheken en dergelijke is om die reden uitgesloten.

Een woonfunctie is gedacht in de 'luwte' van het te ontwikkelen kantorencomplex tussen de huidige Oude Stationsstraat en de spoorlijnen. De nadere locatiebepaling zal moeten plaatsvinden via het middel van een uitwerkingsplan; in het kader van de globale bestemming kan worden volstaan met een ruime plaatsaanduiding.

In het westelijk deel van het plangebied is de mogelijkheid geopend, dat woningen als (eventueel gedeeltelijke) vervanging van het huidige woningbestand gerealiseerd worden.

De afwijkingsregeling ten behoeve van Burgemeester en wethouders (indien nodig/wenselijk vanwege een bouwplan of inrichtingsplan mogen Burgemeester en wethouders maximaal 10 meter 'schuiven' met de bestemmingsgrens) is een flexibiliteitsmiddel wat ook in eerdere geldende bestemmingsplannen van de gemeente is opgenomen. Ze geldt niet alleen binnen de globale bestemming C/V(u), maar ook in de regeling van de andere globale bestemmingen.

Het bestemmingsplan Arnhem Centraal kent de volgende bestemmingen:

Artikel 3 Centrumdoeleinden/Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)

Deze bestemming geldt voor een groot deel van het plangebied ten zuiden van het spoor. Dit gebied heeft een zogenaamde dubbelbestemming omdat het toekomstig gebruik in dit gebied zowel ten dienste staat van te realiseren centrumfuncties (als kantoren, winkels, horeca, NS-station, wonen) als voor een noodzakelijk te realiseren ontsluitingsstructuur in dit gebied, zoals het Stationsplein, de Oude Stationsstraat, de businfrastructuur en dergelijke. De verwevenheid van deze functies en de flexibiliteit van het plan resulteert in deze dubbelbestemming. De dubbelbestemming is bovendien globaal: ze zal middels uitwerkingsbestemmingsplannen gerealiseerd moeten worden.

Naast de hiervoor uiteengezette maximering van horeca en detailhandel en de regeling voor woningen zijn er in de bestemmingsvoorschriften nog diverse andere richtlijnen voor de uitwerkingsplannen opgenomen.

Bij de inrichting van stationsomgevingen is het ten behoeve van de reizigers van groot belang, dat de functionele relaties tussen de diverse vervoerssystemen duidelijk en direct zijn. Daarom is tot uitdrukking gebracht, dat de toekomstige loopafstanden zo kort mogelijk moeten zijn.

Bij de realisatie van deze C/V(u) bestemming zal, conform het Vinex-beleid, de kantorenmarkt primair staan.

Ook overige tamelijk grootschalige functies zoals congres- of hotelaccommodatie zijn vanuit datzelfde planologische kader als secundaire mogelijkheid denkbaar. De bestemming biedt de mogelijkheid tot realisatie daarvan.

Aan de inrichting van een zo belangrijk plein als het toekomstige Stationsplein zullen bij het uitwerkingsplan hoge eisen gesteld worden. Onder meer zal aandacht besteed moeten worden aan aspecten van sociale veiligheid, kwaliteit en duurzaamheid van de inrichting en openbaar groen. Functioneel zal de inrichting zodanig moeten zijn dat het langzaam verkeer en openbaar vervoer prioriteit heeft.

Ter uitwerking van de **Workshop** en de **Nota Stadsbeeld** is ten behoeve van de accentuering van het vervoersknooppunt en de herkenbaarheid daarvan binnen de stad de plankaart zodanig vormgegeven dat 'hoogbouw' aan het stationsplein gesitueerd zal moet worden.

Tenslotte is de vanzelfsprekende regeling opgenomen dat, indien enige publiekgerichte voorziening (bijvoorbeeld een reisbureau) zich binnen het bestemmingsgebied wil vestigen, dit te zijner tijd bij voorkeur aan het toekomstige Stationsplein dan wel de Utrechtsestraat zal gebeuren.

artikel 4 Spoorwegdoeleinden

De bestemmingsgrenzen van deze bestemming komen overeen met de eerder beschreven 'demarcatiegrenzen' voor het stationemplacement. Overeenkomstig deze in de **Nota van uitgangspunten** vastgelegde grenzen kan, ten behoeve van capaciteitsuitbreiding van de spoorwegen, het emplacement in noordelijke richting worden uitgebreid met onder andere een vierde perron en vernieuwing van de Zijpse Poort. Daarnaast biedt deze bestemming ruimte voor het continueren van een zogenaamde passerelle (loopbrug) over de sporen heen en het (ver-)bouwen van een tunnel daaronder. Het inrichten van het spoorgebied met winkels en horeca is toegelaten tot een maximum bruto-vloeroppervlak van 500 m².

Daarnaast is ook in deze bestemming de mogelijkheid geboden tot het realiseren van een stationsingang die voorzien is aan de noordkant van de passerelle. De begrenzing van deze voorziening is (nog) variabel.

Ook de exacte begrenzing van de (nieuwe) Amsterdamseweg is nog onderwerp van nader onderzoek en overleg.

Vanwege dit samenstel van redenen leek het raadzaam -conform enige inspraak- en art. 10

adviezen- voor de spoorzone te kiezen voor een nader uit te werken bestemming.

Artikel 5 Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)

Deze bestemming geldt zowel voor de geheel nieuw aan te leggen wegverkeersinfrastructuur (nieuwe Amsterdamseweg) als voor de reconstructies van de bestaande structuur (onder andere Willemsplein). Mede vanwege milieu-technische randvoorwaarden van de benodigde werken is uitvoering niet zonder meer mogelijk gemaakt, maar is realisering slechts via het in procedure brengen van uitwerkings-bestemmingsplannen mogelijk. De gemeente zal zich bij die uitwerkingen moeten voegen naar regels die in deze verkeersbestemming al gesteld zijn, zoals de voorrangspositie van het openbaar vervoer en en het continueren van de singelgroenzone.

De bestaande straten die niet voor ingrijpende reconstructie (maar mogelijk wel voor enige vorm van herinrichting) in aanmerking komen, zijn alle ondergebracht in de gangbare bestemming Verkeersdoeleinden (artikel 9). Het gaat hier om de Bovenbrugstraat, Bouriciusstraat, Sweerts de Landasstraat, Brantsenstraat, en -aan de zuidkant van het plangebied- een deel van de Utrechtsestraat.

In vergelijking met de eerdervermelde wegverkeersinfrastructuur leek het ook hier gebruiken van het middel 'uitwerkingsplan' ietwat zwaar aangezet.

Artikel 6 Spoorwegdoeleinden/Verkeersdoeleinden (nader uit te werken)

Deze bestemming betreft de voortzetting van de twee reeds eerder genoemde uit te werken bestemmingen op de twee niveaus bij de Zijpsepoort en de langzaam-verkeersbrug naar de Bovenbrugstraat.

Artikel 7 Centrumdoeleinden-D

Deze bestemming betreft vrijwel de gehele bestaande bebouwing aan het Willemsplein. Hier is een menging van diverse functies zoals verschillende kantoren, horeca en sociaal-culturele doeleinden aanwezig. Al deze functies kunnen op grond van deze enigszins grofmazige bestemming worden gecontinueerd.

Vanwege de aanwezige monumentale waarden in dit gebied gelden er wel hoogtebeperkingen alsmede limieten aan de onderlinge uitwisselbaarheid van functies binnen deze bestemming. Ook is er een specifieke verboden-gebruiksbeperking opgenomen om te verduidelijken, dat met het uitgaanscentrum of de binnenstad concurrerende winkel-en horecavestigingen ongewenst zijn.

Artikel 8 Centrumdoeleinden (nader uit te werken)

Deze bestemming is evenals de hiervoor vermelde bestemming multifunctioneel. Het is echter geen dubbelbestemming. De vier locaties waar deze bestemming betrekking op heeft, zijn van oost naar west:

- Zijpendaalseweg-Amsterdamseweg,
- het voormalige bedrijventerrein aan de Amsterdamseweg,
- de voormalige dr. Bosschool op de hoek van de Bouriciusstraat,
- het gebied tussen de Bovenbrugstraat en het spooreplacement.

De bestemming laat primair de vestiging van kantoren, maar ook bijvoorbeeld een winkel toe. Verder biedt de bestemming de mogelijkheid tot het oprichten van een stationsgebouwtje. Hierbij is in concreto gedacht aan realisering in het verlengde van de zogenaamde passerelle,

op de locatie Bovenbrugstraat.

De overige bestemmingen

De bestemmingen wonen, kantoor, tuin en erf zijn, evenals de Centrumdoeleinden-D-bestemming, geen globale bestemmingen. Deze bestemmingen gelden ten behoeve van de te handhaven functies en beeldkwaliteit van de woon- en kantoorbebouwing in het gebied ten noorden van de toekomstige Amsterdamseweg. De verschillende bestemmingen corresponderen met de geldende bestemmingen van het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk'.

Deze gedetailleerde wijze van bestemmen vloeit voort uit de inspraak welke heeft plaatsgevonden met betrekking tot de **Nota van uitgangspunten** en het ontwerp-bestemmingsplan.

De overige artikelen bevatten regelingen, welke in ieder bestemmingsplan van bovengemiddelde complexiteit gemeengoed zijn. De regeling omtrent verwerkelijking op korte termijn daarentegen komt meer sporadisch voor (artikel 16). Zij beoogt een grondslag voor onteigening te verschaffen, indien dat vanuit oogpunt van planvoortgang noodzakelijk zou blijken te zijn. Het verwervingsproces verloopt echter momenteel zodanig, dat een beroep op dit artikel nog niet nodig is gebleken.

Hoofdstuk 8 COMMUNICATIE EN INSPRAAK

Alvorens het ontwerp-bestemmingsplan Arnhem Centraal in procedure is gebracht, is al uitgebreid gecommuniceerd met tal van publieksgroepen. Via artikelen op de gemeentelijke informatiepagina in het huis-aan-huis-blad 'De Arnhemse Koerier', bewonersbrieven, persberichten, informatie- en inspraakbijeenkomsten en openbare commissievergaderingen zijn vanaf voorjaar 1992, zowel de bewoners/belanghebbenden in het plangebied, als bewoners in de rest van Arnhem uitgebreid geïnformeerd over de ideeën van de gemeente met betrekking tot het stationsgebied. Ook is een klankbordgroep in het leven geroepen, waarin vertegenwoordigers van bewonersorganisaties, bedrijfsleven, Kamer van Koophandel, ENFB, etc. periodiek geïnformeerd worden over de voortgang van het project.

Sinds de eerste presentatie van de gemeentelijke ideeën ten aanzien van het stationsgebied, hebben deze ideeën -mede als gevolg van de publieke discussie hieromtrent- meer en meer vaste vorm gekregen. Zo zijn na een uitgebreide inspraakronde -waarvan optimaal gebruik is gemaakt- door de gemeenteraad de uitgangspunten vastgesteld waaraan het ontwerp-bestemmingsplan diende te voldoen. Vooralnog bestaat de indruk dat deze uitgangspunten kunnen rekenen op een breed draagvlak. Zowel bij de gemeenteraad als bij de Arnhemse bevolking.

Na vaststelling van de nota van uitgangspunten heeft een uitgebreide informatie-campagne (met onder meer een speciale huis-aan-huis-krant en tentoonstelling) ertoe bijgedragen dat vrijwel iedere Arnhemmer op de hoogte kan zijn van de contouren van het project Arnhem Centraal.

Het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan vormt de juridische vertaling van de genoemde uitgangspunten naar het hogere abstractieniveau van het bestemmingsplan. Vooralnog wordt er -gezien de instemming met de uitgangspunten- van uitgegaan dat ook dit ontwerp-bestemmingsplan op een groot draagvlak kan rekenen. De 'omstreden' onderdelen van de plannen zijn als gevolg van de inspraak inmiddels voor een belangrijk deel aangepast en/of geheel verdwenen. Dat neemt niet weg dat ook tijdens de bestemmingsplan-procedure de communicatie met alle belangstellenden en belanghebbenden voortgezet dient te worden.

Het bovenstaande betekent dat in de periode dat het ontwerp-bestemmingsplan in procedure is, nadrukkelijk aandacht besteed is aan de (wettelijk voorgeschreven) inspraak. De inspraakprocedure is begeleid met informatie- en inspraakbijeenkomsten, persberichten, informatie-bulletins en artikelen in het huis-aan-huis-blad. Ook wordt de klankbordgroep Arnhem Centraal frequent op de hoogte gesteld.

Tijdens de bestemmingsplan-procedure is er een centraal coördinatiepunt, waar eenieder met vragen rond Arnhem Centraal terecht kan. Aan het bestaan van een dergelijk coördinatiepunt zal regelmatig aandacht besteed worden.

Hoofdstuk 9 FINANCIËEL-ECONOMISCHE UITVOERBAARHEID

9.1 Grondexploitatie

Inleiding

In februari/maart 1995 heeft de gemeente Arnhem een eerste grondexploitatieberekening voor het plan Arnhem Centraal gemaakt. De grondexploitatie heeft gediend als basis voor deze financiële paragraaf.

Exploitatiegebied

De grondexploitatie is opgebouwd uit een deelplan algemeen (Arnhem Centraal Algemeen) en de volgende deelgebieden:

- Stationsplein-West
- Stationsplein
- Oude Stationsstraat en Renssenstraat
- Willemsplein en Nieuwe Plein
- Zijpse Plein en Zijpse Poort
- Amsterdamseweg en omstreken

Exploitatieduur

De startdatum van de grondexploitatie is 1 januari 1995.

De einddatum van de grondexploitatie: 31 december 2010.

De exploitatieduur is 16 jaar.

Parameters

De grondexploitatie is uitgevoerd volgens de statische eindwaardemethode. Deze methode houdt rekening met rente invloeden. De prijspeildatum is 01-01-1994.

Gehanteerde parameters:

- Renteverlies 7,5 %
- Rentewinst 7,5 %
- Kostenstijging 0,0 %
- Opbrengststijging 0,0 %

Er worden geen kosten- en opbrengststijgingsparameters opgenomen. Dit houdt in dat de grondexploitatie jaarlijks herzien dient te worden. Dat de inflatie-parameters niet worden opgenomen heeft onder andere te maken met het feit dat de gemeente nog geen zekerheid heeft dat de grootste opbrengsteenheden, de subsidies van hogere overheden, voor inflatie-invloeden gecorrigeerd worden.

Bouwprogramma

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Het project voorziet in de gefaseerde bouw van de onderstaande hoeveelheden woningen en vierkante meters kantoorruimten, winkel-en horecafuncties in de betreffende deelgebieden;

Stationsplein West, Oude Stationsstraat en Renssenstraat

- kantoren 49.100 m² bvo
- winkels/horeca 10.900 m² bvo
- woningen 100-150 eenheden

Amsterdamseweg en omstreken

- kantoren 28.630 m² bvo

Boekwaarde per 31-12-1994

In het onderstaande schema zijn de historische kosten en opbrengsten weergegeven. Deze kosten bevatten verwervingen, voorbereidingskosten en rentelasten. De opbrengsten bevatten huuropbrengsten, subsidies en bijdragen van partners.

Boekwaarde per 31-12-1993 | 3.250.011,88

Kosten in 1994 | 8.487.907,63

Opbrengsten in 1994 | 1.094.803,49

-/-

Saldo 1994 | 7.393.104,14

+

Boekwaarde per 31-12-1994 | 10.643.116,02

Te realiseren kosten

in het onderstaande schema staan inschattingen van de komende 16 jaar te maken kosten voor het plan. De kosten zijn inschattingen op prijspeil 1994.

Verwerving | 54.693.848,=

Civiele werken | 97.476.719,=

Voorbereiding en toezicht | 23.640.215,=

Niet terugvorderbare BTW | 10.000.004,=

+

Totale kosten op startwaarde | 185.810.786,=

Exploitatie-resultaat

Boekwaarde per 1-1-1995 | 10.643.115,=

Te realiseren kosten op startwaarde | 185.810.786,=

Prognose rentesaldo | 23.208.623,=

+

Kosten op eindwaarde | 219.662.524,=

Te realiseren opbrengsten op startwaarde | - 219.751.961,=

+

Resultaat op eindwaarde | - 89.437,=

Resultaat op contante waarde

Resultaat op eindwaarde | - 89.437,=

Parameter 1,075^16 3,180793154

Resultaat op contante waarde | - 28.118,=

Dekkingsoverzicht

In het onderstaande overzicht wordt de dekking van het plan aangegeven. Een aantal posten is reeds toegezegd (#) en een aantal posten zijn reële inschattingen (*).

De laatste dekkingspost (Min.V&W/BOB/EU | 34,3 mln) is het resterende dekkingsverschil dat door subsidies van de ministeries van V&W en EZ en de Europese Unie moet worden gedekt in de tweede fase.

Te realiseren opbrengsten | 219,8 mln

1e fase | 93,6 mln

2e fase | 126,2 mln

Dekking 1e fase;

Gemeente	16,0 mln	#	
Fietsplan (gemeente)	3,0 mln	#	
Investeringsimpuls	6,0 mln	#	
KAN/RVVP	43,0 mln	*	
Ministerie V&W/VROM / gemeente			9,4 mln
BOB-gelden	5,7 mln	#	
Europese Unie	10,5 mln	*	

+

Totaal dekking 1e fase | 93,6 mln

Dekking 2e fase;

Grondopbrengsten	45,6 mln	*	
Bijdrage NS (noordzijde)	23,2 mln	*	
Min.VROM bodemsanering	23,1 mln	*	
Min.V&W/BOB/EU	34,3 mln		

+

Totaal dekking 2e fase | 126,2 mln

9.2 Fasering civiel-technische werken

Het plangebied van Arnhem Centraal strekt zich uit ten zuiden en ten noorden van het spoorweg-

emplacement. De planuitvoering van de **infrastructuur** is verdeeld in twee fasen.

De eerste fase ligt ruwweg ten zuiden van het station, de tweede fase ten noorden van station.

Uitgedrukt in deelgebieden betekent dit:

Fase 1: Stationsplein-West, Stationsplein, Nieuwe Plein/Willemsplein;

Fase 2: Oude Stationsstraat/Renssenstraat, Zijpse Plein en Zijpse Poort en Amsterdamseweg en omgeving.

Tijdsperiode per fase:

Fase 1: 1997 - 2000 De tijdsplanning is meer gedetailleerd weergegeven op de bijlage die is toege

Fase 2: 1999 - 2005 voegd aan hoofdstuk IX van deze toelichting.

Investeringsbedragen in de **infrastructuur** per fase:

Fase 1: Stationsplein- West | 45,7 mln

Stationsplein | 21,4 mln

Nieuwe Plein/Willemsplein | 26,5 mln

| 93,6 mln

Fase 2: Oude Stationsstraat/Renssenstraat | 19,4 mln

Zijpse Plein en Zijpse Poort | 31,5 mln

Amsterdamseweg en omgeving | 42,0 mln

9.3 Verwerking (ex art.13 Wet op de Ruimtelijke Ordening)

De planning van het gehele project en de afstemming van de diverse projectonderdelen en procedures (onder andere sanering milieuverontreiniging, sloop gebouwen, reconstructies) vorderen het verkrijgen van de benodigde gronden, eventueel na onteigening, in de naaste toekomst. Deze terreinen dienen met name verworven te worden teneinde openbare voorzieningen, zoals de aanleg van het noodzakelijke vierde perron voor de spoorwegen en de daarmee samenhangende verlegging van de Amsterdamseweg mogelijk te maken.

Indien minnelijke verwerving niet bevredigend zou blijken te verlopen zal de gemeente tot onteigening moeten kunnen overgaan. Hiertoe is een onteigeningsbesluit van de gemeenteraad noodzakelijk. Dit onteigeningsbesluit bevat de exacte kadastrale gegevens betreffende de te onteigenen percelen. Momenteel (mei '95) verloopt de minnelijke verwerving echter voorspoedig. Van een noodzaak tot onteigenen is dan ook nog niet gebleken.

Voor een inzicht in de terreinen die voor verwerving, c.q. onteigening in aanmerking komen, wordt verwezen naar deel B (bijlagen 1, 3 en 4) bij deze toelichting van het bestemmingsplan.

Nader inzicht in de grondexploitatie kan worden verkregen bij de dienst Stadsontwikkeling (kamer B010).

Hoofdstuk 10 INSPRAAK RAPPORTAGE (INCLUSIEF ART. 10 OVERLEG)

10.1 IX. INSPRAAK RAPPORTAGE (INCLUSIEF ART. 10 OVERLEG)

In dit hoofdstuk zijn (IXB) de reacties vastgelegd die bij de gemeente zijn binnengekomen naar aanleiding van het artikel 10-overleg en de inspraak over het ontwerp-bestemmingsplan Arnhem Centraal van 8 november 1994. Ook de notulen van de inspraakavond van 25 januari 1995 (IXA) en de antwoorden van de gemeente op de reacties zijn verwerkt (IXE).

De reacties zijn gesorteerd op respectievelijk datum van binnenkomst (IXB), inhoud (IXC) en onderwerp (IXD). De antwoorden van de gemeente richten zich op de **onderwerpen** die in de reacties zijn aangedragen en niet op de individuele reacties.

Aan dit hoofdstuk zijn nog twee bijlagen toegevoegd, te weten de circulaire met het 'standpunt van het College van B en W van Arnhem ten aanzien van de detailhandel en de horeca in het nieuw in te richten stationsgebied' d.d. 10 januari 1995 én de samenvatting van de tijdsplanning planuitvoering d.d. 8 mei 1995.

Dit hoofdstuk, aangevuld met de notulen van de informatie-avond van 18 januari 1995, is in de vorm van een rapport beschikbaar gesteld aan eenieder die een reactie heeft ingezonden.

IXA. Notulen van de inspraakavond van 25 januari 1995

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : inspraakavond n.a.v. het ontwerp bestemmingsplan 'Arnhem Centraal'

Gehouden op : 25 januari 1995

Aanwezig : H. v.d. Logt (EZP/voorlichting - voorzitter)

R. Hartogh Heys (wethouder R.O. en Verkeer)

C. Maartense (SO-plan)

H. Reijnders (EZP)

R. Slippens (SO-jaz - verslag)

plm. 80 belangstellenden

1. Inleiding/nadere toelichting planinvulling/bestemmingsplan.

Evenals vorige week opent Hr. van de Logt de vergadering en heet de aanwezigen welkom. Ook worden de aanwezigen achter de tafel voorgesteld. Hr. Maartense licht de uitgangspunten, het programma van eisen, het bestemmingsplan zelf en het doel dat met dit plan wordt nagestreefd nader toe. Voor een groot deel kan worden verwezen naar hetgeen tijdens de informatiebijeenkomst ter inleiding is toegelicht.

Vorige week ging het om een informatieavond. Nu gaat het om een echte inspraakavond en kan op het bestemmingsplan worden ingesproken. Een aantal van de insprekers heeft hun reacties op schrift gesteld. Deze zullen als bijlage bij dit verslag worden gevoegd. Hieronder volgt een overzicht van de reacties.

2. Reacties uit de zaal en voorlopige beantwoording gemeente.

De heer W.E. Betz wijst op een groot aantal milieutechnische aspecten en gevolgen van de

bouw van de nieuwe parkeergarage. Hij pleit om deze reden voor een garage met een minder grote capaciteit. De reactie staat op papier.

De wethouder merkt op dat de opmerkingen geen betrekking hebben op het bestemmingsplan. Er is nog geen parkeergarage ontworpen. Binnen het gebied zijn meerdere ontwerpen mogelijk. De bijdrage is niettemin waardevol. De technische inhoud vraagt om een beoordeling van deskundigen.

Hr.v.d.Valk van de Kamer van Koophandel verwijst naar de schriftelijke reactie in het kader van het zogenaamde artikel 10 BRO-overleg. De belangrijkste punten: de KVK onderschrijft de nota van uitgangspunten maar mist een samenhangende visie met betrekking tot de plangebieden. Gevraagd wordt om een soepeler hantering van de parkeernormen. Afgevraagd wordt of de verkeersafwikkeling voldoende is gewaarborgd. De bedrijvenlijst wordt overbodig geacht. De centrumfuncties krijgen te weinig aandacht.

Hr. Viguurs van het CCA mist eveneens een totale visie c.q. een samenhang van het stationsgebied met de binnenstad. Wijst op de noodzaak van voldoende parkeerplaatsen voor het winkelend publiek. De voorgestelde uitbreiding van het winkelvloeroppervlak vormt een bedreiging voor de binnenstad. Kortom het plan is te vaag en te globaal.

Hr. van Steyn van het AOV meent dat het plan zich buiten de werkelijkheid plaatst met het uitgangspunt om de groei van de automobiliteit in de stad te beperken. Dit zal nooit lukken anders dan ten koste van de werkgelegenheid c.q. toename van de werkloosheid.

Verder zijn kantoren niet persé noodzakelijk bij het station. De stad is hier niet bij gebaat. Terrein blauwe golven of de lokatie nabij Velperpoortstation vormen een geschiktere plek.

Eerste reactie van de wethouder naar aanleiding van de opmerkingen van bovengenoemde insprekers:

Er bestaan geen mogelijkheden om met de parkeernormen soepel om te gaan of afspraken hierover te maken. De hogere overheid hanteert een streng beleid. Alleen een zogenaamde ingroeiregeling wordt mogelijk geaccepteerd. Stationsgebied is en blijft een absolute A-lokatie. Behalve gemeente is ook de mogelijke ontwikkelaar akkoord met de parkeernormen.

De bedrijvenlijst acht de gemeente nodig om toch een zekere sturing in de bedrijfsvestiging mogelijk te maken.

De opmerkingen dat het plan te globaal is, zijn voorstelbaar. Plan mist inderdaad nog een bepaalde vormgeving. Het is ook niet de bedoeling om de nadere detaillering thans via dit bestemmingsplan te laten plaatsvinden.

Terugdringing van de automobiliteit is niet het uitgangspunt -anders zou in het plan geen parkeergarage met 1000 parkeerplaatsen zijn opgenomen- maar slechts één van de doelstellingen. Maatregelen zijn noodzakelijk om een te grote groei van de automobiliteit tegen te gaan. De maatregelen zijn er vooral op gericht om het doorgaande verkeer, dat in het plangebied niet thuishoort, te weren. Bestemmingsverkeer blijft mogelijk.

Het kantorenbeleid houdt in dat kantoren worden gevestigd op knooppunten van openbaar vervoer. Over onder meer deze kwestie wordt overigens apart overleg gevoerd tussen de KVK, AOV en wethouder Slingenberg.

Hr.Maartense geeft aan -in vergelijking met de oude situatie- wat er komt aan oppervlakte kantoren (allemaal nieuw); wonen (ongeveer gelijk); horeca (3000 m² weg waarvoor 5000 m² terugkomt); en winkels (7000 m² volledig nieuw).

Hr. Viguurs meent dat indien het aantal parkeerplaatsen onvoldoende blijkt er geen toename van het aantal m² mag plaatsvinden.

De wethouder licht hierop toe dat de raad inhoudelijk akkoord is gegaan met de neergelegde stedenbouwkundige visie, maar dat deze visies nog de nodige vervolgstudies vergen.

Hr. Bod van de Vereniging Stadsschoon heeft de reactie ook op papier gezet.

In zijn eerste reactie verklaart de wethouder het met de meeste opmerkingen eens te zijn. Zo moet inderdaad gewaakt worden voor een monocultuur. Zo wordt het maximaal benutten van de mogelijkheden voor woningbouw in relatie tot de Wet Geluidhinder onderschreven. Deze en andere suggesties van de Vereniging Stadsschoon zullen worden onderzocht.

Naar aanleiding van de bevindingen van de commissie Hermans zal ook Arnhem zich verzetten tegen de noordtak van de Betuwelijn door Arnhem heen. In dit verband is de conclusie in het rapport van belang dat goederen en personenvervoer op één lijn niet goed mogelijk is. Een noordtakvariant buiten Arnhem om is dan ook zeker denkbaar. Echter, het is te voorbarig om nu al consequenties te trekken uit het rapport. De gevolgen zullen zeker nog nader worden uitgezocht.

Hr. Boezekoop van Milieudefensie wijst er op dat veel verkeer langs de Zijpse Poort niet nodig is, wanneer ter ontlasting aan de noordzijde ook een ingang voor het station wordt gemaakt. Dit geldt ook voor een toegang naar de parkeergarage. Daartoe dient de betreffende bestemming te worden verruimd.

De Zijpse Poort hoeft daarna niet meer zo breed te zijn als nu wordt voorgesteld en een stuk woongebied kan behouden blijven.

De wethouder zegt toe de voorstellen te willen bestuderen, maar waarschuwt alvast dat de maatregelen te kostbaar zullen zijn. Bovendien wordt de breedte van de Zijpse Poort mede bepaald door de vrijliggende fietspaden en -busbanen.

Hr. Boezekoop pleit ervoor om het bestemmingsplan hiervoor tenminste voldoende flexibel te maken.

Mevrouw Pastor-Dijkstra verwijst naar de inspraakreactie van de werkgroep Huiseigenaren Burgemeesterswijk. Daarin wordt onder andere uitgesproken dat de sloop van twee panden en de verkleining van de achtertuinen bij de panden aan de noordzijde voorkomen kunnen worden door een verschuiving van de kantoorbebouwing aan de Amsterdamseweg meer in zuidelijke richting. Verder wordt gevraagd om een trapsgewijze oplossing voor het hoogteverschil bij de betreffende bestemmingsgrens.

Hr. Pauw van de wijkvereniging Burgermeesterswijk pleit er voor om bij de uitwerking van het gebied aan de noordzijde de gevels/uiteerlijk van de panden die in aanmerking komen voor sloop zoveel mogelijk te handhaven en te renoveren.

De wethouder wijst nogmaals op de door de raad geaccordeerde uitgangspunten die onder andere betekenen de noodzaak van nieuwbouw aan de noordzijde van het plangebied. Zonder aan dit uitgangspunt te willen tornen wordt toegezegd om de opmerkingen van de wijkvereniging zoveel mogelijk ter harte te zullen nemen.

Hr. van Daal vraagt om de te sparen panden aan de Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat definitief tot woonpanden te bestemmen gelet op het beleid van de gemeente om bij voorkeur geen medewerking te verlenen aan het omzetten van de bestemming wonen in de bestemming kantoren. Thans geldt er (slechts) een wijzigingsbevoegdheid van wonen in kantoren.

Andere voorstellen zijn om de Brantsenstraat af te sluiten en het station te verplaatsen ten behoeve van een betere verkeersafwikkeling. Tenslotte stelt hij de vraag in hoeverre de planwijziging nog nodig is naar aanleiding van de ontwikkelingen rond de Betuwelijn.

De wethouder verklaart dat over de ontwikkelingen Betuwelijn nu niets met zekerheid is te zeggen. Het is juist een reden om haast te maken met dit bestemmingsplan.

Met betrekking tot de panden waarop een wijzigingsbevoegdheid rust van wonen in kantoren geldt in ieder geval dat naast deze bevoegdheid zonodig ook een woningonttrekkingsprocedure moet worden gevolgd. Ook spelen andere belangen bij een eventuele omzetting van de bestemming een rol.

Tenslotte geeft hij aan dat met het voorstel om het station te verplaatsen vele partijen en met name de NS het niet eens zullen zijn. Zij zijn juist blij met een situering zo dicht mogelijk bij

de binnenstad. Tenslotte is verplaatsing financieel niet haalbaar.

Mevr. Schröder, een bewoner uit de Betuwestraat, breekt een lans voor het zoveel mogelijk opnemen van woningen in het plan. Het wonen, vooral nabij het station, versterkt het gevoel van sociale veiligheid. Ga creatief om met de knelpunten (met name met betrekking tot het verkeer) die een woonfunctie belemmeren.

De wethouder verklaart het eens te zijn met deze opmerkingen. Hij verwijst naar wat hij heeft opgemerkt bij de reactie van heer Bod: de woonmogelijkheden in relatie tot de Wet Geluidhinder zullen worden onderzocht. Binnen de mogelijkheden blijft echter sprake van een keuze uit functies binnen een beperkt beschikbare ruimte.

Hr. Westerhof acht de reactie van de wethouder deze avond op het rapport van de commissie Hermans nogal laconiek. Arnhem wordt toch als het grootste knelpunt in het spoorwegnet genoemd. Hij adviseert om met een van de leden van de commissie die in Arnhem woont, te gaan praten.

De wethouder meent niet laconiek te hebben gereageerd. Het gesprek met het betrokken commissielid is al belegd.

Hr. Keulen vraagt om beantwoording van een brief waarin vragen zijn gesteld over de stand van zaken verkoop van panden, het verwervingsbeleid van de gemeente etc.

De wethouder adviseert betrokkene terzake nadere informatie in te winnen bij de betrokken afdeling (UVT) van de Dienst Stadsontwikkeling.

Een woordvoerder van de bewonerscommissie Bergstraat/Vijfzinnenstraat meent dat het plangebied te beperkt is in de zin dat ook de zuidkant van de Utrechtsestraat erbij betrokken zou moeten worden. Het grote aantal functies in het plan legt een grote druk op dit gebied. Daarom beter om zaken nu al vast te leggen en niet na een studie van anderhalf jaar.

De wethouder verwijst opnieuw naar de door de raad vastgestelde uitgangspunten en vastgestelde plangrens. De stedenbouwkundige en functionele samenhang als uitwerking van de nota van uitgangspunten komt er, maar niet op het gevraagde moment.

Een woordvoerder namens de bewonerscommissie Betuwestraat plaatst vraagtekens bij de stelling dat een woonbestemming op het Stationsplein-West in verband met de te hoge geluidbelasting niet mogelijk zou zijn. Opnieuw wordt uit oogpunt van sociale veiligheid gepleit om het wonen op deze plek te handhaven.

Verder wordt gevraagd naar de toekomstige functie van de Renssenstraat met als achterliggende vrees dat de Betuwestraat en Brugstraat als ontsluitingswegen (sluiproutes) zullen gaan fungeren. Deze wegen dienen zoveel mogelijk verkeersluw te worden gemaakt.

Reactie wethouder: objectieve gegevens zijn op tafel te leggen die aangeven dat een woonfunctie op de bewuste plek niet mogelijk zal zijn. Los daarvan geven politieke uitspraken aan dat in het plan een voldoende oppervlakte aan kantoren moet zijn opgenomen.

Verder is hij het er mee eens dat de Betuwestraat en Brugstraat geen drukke wegen c.q. sluiptwegen mogen worden. In studie is hoe de aansluiting van de Renssenstraat via Stationsplein richting Zijpse Poort het beste vorm gegeven kan worden.

Hr. Berjé, een bewoner uit de Bouriciusstraat, pleit tenslotte bij de ontwikkeling van de nieuwe plannen voor het behoud van monumentale bomen ter plaatse. In de stukken wordt informatie hierover gemist.

3. Slot.

De voorzitter besluit de avond met de mededeling dat aanwezigen die hun naam vermelden op de presentielijst het verslag van de inspraakavond toegezonden krijgen. Het ontwerp-bestemmingsplan ligt nog deze hele maand ter inzage. In die tijd kunnen schriftelijke reacties (meningen) kenbaar worden gemaakt.

Th. H. Moolhuijzen R.A. Jekel A. Meex
Sweerts de Landasstraat 9 V. Lawick v. Pabststraat 31 Sweerts de Landasstraat
47
6814 DE ARNHEM 6814 HA ARNHEM 6814 DB ARNHEM
J.H. de Hiep G.P.L. van Hemmen W.E. Betz
Sweerts de Landasstraat 43 Willemsplein 3 Oude Stationsstraat 20
6814 DB ARNHEM 6811 KA ARNHEM 6811 KE ARNHEM
M. Timmers-Verhoeven J.W. van Steyn H.J. Weegencar
Broerenstraat 31-I (A.O.V.) V. Lawick v.Pabststraat 33
6811 EB ARNHEM Gerhard Voethstraat 14 6814 HA ARNHEM
6824 AR ARNHEM
C.J. Laros-Nieberg B. van Duuren J. Pauw
Sweerts de Landasstraat 44 Brantsenstraat 20 V. Lawick v. Pabststraat 85
6814 DG ARNHEM 6814 CK ARNHEM 6814 HB ARNHEM
G. van Dijk F. van Daal C.C. Dijs
V. Lawick v. Pabststraat 35 Sweerts de Landasstraat 69 Oude Stationsstraat 8
6814 HB ARNHEM 6814 DB ARNHEM 6811 KE ARNHEM
C.H. Dijs-Burgstede C.F.A. Heijen A. Bellwinkel
Oude Stationsstraat 8 Hooigracht 56 Vijzinnenstraat 1
6811 KE ARNHEM 2312 KV VELDEN 6811 LN ARNHEM
J. Ruiter Geadresseerde G. Spijker
V. Lawick v.Pabststraat 153 Bergstraat 180 Bovenbrugstraat 10
6814 HE ARNHEM 6811 LH ARNHEM 6814 DR ARNHEM
Geadresseerde H. Mod W. Penim
Sweerts de Landasstraat 18 Koersbergenlaan 16 N.S. Station
6814 DE ARNHEM 6825 AN ARNHEM Postbus 346
J.A.H. Kolschoten H. Knoet (dgmr) J. Harderwijk
Brantsenstraat 14 Raadgevende Sandenburglaan 10
6814 CR ARNHEM ingenieur B.V. 6825 AA ARNHEM
Brugstraat 16
6811 MB ARNHEM
F. Goosen H.J. Binnendijk C. Nelisse
Bouriciusstraat 5 Bovenbrugstraat 1-A Amsterdamseweg 12
6814 CS ARNHEM 6814 DP ARNHEM 6814 CN ARNHEM
M. van Polanen D. Mulder F. Damen-de Boer
Sweerts de Landasstraat 31 Sweerts de Landasstraat 29 Sweerts de Landasstraat
20
6814 DB ARNHEM 6814 DB ARNHEM 6814 DE ARNHEM

S.M. Keulen
 Bouriciusstraat 11
 6814 CT ARNHEM
 RS/BR'95

10.2 IXB. Lijst van binnengekomen reacties

Artikel 10 reacties:

Volgn r.	Naam	Adres	Datum
0	Uitnodiging tot artikel 10 reactie van de Dienst Stadsontwikkeling, C.K. Maartense	-	14-11-94
1	Kamer van Koophandel, C.W. van Wieringen	Postbus 9292, 6800 KZ Arnhem	31-10-94
2	Nederlandse Gasunie, J.J.C.B. van Ierland	Postbus 323, 5600 AH Eindhoven	24-11-94
3	Zuiveringsschap Oostelijk Gelderland, H. v. Brink en A. v.d. Ende	Postbus 148, 7000 AC Doetinchem	30-11-94
4	Ministerie van Defensie, P. v.d. Starre	Postbus 1060, 7301 BH Apeldoorn	01-12-94
5	Kamer van Koophandel, C.W. van Wieringen	Postbus 9292, 6800 KZ Arnhem	06-12-94
6	Ministerie van VROM, T.B.M. Dijkstra	Postbus 6225, 7401 JE Deventer	16-12-94
7 7a	MOW-sector Natuur en Stedelijk Groen, G. Vollenberg	Postbus 9200, 6800 HA Arnhem	19-12-94 07-06-94
8	Inspectie van de Volksgezondheid, W. Klein	Postbus 9013, 6800 DR Arnhem	22-12-94
9	Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, A.J.M. Smits	Postbus 9070, 6800 ED Arnhem	05-01-95
10	KAN, P.J.H. Buskens	Postbus 189, 6500 AD Nijmegen	11-01-95
11	NS Railinfrabeheer, A.J.M. van Laarhoven	Postbus 2025, 3500 HA Utrecht	24-01-95
12	Prov. Gelderland-dienst Ruimte, Wonen en Groen, R.W.G. Keijzer	Postbus 9090, 6800 GX Arnhem	02-02-95

Inspraakreacties:

Volgn r.	Naam	Adres	Datum
13 13a	Wergroep Huiseigenaren Burgemeesterswijk, M. Pastor-Dijkstra	Bouriciusstraat 15, 6814 CT Arnhem	08-12-94 19-10-94
14	Bewonersplatform Binnenstad Arnhem, A.J.M. ten Hoedt	Rodenbrugstraat 13-3, 6811 HM Arnhem	24-01-95
15	M.A. Toepoel	Bovenbrugstraat 13, 6814 DP Arnhem	24-01-95
16	Bergstraat-Vijfzinnenstraat, A. Bellwinkel	Vijfzinnenstraat 1, 6811 LN Arnhem	24-01-95
17	Wijkvereniging Burgemeesterskwartier, J. Pauw	van Lawick van Pabststraat 85, 6814 HB Arnhem	25-01-95
18	Vereniging Stadsschoon Arnhem, H.H. Bod	De Sav. Lohmanlaan 37, 6823 BG Arnhem	25-01-95
19	W.E. Betz	Oude Stationsstraat 20, 6811 KE Arnhem	25-01-95
20	Bewonerscomité Betuwestraat e.o., B.G. Lindner	Betuwestraat 13, 6811 MA Arnhem	26-01-95
21	City Centrum Arnhem, F.J.H.M. Viguurs	Postbus 1053, 6801 BB Arnhem	26-01-95

22	Arnhemse Ondernemingsvereniging, C.A. Segaar	Postbus 1051, 6801 BB Arnhem	26-01-95
23	Dirkzwager (client drukkerij van der Weerd), H. Zeilmaker	Postbus 55, 6500 AB Nijmegen	26-01-95
24	Barnies Kipcorner, J. de Gier	Opaal 3, 6922 NX Duiven	26-01-95
25	C. Nelisse	Amsterdamseweg 12, 6814 CN Arnhem	26-01-95
26	J.A.H. Kolfshoten	Brantsenstraat 14, 6814 CR Arnhem	26-01-95
27	B. van Duuren en C. Esmeijer	Brantsenstraat 20, 6814 CR Arnhem	26-01-95
28	M. Pastor-Dijkstra	Bouriciusstraat 15, 6814 CT Arnhem	27-01-95
29	W.B. Polman	Sweerts de Landasstraat 27, 6814 DA Arnhem	27-01-95
30	Reisorganisatie Fontana bv, B. Woudenberg	Bouriciusstraat 13, 6814 CT Arnhem	27-01-95
31	H.C. Gathier	Bouriciusstraat 9, 6814 CS Arnhem	27-01-95
32	Accountants- en belastingadviesbureau J.M. Keulen	Bouriciusstraat 11, 6814 CT Arnhem	28-01-95
33	Belangenvereniging Stationsbuurt, M.R. Timmermans	Bovenbrugstraat 38, 6814 DR Arnhem	28-01-95
34	M. Schröder	Betuwestraat 11, 6811 MA Arnhem	29-01-95
35	Stibbe Simont Monahan Duhot (client ABN-AMRO), R. Samkalden	Postbus 75640, 1070 AP, Amsterdam	30-01-95
36	P.M.A. Meex	Sweerts de Landasstraat 47, 6814 DB Arnhem	30-01-95
37	F.G. Goosen	Bouriciusstraat 5, 6814 CS Arnhem	31-01-95
38	H.J. Westerhof en Y.D. Schuler	Bovenbrugstraat 30, 6814 DR Arnhem	07-02-95
39	M.J.J.M. Vroom	Sweerts de Landasstraat 25, 6814 DA Arnhem	26-01-95

10.3 IXC. Samenvatting van de inhoud van elk der binnengekomen reacties

Artikel 10 en inspraakreacties:

Onderwerp	Naam	Volgnr.
Reacties op het bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' 2^e concept		

<ul style="list-style-type: none"> - ontbreken van samenhangende visie op deelgebieden die een relatie hebben met het stationsgebied - onvoldoende aandacht geschonken aan verbinding tussen binnenstad en station - aangegeven m², een toevoeging of een gedeeltelijke vervanging - verschillen tussen de genoemde m² voor de diverse functies in de 'Toelichting' en de 'Voorschriften' - parkeernorm geleidelijk invoeren - de norm voor het aantal parkeerplaatsen laten variëren per functie - voor wie zijn de 1000 parkeerplaatsen bedoeld (openbaar/particulier) - verkeersafwikkeling laat zich teveel leiden door financiële middelen van het rijk - bedrijvenlijst ongewenst en overbodig 	Kamer van Koophandel C.W. van Wieringen	1
Artikel 10 reacties		
- geen opmerkingen	Nederlandse Gasunie, J.J.C.B. van Ierland	2
- geen opmerkingen	Zuiveringsschap Oostelijk Gelderland H. van Brink en A. van den Ende	3
- geen opmerkingen	Ministerie van Defensie, P. v.d. Starre	4
<ul style="list-style-type: none"> - ontbreken van samenhangende visie op deelgebieden die een relatie hebben met het stationsgebied - onvoldoende aandacht geschonken aan verbinding tussen binnenstad en station - aangegeven m², een toevoeging of een gedeeltelijke vervanging - verschillen tussen de genoemde m² voor de diverse functies in de 'Toelichting' en de 'Voorschriften' - parkeernorm geleidelijk invoeren - de norm voor het aantal parkeerplaatsen laten variëren per functie - voor wie zijn de 1000 parkeerplaatsen bedoeld (openbaar/particulier) - verkeersafwikkeling laat zich teveel leiden door financiële middelen van het rijk - bedrijvenlijst ongewenst en overbodig 	Kamer van Koophandel C.W. van Wieringen	5
<ul style="list-style-type: none"> - volledig inzicht hebben in de bodemverontreiniging en -sanering - inzicht hebben in het mogelijke probleem van de externe veiligheid - financiële uitvoerbaarheid aantonen 	Ministerie van VROM T.B.M. Dijkstra	6
<ul style="list-style-type: none"> - het herstel/versterken van de singelstructuur als uitgangspunt in het bestemmingsplan opnemen - monumentale bomen in het plangebied dienen beschermd te worden - tekstuele aanpassingen - tekstuele aanpassingen 	MOW-sector Natuur en Stedelijk Groen G. Vollenberg	7 7a

- ontbreken van akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoor - volledig inzicht hebben in de bodemverontreiniging en -sanering - externe veiligheid rondom NS-emplacement	Inspectie van de Volksgezondheid W. Klein	8
- in de voorschriften van artikel 4 en artikel 6 energievoorziening van treinen en trolleybussen noemen	Directoraat Generaal Rijkswaterstaat A.J.M. Smits	9
- aandacht geven aan een ingroeibeleid m.b.t. parkeernorm	KAN P.J.H. Buskens	10
- geen opmerkingen	NS Railinfrabeheer A.J.M. van Laarhoven	11
- aanpassingsplan van de infrastructuur als bijlage toevoegen aan het bestemmingsplan - aantasting van het potentiële monumentenbestand in het Willems- en Burgemeesterskwartier - milieuparagraaf nader uitwerken - rapport milieu-onderzoek bespreken met de provinciale dienst Milieu en Water - financieel-economische aspecten nader uitwerken - rapport grondexploitatie bespreken met de provinciale dienst Welzijn, Economie en Bestuurlijke Verhoudingen - relatie wel/niet noordelijke aftakking Betuwelijn met goederentransport door Arnhem - aantonen dat bodemsanering tot een aanvaardbaar niveau binnen de planperiode plaatsvindt - aantonen dat na sanering de gedachte functies kunnen worden gerealiseerd - inzicht gevraagd in de relatie tussen de geprojecteerde winkels in het projectgebied en die van de binnenstad - welke vormen van detailhandel worden in het plangebied voorgestaan - tekstuele aanpassingen	Prov. Gelderland-dienst Ruimte, Wonen en Groen R.W.G. Keijzer	12
Ingezonden inspraakreacties		
- opschuiven kantoorbebouwing Amsterdamseweg in zuidelijke richting - verkleinen achtertuinen aan de Bouriciusstraat onaanvaardbaar - bezorgdheid over hoogte bebouwing Amsterdamseweg i.v.m. lichtval in huidige tuinen en huizen - behoud van uitzicht op het park Sonsbeek - aangeven te slopen panden en te handhaven tuinen op plankaart	Werkgroep Huiseigenaren Burgemeesterwijk M. Pastor-Dijkstra	13 13a
- inspraakreactie van 19-08-93 blijft van kracht - onduidelijkheid over het terugbrengen van het kantoorvloeroppervlak van 100.000 m ² (in de concept-nota van uitgangspunten) naar 80.000 m ² (in het ontwerp-bestemmingsplan)	Bewonersplatform Binnenstad Arnhem A.J.M. ten Hoedt	14

<ul style="list-style-type: none"> - bescherming van het woon- en leefmilieu in de Bovenbrugstraat - veiligheidsmaatregelen i.v.m. de verkeersoverlast van de Amsterdamseweg - zo spoedig mogelijke bouw van kantoren in de Bovenbrugstraat - financiële vergoeding voor eigenaren/bewoners van te handhaven woningen in de Bovenbrugstraat - ontbreken van voorschriften m.b.t. bebouwingshoogten op plaatsen waar bestaande bebouwing moet wijken voor nieuwbouw - bouwhoogte kantoren in de Bovenbrugstraat mag de huidige bouwhoogte ter plaatse niet te boven gaan 	M.A. Toepoel	15
<ul style="list-style-type: none"> - inspraakreactie van 19-08-93 blijft van kracht - uitgangspunt 10 in het bestemmingsplan is gewijzigd t.o.v. die in de concept-nota van uitgangspunten. Dit dient nader uitgewerkt te worden - het aantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het bestemmingsplan moet niet 1000 zijn maar 500 - wil meer woningen in het plangebied - nadere uitwerking tunnel onder Nieuwe Plein om ontsluiting van het Bergkwartier in oostelijke richting te behouden - aanpakken van sluiproutes in het Bergkwartier 	Bergstraat-Vijfzinnenstraat A. Bellwinkel	16
<ul style="list-style-type: none"> - te slopen panden aan de onderzijde Sweerts de Landasstraat en de Amsterdamseweg opnemen in de geprojecteerde kantorenbouw - ombuigen onderzijde Sweerts de Landasstraat en het bebouwen van plantsoentje Sweerts de Landasstraat/Zijpe Poort is niet acceptabel - zorgen over de uitwerking van uitgangspunt 10 - gemeentelijk parkeerbeleid veroorzaakt parkeerdruk in het Burgemeesterskwartier 	Wijkvereniging Burgemeesterskwartier J. Pauw	17
<ul style="list-style-type: none"> - volume kantoorbouw aan noordzijde station vermelden in plantoelichting - formules m.b.t. bouwhoogten en bebouwingspercentages nodeloos ingewikkeld - meer woningen bouwen ten zuiden van station - stedenbouwkundig supervisor aanstellen - tunnel op Nieuwe Plein doortrekken tot voorbij de Coehoornstraat - bebouwing over de Amsterdamseweg laten uitkragen - nadere uitwerking infrastructuur Willemsplein/Nieuwe Plein - nadere uitwerking infrastructuur Amsterdamseweg - nadere uitwerking spoorwegdoeleinden - plankaart maken met daarop monumentale en beeldbepalende panden en bomen - bij vervanging van Zijpe Poort aansluiten bij de historische situatie van Drie Poorten 	Vereniging Stadsschoon Arnhem H.H. Bod	18

<ul style="list-style-type: none"> - uitrit geprojecteerde parkeergarage is onjuist gesitueerd - ten behoeve van de kantoorlokatie aparte toegangsrijbaan maken - ingang/uitgang parkeergarage liggen te ver uit elkaar - ventilatie van de garage veroorzaakt stank- en geluidsoverlast - aandacht voor sociale veiligheid in garage - voorstel voor garage aan of onder het Willemsplein 	<p>W.E. Betz (coördinator parkeergarage Oude Stationstraat)</p>	<p>19</p>
<ul style="list-style-type: none"> - toevoegen bestemming 'wonen' in het plandeel begrensd door Betuwestraat, het spoor, het Stationsplein en de Utrechtsestraat (Stationsplein West) - ontsluiting verlengde Renssenstraat niet via huidige Renssenstraat, Betuwestraat en Brugstraat 	<p>Bewonerscomité Betuwestraat e.o. B.G. Lindner</p>	<p>20</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ontbreken van de totaalvisie Arnhem Centraal in samenhang met de Arnhemse binnenstad - vraagt om gedetailleerd verkeerscirculatieplan - vraagt om voldoende parkeerplaatsen voor het winkelend publiek - duidelijkheid over de verbinding tussen stationsgebied en binnenstad - vraagt om brancheringsplan van het geprojecteerde verkoopvloeroppervlak in het zuidelijk deel van het plangebied - garanties gevraagd over bereikbaarheid en parkeren ten aanzien van de uitbreiding van het aantal m² verkoopvloeroppervlak 	<p>City Centrum Arnhem F.J.H.M. Viguurs</p>	<p>21</p>
<ul style="list-style-type: none"> - ondersteunt niet het voornemen om de automobiliteit terug te dringen - is er echt behoefte aan uitbreiding van de kantorencapaciteit in het stationsgebied - parkeernorm is niet realistisch - onvoldoende aandacht voor de wisselwerking tussen het stadscentrum en de aangrenzende stadsdelen - onduidelijk is hoe de plannen zullen uitwerken op het stedelijke bedrijfsleven 	<p>Arnhemse Ondernemingsvereniging C.A. Segaar</p>	<p>22</p>
<ul style="list-style-type: none"> - bezwaar tegen het verlaten van de huidige vestigingslokatie - verplaatsing van het bedrijf is onwenselijk en duur - twijfel of bestemmingsplan financieel-economisch haalbaar is - bijlage waarop inzicht in onteigening te nemen terreinen wordt aangegeven ontbreekt - geen overleg gevoerd met eigenaar - oneens met opmerking in hoofdstuk III 'Toelichting' van het bestemmingsplan (p.23) dat het pand in slechte staat van onderhoud verkeert - gemeenteraad dient de uitwerking van de globale bestemming centrumdoeleinden aan zichzelf voor te behouden - artikel 8 van de 'Voorschriften' laat de vestiging van kantoren toe, niet duidelijk is of er vestiging van industrie mogelijk is. 	<p>Dirkzwager (cliënt drukkerij van der Weerd) H. Zeilmaker</p>	<p>23</p>

- bezwaar tegen het ter plaatse moeten beëindigen van de bedrijfsexploitatie - herlokatie brengt hoge kosten en een aanzienlijk bedrijfsrisico mee	Barnies Kipcorner J. de Gier	24
- bezwaar tegen het slopen van panden aan de Amsterdamseweg - worden op de vernieuwde Amsterdamseweg de wettelijke normen van geluids- en stankoverlast niet overschreden - het verleggen/verbreden van de Amsterdamseweg draagt niet bij tot een samenhangend verkeersplan in Arnhem - huidige woon/werkbestemming Amsterdamseweg mag niet veranderen in 'verkeersdoel-einden'	C. Nelisse	25
- bezwaar tegen de sloop van de panden Brantsenstraat 14, 16 en 18 - vervangen van vooroorlogse woningen door nieuwbouw is onaanvaardbaar - verleggen Amsterdamseweg in zuidelijke richting, waardoor behoud van woningen en achtertuinen - verkleining van tuinen is niet mogelijk i.v.m. de lichtinval	J.A.H. Kolfshoten	26
- hoogte bebouwing nieuwbouw aanpassen aan de hoogte van de bestaande bebouwing - de nieuwe Amsterdamseweg is te ruim bemeten - bezwaar tegen de sloop van de panden Brantsenstraat 14, 16 en 18 - te zware druk op de woonfunctie van Sweerts de Landasstraat 31 t/m 41 - bezwaar tegen verwerving van achtertuinen van panden aan de Sweerts de Landasstraat - bezwaar tegen kantorenbouw en het verdwijnen van het plantsoen en het zicht op park Sonsbeek onderaan de Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg	B. van Duuren en C. Esmeijer	27
- verzoek om geringere verbreding van de Amsterdamseweg - geplande kantoorbebouwing mag geen bedreiging vormen voor de lichttoevoer in de tuin en het welzijn van de daar staande boom	M. Pastor-Dijkstra	28
- het alleen realiseren van infrastructuur m.u.v. Amsterdamseweg aan de zuidzijde van het station - bezwaar tegen de sloop van panden onderaan de Sweerts de Landasstraat en tegen het realiseren van nieuwbouw ter plaatse - pleit voor handhaving plantsoen op hoek Amsterdamseweg/Sweerts de Landasstraat en voor het behoud van de doorkijk naar het park Sonsbeek - ondergronds garages aanleggen t.b.v. parkeerprobleem omwonenden - pleit voor geluidwerende voorzieningen en goede lichtinval in het plangebied	W.B. Polman	29
- ongerust over plaats, aard en hoogte van de geplande kantoorbebouwing aan de Amsterdamseweg - pleit voor goede lichtinval in huis en tuin	Reisorganisatie Fontana bv B. Woudenberg	30

<ul style="list-style-type: none"> - bezwaar tegen het verkleinen van de achtertuinten van Bouriciusstraat 9 en 11 - de nieuwe Amsterdamseweg een zo gering mogelijke breedte geven - rekening houden met de nieuwste ontwikkelingen omtrent de Betuwelijn en de noordelijke aftakking 	H.C. Gathier	31
<ul style="list-style-type: none"> - bezwaar tegen het verkleinen van zijn achtertuin (Bouriciusstraat 11) - hoofdstuk III 'Beschrijving plangebied', onderwerp 'monumentale waarden': laatste zin van de alinea klopt niet met de tekst die er aan voorafgaat - bezwaar tegen hoogte nieuwbouw aan de Amsterdamseweg - verwacht geluidsoverlast van de Amsterdamseweg en treinverkeer 	Accountants- en belastingadviesbureau J.M. Keulen	32
<ul style="list-style-type: none"> - zijn de te slopen woningen een reëel alternatief t.o.v. de nieuw te bouwen appartementen - door concentratie van kantoorcomplexen zal automobiliteit niet afnemen maar toenemen - bij de gehanteerde parkeernorm zal de capaciteit van de geplande parkeergarage onvoldoende zijn - de Burgemeesterswijk zal te maken krijgen met veel parkeeroverlast - noordzijde van het plangebied dreigt een kantorenwijk te worden - gemeente weigert naar alternatieven te kijken die het doorgaand verkeer uit de binnenstad weren - aandacht voor het effect van de Betuwelijn op het bestemmingsplan 	Belangenvereniging Stationsbuurt M.R. Timmermans	33
<ul style="list-style-type: none"> - hoe verhouden zich de stationsplannen tot de verontreiniging van het Nepromaterrein - in de plannen ontbreekt een visie op de woonfunctie - adviseert het versterken van de woonfunctie in het centrum - stelt voor parkeergarage aan de rand van het plangebied te plaatsen - stelt voor het coördinatiepunt ('Toelichting', hoofdstuk VII 'communicatie en inspraak') op te dragen met bewoners en insprekers oplossingen te zoeken van de knelpunten 	M. Schröder	34
<ul style="list-style-type: none"> - uitzicht op het ABN-AMRO kantoor aan het Gele Rijdersplein wordt weggenomen - aan de bereikbaarheid van het ABN-AMRO kantoor aan het Gele Rijdersplein en het Willemsplein wordt afbreuk gedaan - bestemmingsplan niet vastleggen als de inrichting van het Gele Rijdersplein en de Jansbinnensingel niet bekend is - door vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan zal ABN-AMRO aanzienlijke schade lijden 	Stibbe Simont Monahan Duhot (cliënt ABN-AMRO) R. Samkalden	35

- bezwaar tegen hoogte nieuwbouw aan de Amsterdamseweg - stelt voor hoogte nieuwbouw Amsterdamseweg aan te passen aan de huidige bebouwing - wat is de consequentie van een Betuwelijn op dit plan - wat is het gevolg van de herinrichting van de infrastructuur binnen Arnhem Centraal op de rest van de stad	P.M.A. Meex	36
- bezwaar tegen de hoogte en de nabijheid van de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg - de nieuwe Amsterdamseweg meer in zuidelijke richting aanleggen - de achterzijde van de panden aan de Bouriciusstraat en de Sweerts de Landasstraat moet bereikbaar blijven voor brandbestrijding	F.G. Goosen	37
- het leefklimaat in de Bovenbrugstraat voor de bewoners van de te handhaven woningen verslechtert - de gevolgen van een Betuwelijn dienen verwerkt te worden in het bestemmingsplan - plaatst een kanttekening bij de prognose van de kantoorbehoefte en voor het reserveren van zoveel ruimte van de binnenstad voor kantoren	H.J. Westerhof en Y.D. Schuler	38
- stelt voor: handhaving van de panden aan de onderzijde van de Sweerts de Landasstraat - minimaal de 4 panden aan de Sweerts de Landasstraat (huisnr. 13/15,17/19,21/23,25/27) als beeldbepalend beschouwen - stelt voor: handhaving woonfunctie in alle panden van de Sweerts de Landasstraat - geen bebouwing op de hoek Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg/plantsoentje - minder vergaande verlegging/verbreding van de Amsterdamseweg - handhaving plantsoentje op de hoek Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg	M.J.J.M. Vroom	39
Inspraakreacties tijdens inspraakavond d.d. 25-01-95		
- pleit voor ingang station en parkeergarage aan de noordzijde van het plangebied	Milieuedefensie, Boezekoop	
- pleit voor het definitief bestemmen van de te handhaven panden aan Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat tot woonpanden - stelt voor de Brantsenstraat af te sluiten - stelt voor het station te verplaatsen - stelt voor de ontwikkelingen rond een Betuwelijn in het bestemmingsplan te verwerken	van Daal	
- pleit voor het behoud van monumentale bomen ter hoogte van de Bouriciusstraat	Berjé	

10.4 IXD. Overzicht van de binnengekomen reacties gesorteerd naar onderwerp

Onderwerp	Volgnummer
-----------	------------

STEDENBOUW	
<u>Het hele plangebied betreffend</u>	
- is er echt behoefte aan uitbreiding van de kantorencapaciteit in het stationsgebied	22 v. Daal
- stelt voor het station te verplaatsen	38
- plaatst een kanttekening bij de prognose van de kantoorbehoefte en voor het reserveren van zoveel ruimte van de binnenstad voor kantoren	33
- zijn de te slopen woningen een reëel alternatief t.o.v. de nieuw te bouwen appartementen	18
- bij vervanging van Zijpse Poort aansluiten bij de historische situatie van Drie Poorten	12
- aantasting van het potentiële monumentenbestand in het Willems- en Burgemeesterskwartier	7
- monumentale bomen in het plangebied dienen beschermd te worden	Berjé
- pleit voor het behoud van monumentale bomen ter hoogte van de Bouriciusstraat	1, 5
- ontbreken van samenhangende visie op deelgebieden die een relatie hebben met het stationsgebied	22 18
- onduidelijk is hoe de plannen zullen uitwerken op het stedelijke bedrijfsleven	33
- stedenbouwkundige supervisor aanstellen	15
<u>Gebied ten noorden van het station</u>	28
- noordzijde van het plangebied dreigt een kantorenwijk te worden	
- zo spoedig mogelijke bouw van kantoren in de Bovenbrugstraat	29
- geplande kantoorbebouwing mag geen bedreiging vormen voor de lichttoevoer in de tuin en het welzijn van de daar staande boom	30 17
- pleit voor geluidwerende voorzieningen en goede lichtinval in het plangebied	27
- pleit voor goede lichtinval in huis en tuin	18
- te slopen panden aan de onderzijde Sweerts de Landasstraat en de Amsterdamseweg opnemen in de geprojecteerde kantorenbouw	27
- te zware druk op de woonfunctie van Sweerts de Landasstraat 31 t/m 41	30
- bebouwing over de Amsterdamseweg laten uitkragen	
- hoogte bebouwing nieuwbouw aanpassen aan de hoogte van de bestaande bebouwing	36
- ongerust over plaats, aard en hoogte van de geplande kantoorbebouwing aan de Amsterdamseweg	32, 36 37
- stelt voor hoogte nieuwbouw Amsterdamseweg aan te passen aan de huidige bebouwing	13
- bezwaar tegen hoogte nieuwbouw aan de Amsterdamseweg	15
- bezwaar tegen de hoogte en de nabijheid van de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg	15
- bezorgdheid over hoogte bebouwing Amsterdamseweg i.v.m. lichtval in huidige tuinen en huizen	15 39
- bouwhoogte kantoren in de Bovenbrugstraat mag de huidige bouwhoogte ter plaatse niet te boven gaan	v. Daal
- bescherming van het woon- en leefmilieu in de Bovenbrugstraat	
- financiële vergoeding voor eigenaren/bewoners van te handhaven woningen in de Bovenbrugstraat	39 25
- stelt voor: handhaving van de panden aan de onderzijde van de Sweerts de Landasstraat	13
- pleit voor het definitief bestemmen van de te handhaven panden aan Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat tot woonpanden	
- stelt voor: handhaving woonfunctie in alle panden van de Sweerts de Landasstraat	
- huidige woon/werkbestemming Amsterdamseweg mag niet veranderen in 'verkeersdoeleinden'	

- behoud van uitzicht op park Sonsbeek	
- ombuigen onderzijde Sweerts de Landasstraat en het bebouwen van het plantsoentje Sweerts de Landasstraat/Zijpe Poort is niet acceptabel	17
- bezwaar tegen kantorenbouw en het verdwijnen van het plantsoen en het zicht op park Sonsbeek onderaan de Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg	27
- pleit voor handhaving plantsoen op hoek Amsterdamseweg/Sweerts de Landasstraat en voor het behoud van de doorkijk naar het park Sonsbeek	29
- handhaving plantsoentje op de hoek Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg	39
- geen bebouwing op de hoek Sweerts de Landasstraat/Amsterdamseweg/plantsoentje	39
- bezwaar tegen het slopen van panden aan de Amsterdamseweg	25
- bezwaar tegen de sloop van de panden Brantsenstraat 14, 16 en 18	26, 27
- bezwaar tegen de sloop van panden onderaan de Sweerts de Landasstraat en tegen het realiseren van nieuwbouw ter plaatse	29
- vervangen van vooroorlogse woningen door nieuwbouw is onaanvaardbaar	26
- minimaal de 4 panden aan de Sweerts de Landasstraat (huisnr. 13/15,17/19,21/23, 25/27) als beeldbepalend beschouwen	39
- bezwaar tegen verwerving van achtertuinten van panden aan de Sweerts de Landasstraat	27
- bezwaar tegen het verkleinen van de achtertuinten van Bouriciusstraat 9 en 11	31
- bezwaar tegen het verkleinen van zijn achtertuin (Bouriciusstraat 11)	32
- verkleinen achtertuinten aan de Bouriciusstraat onaanvaardbaar	13
- verkleining van tuinen is niet mogelijk i.v.m. de lichtinval	26
- het leefklimaat in de Bovenbrugstraat voor de bewoners van de te handhaven woningen verslechtert	38
<u>Gebied ten zuiden van het station</u>	12
- inzicht gevraagd in de relatie tussen de geprojecteerde winkels in het projectgebied en die van de binnenstad	12
- welke vormen van detailhandel worden in het plangebied voorgestaan	21
- vraagt om brancheringsplan van het geprojecteerde verkoopvloeroppervlak in het zuidelijk deel van het plangebied	22
- onvoldoende aandacht voor de wisselwerking tussen het stadscentrum en de aangrenzende stadsdelen	21
- ontbreken van de totaalvisie Arnhem Centraal in samenhang met de Arnhemse binnenstad	16
- wil meer woningen in het plangebied	18
- meer woningen bouwen ten zuiden van station	20
- toevoegen bestemming 'wonen' in het plandeel begrensd door Betuwestraat, het spoor, het Stationsplein en de Utrechtsestraat (Stationsplein West)	34
- adviseert het versterken van de woonfunctie in het centrum	7
- het herstel/versterken van de singelstructuur als uitgangspunt in het bestemmingsplan opnemen	34
- in de plannen ontbreekt een visie op de woonfunctie	35
- uitzicht op het ABN-AMRO kantoor aan het Gele Rijdersplein wordt weggenomen	35
- door vaststelling van het voorliggende bestemmingsplan zal ABN-AMRO aanzienlijke schade lijden	

PARKEREN	
- voor wie zijn de 1000 parkeerplaatsen bedoeld (openbaar/particulier)	1, 5
- aantal parkeerplaatsen dat is opgenomen in het bestemmingsplan moet niet 1000 zijn maar 500	16
- gemeentelijk parkeerbeleid veroorzaakt parkeerdruk in het Burgemeesterskwartier	17
- de Burgemeesterswijk zal te maken krijgen met veel parkeeroverlast	33
- vraagt om voldoende parkeerplaatsen voor het winkelend publiek	21
- garanties gevraagd over bereikbaarheid en parkeren ten aanzien van de uitbreiding van het aantal m ² verkoopvloeroppervlak	21
- parkeernorm is niet realistisch	22
- de norm voor het aantal parkeerplaatsen laten variëren per functie	1, 5
- parkeernorm geleidelijk invoeren	1, 5
- aandacht geven aan een ingroeibeleid m.b.t. parkeernorm	10
- bij de gehanteerde parkeernorm zal de capaciteit van de geplande parkeergarage onvoldoende zijn	33
- uitrit geprojecteerde parkeergarage is onjuist gesitueerd	19
- ten behoeve van de kantoorlocatie aparte toegangsrijbaan maken	19
- ingang/uitgang parkeergarage liggen te ver uit elkaar	19
- ventilatie van de garage veroorzaakt stank- en geluidsoverlast	19
- aandacht voor sociale veiligheid in garage	19
- voorstel voor garage aan of onder het Willemsplein	29
- ondergrondse garages aanleggen t.b.v. parkeerprobleem omwonenden	34
- stelt voor parkeergarage aan de rand van het plangebied te plaatsen	

INFRASTRUCTUUR	
<u>Het hele plangebied betreffend</u>	
- gemeente weigert naar alternatieven te kijken die het doorgaand verkeer uit de binnenstad weren	33
- vraag om gedetailleerd verkeerscirculatieplan	21
- het alleen realiseren van infrastructuur m.u.v. Amsterdamseweg aan de zuidzijde	29
van het station Arnhem	36
- wat is het gevolg van de herinrichting van de infrastructuur binnen Arnhem Centraal op de rest van de stad	33
- door concentratie van kantoorcomplexen zal automobiliteit niet afnemen maar toenemen	22
- ondersteunt niet het voornemen om de automobiliteit terug te dringen	1, 5
- verkeersafwikkeling laat zich teveel leiden door financiële middelen van het rijk	35
- bestemmingsplan niet vastleggen als de inrichting Gele Rijdersplein en de Jansbinnensingel niet bekend is	
<u>Gebied ten noorden van het station</u>	15
- veiligheidsmaatregelen i.v.m. de verkeersoverlast van de Amsterdamseweg	25
- het verleggen/verbreden van de Amsterdamseweg draagt niet bij tot een samenhangend verkeersplan in Arnhem	26
- verleggen Amsterdamseweg in zuidelijke richting, waardoor behoud van woningen	13
en achtertuinen	27
- opschuiven kantoorbebouwing Amsterdamseweg in zuidelijke richting	28
- de nieuwe Amsterdamseweg is te ruim bemeten	31
- verzoek om geringere verbreding van de Amsterdamseweg	37
- de nieuwe Amsterdamseweg een zo gering mogelijke breedte geven	39
- de nieuwe Amsterdamseweg meer in zuidelijke richting aanleggen	37
- minder vergaande verlegging/verbreding van de Amsterdamseweg	
- de achterzijde van de panden aan de Bouriciusstraat en de Sweerts de Landasstraat moet bereikbaar blijven voor brandbestrijding	v. Daal Milieudefensie
- stelt voor de Brantsenstraat af te sluiten	
- pleit voor ingang station en parkeergarage aan de noordzijde van het plangebied	1, 5 21
<u>Gebied ten zuiden van het station</u>	35
- onvoldoende aandacht geschonken aan verbinding tussen binnenstad en station	16
- duidelijkheid over de verbinding tussen stationsgebied en binnenstad	
- aan de bereikbaarheid van het ABN-AMRO kantoor aan het Gele Rijdersplein en Willemsplein wordt afbreuk gedaan	16 18
- nadere uitwerking tunnel onder Nieuwe Plein om ontsluiting van het Bergkwartier	20
in oostelijke richting te behouden	
- aanpakken van sluiproutes in het Bergkwartier	
- tunnel op Nieuwe Plein doortrekken tot voorbij de Coehoornstraat	
- ontsluiting verlengde Renssenstraat niet via huidige Renssenstraat, Betuwestraat en Brugstraat	
VERWERVING VAN PANDEN	
- bezwaar tegen het verlaten van de huidige vestigingslocatie	23
- verplaatsing van het bedrijf is onwenselijk en duur	23
- geen overleg gevoerd met eigenaar	23
- oneens met opmerking in hoofdstuk III 'Toelichting' van het bestemmingsplan (p.23) dat het pand in slechte staat van onderhoud verkeert	23
- bezwaar tegen het ter plaatse moeten beëindigen van de bedrijfsexploitatie	24
- herlokatie brengt hoge kosten en een aanzienlijk bedrijfsrisico mee	24
- aangeven te slopen panden en te handhaven tuinen op plankaart	13a
- bijlage waarop inzicht in onteigening te nemen terreinen wordt aangegeven ontbreekt	23

BETUWELIJN	
- rekening houden met de nieuwste ontwikkelingen omtrent de Betuwelijn en de noordelijke aftakking	31
- aandacht voor het effect van de Betuwelijn op het bestemmingsplan	33
- wat is de consequentie van een Betuwelijn voor dit plan	36
- stelt voor de ontwikkelingen rond een Betuwelijn in het bestemmingsplan te verwerken	v. Daal
- de gevolgen van een Betuwelijn dienen verwerkt te worden in het bestemmingsplan	38
- relatie wel/niet noordelijke aftakking Betuwelijn met goederentransport door Arnhem	12
MILIEU	
- ontbreken van akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoor	8
- worden op de vernieuwde Amsterdamseweg de wettelijke normen van geluidsen	25
stankoverlast niet overschreden	32
- verwacht geluidsoverlast van de Amsterdamseweg en treinverkeer	6, 8
- volledig inzicht hebben in de bodemverontreiniging en -sanering	12
- aantonen dat bodemsanering tot een aanvaardbaar niveau binnen de planperiode	12
plaatsvindt	34
- aantonen dat na sanering de gedachte functies kunnen worden gerealiseerd	
- hoe verhouden zich de stationsplannen tot de verontreiniging van het Nepromaterrein	6
- inzicht hebben in mogelijke problemen van externe veiligheid	8
- externe veiligheid rondom NS-emplacement	12
- rapport milieu-onderzoek bespreken met de provinciale dienst Milieu en Water	
TEKST BESTEMMINGSPLAN EN BIJLAGEN	
- aangeven m ² , een toevoeging of een gedeeltelijke vervanging	1, 5
- verschillen tussen de genoemde m ² voor de diverse functies in de 'Toelichting' en	1, 5
de 'Voorschriften'	14
- onduidelijkheid over het terugbrengen van het kantoorvloeroppervlak van 100.000	
m ² (in de concept-nota van uitgangspunten) naar 80.000 m ² (in het ontwerp-bestemmingsplan)	16
- uitgangspunt 10 in het bestemmingsplan is gewijzigd t.o.v. die in de concept-nota	17
van uitgangspunten. Dit dient nader uitgewerkt te worden	18
- zorgen over de uitwerking van uitgangspunt 10	1, 5
- volume kantoorbouw aan noordzijde station vermelden in plantoelichting	23
- bedrijvenlijst ongewenst en overbodig	32
- artikel 8 van de 'Voorschriften' laat de vestiging van kantoren toe, niet duidelijk is of er vestiging van industrie mogelijk is	18
- hoofdstuk III 'Beschrijving plangebied', onderwerp 'monumentale waarden': laatste zin van de alinea klopt niet met de tekst die er aan voorafgaat	9
- plankaart maken met daarop monumentale en beeldbepalende panden en bomen	
- in de voorschriften van artikel 4 en artikel 6 energievoorziening van treinen en trolleybussen noemen	

- stelt voor het coördinatiepunt ('Toelichting', hoofdstuk VII 'communicatie en inspraak') op te dragen met bewoners en insprekers oplossingen te zoeken van de knelpunten
- milieuparagraaf nader uitwerken
- financieel economische aspecten nader uitwerken
- financiële uitvoerbaarheid aantonen
- twijfel of bestemmingsplan financieel-economisch haalbaar is
- ontbreken van voorschriften m.b.t. bebouwingshoogten op plaatsen waar bestaande bebouwing moet wijken voor nieuwbouw
- formules m.b.t. bouwhoogten en bebouwingspercentages nodeloos ingewikkeld
- nadere uitwerking infrastructuur Willemsplein/Nieuwe Plein
- nadere uitwerking infrastructuur Amsterdamseweg
- nadere uitwerking spoorwegdoeleinden
- aanpassingsplan van de infrastructuur als bijlage toevoegen aan het bestemmingsplan
- rapport grondexploitatie bespreken met de provinciale dienst Welzijn, Economie en Bestuurlijke Verhoudingen
- gemeenteraad dient de uitwerking van de globale bestemming centrumdoeleinden aan zichzelf voor te behouden
- inspraakreactie van 19-08-93 blijft van kracht
- tekstuele aanpassingen³⁴

12

12

6

23

15

18

18

18

18

12

12

23

14, 16

7, 7a, 12

10.5 IXE. Antwoorden van de gemeente op de binnengekomen reacties

Onderwerp: STEDEBOUW

A. Het hele plangebied

Uitgangspunt

Aan het ontwerp-bestemmingsplan liggen het **Workshopplan Arnhem Centraal** en de **Nota van uitgangspunten** ten grondslag. Deze zijn in februari 1994 door de gemeenteraad vastgesteld.

In een aantal inspraakreacties worden zaken die in februari 1994 zijn vastgesteld opnieuw ter

discussie gesteld. Voor de argumentatie en de standpunten van de gemeente wordt hierbij verwezen naar de **Nota van uitgangspunten**.

Station

Het verplaatsen van het station naar een andere lokatie verder van het centrum is niet mogelijk. Het is namelijk de bedoeling het station zo dicht mogelijk bij het centrum te lokaliseren uit het oogpunt van gebruiksvriendelijkheid en effectiviteit. Ook uit technisch oogpunt is het verplaatsen van een dergelijk groot, bestaand station ondenkbaar alleen al uit het oogpunt van de zeer hoge kosten die een dergelijke operatie met zich mee zou brengen.

Kantoren

In het kader van het KAN is gekozen voor het verder versterken van een aantal economische sectoren. Dit is uitgewerkt in het concept **EuroTradePort**. Een van de speerpunten hierin is de ontwikkeling van een Rail Business Center op knooppunten van openbaar vervoer. Dit betekent voor Arnhem de ontwikkeling binnen Arnhem Centraal van hoogwaardige kantoorlokaties met mogelijkheden voor de zakelijke dienstverlening met een bovenregionale functie. Het is daarom van belang de kantoorlokaties direct te koppelen aan het stationsgebied waar trein en stads- en streekvervoer samenkomt.

De bouw van de kantoren is vastgelegd in de projectplanning. Als eerste komen daarbij de kantoren in het deel ten zuiden van het station aan bod. Dit houdt verband met de bouw van het nieuwe station en de aanleg van het nieuwe busseplein. De kantorenbouw ten noorden van het station is gekoppeld aan de sanering van Amsterdamseweg 38, de aanleg van het nieuwe tracé van de Amsterdamseweg en de aanleg van het vierde perron door NS.

Woningen

Ten behoeve van de inrichting van een nieuw busseplein en de aanleg van een vernieuwde Amsterdamseweg moet een aantal panden (waaronder een aantal woningen) worden gesloopt. Ook ten behoeve van de bouw van kantoren zal ten noorden van het spoor in de toekomst een gering aantal woningen verdwijnen. Ten zuiden van het spoor zullen nieuwe wooneenheden gerealiseerd worden om het totaal aantal wooneenheden in het projectgebied tenminste gelijk te houden. Bovendien is in reactie op de gehouden inspraak de mogelijkheid geopend, dat in het gebied ten zuiden van het spoor binnen milieutechnische randvoorwaarden alsnog enige vervangende nieuwbouw kan worden gerealiseerd.

Zijpse Poort

De breedte van de Zijpse Poort moet worden vergroot om aan te sluiten op de herinrichting van de infrastructuur van het Willemsplein en het Zijpse Plein/Amsterdamseweg.

De NS zal het ontwerp en de uitvoering verzorgen van de vernieuwde Zijpse Poort in nauwe samenwerking met de gemeente. Bij het ontwerp zal enerzijds rekening worden gehouden met de toekomstige meersporigheid op het viaduct en anderzijds met een zoveel mogelijk terugbrengen van het historische aanzicht van de Poort. Een en ander kan procedureel goed gestructureerd plaatsvinden in het kader van de uitwerking van de bestemming 'Spoorwegdoeleinden/Verkeersdoeleinden'.

Monumentenbestand

De herinrichting van het bebouwd gebied is erop gericht beeldbepalende panden zoveel mogelijk te ontzien. De herinrichting van het openbaar gebied is erop gericht de monumentale bomen zoveel mogelijk te ontzien en de groenstructuur in het gebied te versterken. Ter waarborging van deze intentie zal voor respectievelijk de herinrichting van Willemsplein/Nieuwe Plein en de Amsterdamseweg en omgeving een uitwerkingsplan worden opgesteld.

Tekstaanpassingen

Monumentenbestand

Aan de tekst van het ontwerp-bestemmingsplan, deel A Toelichting (Hoofdstuk II

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Beleidskader) is de navolgende tekst toegevoegd:

'Cultuurhistorische Rapportage Spoortracé

In opdracht van de Dienst Stadsontwikkeling is in het najaar van 1992 onderzoek gedaan naar de cultuurhistorische waarden in en rond het stationsgebied en het verdere spoortracé in het (vooroorlogse) stedelijk gebied van Arnhem. Aanleiding voor dit onderzoek waren de in voorbereiding zijnde plannen voor het stationsgebied en de toen, in het kader van Rail 21, in onderzoek zijnde verbreding van het spoor richting Duitsland. Het rapport geeft inzicht in de gevolgen van deze projecten voor het stadsbeeld van Arnhem en haar historisch gebouwenbestand. Het rapport omvat een historisch overzicht, gebiedsgewijze beschrijvingen, de gevolgen van genoemde projecten en ten slotte een bepaling van de monumentale waarden van de toen bedreigde bebouwing. De eindrapportage van januari 1993 is door de Workshop Arnhem Centraal mee in beschouwing genomen. Na de vaststelling van de **Nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem** zijn binnen het bestemmingsplangebied de panden Bouriciusstraat 9 en 11 aangewezen als gemeentelijk monument.'

Groenaspecten

Aan het ontwerp-bestemmingsplan, deel A Toelichting (Hoofdstuk III 'Beschrijving plangebied' en Hoofdstuk IV 'Programma van eisen en randvoorwaarden') is tekst toegevoegd met betrekking tot de groenaspecten in het plangebied. Belangrijke zaken zijn: het herstel van een doorgaande groene inrichting van de singelstructuur en het behoud van het vitale (monumentale) bomenbestand. Ook de voorschriften zijn in deze zin aangevuld.

Supervisor

Het Workshopplan Arnhem Centraal is opgesteld door een viertal architecten/stedebouwkundigen welke door de gemeente/MBO/NS zijn ingeschakeld. Het is de bedoeling dat de verdere stedebouwkundige uitwerking door deze architecten/stedebouwkundigen zal worden verzorgd.

Het hoofd van de sector Planontwikkeling van de Dienst Stadsontwikkeling van de gemeente treedt op als supervisor bij de stedebouwkundige uitwerking en in een later stadium bij de architectonische uitwerking van de plannen.

B. Gebied ten noorden van het station

Het bestemmingsplan handhaaft voor de te behouden panden binnen het plangebied aan de noordzijde de reeds vigerende bestemming. Voor veel panden is dit de woonbestemming. Het vestigen van de kantoorfunctie is in die panden dan ook niet mogelijk. Voor de nieuw te bouwen lokaties is als gevolg van het geluidsbelastingsniveau de woonfunctie niet mogelijk. Voor deze lokaties is gekozen voor de bestemming 'Centrumdoeleinden', zodat naast de kantoorfunctie ook meer publiekgerichte functies de mogelijkheid hebben zich te vestigen.

Amsterdamseweg

Geluid en lichttoetreding

De geprojecteerde kantoren langs de verbrede Amsterdamseweg fungeren als geluidscherm voor de achterliggende woonbebouwing.

Het bestemmingsplan geeft mogelijkheden voor nieuwbouw die voorzien in voldoende lichttoetreding tot de huizen en tuinen die erachter zijn gesitueerd. Bij de bouwplannen zal hier verder rekening mee moeten worden gehouden. Dit, evenals hierna te noemen aspecten, kan gewaarborgd worden door de uitwerkings-bestemmingsplanconstructie.

Opnemen oude gevels in nieuwbouw

Het bestemmingsplan verzet zich niet tegen een dergelijk principe. Binnen de bestemmingscontouren is dit slechts voor enkele panden aan de Sweerts de Landasstraat

mogelijk.

Hoogte en uitkraging nieuwbouw

In antwoord op de inspraakreacties is in de voorschriften onder andere opgenomen, dat nieuwe bebouwing zowel in hoogte als horizontaal dient aan te sluiten op de huidige bebouwing. Via de uitwerkings-bestemmingsplanprocedure kan zo bijvoorbeeld gerefereerd worden aan het voor de Burgemeesterswijk kenmerkende gesloten bouwblok.

Eventuele uitkraging is mogelijk via de flexibele-grens bepaling in de uitwerkingsregeling van de bestemming 'Centrumdoeleinden' in de voorschriften.

Bovenbrugstraat

De woningen aan de zuidzijde van de straat maken plaats voor kantoren die qua hoogte ongeveer overeenkomen met de huidige bebouwing aan de noordzijde. De massa en de hoogte van de kantoren functioneren tevens als geluidsbarrière tussen het spoor en de woningen aan de noordzijde van de straat. Een en ander is onderwerp van nadere verfijningen in de uitwerkingsplanprocedure.

De panden aan de noordzijde van de Bovenbrugstraat blijven opgenomen binnen het geldende bestemmingsplan Oud-Heijenoord.

Eventueel uit het bestemmingsplan Arnhem Centraal voortvloeiende planschade ten aanzien van de panden aan de noordzijde, kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder bepaald worden dan na uitwerking van de bestemming 'Centrumdoeleinden'.

Sweerts de Landasstraat

Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoorontwikkeling is in 1994 vastgelegd in het **Workshopplan Arnhem Centraal** en de **Nota van uitgangspunten**.

Woningen in de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat kunnen bij gebruikmaking van de wijzigingsbevoegdheid van het bestaande bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk' de functie van kantoren krijgen. Het wegnemen van deze wijzigingsbevoegdheid (zoals door een van de insprekers is voorgesteld) heeft een nadeel. De economische waarde van de betreffende panden zal met louter een woonfunctie gereduceerd worden. Het belang van de huidige eigenaren zou hiermee niet worden gediend.

Hoek Sweerts de Landasstraat/Zijpe Poort

Uitzicht op park Sonsbeek

Bij de uitwerking van de kantoorlocatie aan de verbrede Amsterdamseweg nabij de Zijpe Poort zal zoveel mogelijk rekening worden gehouden met het behoud op het zicht op park Sonsbeek vanaf de Amsterdamseweg. De belangrijkste zichtrelatie tussen de Zijpe Poort en park Sonsbeek blijft gehandhaafd.

Plantsoen/nieuwbouw

De begrenzing van het bestemmingsplan ter plaatse is conform het **Workshopplan Arnhem Centraal**. In de nadere uitwerking zal de begrenzing definitief worden bepaald rekening houdend met de verkeerseisen.

Sloop panden Brantsenstraat

De begrenzing van de noordzijde van de verbrede Amsterdamseweg is bekend zodra het definitieve ontwerp van de verbrede Amsterdamseweg gereed is. Vervolgens kan de definitieve begrenzing van de geprojecteerde kantoorbebouwing en van de te slopen panden worden bepaald.

Verkleinen achtertuinen

De begrenzing van de te verwerven gebieden is gebaseerd op het **Workshopplan Arnhem Centraal**. De mate waarin bestaande tuinen en hun bomen in de toekomst gehandhaafd

kunnen blijven is afhankelijk van het definitieve ontwerp van de Amsterdamseweg en van de stedenbouwkundige uitwerking van de kantoorlokaties (bijvoorbeeld: basisbebouwingsmodel/bebouwingspercentage).

C. Gebied ten zuiden van het station

Gebied ten zuiden van Utrechtsestraat

De plangrens van Arnhem Centraal is door de gemeenteraad in februari 1994 vastgesteld. De stedenbouwkundige en functionele samenhang van het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat met Arnhem Centraal zal door de gemeente op een later tijdstip worden uitgewerkt.

Visie op samenhang binnenstad-stationsgebied

Voor genoemde visie wordt verwezen naar het **Structuurplan Arnhem**, de **Nota Stadsbeeld** en de nota **Arnhem, koopstad met allure**.

Detailhandel en horeca in het nieuw in te richten stationsgebied

Het standpunt van B & W ten aanzien van de branchering is vastgelegd in een notitie d.d. 10 januari 1995. De notitie is onder meer aan de huidige bedrijven in het plangebied toegezonden.

Een copie van de notitie is als bijlage aan dit hoofdstuk toegevoegd.

Woonfunctie

Op de lokaties waar de Wet geluidhinder de nieuwbouw of de vervangende nieuwbouw van woningen toestaat, is de woonfunctie onderdeel van de verschillende bestemmingen 'Centrumdoeleinden'.

Singelstructuur

In het uitwerkingsplan van Willemsplein/Nieuwe Plein speelt een aantal aspecten een rol, waaronder het openbaar vervoer, vervoer per auto en per fiets, het voetgangersdomein, de groenstructuur en de ondergrondse infrastructuur. Uitgangspunt is dat in dit gebied de groenstructuur moet worden versterkt.

Daarbij zal veel aandacht worden gegeven aan de mogelijkheden tot het realiseren van een singelstructuur. In antwoord op de inspraakreacties is de bestemming 'Verkeersdoeleinden' gewijzigd in een nader uit te werken bestemming. In de voorschriften en op de plankaart is tot uitdrukking gebracht, dat (monumentale) groenaspecten een belangrijke rol spelen bij de uitwerking.

Sociale veiligheid

Naast kantoren zullen ook andere functies in het stationsgebied een plaats krijgen en/of behouden, die buiten de kantooruren voor levendigheid zorgen. Dit zijn onder meer de woonfunctie rond de Oude Stationsstraat, het NS-station, het busstation en de horeca-gelegenheden.

De uitwerkings-, bouw-, en inrichtingsplannen zullen op sociale veiligheid getoetst worden.

Zicht op ABN-AMRO kantoor Gele Rijdersplein

Het Nieuwe Plein en Willemsplein hebben in het ontwerp-bestemmingsplan de bestemming 'Verkeersdoeleinden'. Deze bestemming laat ook een bushaltevoorziening (geen busstation) ter vervanging van de huidige halteplaats op het Willemsplein toe. De op de informatie- en inspraakavonden getoonde verkeersontwerpen geven een beeld van de mogelijke ontwerpen binnen deze bestemming.

In het uitwerkingsplan van het Nieuwe Plein/Willemsplein zal te zijner tijd blijken of en zo ja in welke mate het zicht op genoemd kantoor gewijzigd is. Pas op dat moment zal bezien

kunnen worden, of eventueel planschade met argumenten te onderbouwen is.

Onderwerp: PARKEREN

Het parkeerbeleid

Het parkeerbeleid van Arnhem is vastgelegd in het werkdocument **Parkeer & lokatiebeleid** van april 1993 en in het **Regionaal Verkeers- en Vervoerplan** (RVVP) van juni 1994.

Indien in de toekomst in de Burgemeesterswijk of elders in het stationsgebied parkeeroverlast zou ontstaan als gevolg van de herinrichting van het gebied, zal de gemeente de nodige maatregelen treffen ter opheffing van die overlast.

De parkeernorm

De in het ontwerp-bestemmingsplan gehanteerde parkeernorm voor kantoren en woningen is afkomstig uit het RVVP. Het RVVP is vastgesteld voor de Vervoerregio Arnhem-Nijmegen door alle bij het KAN betrokken gemeenten (dus ook door Arnhem). De in het RVVP gehanteerde normen komen voort uit de **Uitvoeringsnotitie Parkeerbeleid** en het **SVV II** (Structuurschema Verkeer en Vervoer), beide van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Beide documenten zijn in 1995 van kracht geworden.

Het gebied van Arnhem Centraal is een A-lokatie. Voor de nieuw te bouwen kantoren geldt hier: 1 parkeerplaats per 250 m² brutovloeroppervlak; voor de nieuw te bouwen woningen geldt: 1 parkeerplaats per woning.

Op een A-lokatie horen de typen bedrijven waarvoor genoemde parkeernorm voldoende is.

De in het ontwerp bestemmingsplan genoemde 1000 parkeerplaatsen hebben betrekking op het gebied ten noorden én ten zuiden van het station en zijn bedoeld als:

- vervanging van parkeerplaatsen van vergunninghouders en kortparkeerders die binnen het projectgebied komen te vervallen;
- vervanging van de capaciteit van de huidige parkeergarage aan de Oude Stationsstraat en
- parkeerplaatsen ten behoeve van van de nieuw te bouwen kantoren en woningen.

De geplande winkels/horeca in de Oude Stationsstraat zullen voornamelijk bezocht worden door gebruikers van het busseplein en het station en vrijwel niet door bezoekers die met de auto naar de stad komen om in de Oude Stationsstraat te gaan winkelen. Om die reden zullen bezoekers van de Oude Stationsstraat geen extra parkeerplaatsen vergen in het stationsgebied ten opzichte van de huidige situatie.

Het ingroeibeleid

Het gebied van Arnhem Centraal is een A-lokatie en wel vanaf het moment dat er nieuwbouw gepleegd gaat worden. Als er namelijk gestart wordt met de bouw van kantoren, winkels en dergelijke is -conform de planning- de infrastructuur in het gebied geheel opnieuw ingericht en voldoet daarmee aan alle eisen van een A-lokatie.

Zou dit niet het geval zijn, dan zou over de mogelijkheid van een ingroeibeleid gesproken kunnen worden. In dit geval is dit echter niet aan de orde.

De nieuwe parkeergarage zal in 2001 gereed zijn. De nieuwbouw van kantoren en woningen aan de zuidzijde van het station zal volgens de huidige planning omstreeks 2003 gereed zijn.

Een tweetal jaren zal de nieuwe garage dus in gebruik zijn met een overcapaciteit aan parkeerplaatsen en kunnen gebruikers wennen aan de nieuwe parkeermogelijkheden in het gebied.

De nieuwe parkeergarage

Bij het bepalen van de lokatie van de nieuwe garage is rekening gehouden met een aantal factoren zoals:

- een redelijke afstand van het centrum;
- dicht bij de nieuwe kantoren, woningen en winkels;
- dicht bij het station;
- de herinrichting van het Willemsplein en Nieuwe Plein;
- garage goed toegankelijk voor de hoofdstromen van het verkeer.

Op basis van bovenstaande punten en uit het oogpunt van kosten (de garage moet exploitabel te maken zijn) is gekozen voor een garage onder de stationspleinen. Andere lokaties in het projectgebied voldoen niet aan genoemde uitgangspunten.

De parkeergarage is gericht op de parkeerbehoefte aan de zuidzijde van het station met een capaciteit van circa 750 parkeerplaatsen.

Met name in de weekeinden zal het winkelend publiek gebruik kunnen maken van de parkeerplaatsen die op werkdagen bestemd zijn voor de nieuwe kantoren in het gebied.

Het ontwerp van de parkeergarage moet nog gemaakt worden. Bij het ontwerp zal veel aandacht gegeven worden aan zaken als de verwerking van de aan- en afvoerstromen van auto's en personen, de luchtverversing en de sociale veiligheid in de garage. Een en ander zal in het kader van de uitwerkings-bestemmingsplanprocedure voldoende aan de orde kunnen komen.

Aan de noordzijde van het station is geen parkeergarage gepland. Er wordt vanuit gegaan dat de bouwers van nieuwe kantoren zelf zorg dragen voor parkeermogelijkheden.

Langs het nieuw in te richten deel van de Amsterdamseweg zijn van gemeentewege parkeerplaatsen voorzien voor openbaar gebruik.

Onderwerp: INFRASTRUCTUUR

A. Het hele plangebied

Verkeerscirculatieplan (vcp)

Arnhem heeft een gedetailleerd verkeerscirculatieplan (vcp), welke vervat is in **Voortgangsnota verkeerscirculatieplan 1986 - 1991** van 7 november 1989.

Spooruitbreiding aan noordzijde

Het vierde perron wordt aan de noordzijde van het spooreplacement gerealiseerd. Hiertoe is besloten na een lange periode van overleg tussen gemeente, NS, MBO, bewoners en andere belanghebbenden en na bespreking van de resultaten van de **Workshop Arnhem Centraal**.

De spooruitbreiding aan de noordzijde is vervolgens vastgelegd in de **Nota van uitgangspunten**, die eind februari 1994 door de gemeenteraad is vastgesteld.

Herinrichting infrastructuur

De herinrichting van de infrastructuur in het projectgebied is gestoeld op het RVVP, de huidige en de verwachte verkeersstromen in het gebied, het streven naar verbetering van de doorstroming van het openbaar vervoer, de verbetering van de fietspaden en het voetgangersgebied en de verbetering van de groenstructuur.

Ook voor aansluitende gebieden zoals het Gele Rijdersplein, Jansbinnen- en buitensingel, Roermondsplein, Sonsbeekweg, Zypendaalseweg zijn herinrichtingsplannen in voorbereiding. Al deze plannen worden goed op elkaar afgestemd. Daarnaast is het gebruikelijk dat bij herinrichtingsplannen de Arnhemse bevolking betrokken wordt. In het kader van Arnhem Centraal komt alleen de herinrichting van Arnhem Centraal aan de orde, dat wil zeggen Willemsplein/Nieuwe Plein, de stationspleinen, Zijpe Poort en Amsterdamseweg. Vooruitlopend op een uitwerkingsprocedure is een **voorlopig** schetsontwerp van de toekomstige infrastructuur Willemsplein/Nieuwe Plein als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Automobiliteit

Het beleid van de Rijksoverheid is gericht op het terugdringen van de automobiliteit. Voor Arnhem betekent dit het afremmen van de **groei** van de automobiliteit. De feitelijke automobiliteit neemt namelijk nog steeds toe. Hiermee is in de stationsplannen rekening gehouden.

De financiering van de plannen

De herinrichtingsplannen passen binnen het RVVP en de plannen van de gemeente. De kosten van de herinrichting gaan echter in belangrijke mate de financiële mogelijkheden van de gemeente te boven. Om die reden dragen het knooppunt Arnhem-Nijmegen, een drietal Ministeries en de Europese Unie bij aan de financiering van de plannen. Aan deze financiering verbinden die organisaties voorwaarden waaraan de gemeente zich heeft te houden.

In de planvorming moet dan ook steeds een evenwicht worden gevonden tussen de belangen van de gemeente en de voorwaarden van de mede-financiers. De gemeente is van mening dat haar belangen hierin goed tot hun recht komen.

B. Gebied ten noorden van het station

Verleggen/verbreden Amsterdamseweg

Het verleggen van de weg komt voort uit het feit dat NS aan de noordzijde het emplacement gaat uitbreiden met een vierde perron. Hierdoor komt de huidige Amsterdamseweg in de knel waardoor deze naar het noorden moet opschuiven. Het nieuwe, verbrede weg-tracé gaat uit van tweerichtingsverkeer in plaats van het huidige eenrichtingsverkeer. Daarmee wordt de Sweerts de Landasstraat/Bouriciusstraat ontlast van een aanzienlijke hoeveelheid doorgaand verkeer.

Het definitieve ontwerp van de verbrede Amsterdamseweg moet nog worden gemaakt. Daarbij zal veel aandacht worden gegeven aan functies zoals: fietspaden, parkeren, openbaar vervoer, groen en dergelijke.

Uit het ontwerp en de onderbouwing daarvan zal definitief blijken hoe breed het wegprofiel daarbij gaat worden. Die breedte zal van plaats tot plaats kunnen verschillen, afhankelijk van het aantal functies dat in het profiel aanwezig is.

Voor het ontwerp zal een uitwerkingsplan worden opgesteld. Op basis hiervan kan met omwonenden en andere belanghebbenden over het ontwerp worden gediscussieerd. Het definitieve ontwerp van de verbrede Amsterdamseweg bepaalt tevens de zuidgrens van de kantoorbebouwing aan de noordzijde van deze weg.

De bereikbaarheid van de achterzijde van de panden (bijvoorbeeld voor brandbestrijding) van de Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat zullen door de herinrichting van de Amsterdamseweg en de bouw van kantoren langs die weg, ten opzichte van de huidige situatie niet ten nadele worden veranderd.

De Brantsenstraat heeft een beperkte functie als toegangsweg tot de nieuw ingerichte Amsterdamseweg.

Deze beperkte functie zal te zijner tijd in de bebording van de straat tot uitdrukking komen.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Door een van de insprekers wordt gepleit voor een ingang tot de parkeergarage en tot het station aan de noordzijde van het plangebied. De gemeente heeft bij NS reeds lang de wens neergelegd voor een ingang tot het station vanaf de noordzijde. De ingang zou tegelijk met de aanleg van het vierde perron aangelegd dienen te worden. Een ingang tot de parkeergarage (onder de stationspleinen) vanaf de noordzijde is technisch geen eenvoudige zaak en uit financieel oogpunt niet haalbaar.

C. Gebied ten zuiden van het station

Verbinding stationsgebied-binnenstad

De ingang van het nieuwe station zal gericht zijn op de Oude Stationsstraat. Het huidige Stationsplein en de Oude Stationsstraat zullen zodanig worden ingericht (plaveisel, winkels, horeca e.d.) dat het de loop richting Janstraat en omgekeerd stimuleert. Ook aan de gebruiksvriendelijkheid van de oversteek Oude Stationsstraat - Janstraat wordt veel aandacht besteed.

Bereikbaarheid

De herinrichting van het Willemsplein houdt onder meer in dat de toegang voor auto's en bussen vanaf het Willemsplein tot het Gele Rijdersplein wordt afgesloten. Bedoelde verkeersstromen worden geleid langs de Jansbinnensingel. Toegang tot het Gele Rijdersplein wordt mogelijk via de Looierstraat die voor autoverkeer in twee richtingen berijdbaar wordt. Het Gele Rijdersplein blijft vanaf het Willemsplein wel bereikbaar voor expeditieverkeer. De bereikbaarheid per auto van kantoren en winkels aan het Willemsplein en Nieuwe Plein blijft onveranderd, voor voetgangers en fietsers wordt de bereikbaarheid verbeterd.

De autotunnel

Voor het verkeer komend vanaf het Willemsplein richting Roermondsplein is een tunnel geprojecteerd op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein. Het definitieve ontwerp van de tunnel moet nog worden gemaakt. Bij het ontwerp zal de nodige aandacht gegeven worden aan onder meer de bereikbaarheid van de Coehoornstraat ten behoeve van de bewoners van het Bergkwartier en de toegang tot de huidige parkeerfaciliteiten van betrokken bedrijven.

De tunnel maakt deel uit van de herinrichtingsplannen van het Willemsplein/Nieuwe Plein. Voor deze plannen zal een uitwerkingsplan worden opgesteld. Op basis hiervan kan met omwonenden en andere belanghebbenden over de plannen worden gediscussieerd.

Bij de herinrichting van de stationspleinen en van de Utrechtsestraat zal ook de nodige aandacht gegeven worden aan het huidige gebruik van de Coehoornstraat/Korte Coehoornstraat/Bergstraat als sluiproute voor het autoverkeer.

Renssenstraat

De Verlengde Renssenstraat heeft een ontsluitings- en bereikbaarheidsfunctie voor de binnen het plangebied gesitueerde functies. De ten opzichte van de Utrechtsestraat hoog gelegen straat wordt bereikbaar gemaakt binnen de grenzen van het bestemmingsplangebied. Een hoofdontsluiting via Betuwestraat of Brugstraat ligt uitdrukkelijk niet in de bedoeling.

Voor de gehele hiervoor besproken nieuwe infrastructuur geldt, dat ze niet onmiddellijk, maar via uitwerkings-bestemmingsplannen gerealiseerd zal worden. Dit geeft procedurele waarborgen voor beleidsbeïnvloeding, conform de inspraakreacties.

Onderwerp: VERWERVING

Uitvoering van het project Arnhem Centraal heeft onmiskenbaar gevolgen voor de directe omgeving van het huidige centraal station. Daarvan was de gemeenteraad zich bewust bij de vaststelling van de **Nota van uitgangspunten** (februari 1994). Met de vaststelling van de genoemde nota koos de raad tevens voor uitbreiding van het spooreplacement aan de noordzijde. Een en ander impliceert een verlegging van de Amsterdamseweg in noordelijke richting. Dat onder meer als gevolg hiervan een aantal panden ten noorden van het centraal

station gesloopt moet worden is voor de betrokkenen uiterst vervelend, maar helaas onvermijdelijk. Hoewel de gemeenteraad zich bij het vaststellen van de uitgangspunten bewust was van deze voor betrokkenen pijnlijke ingreep, heeft de raad toch gemeend deze afweging aldus te moeten maken. Overigens is wel een uiterste inspanning geleverd om het aantal te slopen panden tot een minimum te beperken.

Verwervingsbeleid

Om tot sloop over te kunnen gaan, zal de gemeente de betreffende panden uiteraard eerst dienen te verwerven. Met het oog hierop wordt voor het noordelijke deel van het plangebied (ten noorden van het NS-station) een passief verwervingsbeleid gehanteerd. Wie nu reeds wil verkopen, kan zijn/haar pand aan de gemeente te koop aanbieden. Daarbij zal uiteraard gehandeld worden overeenkomstig het hiervoor geldende wettelijke regime. Uiteraard zal naarmate de planrealisering in tijd dichterbij komt, het passieve verwervingsbeleid zonodig worden omgezet in een actief verwervingsbeleid.

(Op basis van de huidige inzichten wordt uitgegaan van sloop van de bebouwing aan de Amsterdamseweg in 1999 ten behoeve van verlegging en verbreding van deze weg. Redelijkerwijs betekent dit dat minimaal drie jaar hiervoor het passieve verwervingsbeleid zal worden omgezet in een actief aankoopbeleid.)

Mocht ook in die fase een minnelijke verwerving niet bevredigend verlopen, dan zal de gemeente noodgedwongen tot onteigening moeten overgaan. Uiteraard zal ook dit gebeuren binnen de hiervoor geldende wettelijke kaders. Dit impliceert dat indien nodig een eventuele schadeloosstelling (bijvoorbeeld in verband met gedwongen verhuizing) onderdeel zal uitmaken van de te voeren onderhandelingen.

Op dit moment worden deze onderhandelingen alleen gevoerd met de eigenaren van panden in het zuidelijke deel van het plangebied (ten zuiden van het NS-station), waarvoor nu reeds een actief verwervingsbeleid geldt. Indien het gebied waarvoor het actieve verwervingsbeleid geldt, wordt uitgebreid zal ook met de betrokkenen van dat gebied in contact getreden worden. Het staat de betrokkenen overigens vrij om vooruitlopend hierop alvast met de gemeente van gedachten te wisselen over de komende ontwikkelingen.

Overigens zijn de belanghebbenden in het totale plangebied tot op heden altijd geïnformeerd over de op handen zijnde ontwikkelingen; onder meer door middel van huis-aan-huis-brieven, informatie- en in-spraakbijeenkomsten en gemeentelijke publicaties in het plaatselijke huis-aan-huis-blad.

Als bijlage bij de toelichting op het bestemmingsplan is gevoegd de bestemmingsplankaart ingetekend op een kadastrale ondergrond. Op de kaart is onder meer te zien welke (delen van) percelen een nieuwe bestemming krijgen. Deze percelen (of delen ervan) zijn al eigendom van de gemeente of zullen - te zijner tijd - door de gemeente verworven moeten worden.

Zoals uit het bovenstaande blijkt, wordt in het zuidelijke deel van het plangebied momenteel al actief verworven. Voor de ondernemers aan de stationspleinen zal de verwerving en sloop tot gevolg hebben dat zij (tijdelijk) elders gehuisvest zullen moeten worden. De gemeente zal alles in het werk stellen om een en ander zo soepel mogelijk te laten verlopen. Daarbij zal de gemeente zich maximaal inspannen om te bewerkstelligen dat de huidige ondernemers ook weer kunnen terugkeren in het plangebied, mits (en dit geldt eveneens voor ondernemers in het noordelijk deel van het plangebied) zij voldoen aan de door Burgemeester en Wethouders op 10 januari 1995 vastgestelde 'voorwaarden ten aanzien van de detailhandel en de horeca in het nieuw in te richten stationsgebied'. Zo er al sprake kan zijn van een eventuele schadeloosstelling zullen hierover in een later stadium afspraken gemaakt dienen te worden.

In dit zuidelijke plangebied neemt overigens een aantal panden (Stationsplein 36 tot en met 38b) een aparte positie in. Deze panden zijn eigendom van NEMEOG (=NS). Naar het zich nu laat aanzien, zal het nieuwe stationsgebouw deels gebouwd worden op de plaats van de

panden Stationsplein 36 tot en met 38b. De gemeente zal deze panden dan ook niet verwerven en is ook niet verantwoordelijk voor de huurbeëindiging en/of tijdelijke (her-)huisvesting. Het is aan de eigenaar van deze panden om -zodra hij de panden nodig heeft in verband met nieuwbouw- nadere regelingen te treffen met de huurders ervan.

Overigens geldt ook voor de ondernemers van deze expliciet genoemde panden dat de gemeente zich zal inspannen om hen in het plangebied terug te laten keren, mits zij voldoen aan de eerder genoemde door Burgemeester en Wethouders vastgestelde voorwaarden.

Leefbaarheid

Het project Arnhem Centraal kent een looptijd van circa 15 jaar. Aangezien daarbij sprake is van een gefaseerde aanpak, is het niet mogelijk het hele plangebied tegelijk in ontwikkeling te nemen. Met name de aanpak van het gebied Bovenbrugstraat zal nog enige tijd op zich laten wachten. De gemeente zal er echter op toezien dat de leefbaarheid van het gebied gewaarborgd blijft. Onder meer door eenmaal aangekochte woningen opnieuw te verhuren.

Vanzelfsprekend is de gemeente niet verantwoordelijk voor het onderhoud van de panden die (nog) niet van de gemeente zijn. Voor dat onderhoud blijven de eigenaren verantwoordelijk en dientengevolge kan de gemeente daarvoor nooit aansprakelijk gesteld worden.

Stand van zaken

De verwerving van panden in (met name het zuidelijk deel) van het plangebied loopt voorspoedig. Een groot deel van de panden is inmiddels al in handen van de gemeente. Hoewel voor het noordelijk deel van het plangebied nog slechts een passief verwervingsbeleid geldt, zijn ook daar al de nodige panden verworven. Met name het onderste deel van de Amsterdamseweg is al vrijwel geheel eigendom van de gemeente Arnhem.

Onderwerp: BETUWELIJN

Het kabinet heeft in april '95 besloten tot aanleg van de Betuwelijn. De aanleg van de Betuwelijn zal resulteren in een toename van de goederenstroom per spoor. Een deel van deze goederenstroom zal op de een of andere manier naar het noorden, richting Twente, moeten worden geleid. In het spraakgebruik wordt dit de 'noordtak' van de Betuweroute genoemd. Deze noordtak kan op verschillende manieren gerealiseerd worden. Een optie is de noordtak op bestaand spoor te realiseren. In dat geval zal de goederenstroom door Arnhem worden geleid en zullen ook woonkernen als Velp, Rheden, Dieren, Elst en Zutphen te maken krijgen met een fors toenemende goederenstroom. Zowel Arnhem als de overige zogenaamde noordtak-gemeenten hebben in alle procedurestadia betreffende de Betuweroute het kabinet te kennen gegeven, dit ontoelaatbaar te vinden. Zij hebben gezamenlijk achtereenvolgende kabinetten voorgesteld, de aanleg van een noordelijke aftakking terzijde van de bevolkingsconcentraties te laten plaatsvinden. Onderzoek daarnaar vindt momenteel plaats.

Het kabinet heeft vastgesteld dat er een grote verscheidenheid aan denkbare oplossingsmogelijkheden is, variërend van beperkte aanpassingen aan de bestaande spoorinfrastructuur tot aanleg van een geheel nieuwe spoorlijn. De noord-oostelijke verbinding maakt geen deel uit van de PKB-Betuweroute.

De hoogte en prioriteit van eventuele investeringen in verband met de noord-oostelijke verbinding - en voor het oplossen van de problematiek in en rond Arnhem - zal op basis van de resultaten van de studie op zijn merites beoordeeld moeten worden, aldus het kabinet in haar brief van 21 april 1995 aan de Tweede Kamer.

In dit kader bezien kan de gemeente redelijkerwijs niet gevraagd worden bij haar reeds lang in gang gezette planvorming te anticiperen op de uitkomst van een eventuele PKB/Tracéwet-procedure.

Onderwerp: MILIEU

Onderzoeken

Ten behoeve van de plannen van Arnhem Centraal is de afgelopen tijd een aantal bodemonderzoeken verricht. Voordat tot de daadwerkelijke uitvoering van de plannen kan worden gekomen, zullen nog aanvullende bodemonderzoeken verricht dienen te worden.

De verrichtte onderzoeken hebben inzicht gegeven in de aard, de omvang en de lokatie van bodemverontreinigingen. Ook de kosten van sanere respectievelijk verwerken van vrijkomende grond zijn globaal bekend.

Ook is een milieu-aspectenstudie verricht waarbij gekeken is naar geluid, veiligheid, windhinder en dergelijke.

Over het resultaat van de onderzoeken vindt voortdurend overleg plaats met de Provinciale diensten.

Woonmogelijkheden in het projectgebied

In de Wet geluidhinder wordt gesproken over 'vervangende nieuwbouw' (nieuwbouw op dezelfde lokatie en geen toename van het aantal geluidgehinderden) en 'nieuwe situaties'. Binnen de randvoorwaarden van de Wet geluidhinder is het mogelijk om de bestaande woningen te vervangen, er is dan sprake van 'vervangende nieuwbouw'.

De berekende geluidsbelastingen op het Stationsplein-West overschrijden de grenswaarde voor 'nieuwe situaties', waardoor het realiseren van woningen in dit kader niet is toegestaan. De grenswaarde voor 'vervangende nieuwbouw' op het Stationsplein-West wordt echter niet overschreden. In het kader van 'vervangende nieuwbouw' kunnen ter plaatse wel woningen gerealiseerd worden.

Op het Stationsplein wordt de grenswaarde voor 'vervangende nieuwbouw' niet overschreden, mits er afscherpende bebouwing (van minimaal 14 meter hoog) langs het spoor geplaatst wordt. Ook hier zou 'vervangende nieuwbouw' gerealiseerd kunnen worden. In antwoord op de inspraakreacties biedt het bestemmingsplan hier nu ook de mogelijkheid toe.

De berekende geluidsbelastingen voor de Oude Stationsstraat overschrijden de grenswaarde voor 'vervangende nieuwbouw' alsmede 'nieuwe situaties' niet, indien er een afscherpende bebouwing (van minimaal 14 meter hoog) geplaatst wordt. In dit deel van het plangebied kunnen derhalve woningen worden gerealiseerd.

Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoor

Het akoestisch onderzoek wordt beschreven in hoofdstuk 4 van de Milieu-aspectenstudie die ter inzage ligt bij de Dienst Stadsontwikkeling (projectleiding Arnhem Centraal). De maximaal optredende geluidsbelasting voor de woningen aan de Amsterdamseweg in de nieuwe situatie overschrijdt de toelaatbare grens. Door bijvoorbeeld het plaatsen van een geluidsscherm en door het nemen van gevelmaatregelen wordt de geluidsbelasting op de woningen aan respectievelijk de Sweerts de Landasstraat en de Brantsenstraat tot een acceptabel niveau teruggebracht. Een en ander zal in het kader van het uitwerkings-bestemmingsplan nader vormgegeven moeten worden.

Bodemverontreiniging/-sanering

In het gehele plangebied is bodemonderzoek verricht om na te gaan of eventuele aanwezige bodemverontreiniging een beperking kan betekenen voor de beoogde bestemming. In het onderzochte gebied is sprake van een diffuse bodemverontreiniging die als normaal beschouwd kan worden voor binnenstedelijke gebieden. Daarnaast zijn op verschillende lokaties in het plangebied lokale bodemverontreinigingen aangetroffen.

Sanering van de diffuse, stedelijke bodemverontreiniging zal in principe alleen plaats vinden indien de verontreiniging risico's met zich meebrengt of zal brengen voor de (beoogde) bestemming van het terrein ter plaatse. In dat geval zullen zodanige maatregelen worden getroffen dat bestaande risico's worden weggenomen. Dergelijke maatregelen kunnen bestaan uit het partieel saneren van de verontreiniging of het treffen van gebruiksbeperkingen bedoeld om het risico te beperken.

Afhankelijk van de aard en de ernst van de lokale bodemverontreinigingen wordt een volledige verwijdering van de aanwezige verontreiniging voorgestaan of het treffen van IBC-maatregelen (Isoleren, Beheersen en Controleren). Bij verwijdering zal de bodemverontreiniging in ieder geval worden gesaneerd tot het niveau waarbij voor de (beoogde) bestemming geen risico's (voor de mens) aanwezig zijn. Specifieke omstandigheden kunnen een verwijdering voorstaan tot de stedelijke achtergrondverontreiniging of de streefwaarden uit de Wbb. IBC-maatregelen of beheersmaatregelen zijn gericht op het tegengaan van verdere risico's voor de mens en het milieu.

Ook de lokale verontreiniging Amsterdamseweg e.o. dient te worden gesaneerd. Het project is nog niet in die onderzoeksfase dat over de saneringsvariant duidelijkheid bestaat. Gekozen kan worden voor een volledige verwijdering van de aanwezige verontreiniging (maximale saneringsvariant) of voor het treffen van IBC-maatregelen (minimale saneringsvariant). Tussen deze uitersten zijn varianten mogelijk. Overleg vindt plaats tussen gemeente, provincie en rijksoverheid om afspraken te maken over de wijze van saneren en de financiering en planning daarvan.

De planning van het project is er op gericht dat bodemverontreinigingen opgeruimd worden alvorens herinrichting van de infrastructuur of het realiseren van nieuwbouw plaatsvindt.

Externe veiligheid

De rijksoverheid hanteert voor externe veiligheid onder meer de normen 'grenswaarde' (maximaal toelaatbaar risico) en 'streefwaarde' (na te streven risico-niveau). In de huidige situatie is de externe veiligheid als gevolg van het doorgaande vervoer van gevaarlijke stoffen in het plangebied, van betere kwaliteit dan de streefwaarde. Naar tot nu toe op basis van aangeleverde gegevens wordt aangenomen zal als gevolg van de autonome groei in het goederenvervoer in de toekomstige situatie de externe veiligheid vermoedelijk tussen de streefwaarde en de grenswaarde komen te liggen.

Op het NS-emplacement is de externe veiligheid eveneens van betere kwaliteit dan de streefwaarde.

In de toekomstige situatie van het emplacement is het overgrote deel van het plangebied van betere kwaliteit dan de streefwaarde aangeeft. Voor een klein deel van het plangebied ligt de externe veiligheid tussen de streefwaarde en de grenswaarde.

Onderwerp: TEKST BESTEMMINGSPAN EN BIJLAGEN

Nieuwbouw: uitbreiding en vervanging

In de nota **Koopstad, met allure** is de toevoeging van een substantiële hoeveelheid winkelvloer (inclusief publiek gerichte kantoren, zoals uitzendbureaus) van 8.400 m² bruto-vloeroppervlak (bvo) aan het kernwinkelapparaat nader onderbouwd. In het stationsgebied (ten zuiden van het spoor) is deze toevoeging gepland.

Het functionele programma voor het plangebied ten zuiden van het spoor gaat uit van in totaal 13.400 m² bvo aan winkels en horecavoorzieningen (inclusief publiek gerichte kantoren). Het gaat daarbij om een toevoeging van circa 8.400 m² bvo (inclusief publiek gerichte kantoren), om circa 2.500 m² bvo horecavoorzieningen (vervanging huidige voorzieningen) en 2.500 m² bvo bestaande winkels (reisbureaus, uitzendbureaus en dergelijke) en horecabedrijven. Deze laatst genoemde 2.500 m² bvo heeft betrekking op het gebied met 'Centrumdoeleinden-D' (het

gebied aan het Willemsplein).

In het plangebied ten zuiden van het spoor wordt derhalve in totaal circa 10.900 m² bvo gerealiseerd en wel in het gebied met de bestemming 'Centrumdoeleinden/Verkeersdoel-einden - nader uit te werken').

Los van het bovenstaande biedt het ontwerp-bestemmingsplan de mogelijkheid om in het plangebied ten noorden van het spoor (binnen de bestemming 'Centrumdoeleinden - nader uit te werken') nog maximaal 800 m² bvo winkels en 800 m² bvo horecavoorzieningen te realiseren. Het gaat hierbij in beide gevallen om toevoeging.

Bedrijvenlijst

In antwoord op de gehouden inspraak is een categorale bedrijvenlijst niet meer in het ontwerp-bestemmingsplan opgenomen. De zeer geringe mate van bedrijvigheid, waar de lijst in concreto betrekking op had, rechtvaardigde om van dit instrument af te zien. De bedrijvigheid kan onder het zogenaamde overgangsrecht gecontinueerd worden.

Om redenen van milieuhinderlijkheid (inclusief de ruimtelijke gevolgen hiervan) is herintroductie van nijverheid, industrie of andere vormen van bedrijvigheid die onderwerp plegen te zijn van regeling in een categorale bedrijvenlijst, niet aan de orde.

Monumentale waarden

In antwoord op de gehouden inspraak is de informatie ten aanzien van potentiële gemeentelijke monumenten en monumentale waarden uitgebreid door aanvullingen op te nemen in de tekst en het kaartmateriaal van de toelichting. Hierdoor is voor belanghebbenden verduidelijkt wat de rechtsgeldige situatie is ten aanzien van panden en objecten op grond van de gemeentelijke monumentenverordening.

Energievoorziening

De opmerkingen ten aanzien van de energievoorziening van treinen en trolleybussen hebben geleid tot een aanpassing van de voorschriften.

Coördinatiepunt

De Dienst Stadsontwikkeling van de gemeente Arnhem (waar het coördinatiepunt onder ressorteert) heeft ten aanzien van ruimtelijke plannen als taak oplossingen te vinden voor de knelpunten en problemen die zich bij het ontwikkelen van die ruimtelijke plannen voordoen. Dit gebeurt structureel in het kader van vele wettelijke procedures en incidenteel via bijvoorbeeld informatiebijeenkomsten, hoorzittingen en dergelijke.

Milieuparagraaf

In de toelichting op het ontwerp-bestemmingsplan is de milieuparagraaf inmiddels nader uitgewerkt. De volledige Milieu-aspectenstudie ligt ter inzage bij de dienst Stadsontwikkeling (bij de projectleiding Arnhem Centraal).

Financieel economische aspecten

In het ontwerp-bestemmingsplan is inmiddels een samenvatting opgenomen van de geheel herziene grondexploitatie. In de grondexploitatie worden de financieel economische aspecten nader uitgewerkt. Tevens wordt de financieel-economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan aangetoond.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Kantoorvolumes

In de concept **Nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem** is sprake geweest van een nieuw te realiseren kantorenvolume van circa 100.000 m² bruto vloer oppervlakte. Naar aanleiding van de inspraak op deze nota is het volume teruggebracht naar 80.000 m² (25.000 tot 30.000 m² ten noorden van het spoor en de rest ten zuiden van het spoor). Deze hoeveelheid is uitgangspunt geweest voor het ontwerp-bestemmingsplan. Het is derhalve niet relevant om in het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan nog de 100.000 m² te noemen. In de als gevolg van de inspraak gewijzigde en door de gemeenteraad vastgestelde **Nota van uitgangspunten** stellen Burgemeester en Wethouders: 'Ten opzichte van het oorspronkelijke plan is de omvang en kwaliteit van de kantoorbebouwing aan de noordzijde beperkter en anders van aard. Dit is een nadeel ten opzichte van het oorspronkelijke plan dat bedoelde vooral hier ruimte te bieden voor de grote kantoorvestigingen. De uitkomst van de workshop laat echter zien dat met sparen van de monumentale panden de ontwikkeling van een aantrekkelijk plan mogelijk is en dat aan de zuidzijde door een dichtere bebouwing het voordeel van een betere inpassing ten opzichte van de Utrechtsestraat wordt bereikt.'

De gevolgen van deze verdichting zullen in het kader van de uitwerkings-bestemmingsplanprocedure aan de orde komen.

Burgemeester en wethouders schrijven voorts in de gewijzigde **Nota van uitgangspunten**: 'Ons college hecht er echter sterk aan dat voldaan wordt aan de oorspronkelijke doelstellingen, die neerkomen op het streven naar een zo hoog mogelijk ambitieniveau voor het totale gebied. Dit geldt zeker voor de werkgelegenheid, de omvang en kwaliteit van aantrekkelijke locaties voor grote kantoorvestigingen en stedelijke voorzieningen. Daarom stellen wij voor naast de compensatie voor teruglopen van de kantooromvang langs de Amsterdamseweg, ten zuiden van het station tevens het gebied tussen Utrechtsestraat, Nieuwe Plein, Oude Kraan en Coehoornstraat in ontwikkeling te gaan nemen.'

Burgemeester en wethouders tekenen hierbij aan: 'Wij zullen een voorstel voor de wijze waarop en wanneer de ontwikkeling ten zuiden van de Utrechtsestraat kan plaatsvinden, gaan voorbereiden. Het ambitieniveau dat wij beogen voor de vernieuwing van het stationsgebied blijft hiermee voor ons gehandhaafd.'

Zoals uit het bovenstaande blijkt is de **Nota van uitgangspunten** inmiddels door de gemeenteraad vastgesteld. Vaststelling is eerst gebeurd na een zeer uitgebreide inspraakronde. De inspraakreacties op genoemde nota zijn uiteraard betrokken bij de vaststelling en hebben zelfs tot een wijziging van de concept-nota geleid. De vastgestelde uitgangspunten zijn door de gemeenteraad bestempeld tot randvoorwaarden voor de verdere planvorming. De **Nota van uitgangspunten** is derhalve niet langer onderwerp van inspraak. Beantwoording van de inspraakreacties met betrekking tot de nota van uitgangspunten, heeft plaats gehad op 4 februari 1994.

Bebouwingshoogten

In de voorschriften wordt duidelijk gemaakt dat bebouwing mag worden opgericht tot bepaalde maximumbouwhoogten. Deze maximumbouwhoogten zijn nadrukkelijk op de plankaart aangegeven. De voorheen gehanteerde formule met betrekking tot bouwhoogten en bebouwingspercentages is inmiddels vervallen.

Uitwerkingsprocedure

In reactie op de inspraak is besloten de bestemming 'Verkeersdoeleinden' (Willemsplein, Nieuwe Plein en Amsterdamseweg) en de bestemming 'Spoorwegdoeleinden' nader uit te werken overeenkomstig het bepaalde in artikel 11 Wet op de Ruimtelijke Ordening. Vooruitlopend op de uitwerkingsprocedure is een **voorlopig** schetsontwerp van de

toekomstige infrastructuur Willemsplein/Nieuwe Plein als bijlage toegevoegd aan het bestemmingsplan.

Voor wat de uitwerking van de globale bestemmingen betreft heeft de gemeenteraad overigens tot nu toe in de diverse stadia van de planontwikkeling Arnhem Centraal (bijvoorbeeld bij de behandeling van de **Nota van uitgangspunten**) niet te kennen gegeven de uitwerkingsbevoegdheid aan zichzelf voor te willen behouden.

10.6 STANDPUNT VAN HET COLLEGE VAN B EN W VAN ARNHEM TEN AANZIEN VAN DE DETAILHANDEL EN DE HORECA IN HET NIEUW IN TE RICHTEN STATIONSGBIED

vervolg STANDPUNT VAN HET COLLEGE VAN B EN W VAN ARNHEM TEN AANZIEN VAN DE DETAILHANDEL EN DE HORECA IN HET NIEUW IN TE RICHTEN STATIONSGBIED

Planning Planuitvoering

Achterkant Planning Planuitvoering

1. KADASTRALE ONDERGROND
2. SCHETSONTWERP INFRASTRUCTUUR ZUIDELIJK DEEL ARNHEM-CENTRAAL
3. GRONDEN DIE VOOR VERWERKELIJKING NODIG WORDEN GEACHT
4. VAN GEMEENTEWEGE TE SLOPEN OPSTALLEN IN HET PLANGEBIED
5. KOSTEN- EN DEKKINGSOVERZICHT VAN HET PROJECT ARNHEM CENTRAAL
6. BESLUIT VAN GS TOT VASTSTELLING HOGERE GRENSSWAARDEN WET GELUIDSHINDER
7. PPC-ADVIES

B I J L A G E 6

Besluit van GS tot vaststelling hogere grenswaarden wet geluidshinder

B I J L A G E 7

PPC-advies

04-12-1995

Hoofdstuk 11 VERWERKING PPC-ADVIES

DOOR GEMEENTE

De subcommissie ontwerp-plannen van de Provinciale Planologische Commissie heeft in juni 1995 het ontwerp-plan Arnhem-Centraal besproken (zie bijlage 7).

De algemene conclusie van de PPC was, dat er "veel waardering bestaat voor dit belangrijke plan voor het stationsgebied van Arnhem, waarvan zij de hoofdstrekking om tot een herstructurering van dit gebied en de directe omgeving te komen, ten volle kan onderschrijven".

Wel diende naar het inzicht van de PPC op onderdelen nog duidelijkheid gegeven te worden; verder moest het plan nog worden voorzien van enige ontbrekende gegevens.

Naar de mening van de PPC wordt het plangebied in sterke mate beheerst door verkeers- en vervoersaspecten.

De "sterk doorsnijdende" werking van de hoofdverkeersverbinding Nieuwe Plein/Willemsplein/Singels zou moeten worden teruggedrongen.

Dit zal gerealiseerd worden, door onder meer twee forse oversteekplaatsen voor langzaam verkeer te realiseren, te weten ter hoogte van de Jansstraat-Oude Stationsstraat en ter hoogte van het Nieuwe Plein.

Ook het "doortrekken" van de singels door middel van groeninrichting tot in het plangebied komt tegemoet aan de wens van de PPC.

De Amsterdamseweg zou zodanig moeten worden uitgevoerd, dat voldaan wordt aan wettelijke milieunormen, aldus de PPC.

Hiervoor zal uiteraard zorggedragen worden; de aanleg van de nieuwe Amsterdamseweg valt onder de werking van de Wet Geluidhinder.

Voorzover nodig worden (door GS te verlenen) ontheffingen in het kader van de Wet Geluidhinder aangevraagd (zie bijlage 6).

Ten aanzien van overige stedenbouwkundige aspecten is er overleg gevoerd met de provinciale diensten en de inspecties RO en Milieu ten aanzien van het onderwerp "wonen" in de centrale bestemming C/V(u).

Dit heeft onder andere geleid tot de aanvulling in de voorschriften, dat eerst geluidafschermdende bebouwing gerealiseerd moet zijn, voordat tot het oprichten van woonbebouwing kan worden overgegaan.

Tot slot zijn er in de toelichting op het bestemmingsplan verduidelijkende passages opgenomen, onder andere betrekking hebbend op het wonen in het noordelijk deel van het plangebied.

Het verdere overleg omtrent financiële en daarmee samenhangende milieu-aspecten met betrokken diensten van Rijk en Provincie heeft inmiddels plaatsgevonden.

Over de milieu- en vervoersbenadering van de Betuwe-spoorlijn is in de PPC-vergadering waarin ook de gemeente vertegenwoordigd was, uitgebreid gediscussieerd. Naar aanleiding daarvan is in het bestemmingsplan de tekst op pagina 78 - onder "Onderwerp: BETUWELIJK" - aangepast.

Naast de duidelijkheid, die reeds gegeven was op pagina 47 van het ter visie gelegde exemplaar van Arnhem-Centraal (zie ook bijlage 5), kan nu nog de volgende aanvullende informatie gegeven worden:

Op pagina 47 van het bestemmingsplan is een dekkingsoverzicht gegeven van fase 1 en fase 2 van het project.

Aanvullend hierop is - per oktober 1995 - hierover het volgende te stellen.

Ten aanzien van fase 1: (periode: 1997 - 2000)

- de beschikking van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat zal eind oktober 1995 aan de gemeente worden afgegeven voor een bedrag van ca | 47 miljoen;
- de beschikking van de Europese Unie is in juli jongstleden ontvangen voor een bedrag van | 10,5 miljoen;
- van het Ministerie van Economische Zaken zijn inmiddels definitief B.O.B.-gelden ter beschikking gesteld voor een bedrag van | 6,4 miljoen;
- de gemeente zelf heeft reeds een bedrag van in totaal | 19,0 miljoen ter beschikking gesteld.

Totaal zal hiermee eind oktober 1995 ca | 83 miljoen voor fase 1 beschikbaar zijn.

Over de aangetroffen bodemverontreinigingen in het gebied is overleg geweest met de Provincie Gelderland en het Ministerie VROM. Uit dit overleg is gebleken dat de normen voor het verwerken van vrijkomende grond met verontreinigingen van de aard zoals aangetroffen in het projectgebied, neerwaarts bijgesteld gaan worden.

Hierdoor zullen de kosten voor bodemsanering belangrijk minder worden dan was voorzien in eerdere kostenramingen.

Hierdoor kan gesteld worden dat de financiering van fase 1 is afgerond.

Ten aanzien van fase 2:(periode: 1999 - 2005)

Ook in fase 2 is een belangrijk bedrag opgenomen voor bodemsanering. Door bovengenoemde bijstelling van de normen van het Ministerie van VROM zullen ook de saneringskosten voor fase 2 belangrijk minder worden.

Dit betekent dat voor fase 2 een beroep zal worden gedaan op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, het Ministerie van Economische Zaken (B.O.B.-gelden) en de Europese Unie voor een bedrag van totaal ca | 34 miljoen.

Fase betreft de periode 1999 - 2005. Dit betekent dat de gemeente vanaf heden 2 tot 3 jaar ter beschikking heeft om dit deel van fase 2 financieel veilig te stellen. Ervaring opgedaan met de financiering van fase 1 geeft aan dat ook de tijdige financiering van fase 2 een realistisch uitgangspunt is.

De opmerkingen van de PPC betreffende monumentale waarden, te weten dat de **cultuurhistorische rapportage Spoortracé** tot uiting moet worden gebracht in besluitvorming en toelichting van dit bestemmingsplan, zijn op twee wijzen verwerkt:

Aan de toelichting is in het hoofdstuk 5, Randvoorwaarden, een paragraaf betreffende het rekening houden met beschermenswaardige gebouwen/bouwwerken toegevoegd.

Op de plankaart wordt de bestemming V(u) zodanig uitgebreid, dat de voor Arnhem zo karakteristieke singelstructuur tussen de Janssingels en het Willemsplein vloeiend voortgezet kan worden.

Daarnaast hebben na overleg met de verantwoordelijke provinciale dienst enige voorschriftwijzigingen plaatsgevonden.

Deze hadden, naast technische verfijningen, onder meer betrekking op de flexibiliteit in de begrenzingen van de bestemmingen, toegelaten gebruiksvormen, uitwerkingsgrenzen, een overgangsrechtelijke precisering,

hoogtematen en verdere bepaling van functies bij het stationsplein.

Als gevolg van dit overleg zijn ook op een drietal plaatsen op de plankaart (bouwrens Stationsplein-West; bestemmingsgrens blok Zijpendaalseweg-Nieuwe Amsterdamseweg; hoogtemaat in C/V(u)-bestemming wijzigingen doorgevoerd.

Tenslotte mag niet onvermeld blijven, dat op basis van het concept-advies van de PPC, het

overleg voor de 1e tervisielegging van het ontwerp bestemmingsplan en de mondelinge behandeling in de PPC, reeds diverse bijstellingen in de planstukken hadden plaatsgevonden voordat het ontwerp bestemmingsplan ter inzage werd gelegd.

Hoofdstuk 12 RAPPORTAGE

TERVISIELEGGING

ZIENSWIJZEN VAN:

Drs M.J.J.M. Vroom Sweerts de Landasstraat 25 6814 DA Arnhem	1
--	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

B	-	de stationsplannen dienen aan de zuidzijde van het station gerealiseerd te
N		worden
G	-	er dient een geïntegreerde aanpak van stationsgebied, binnenstad en Rijnkade te komen
	-	bij de 'Planning Planuitvoering' op blz. 85 dient expliciet aangegeven te worden
G		welke panden aan Amsterdamseweg en Sweerts de Landasstraat onder 'Sloop bebouwing'
U		en welke onder 'Herinrichting Sweerts de Landasstraat' vallen
	-	in een tijdsplanning aangeven welk pand op welk moment gesloopt gaat worden
G	-	het nieuwe tracé Amsterdamseweg dient sober te zijn; een zo minimaal mogelijke verlegging en verbreding van de Amsterdamseweg
	-	sloop van bestaande bebouwing aan de Sweerts de Landasstraat beperken tot
G		een minimum; alleen die bebouwing die absoluut noodzakelijk is voor een sober nieuw tracé van de Amsterdamseweg
G	-	absoluut geen sloop van bestaande bebouwing ten behoeve van nieuwbouw in de Sweerts de Landasstraat
H	-	de vier panden (huisnrs. 13/15, 17/19, 21/23, 25/27) aan de zuidkant van de Sweerts de Landasstraat handhaven
	-	in het huidige ontwerp-bestemmingsplan is de grens van sloop in de Sweerts de
H		Landasstraat op arbitraire wijze getrokken tussen de panden 25/27 (t/m dit pand wel slopen) enerzijds en 29/31 (vanaf dit pand niet slopen) anderzijds; een deugdelijke onderbouwingsgrens ontbreekt
J		de woonfunctie in alle panden aan de Sweerts de Landasstraat handhaven
O	-	geen nieuwbouw onderaan Amsterdamseweg, onderaan Sweerts de Landasstraat
Ff		en het plantsoentje wegens vergaande ontsiering van zowel het entree van de
D		Burgemeesterswijk vanaf de Zijpse Poort als, belemmering van het zicht op het
J		Sonsbeekpark vanaf de Amsterdamseweg
A	-	voldoende parkeergelegenheid zonder overlast voor de Burgemeesterswijk
	-	gevraagd wordt om goede geluidswering van verkeers- en spoorweglawaai
Jj	-	aandacht voor goede zon- en lichtinval en uitzicht voor de woningen in het plangebied
	-	handhaving en wellicht verfraaiing plantsoentje als entree naar de
Kk		Burgemeesterswijk
Jj	-	een samenhangende visie op de toekomst van de stad ontbreekt (samenhang van economische ontwikkeling, ruimtelijke ordening, stedenbouw, milieu en werkgelegenheid)
	-	een deugdelijk onderbouwing van plannen en uitgangspunten ontbreekt, analyses
Tt		en prognoses ontbreken, bijvoorbeeld hoe is de relatie tussen de verwachte
Tt		werkgelegenheidseffecten en de Arnhemse werkloosheid? Waar is de becijfering van de te verwachte afname van het autoverkeer
	-	de financiële onderbouwing ontbreekt
	-	voor een democratisch besluitvormingsproces essentiële informatie ontbreekt zoals analyses, prognoses, financiële onderbouwing en de samenwerkingsovereenkomst gemeente Arnhem/NS/
		MBO
	-	de onderbouwing van uitgangspunt 2 in de 'Nota van Uitgangspunten' geheel onjuist
	-	de reactie van de Wijkvereniging Burgemeesterskwartier van 24 juni 1993 op de gemeentelijke nota 'Nota van Uitgangspunten Stationsgebied Arnhem' d.d 28 april 1993 wordt geheel onderschreven

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

B	-	Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994
N	-	Bij de stationsplannen wordt reeds nadrukkelijk de relatie met de binnenstad betrokken. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgan-

	<p>gersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers. Voor het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat zal op korte termijn een voorstel worden voorbereid voor de wijze en het tijdstip waarop de ontwikkeling ten zuiden van de Utrechtsestraat kan plaatsvinden.</p>
G	<p>- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten.</p> <p>- Feitelijke sloop van een pand zal plaatsvinden zodra de plannen ter plaatse zo ver zijn gevorderd dat sloop op korte termijn nodig is. Dit houdt in dat een tijdsplanning waarop voor elk pand de sloopdatum apart staat aangegeven niet mogelijk is. Sloop hangt immers af van de feitelijke ontwikkelingen in de plandelen. De periode waarbinnen de sloop verwacht wordt is aangegeven onder het kopje "Sloop bebouwing" in de planning op blz. 85 van het bestemmingsplan. Onder het kopje "Herinrichting Sweerts de Landasstraat" valt alleen de feitelijke herinrichting van het wegprofiel e.d.; niet de sloop van panden.</p>
U	<p>- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verleggen/verbreden</p>
H	<p>Amsterdamseweg').</p> <p>- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten. Aan de noordzijde is de grens tussen wel en niet slopen van panden bepaald door de volgende overwegingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de mogelijkheid om aan de noordzijde tenminste ca 30.000 m² bvo kantoorbebouwing te realiseren; - het stedenbouwkundig ontwerp dat bouwblokken, bouwblokbegrenzing en
J	<p>bouwhoogten aangeeft.</p> <p>- Ten aanzien van het verzoek de woonfunctie te handhaven in alle panden aan de Sweerts de Landasstraat wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Sweerts de</p>
O	<p>Landasstraat').</p>
Ff	<p>- Over de nieuwbouw, plantsoentje en uitzicht ter plaatse van de hoek Sweerts de Landasstraat/ Zijpse Poort wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Hoek Sweerts de Landasstraat/ Zijpse Poort').</p>
D	<p>- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 73 onderaan, blz. 74 onderaan en blz. 75 bovenaan).</p> <p>- In de Toelichting (blz. 25/26) is aangegeven welke (wettelijk voorgeschreven) maatregelen getroffen moeten worden ten behoeve van een goede geluidswering tegen</p>
A	<p>verkeers- en spoorweglawaai.</p> <p>- Het beleid van de gemeente is erop gericht om binnen de geplande ontwikkelingen</p>
Jj	<p>het bestaande woon- en leefmilieu (waaronder verkeer, licht, geluid en uitzicht) in het plangebied waar mogelijk in stand te houden en waar mogelijk maatregelen te nemen ter verbetering daarvan. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 71 onder 'Amsterdamseweg, geluid en lichttoetreding')</p> <p>- Voor genoemde visie wordt verwezen naar het Structuurplan Arnhem, de Nota Stadsbeeld en de nota Arnhem, koopstad met allure, Groenstructuurvisie.</p> <p>- Wij delen niet de mening dat een deugdelijke onderbouwing van plannen en uitgangspunten ontbreekt. De onderbouwing waarom gevraagd wordt is in de Toelichting voor zover relevant in voldoende mate aanwezig. Daarnaast wordt in de Toelichting</p>
Kk	<p>veelvuldig verwezen naar reeds vastgelegde beleidsuitgangspunten in rijks, provinciale en/of gemeentelijke nota's/documenten. Het zou te ver voeren om alle onderliggende</p>
Tt	<p>beleidsuitgangspunten integraal in de Toelichting van het bestemmingsplan op te nemen, temeer omdat een bestemmingsplan daarvoor niet bedoeld is.</p> <p>- Alle voor een democratisch besluitvormingsproces relevante informatie is openbaar. Via bewonersbrieven, publikaties, informatie- en inspraakbijeenkomsten is bovendien altijd maximale openheid gegeven.</p> <p>- De financiële onderbouwing is te vinden in de Toelichting op het bestemmingsplan (blz. 45 tot en met 47).</p> <p>- Aan het ontwerp-bestemmingsplan liggen het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten ten grondslag. Deze laatste nota is in februari 1994 (in bijgestelde vorm) door de gemeenteraad vastgesteld. Dit gebeurde na een zeer uitgebreide inspraakronde waarin alle betrokkenen zijn gehoord.</p>

Bij diverse zienswijzen worden zaken die in februari 1994 zijn vastgesteld opnieuw ter discussie gesteld. Wij zien echter geen aanleiding de vastgestelde (beleids-)uitgangspunten wederom ter discussie te stellen. Voor argumentatie en de standpunten van de gemeente verwijzen wij daarom naar de eerder genoemde **Nota van uitgangspunten**.

ZIENSWIJZEN VAN:

Dirkzwager advocaten notarissen (namens cliënt G.H. Beusker en J.C. Beusker) H. Zeilmaker Postbus 55 6500 AB Nijmegen	2
---	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Uu	- in de Bovenbrugstraat wordt de huidige woonbestemming vervangen door de bestemming centrumdoeleinden hierdoor lijden de eigenaren Beusker schade. Zolang de gevolgen van de bestemmingsplanwijziging voor de eigenaren niet duidelijk zijn en geen aanvaardbare regeling met ze is getroffen kunnen zij niet akkoord gaan met het ontwerp-bestemmingsplan
----	---

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Uu	- Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden. De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.
----	---

ZIENSWIJZEN VAN:

W.B. Polman Sweerts de Landasstraat 27 6814 DA Arnhem	3
---	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

B	- infrastructuur met uitzondering van Amsterdamseweg alleen realiseren aan de zuidkant van het hoofdstation Arnhem
H	- het willekeurig trekken van begrenzingen op de plankaart zoals bijvoorbeeld op de Sweerts de Landasstraat tussen de huisnrs. 25/27 en 29/31
J	- geen nieuwbouw onderaan Amsterdamseweg, onderaan Sweerts de Landasstraat en het plantsoentje, handhaving plantsoen of een nieuwe groenstrook en het behouden van de doorkijk naar de Sonsbeekweide en Sonsbeekpark
O	- de mogelijkheid bezien om ondergrondse garages aan te leggen op de uiteinden van de achtertuinen van de bewoners Sweerts de Landasstraat/Brantsenstraat als overgang naar de nieuwe infrastructuur
Ff	- gevraagd wordt om goede geluidswering tegen verkeers- en spoorweglawaai
D	- aandacht voor goede zon- en lichtinval en uitzicht voor de woningen in het
G	plangebied
D	- in een tijdsplanning aangeven welk pand op welk moment gesloopt gaat worden - informatie gevraagd over woonmogelijkheden van oude bewoners in de nieuwbouw

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

B	- Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994
H	- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten . Aan de noordzijde is de grens tussen wel en niet slopen van panden bepaald door de volgende overwegingen: * de mogelijkheid om aan de noordzijde tenminste ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren; * het stedenbouwkundig ontwerp dat bouwblokken, bouwblokbegeleiding en
J	bouwhoogten aangeeft.
	- Over de nieuwbouw, plantsoentje en uitzicht ter plaatse van de hoek Sweerts de Landasstraat/ Zijpse Poort wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Hoek Sweerts de Landasstraat/Zijpse Poort').
O	Over het opschuiven van de kantoorbouw aan de Amsterdamseweg in zuidelijke
Ff	richting wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 76, eerste alinea).
	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 73 onderaan, blz. 74 onderaan en blz. 75
D	bovenaan).
	- In de Toelichting (blz. 25/26) is aangegeven welke (wettelijk voorgeschreven) maatregelen getroffen moeten worden ten behoeve van een goede geluidswering tegen verkeers- en spoorweglawaai.
G	- De geplande wooneenheden zijn niet specifiek bestemd voor de huidige bewoners van het plangebied. Indien er van de zijde van deze bewoners echter belangstelling is te zijner tijd in aanmerking te komen voor deze wooneenheden, dan kan de gemeente dit bepleiten bij de projectontwikkelaar.
	- Feitelijke sloop van een pand zal plaatsvinden zodra de plannen ter plaatse zo ver zijn gevorderd dat sloop op korte termijn nodig is. Dit houdt in dat een tijdsplanning waarop voor elk pand de sloopdatum apart staat aangegeven niet mogelijk is. Sloop hangt immers af van de feitelijke ontwikkelingen in de plandelen. De periode waarbinnen de sloop verwacht wordt is aangegeven onder het kopje "Sloop bebouwing" in de planning op blz. 85 van het bestemmingsplan. Onder het kopje "Herinrichting Sweerts de Landasstraat" valt alleen de feitelijke herinrichting van het wegprofiel e.d.; niet de sloop van panden.

ZIENSWIJZEN VAN:

Dirkzwager advocaten notarissen (namens cliënt A. van der Weerd) H. Zeilmaker Postbus 55 6500 AB Nijmegen	4
---	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Bb	-	bezwaar tegen het verlaten van de huidige vestigingslocatie om de volgende
Uu		redenen:
Uu		* noodgedwongen vertrek uit knooppunt van openbaar vervoer dreigt
		* verhuizing van het bedrijf brengt hoge kosten met zich mee, hetgeen bezwaarlijk
Uu		is voor
		een conjunctuur gevoelig bedrijf
Kk		* werkgelegenheid wordt nadelig beïnvloed door de hoge kosten van verhuizing en
Mm		de
Ww		slechtere bereikbaarheid op een andere locatie
Nn		* er bestaat twijfel of bestemmingsplan financieel economisch-haalbaar is
		* bijlage waarop inzicht in onteigening te nemen terreinen wordt aangegeven
Ll		ontbreekt
		* er is geen overleg gevoerd met eigenaar
J		* oneens met opmerking in hoofdstuk III 'toelichting' van het bestemmingsplan dat
		het
		pand in slechte staat van onderhoud verkeert
		* gemeenteraad dient de uitwerking van de globale bestemming
		centrumdoeleinden aan
		zichzelf voor te behouden
		* artikel 8 van de voorschriften laat de vestiging van kantoren toe, niet duidelijk is of
		er
		vestiging van industrie mogelijk is

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Bb	-	Deze zienswijze is eerder ingebracht tijdens de inspraak. Wij verwijzen naar de passages hierover in de Toelichting (blz. 77 onder 'verwerving'). Ten overvloede vermelden wij andermaal dat met het vaststellen van de Nota van uitgangspunten de gemeenteraad heeft gekozen voor uitbreiding van het spooreplacement aan de noordzijde. Dit impliceert dat adressant onmogelijk op de huidige vestigingslocatie gehandhaafd kan worden. Handhaving van de vestiging zou het project Arnhem Centraal volledig frustreren. Overleg met de betrokkene zal moeten leiden tot een aanvaardbare regeling.
Uu	-	Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden. De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke
Kk		gevallen men om schadevergoeding kan vragen.
	-	Wij delen de twijfels van de brieven schrijver over de financieel-economische haalbaarheid niet. De dekking van de eerste fase van het project is inmiddels rond. De dekking van de tweede fase van het project is deels rond. Voor deze fase moet nog een
Mm		aantal subsidies worden veilig gesteld. Wij hebben er alle vertrouwen in dat wij ook hierin slagen.
	-	Naar aanleiding van de inspraak is in het bestemmingsplan als bijlage 3 van de Toelichting een tekening opgenomen met daarop de gronden aangegeven ten aanzien waarvan de verwerkelijking van het plan in de naaste toekomst nodig worden geacht. De tekening laat zien welke gronden voor de gemeentelijke plannen nodig zijn. De gemeente hoopt de betreffende gronden via minnelijke verwerving in eigendom te krijgen. Alleen indien minnelijke verwerving niet bevredigend zou blijken te verlopen, zal de gemeente tot onteigening overgaan.

Ww	- Alle betrokkenen in het plangebied zijn de afgelopen jaren regelmatig geïnformeerd (bewonersbrieven, publikaties, informatie- en inspraakbijeenkomsten) over de voortgang van de planvorming. Met eigenaren van panden in gebieden waar de gemeente een actief verwervingsbeleid voert, wordt bilateraal overleg gevoerd. Eigenaren van panden in gebieden waarvoor een passief verwervingsbeleid geldt, kunnen op eigen verzoek met de gemeente in overleg treden. De gemeente treedt uit eigene beweging pas met deze eigenaren in overleg als het passief verwervingsbeleid wordt omgezet in een actief verwervingsbeleid.
Nn	- De passage waarop briefschrijver doelt is naar aanleiding van de inspraak aangepast en komt in het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan niet meer voor.
LI	- Voor wat de uitwerkingsbevoegdheid betreft, verwijzen wij naar het door ons gestelde in de Toelichting op het bestemmingsplan (blz. 82 laatste alinea).
J	- Artikel 8, Centrumdoeleinden, laat uitdrukkelijk geen vestiging van industriële activiteiten toe. Dit soort functies worden in voorkomende gevallen bestemd als Bedrijfsdoeleinden. Omdat deze functies op deze A-lokatie ongewenst zijn, is deze bestemming in dit bestemmingsplan dus ook niet opgenomen.

ZIENSWIJZEN VAN:

Vereniging Stadsschoon Arnhem	5
J.H.E. Altena, R.J. Ovezall	5a
De Sav. Lohmanlaan 37	
6823 BG Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

G	- bezwaar tegen de sloop van het pand Jansbuitensingel 1 t/m 3a (Te Kaat); verkeerstechnische redenen zijn onvoldoende motief
Oo	- er ontbreekt een plankaart met daarop monumentale en beeldbepalende panden en bomen
Yy	- het is bezwaarlijk dat er geen onafhankelijk, niet ambtelijke supervisor wordt aangesteld ter waarborging van de kwaliteit
W	- tunnel op Nieuwe Plein moet worden doorgetrokken tot voorbij de Coehoornstraat
Q	- de verkeersvoorzieningen in het plan zijn voorbarig omdat het verkeerscirculatieplan in en rond de binnenstad nog niet gereed is

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

G	- De sloop van het pand Jansbuitensingel 1 t/m 3a (Te Kaat) is noodzakelijk om de toegang van het verkeer vanaf de Jansbuitensingel en het Willemsplein tot de verbrede Zijpse Poort op een verantwoorde wijze vorm te geven. Verbreding van de Zijpse Poort is nodig om het openbaar vervoer vrij baan te geven en om de bestaande verkeersdruk op de Poort te verlichten. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 70 onder 'Zijpse Poort').
Oo	- De opmerking van de adressant is correct. Op de plankaart zijn echter ook diverse andere (niet relevante) zaken niet opgenomen. Het is ook niet ons voornemen om op de plankaart apart de monumentale panden en bomen op te nemen.
Yy	- Wij verwijzen hiervoor naar het gestelde in de Toelichting (blz. 71 onder 'supervisor'). Wij menen - in tegenstelling tot de briefschrijver - dat een ambtelijke supervisor wel degelijk voldoende waarborgen biedt met betrekking tot de kwaliteit van de verdere planontwikkeling.
W	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 76 onder 'De autotunnel'). Het doortrekken van het tunneldak tot voorbij de Coehoornstraat is verkeerstechnisch niet mogelijk, daar de tunneluitrit dan te ver richting
Q	Roermondsplein/Onderlangs zou uitkomen, waardoor een goede verkeersafwikkeling daar niet meer mogelijk is. - Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verkeerscirculatieplan(vcp)').

ZIENSWIJZEN VAN:

H.J. Westerhof en Y.D. Schuler	6
Bovenbrugstraat 30	
6814 DR Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Ww	-	er is geen officiële reactie ontvangen van de gemeente op het bezwaarschrift van 7 februari 1995
G	-	bezwaar tegen het slopen van woningen in de Bovenbrugstraat. Het slopen van een zijde van de Bovenbrugstraat doet afbreuk van het karakteristieke beeld van de straat.
F	-	bezwaar tegen het vervangen van goede woningen uit de jaren 30 door kantoren
R	-	kritische kanttekening wordt geplaatst bij de prognose rond kantoorbehoefte
Dd	-	kantoren in de binnenstad zullen meer verkeersoverlast met zich meebrengen
	-	rapport commissie Hermans geeft aan dat er drastische maatregelen genomen moeten worden ter bescherming van het leefklimaat in de stad.
Uu		Uitbreiding van het emplacement en sloop van de woningen aan de Bovenbrugstraat bieden geen oplossing voor de door de commissie gesignaleerde problemen
	-	over de compensatie die de gemeente aan de bewoners van de Bovenbrugstraat wil bieden, is niets vernomen

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Ww	-	De officiële reactie op de tijdens de inspraakperiode ingediende bezwaren is eind maart 1995 aan de inzenders van bezwaren verzonden in de vorm van een uitgebreide inspraakrapportage.
G	-	Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten .
F	-	De te ontwikkelen kantoorvolumes in het stationsgebied zijn gebaseerd op de nota Ontwikkelingsvisie op het Stedelijk Knooppunt Arnhem - Nijmegen, een ruimtelijk-economisch perspectief en op de gemeentelijke Kantorenmarktnota Arnhem 2000 . Het blijkt dat vooralsnog de feitelijke ontwikkelingen van de afgelopen jaren goed aansluiten op de verwachtingen die vastgelegd zijn in de nota's.
R	-	Arnhem Centraal ligt op een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. De kantoorbebouwing binnen Arnhem Centraal is daarom sterk gericht op bedrijven waarvan de werknemers in hoofdzaak van het openbaar vervoer gebruik maken. Ook de parkeernorm van deze kantoren is daarop afgestemd.
Dd	-	Het ligt daarom niet in de verwachting dat vanwege de kantorenbouw ter plaatse de verkeersoverlast significant zal toenemen.
	-	Deze zienswijze refereert aan de discussie rond de 'hoordtak' van de Betuweroute. Zoals gesteld op blz. 78 en 79 van de Toelichting, zal in dit verband voor het oplossen van de problematiek in en rond Arnhem de uitkomst van nadere studies afgewacht moeten worden. In dit kader bezien "kan de gemeente redelijkerwijs niet gevraagd worden bij haar reeds lang in gang gezette planvorming te anticiperen op de uitkomst van een eventuele PKB/Tracéwet-procedure'.
Uu	-	Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden.
		De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen.
		In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.

ZIENSWIJZEN VAN:

Vereniging van huiseigenaren, A.H. Mulder, J.C.A. Berris, K. van Polanen, M. van Polanen-Engel, drs P.M.A. Meex, J.H.M. Meex-Bongers	7 7a
Sweerts de Landasstraat 29 6814 DA Arnhem	
Sweerts de Landasstraat 47 6814 DB Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

H	- bezwaar tegen het feit dat niet duidelijk is gesteld dat de panden 3 t/m 27 aan de Sweerts de Landasstraat op termijn gesloopt zullen worden
Uu	- door het verwervingsbeleid van de gemeente lijden de huiseigenaren schade daar de door de gemeente verworven panden ogenschijnlijk niet voldoende onderhouden worden waardoor verpaupering optreedt
Cc	- de brief van de gemeente aan de eigenaren van 27 juni 1994 over het verwervingsbeleid dient in het bestemmingsplan te worden verwerkt
Cc	- bezwaar wordt gemaakt tegen het in de brief van 27 juni 1994 aangehaalde
Pp	collegebesluit
Gg	- bezwaar tegen het feit dat een deel van het perceel M4812 (deel van de tuin) de bestemming verkeersdoeleinden krijgt. Plankaart stemt niet overeen met de feitelijke situatie
Ff	- een zeven meter hoge afscherming in de achtertuinen van de Sweerts de Landasstraat is in strijd met het burgerlijk wetboek
Vv	- bezwaar tegen het verhogen van de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Het bestemmingsplan is strijdig met de brief van 27 juli 1995 waarin B&W aankondigt een ontheffingsprocedure hogere grenswaarden te starten.
B	- het is bezwaarlijk dat een indicatief tijdspad NS/ontwikkelaar meeweegt bij de
H	besluitvorming om de Amsterdamseweg op te schuiven in noordelijke richting
Uu	- motivering waarom een vierde perron niet aan de zuidzijde kan worden geprojecteerd ontbreekt
Qq	- niet bekend is welke belangenafweging heeft plaatsgevonden die geleid heeft tot het besluit panden te slopen aan de noordzijde van het spooreplacement
Jj	- in de toelichting van het bestemmingsplan wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met schade die geleden wordt door eigenaren
LI	- in de toelichting bij het bestemmingsplan ontbreekt een beschrijving van de resultaten van het overleg met het ministerie van VROM
Ff	- in de bestemmingsplanvoorschriften komt onvoldoende tot uiting dat deze het resultaat zijn van een afweging van planologische belangen
	- de bevoegdheden van het college zijn onvoldoende begrensd
	- milieunormen horen in de bestemmingsplanvoorschriften niet thuis met name wordt bedoeld op normen voor geluidsbelasting

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

H	- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten . Aan de noordzijde is de grens tussen wel en niet slopen van panden bepaald door de volgende overwegingen: * de mogelijkheid om aan de noordzijde tenminste ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren; * het stedenbouwkundig ontwerp dat bouwblokken, bouwblokbegrenzing en bouwhoogten aangeeft. - Ten aanzien van het verzoek de woonfunctie te handhaven in alle panden aan de Sweerts de Landasstraat wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Sweerts de Landasstraat').
---	--

Uu	<p>- Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden.</p>
Cc	<p>De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.</p>
	<p>- In een brief van de afdeling concerncommunicatie van 27 juni 1994 zijn belanghebbenden geïnformeerd over het door de gemeente te voeren verwervingsbeleid. Hoewel in deze brief niet expliciet is aangegeven dat tegen het collegebesluit bezwaar aangetekend had kunnen worden, stond het belanghebbenden uiteraard wel vrij om daadwerkelijk bezwaar te maken.</p> <p>Een en ander doet overigens niet af aan de inhoud van genoemde brief. In de brief werd aangegeven welke panden voor passief verwervingsbeleid in aanmerking kwamen en welke niet. De panden die (als gevolg van bijgestelde voornemens) niet langer voor sloop in aanmerking kwamen, werden uitgesloten van het passieve verwervingsbeleid. Als motivering werd aangegeven dat deze panden 'niet langer meer binnen het plangebied vallen'. Een motivering die was gebaseerd op, zoals toen werd gesteld, 'de huidige inzichten'. Bij het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan zijn de grenzen van het plangebied echter exact bepaald (blz. 5 van de toelichting). Een en ander betekent dat ook de panden aan Sweerts de Landasstraat, Bouriciusstraat en Brantsenstraat waarvoor geen passief verwervingsbeleid geldt, binnen het plangebied vallen. Voor wat het passieve verwervingsbeleid betreft, heeft dit echter geen gevolgen. De gemeente heeft de betrokken panden niet nodig in verband met de planontwikkeling en zal deze panden dan ook niet aankopen (noch actief, noch passief).</p> <p>Voor de planontwikkeling zijn echter wel stukjes van tuinen van een aantal panden aan Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat nodig. De gemeente zal daartoe later dit jaar (actief) actie ondernemen.</p>
Pp	<p>- Het integraal opnemen van bewonersbrieven in de toelichting van het bestemmingsplan is niet gebruikelijk en ons inziens in het onderhavige geval niet relevant. In de Toelichting wordt in voldoende mate ingegaan op het door de gemeente gevoerde verwervingsbeleid (blz. 77/78 onder 'Verwervingsbeleid').</p> <p>- Het perceel Sweerts de Landasstraat 29/31 is zodanig gesitueerd dat een deel van de tuin nodig is voor de realisatie van de te verleggen Amsterdamseweg. Een en ander is het directe gevolg van de door de gemeenteraad vastgestelde uitgangspunten die ten grondslag hebben gelegen aan het voorliggende ontwerp-bestemmingsplan: uitbreiding van het stationsemplacement met een vierde perron, situering van dit perron aan de noordzijde van het emplacement, twee richtingverkeer op de Amsterdamseweg. Het ruimtebeslag van dit alles is zodanig dat het gebruik van een deel van genoemde tuin onvermijdelijk is. Door hiervan af zien zou het project danig gefrustreerd worden en zouden - na ruime inspraak - vastgestelde uitgangspunten opnieuw ter discussie worden gesteld.</p>
Gg	<p>- De plankaart van het ontwerp-bestemmingsplan 'Arnhem Centraal' stemt voor wat betreft het perceel M 4812 overeen met de plankaart van het voor dat perceel geldende bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk', met uitzondering van die gedeelten, die vallen binnen de ontwerp-bestemmingen C(u) en V(u).</p> <p>- De afscherming, waar de zienswijze-indieners op doelen is nodig vanwege de eisen die de wet Geluidhinder stelt en zal in enigerlei vorm gerealiseerd dienen te worden binnen de globale bestemming 'Centrumdoeleinden'.</p> <p>Ook bijvoorbeeld het plaatsen van een smalle corridor tussen de te realiseren kantoorbebouwing past dus binnen de mogelijkheden. Overigens zal een en ander pas gerealiseerd kunnen worden in het kader van het uitwerking-bestemmingsplan voor deze Centrumdoeleinden-bestemming.</p> <p>Aldaar is ook een verfijndere afweging van belangen en mogelijkheden denkbaar.</p> <p>De op te richten constructie zal in overeenstemming moeten zijn met de (burenrechtelijke) bepalingen van het Burgerlijk Wetboek. De (toekomstige) eigenaar van de grond zal volgens artikel 5.4.37 geen hinder mogen toebrengen aan de naburige erven door een onrechtmatige wijze van onthouden van licht en lucht.</p>

Ff	- In het kader van de bestemmingsplanprocedure kan geen bezwaar gemaakt worden tegen de ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet geluidhinder (ontheffingsprocedure hogere grenswaarden). De Wet geluidhinder voorziet in een eigen bezwaarmogelijkheid. Overigens kunnen we op voorhand het misverstand over de vermeende strijdigheid tussen genoemde aanvraag en het ontwerp-bestemmingsplan uit de weg ruimen. Voor de woningen aan de Sweerts de Landasstraat 29-47 zou een hogere grenswaarde aangevraagd moeten worden indien geen afscherming gerealiseerd wordt aan de Amsterdamseweg ter hoogte van de achtertuinen van de woningen Sweerts de Landasstraat 29 tot en met 39. Het realiseren van een afscherming van zeven meter hoog brengt de geluidsbelasting op genoemde woningen echter terug tot de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A). Voor deze woningen wordt dan ook geen hogere grenswaarde aangevraagd. Dit in tegenstelling tot de woningen aan de Brantsenstraat 20-24. Hiervoor moet wel een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Daarnaast moeten voor deze woningen gevelmaatregelen getroffen worden.
Vv	- Het verleggen van de Amsterdamseweg komt voort uit het feit dat NS aan de noordzijde het emplacement gaat uitbreiden met een vierde perron. Hierdoor komt de huidige Amsterdamseweg in de knel waardoor deze naar het noorden moet opschuiven. Aangezien de aanleg van het vierde perron nog geruime tijd op zich laat wachten (het totale project Arnhem Centraal heeft een looptijd van vijftien jaar), kan niet anders dan gesproken worden van een indicatief tijdsplan. Het zou echter van kortzichtigheid en
B	bestuurlijke onzorgvuldigheid getuigen om een dergelijke te voorzien ontwikkeling te negeren. Vandaar dat wij bij de planvorming terdege rekening wensen te houden met de
Qq	komende ontwikkelingen en daar vroegtijdig zo goed mogelijk op in willen spelen.
	- Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994
Jj	- Het Ministerie van VROM is om een reactie gevraagd in het kader van het zogenaamde artikel-10-overleg. In hoofdstuk IX van de Toelichting (inspraakrapportage) is gereageerd op de opmerkingen van het Ministerie van VROM. - De bestemmingsplanvoorschriften zijn niet bedoeld om allerlei afwegingen te maken. Afwegingen zijn in een eerder stadium gemaakt (Nota van uitgangspunten bijvoorbeeld). Een weerslag daarvan is te vinden in de toelichting op het bestemmingsplan.
LI	Het zal duidelijk zijn dat het bestemmingsplan meer is dan alleen het resultaat van een afweging van planologische belangen. Zo hebben bijvoorbeeld ook economische belangen nadrukkelijk ten grondslag gelegen aan de planvorming. - Ten aanzien van de bestemmingsplanvoorschriften zijn de bevoegdheden van het college bepaald overeenkomstig het hierover gestelde in de Wet op de Ruimtelijke Ordening.

ZIENSWIJZEN VAN:

Belangenvereniging Stations Buurt M.R. Timmermans Bovenbrugstraat 38 6814 DR Arnhem	8
--	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

D	- de geplande 100 tot 150 appartementen aan de Oude Stationsstraat vormen qua volume, kwaliteit en kosten geen reëel alternatief voor bewoners die voor de
R	stationsplannen uit hun huis moeten
P	- de voorgenomen bouw van kantoren dichtbij het station zal de automobiliteit niet doen afnemen maar doen toenemen
O	- bij de gehanteerde parkeernorm zal de capaciteit van de geplande parkeergarage volstrekt onvoldoende zijn
K	- de Burgemeesterswijk zal te maken krijgen met veel parkeeroverlast
S	- in de noordzijde van het plangebied zullen in toenemende mate ook woningen een kantoorfunctie gaan vervullen dit doet afbreuk aan de woonwijk
Ee	- gemeente weigert naar alternatieven te kijken die het doorgaand verkeer uit de binnenstad weren
	- in het bestemmingsplan wordt op onvoldoende wijze rekening gehouden met de gevolgen van de mogelijke komst van de Betuwelijn

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

D	-	Het bestemmingsplan geeft aan dat het geplande aantal wooneenheden 100 tot 150 stuks bedraagt. Het aantal dat in de praktijk wordt gerealiseerd is afhankelijk van de mate waarin voldaan kan worden aan de geldende milieunormen: * in de Oude Stationsstraat betreft dit de normen van geluid en trillingen; * op de stationspleinen betreft dit de normen van geluid, stankoverlast en trillingen.
R		Het definitieve stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp en bijbehorend gedetailleerd aanvullend milieuonderzoek zal te zijner tijd daarin bepalend zijn. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 79 onder 'woonmogelijkheden in het projectgebied').
P	-	Arnhem Centraal ligt op een belangrijk knooppunt van openbaar vervoer. De kantoorbebouwing binnen Arnhem Centraal is daarom sterk gericht op bedrijven waarvan de werknemers in hoofdzaak van het openbaar vervoer gebruik maken. Ook de parkeernorm van deze kantoren is daarop afgestemd. Het ligt daarom niet in de verwachting dat vanwege de kantorenbouw ter plaatse de verkeersoverlast significant zal toenemen.
	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 74). De parkeernorm bepaalt steeds het <u>aantal</u> parkeerplaatsen per m ² kantoor, per woning e.d.
O		Door het toepassen van de parkeernormen wordt het <u>aantal</u> parkeerplaatsen van de parkeergarage bepaald. Het is de gemeente daarom niet toegestaan om in plaats van het aantal (toegestane) parkeerplaatsen in de parkeergarage een overeenkomstig bouwvolume van de parkeergarage in het bestemmingsplan op te nemen. Het volume heeft immers geen relatie met de norm.
K	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 73 onderaan, blz. 74 onderaan en blz. 75 bovenaan).
	-	Het bestemmingsplan laat aan de noordzijde van het spoor verzakelijking toe. Dit geldt met name voor de nieuwbouwlocaties langs de Amsterdamseweg. Voor de te handhaven bebouwing aan de Brantsenstraat, Bouriciusstraat en Sweerts de Landasstraat gelden zogenaamde gedetailleerde bestemmingen (Wonen respectievelijk Kantoor) die corresponderen met de geldende bestemmingen van het bestemmingsplan 'Burgemeesterswijk'.
S		
Ee		Driekwart van het te handhaven aantal panden heeft een directe woonbestemming. Het College van Burgemeester en Wethouders heeft een wijzigingsbevoegdheid naar de bestemming Kantoor. Dit is echter aan een maximum aantal gebonden (zie artikel 10, Wonen). Het karakter van woonwijk wordt hiermee voldoende gewaarborgd.
	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verkeerscirculatieplan(vcp)' en 'Herinrichting infrastructuur').
	-	Op de komst van de Betuwelijn is in de Toelichting (blz. 78/79) ons inziens voldoende ingegaan. Op basis van de huidige kennis en inzichten kan van de gemeente geen andere koers worden verwacht dan die nu is ingezet.

ZIENSWIJZEN VAN:

Bewonerscomité Betuwestraat e.o. B.G. Lindner Betuwestraat 13 6811 MA Arnhem	9
---	---

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

X	-	het gemotoriseerde verkeer moet fysiek niet via de Betuwestraat en de Brugstraat de verlengde Renssenstraat kunnen in- of uitrijden
---	---	---

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

X	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 77 onder 'Renssenstraat').
---	---	---

ZIENSWIJZEN VAN:

VVW Arnhem, de Zuid-Veluwe & de Liemers mr H.M. Engelbrecht, drs Th.A.M. v.d. Meer Postbus 552 6800 AN Arnhem	10
--	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Xx	-	verzocht wordt om de nodige voorzieningen en waarborgen voor een continue exploitatie van de functies zoals die momenteel worden uitgevoerd aan het Stationsplein
----	---	---

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Xx	-	De gemeente zal waar nodig en mogelijk voorzieningen treffen waardoor de exploitatie van functies zoals die momenteel door het VVV worden uitgevoerd aan het Stationsplein gecontinueerd kunnen worden. Met het oog hierop zijn de eerste contacten met de briefschrijver inmiddels gelegd.
----	---	---

ZIENSWIJZEN VAN:

J. Blasweiler Jan Vethstraat 9 6813 HJ Arnhem	11
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

B	-	bezwaar tegen de uitbreiding van de perroncapaciteit en de verbreding van het spoor (geluidsbelasting, sloop bebouwing, verstoring relatie Arnhem Noord met de binnenstad)
---	---	--

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

B	-	Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994
---	---	---

ZIENSWIJZEN VAN:

H.J. Welsch Sweerts de Landasstraat 21 6814 DA Arnhem	12
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

B	-	de stationsplannen dienen aan de zuidzijde van het station gerealiseerd te worden
G	-	in een tijdsplanning aangeven welk pand op welk moment gesloopt gaat worden
G	-	sloop van bestaande bebouwing aan de Sweerts de Landasstraat beperken tot een minimum
H	-	de vier panden (huisnrs. 13/15, 17/19, 21/23, 25/27) aan de zuidkant van de Sweerts de Landasstraat handhaven
H	-	het is onduidelijk waarom de sloopgrens bij het pandnr. 25/27 van de Sweerts de Landasstraat zou moeten liggen
	-	de woonfunctie in alle panden aan de Sweerts de Landasstraat handhaven

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

B	-	Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994
G	-	Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten .
	-	Feitelijke sloop van een pand zal plaatsvinden zodra de plannen ter plaatse zo ver zijn gevorderd dat sloop op korte termijn nodig is. Dit houdt in dat een tijdsplanning waarop voor elk pand de sloopdatum apart staat aangegeven niet mogelijk is. Sloop hangt immers af van de feitelijke ontwikkelingen in de plandelen. De periode waarbinnen de sloop verwacht wordt is aangegeven onder het kopje "Sloop bebouwing" in de planning op blz. 85 van het bestemmingsplan.
H		Onder het kopje "Herinrichting Sweerts de Landasstraat" valt alleen de feitelijke herinrichting van het wegprofiel e.d.; niet de sloop van panden.
	-	Ten aanzien van het verzoek de woonfunctie te handhaven in alle panden aan de Sweerts de Landasstraat wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Sweerts de Landasstraat')

ZIENSWIJZEN VAN:

M. Schröder Betuwestraat 11 6811 MA Arnhem	13
--	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

D	- zorg bestaat over de kwaliteit van het wonen in het plangebied en de aangrenzende gebieden
D	- verzocht wordt om een duidelijk aantal te bouwen woningen in het plan op te nemen. Het minimum aantal woningen dient aanmerkelijk hoger te zijn dan 100.

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

D	- Het bestemmingsplan geeft aan dat het geplande aantal wooneenheden 100 tot 150 stuks bedraagt. Het aantal dat in de praktijk wordt gerealiseerd is afhankelijk van de mate waarin voldaan kan worden aan de geldende milieunormen: * in de Oude Stationsstraat betreft dit de normen van geluid en trillingen; * op de stationspleinen betreft dit de normen van geluid, stankoverlast en trillingen. Het definitieve stedenbouwkundig en architectonisch ontwerp en bijbehorend gedetailleerd aanvullend milieuonderzoek zal te zijner tijd daarin bepalend zijn. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 79 onder 'woonmogelijkheden in het project gebied').
---	--

ZIENSWIJZEN VAN:

IVN, afdeling Arnhem F.B.J. Koops Diependalstraat 4 6812 DA Arnhem	14
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Hh	- verzocht wordt om bij de grondwerkzaamheden ten behoeve van de vernieuwing van het stationsgebied grote zorg te besteden aan het voorkomen van beschadiging van boomwortels
Hh	- de gespaarde en nieuw aangeplante bomen moeten voldoende ruimte krijgen voor maximale overlevingskans

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Hh	- Uiteraard zal bij de grondwerkzaamheden grote zorg worden besteed aan het voorkomen van beschadigingen aan de te handhaven groenvoorzieningen (inclusief boomwortels). - Het pleidooi voor een maximale overlevingskans van gespaarde en nieuw aangeplante bomen heeft onze volledige instemming. Het past - zeker waar het zuidelijk plandeel betreft - volledig in onze visie om waar mogelijk de singelstructuur te versterken.
----	---

ZIENSWIJZEN VAN:

Kamer van Koophandel drs E.J.H.M. ter Veer Postbus 9292 6800 KZ Arnhem	15
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

N	- verzocht wordt om de uitwerking van het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat spoedig ter hand te nemen
F	- jammer dat het kantoorvolume is teruggebracht van 100.000 m ² naar 80.000 m ²
Y	- verzocht wordt om een kruisingsvrije voetgangersoversteekplaats ter plaatse van Oude Stationsstraat - Jansstraat
P	- parkeermogelijkheden in het plangebied zijn volstrekt onvoldoende
P	- verzocht wordt om in plaats van 1000 parkeerplaatsen een maximaal bouwvolume voor een parkeerfaciliteit op te nemen

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

N	- Bij de stationsplannen wordt reeds nadrukkelijk de relatie met de binnenstad betrokken. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgangersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers. Voor het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat zal op korte termijn een voorstel worden voorbereid voor de wijze en het tijdstip waarop de ontwikkeling ten
F	zuiden van de Utrechtsestraat kan plaatsvinden. - In 1993/94 heeft het dialoog tussen de gemeente en de bevolking ertoe geleid dat een aantal woningen in de Sweerts de Landasstraat, Bouriciusstraat en Brantsenstraat niet gesloopt zal worden ten behoeve van de realisering van het project. Hierdoor is het geprojecteerde aantal m ² kantoor aan de noordzijde van het station sterk gedaald. Bij het aanpassen van de plannen kon door gebrek aan ruimte het verloren aantal m ² slechts ten dele worden gecompenseerd aan de zuidzijde. Door B en W is besloten om na de ontwikkeling van het stationsgebied het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat te
Y	ontwikkelen. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 81 onder 'Kantoorvolumes'). - Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 76 onder 'Verbinding stationsgebied-binnenstad').
P	Het kruisingsvrij maken van de oversteekplaats houdt de aanleg in van een brugconstructie. Het wegprofiel ter plaatse is te smal om dit gebruiksvriendelijk uit te voeren. Rolstoelgebruikers zouden de overgang in dat geval zeker niet kunnen gebruiken. - Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 74). De parkeernorm bepaalt steeds het <u>aantal</u> parkeerplaatsen per m ² kantoor, per woning e.d. Door het toepassen van de parkeernormen wordt het <u>aantal</u> parkeerplaatsen van de parkeergarage bepaald. Het is de gemeente daarom niet toegestaan om in plaats van het aantal (toegestane) parkeerplaatsen in de parkeergarage een overeenkomstig bouwvolume van de parkeergarage in het bestemmingsplan op te nemen. Het volume heeft immers geen relatie met de norm.

ZIENSWIJZEN VAN:

Stibbe Simont Monahan Duhot (namens cliënt ABN-AMRO) R. Samkalden Postbus 75640 1070 AP Amsterdam	16
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Z	- het uitzicht op het kantoor van de ABN-AMRO op het Gele Rijdersplein vanaf het Stationsplein wordt weggenomen door de realisatie van een bushalteplaats op het
Aa	Willemsplein - op het Gele Rijdersplein wordt aan de bereikbaarheid en daarmee aan het
Aa	functioneren van het gebouw als regiokantoor ernstig afbreuk gedaan - het ABN-AMRO kantoor aan het Willemsplein wordt door het nieuwe
Rr	bestemmingsplan volkomen onbereikbaar - het bestemmingsplan kan niet worden vastgesteld zonder dat duidelijk is hoe de
Uu	inrichting van het Gele Rijdersplein en de Jansbinnensingel zal zijn - bij ongewijzigde vaststelling van het bestemmingsplan zal ABN-AMRO aanspraak maken op planschadevergoeding

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Z	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 73 onder 'Zicht op ABN-AMRO kantoor Gele Rijdersplein').
Aa	-	Deze zienswijzen zijn door de betrokken adressant niet nader beargumenteerd. Wij volstaan met te verwijzen naar de betreffende passages in de Toelichting (blz. 76 onder 'bereikbaarheid') waarin ons inziens in voldoende mate op het onderwerp is ingegaan.
Rr	-	Deze zienswijze wijkt niet af van wat is ingebracht tijdens de inspraak. Wij verwijzen derhalve naar het eerder gegeven antwoord in de Toelichting (blz. 75 onder 'herinrichting
Uu	-	infrastructuur').
	-	Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden.
		De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen.
		In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.

ZIENSWIJZEN VAN:

Bewonersplatform Binnenstad Arnhem A. ten Hoedt Rodenburgstraat 13-3 6811 HM Arnhem	17
--	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Tt	-	verwezen wordt naar de reactie van Bewonersplatform Binnenstad Arnhem op de concept-nota van uitgangspunten stationsgebied Arnhem
Tt	-	de ontwikkeling van het stationsgebied als toonaangevend element van de ontwikkeling van het KAN als Rail Business Center is geen goed uitgangspunt
E	-	het bestemmingsplan zal weinig bijdragen aan de verbetering van de zwakke relaties station-binnenstad, station-Rijnoevers en station-Sonsbeek
N	-	bezwaar tegen het niet betrekken bij het bestemmingsplan van het gebied ten zuiden van de
W		Utrechtsestraat
	-	bezwaar tegen het voornemen om de route Stationsplein-Coehoornstraat-Nieuwe
Q		Plein af te sluiten vanwege de aanleg van de autotunnel
	-	gemeentelijke visie ten aanzien van de verkeerscirculatie rondom de binnenstad ontbreekt

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Tt	- Aan het ontwerp-bestemmingsplan liggen het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten ten grondslag. Deze laatste nota is in februari 1994 (in bijgestelde vorm) door de gemeenteraad vastgesteld. Dit gebeurde na een zeer uitgebreide inspraakronde waarin alle betrokkenen zijn gehoord. Bij diverse zienswijzen worden zaken die in februari 1994 zijn vastgesteld opnieuw ter discussie gesteld. Wij zien echter geen aanleiding de vastgestelde (beleids-)uitgangspunten wederom ter discussie te stellen. Voor argumentatie en de standpunten van de gemeente verwijzen wij daarom naar de eerder genoemde Nota van uitgangspunten .
E	- Het bestemmingsplan voorziet in winkel- en horecafuncties in een in te richten voetgangersgebied in de Oude Stationsstraat. De uitgang van het nieuwe station zal gericht zijn op de Oude Stationsstraat en aan de gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersoversteekplaats Oude Stationsstraat-Jansstraat zal veel aandacht worden gegeven. Hiermee zal de relatie station - binnenstad worden versterkt. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 73 onder 'Visie op samenhang binnenstad - stationsgebied') Ook de looproute richting Sonsbeek zal door de verbeterde Oude Stationsstraat en de vernieuwde Zijpse Poort verbeterd worden. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgangersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers.
N	- Bij de stationsplannen wordt reeds nadrukkelijk de relatie met de binnenstad betrokken. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgangersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers. Voor het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat zal op korte termijn een voorstel worden voorbereid voor de wijze en het tijdstip waarop de ontwikkeling ten zuiden van de Utrechtsestraat kan plaatsvinden.
W	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 76 onder 'De autotunnel').
Q	Het doortrekken van het tunneldak tot voorbij de Coehoornstraat is verkeerstechnisch niet mogelijk, daar de tunneluitrit dan te ver richting Roermondsplein/Onderlangs zou uitkomen, waardoor een goede verkeersafwikkeling daar niet meer mogelijk is. - Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verkeerscirculatieplan(vcp)').

ZIENSWIJZEN VAN:

Bewonerscommissie AWBA-complexen Bergstraat/Vijfzinnenstraat A. Bellwinkel Bergstraat 180 6811 LH Arnhem	18
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Tt	- verwezen wordt naar de reactie van Bewonerscommissie AWBA-complexen Bergstraat/ Vijfzinnenstraat op de concept-nota van uitgangspunten stationsgebied
Tt	Arnhem
E	- de ontwikkeling van het stationsgebied als toonaangevend element van de ontwikkeling van het KAN als Rail Business Center is geen goed uitgangspunt
N	- het bestemmingsplan zal weinig bijdragen aan de verbetering van de zwakke relaties station-binnenstad, station-Rijnrovers en station-Sonsbeek
W	- bezwaar tegen het niet betrekken bij het bestemmingsplan van het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat - bezwaar tegen het voornemen om de route Stationsplein-Coehoornstraat-Nieuwe Plein af te sluiten vanwege de aanleg van de autotunnel

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Tt	- Aan het ontwerp-bestemmingsplan liggen het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten ten grondslag. Deze laatste nota is in februari 1994 (in bijgestelde vorm) door de gemeenteraad vastgesteld. Dit gebeurde na een zeer uitgebreide inspraakronde waarin alle betrokkenen zijn gehoord. Bij diverse zienswijzen worden zaken die in februari 1994 zijn vastgesteld opnieuw ter discussie gesteld. Wij zien echter geen aanleiding de vastgestelde (beleids-)uitgangspunten wederom ter discussie te stellen. Voor argumentatie en de standpunten van de gemeente verwijzen wij daarom naar de eerder genoemde Nota van uitgangspunten .
E	- Het bestemmingsplan voorziet in winkel- en horecafuncties in een in te richten voetgangersgebied in de Oude Stationsstraat. De uitgang van het nieuwe station zal gericht zijn op de Oude Stationsstraat en aan de gebruiksvriendelijkheid van de voetgangersoversteekplaats Oude Stationsstraat-Jansstraat zal veel aandacht worden gegeven. Hiermee zal de relatie station - binnenstad worden versterkt. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 73 onder 'Visie op samenhang binnenstad - stationsgebied')
N	Ook de looproute richting Sonsbeek zal door de verbeterde Oude Stationsstraat en de vernieuwde Zijpse Poort verbeterd worden. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgangersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers.
W	- Bij de stationsplannen wordt reeds nadrukkelijk de relatie met de binnenstad betrokken. Door de aanleg van de verkeerstunnel op de hoek Willemsplein/Nieuwe Plein wordt de voetgangersrelatie station - Nieuwe Plein sterk verbeterd en daarmee de relatie station - Rijnrovers. Voor het gebied ten zuiden van de Utrechtsestraat zal op korte termijn een voorstel worden voorbereid voor de wijze en het tijdstip waarop de ontwikkeling ten zuiden van de Utrechtsestraat kan plaatsvinden. - Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 76 onder 'De autotunnel'). Het doortrekken van het tunneldak tot voorbij de Coehoornstraat is verkeerstechnisch niet mogelijk, daar de tunneluitrit dan te ver richting Roermondsplein/Onderlangs zou uitkomen, waardoor een goede verkeersafwikkeling daar niet meer mogelijk is.

ZIENSWIJZEN VAN:

Drs P.M.A. Meex Sweerts de Landasstraat 47 6814 DB Arnhem	19
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

I	-	bezwaar tegen de hoogte van H45+ van de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg
I	-	voorgesteld wordt hoogte nieuwbouw Amsterdamseweg aan te passen aan de
J		huidige bebouwing
	-	bezwaar tegen het feit dat de kantoorbebouwing pal op de grens van het woonperceel ligt. Voorstel om de voorgenomen bebouwing met voldoende afstand
H		trapsgewijs te laten aflopen naar de grens van het woonperceel
	-	motivering ontbreekt op basis waarvan de panden Sweerts de Landasstraat 3 t/m
C		27 moeten verdwijnen
	-	het bestemmingsplan negeert de gevolgen van verbreding van het spoortracé voor
Ff		de rest van de stad, een totaalvisie ontbreekt
Vv	-	bezwaar tegen de voorgenomen verhoging van de voorkeursgrenswaarde van 50
		Db(A)
B	-	het is bezwaarlijk dat een indicatief tijdspad NS/ontwikkelaar meeweegt bij de besluitvorming om de Amsterdamseweg op te schuiven in noordelijke richting
Ee	-	motivering vierde perron niet aan de zuidzijde van het spoorwegemplacement kan
Uu		worden geprojecteerd, ontbreekt
	-	wat is de consequentie van een Betuwelijn op dit plan
	-	door het verwervingsbeleid van de gemeente lijden de huiseigenaren schade daar
T		de door de gemeente verworven panden ogenschijnlijk niet voldoende onderhouden worden waardoor verpaupering optreedt
Cc	-	wat is het gevolg van de herinrichting van de infrastructuur binnen Arnhem Centraal op de rest van de stad
Cc	-	de brief van de gemeente aan de eigenaren van 27 juni 1994 over het
Uu		verwervingsbeleid dient in het bestemmingsplan te worden verwerkt
	-	bezwaar wordt gemaakt tegen het in de brief van 27 juni 1994 aangehaalde collegebesluit
	-	in de toelichting bij het bestemmingsplan wordt niet aangegeven hoe wordt omgegaan met schade die geleden wordt door eigenaren

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

I	-	In de Nota van uitgangspunten staat het besluit om aan de noordzijde van het station ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren. Mede hierop is het financieel-economisch plan van het project gebaseerd. Om dit te kunnen realiseren zijn door de workshop bouwblokken, bouwblokbegrenzingsen en bouwhoogten ontworpen welke op de plankaart zijn aangegeven. Indien deze bouwhoogten wijzigingen zouden ondergaan, zullen de grondoppervlakken van de bouwvlakken in diezelfde verhouding aangepast moeten worden om het totaal aantal m ² bvo te kunnen handhaven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen de bebouwingseisen nader gespecificeerd kunnen worden. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf N.A.P. (zie artikel 2 van de voorschriften). Voor de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg met een toegelaten bouwhoogte van 45 m + N.A.P. is het aanliggende maaiveld, het huidige Nepromaterrein, gelegen op gemiddeld 30 m + N.A.P. De hoogte van de nieuwbouw zal dus maximaal 15 meter bedragen. Dit komt neer op 4 bouwlagen. Dit sluit aan op de hoogte van de te handhaven bebouwing. De bouwhoogte aan de Bovenbrugstraat varieert van ca 12 tot maximaal 13,5 meter boven straatniveau. De omvang van bestaande bebouwing geldt niet als maatstaf voor nieuwe bebouwing. Met de in dit globale, merendeels nader uit te werken, bestemmingsplan aangegeven bebouwingseisen worden mogelijkheden geschapen en tegelijkertijd grenzen gesteld voor een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing van nieuwe bebouwing.
---	---	--

J	<p>Voor alle bestemmingen waar bebouwing mogelijk is, zijn de noodzakelijke eisen ten aanzien van begrenzing en omvang van deze bebouwing aangegeven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen deze eisen zonodig worden gespecificeerd.</p> <p>- Het feit dat een kantoorbestemming tot aan de grens van een woonperceel reikt hoeft niet te betekenen dat te zijner tijd ook de kantoorbebouwing tot aan de perceelsgrens reikt.</p>
H	<p>In het uitwerkingsplan van het gebied zal te zien zijn waar precies en in welke omvang de kantoorbebouwing binnen de kantoorbestemming gestalte gaat krijgen. Het gedeelte met een bouwhoogte van 33 m + N.A.P., het binnenterrein, staat een bebouwing van slechts een bouwlaag toe. Getrapte bebouwingvormen, zoals wordt voorgesteld, zou voor de panden aan de Bouriciusstraat en Sweerts de Landasstraat een nadeliger situatie opleveren ten opzichte van het voorliggende plan.</p>
C	<p>- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten.</p> <p>Aan de noordzijde is de grens tussen wel en niet slopen van panden bepaald door de volgende overwegingen:</p> <p>* de mogelijkheid om aan de noordzijde tenminste ca 30.000 m² bvo kantoorbebouwing te realiseren;</p>
Ff	<p>* het stedenbouwkundig ontwerp dat bouwblokken, bouwblokbegrenzing en bouwhoogten aangeeft.</p>
Vv	<p>- Verbreding van het spoortracé vindt alleen plaats binnen het plangebied. Daarbuiten vindt tenminste tot 2010 geen spoorverbreding plaats. NS zelf stelt dat een mogelijke spoorverbreding buiten het plangebied wellicht na 2020 aan de orde zou kunnen zijn.</p> <p>- In het kader van de bestemmingsplanprocedure kan geen bezwaar gemaakt worden tegen de ontheffingsaanvraag in het kader van de Wet geluidhinder (ontheffingsprocedure hogere grenswaarden). De Wet geluidhinder voorziet in een eigen bezwaarmogelijkheid.</p>
B	<p>Overigens kunnen we op voorhand het misverstand over de vermeende strijdigheid tussen genoemde aanvraag en het ontwerp-bestemmingsplan uit de weg ruimen. Voor de woningen aan de Sweerts de Landasstraat 29-47 zou een hogere grenswaarde aangevraagd moeten worden indien geen afscherming gerealiseerd wordt aan de Amsterdamseweg ter hoogte van de achtertuinen van de woningen Sweerts de Landasstraat 29 tot en met 39. Het realiseren van een afscherming van zeven meter hoog brengt de geluidsbelasting op genoemde woningen echter terug tot de voorkeursgrenswaarde van 50 Db(A). Voor deze woningen wordt dan ook geen hogere grenswaarde aangevraagd. Dit in tegenstelling tot de woningen aan de Brantsenstraat 20-24. Hiervoor moet wel een hogere grenswaarde worden aangevraagd. Daarnaast moeten voor deze woningen gevelmaatregelen getroffen worden.</p>
Ee	<p>- Het verleggen van de Amsterdamseweg komt voort uit het feit dat NS aan de noordzijde het emplacement gaat uitbreiden met een vierde perron. Hierdoor komt de huidige Amsterdamseweg in de knel waardoor deze naar het noorden moet opschuiven. Aangezien de aanleg van het vierde perron nog geruime tijd op zich laat wachten (het totale project Arnhem Centraal heeft een looptijd van vijftien jaar), kan niet anders dan gesproken worden van een indicatief tijdsplan. Het zou echter van kortzichtigheid en bestuurlijke onzorgvuldigheid getuigen om een dergelijke te voorzien ontwikkeling te negeren. Vandaar dat wij bij de planvorming terdege rekening wensen te houden met de komende ontwikkelingen en daar vroegtijdig zo goed mogelijk op in willen spelen.</p> <p>- Voor de argumentatie en standpunten van de gemeente wordt verwezen naar de Nota van Uitgangspunten van februari 1994</p> <p>- Op de komst van de Betuwelijn is in de Toelichting (blz. 78/79) ons inziens voldoende ingegaan. Op basis van de huidige kennis en inzichten kan van de gemeente geen andere koers worden verwacht dan die nu is ingezet.</p>

Uu	<p>- Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden.</p> <p>De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mo-gelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is.</p> <p>Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen.</p>
T	<p>In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.</p>
Cc	<p>- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Herinrichting infrastructuur').</p> <p>- In een brief van de afdeling concerncommunicatie van 27 juni 1994 zijn belanghebbenden geïnformeerd over het door de gemeente te voeren verwervingsbeleid. Hoewel in deze brief niet expliciet is aangegeven dat tegen het collegebesluit bezwaar aangetekend had kunnen worden, stond het belanghebbenden uiteraard wel vrij om daadwerkelijk bezwaar te maken.</p> <p>Een en ander doet overigens niet af aan de inhoud van genoemde brief. In de brief werd aangegeven welke panden voor passief verwervingsbeleid in aanmerking kwamen en welke niet. De panden die (als gevolg van bijgestelde voornemens) niet langer voor sloop in aanmerking kwamen, werden uitgesloten van het passieve verwervingsbeleid. Als motivering werd aangegeven dat deze panden 'niet langer meer binnen het plangebied vallen'. Een motivering die was gebaseerd op, zoals toen werd gesteld, 'de huidige inzichten'. Bij het opstellen van het ontwerp-bestemmingsplan zijn de grenzen van het plangebied echter exact bepaald (blz. 5 van de toelichting). Een en ander betekent dat ook de panden aan Sweerts de Landasstraat, Bouriciusstraat en Brantsenstraat waarvoor geen passief verwervingsbeleid geldt, binnen het plangebied vallen. Voor wat het passieve verwervingsbeleid betreft, heeft dit echter geen gevolgen. De gemeente heeft de betrokken panden niet nodig in verband met de planontwikkeling en zal deze panden dan ook niet aankopen (noch actief, noch passief).</p> <p>Voor de planontwikkeling zijn echter wel stukjes van tuinen van een aantal panden aan Sweerts de Landasstraat en Bouriciusstraat nodig. De gemeente zal daartoe later dit jaar (actief) actie ondernemen.</p> <p>- Het integraal opnemen van bewonersbrieven in de toelichting van het bestemmingsplan is niet gebruikelijk en ons inziens in het onderhavige geval niet relevant. In de Toelichting wordt in voldoende mate ingegaan op het door de gemeente gevoerde verwervingsbeleid (blz. 77/78 onder 'Verwervingsbeleid').</p>

ZIENSWIJZEN VAN:

Wergroep Huiseigenaren Burgemeesterswijk, M. Pastor-Dijkstra, C. Esmeijer	20
Bouriciusstraat 15	20a
6814 CT Arnhem	20b
Brantsenstraat 20	
6814 CR Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

J	- pleidooi voor het opschuiven van de kantoorbebouwing Amsterdamseweg in
U	zuidelijke richting
M	- tegen de breedte van de vernieuwde Amsterdamseweg wordt bezwaar gemaakt
M	- verkleinen achtertuinen aan de Bouriciusstraat onaanvaardbaar
D	- bezwaar tegen de aantasting van meerdere tuinen aan de Sweerts de Landasstraat
J	- bezorgdheid over hoogte nieuwbouw Amsterdamseweg in verband met lichtval in
J	huidige tuinen en huizen
	- bezorgdheid over de aansluiting van de nieuwbouw op de bestaande bouw
G	- over het behoud van uitzicht op het park Sonsbeek wordt in het bestemmingsplan te vrijblijvend geschreven
G	- bezwaar tegen de sloop van de panden Brantsenstraat 14 en 16/18
J	- bezwaar tegen de sloop van de Sweerts de Landasstraat 1 t/m 27 en kantorenbouw aldaar
li	- geen sloop in het noordelijk gebied voordat nieuwbouw zeker is
	- bezwaar tegen het volume van de kantoorbebouwing welke gelegen is aan de
li	achtertuinen van de woningen aan de Sweerts de Landasstraat 41 t/m 85 en de Bouriciusstraat 3 t/m 21
	- de onveiligheid in verband met het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor neemt toe, de gemeente dient deze verslechtering trachten te voorkomen
	- in het bestemmingsplan wordt een paragraaf gemist over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

J	- Over de nieuwbouw, plantsoentje en uitzicht ter plaatse van de hoek Sweerts de Landasstraat/ Zijpse Poort wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Hoek Sweerts de Landasstraat/ Zijpse Poort'). Over het opschuiven van de kantoorbouw aan de Amsterdamseweg in zuidelijke richting wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 76, eerste alinea).
U	- In de Nota van uitgangspunten staat het besluit om aan de noordzijde van het station ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren. Mede hierop is de financieel-economische haalbaarheid van het plan gebaseerd. Om dit te kunnen realiseren zijn bouwblokken aangegeven op de plankaart. Indien de voorgenomen bouwhoogte verlaagd zou worden zal het grondoppervlak van het bouwblok in verhouding vergroot moeten worden om het totaal aantal m ² bvo te kunnen handhaven.
M	
D	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verleggen/verbreden Amsterdamseweg').
	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Verkleinen achtertuinen').
	- Het beleid van de gemeente is erop gericht om binnen de geplande ontwikkelingen
G	het bestaande woon- en leefmilieu (waaronder verkeer, licht, geluid en uitzicht) in het plangebied waar mogelijk in stand te houden en waar mogelijk maatregelen te nemen ter verbetering daarvan. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 71 onder
li	'Amsterdamseweg, geluid en lichttoetreding')
	- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten .
	- Op grond van de ons ter beschikking staande gegevens en op basis van de huidige inzichten kan niet geconcludeerd worden dat de onveiligheid als gevolg van het vervoer van gevaarlijke stoffen per spoor toeneemt. Van overschrijding van de zogenaamde streefwaarde is momenteel geen sprake. Ook voor wat het jaar 2010 betreft (het jaar waarin met nieuwe, strengere normen zal worden gewerkt) wordt geen overschrijding voorzien van de streefwaarde.
	- Het is niet gebruikelijk om in een bestemmingsplan passages op te nemen over het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Overigens loopt door het plangebied geen route ten behoeve van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg. Deze routes lopen allemaal buiten het centrum om.

ZIENSWIJZEN VAN:

NS Railinfrabeheer regio Noordoost	21
T.R. de Groot	21a
Postbus 336	
8000 AH Zwolle	
NS Reizigers, afdeling planologie	
drs H.R.M. Sanders	
Postbus 2025	
3500 HA Utrecht	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Ff	- de zienswijze van NS wordt in het vooruitzicht gesteld
Ff	- het gestelde onder Toelichting (blz 79 onder 'Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoor') is strijdig met het DGMR-rapport
Ff	- overleg gewenst tussen gemeente en NS om de akoestische gegevens van BGS en Wet Geluidshinder nader op elkaar af te stemmen en om een helder beeld te krijgen van de te treffen maatregelen

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Ff	- De inhoud van het stukje tekst onder het kopje 'Akoestisch onderzoek naar de geluidsbelasting van het spoor' in de toelichting van het bestemmingsplan (blz. 79) is afkomstig uit de milieu-aspectenstudie van DGMR die in opdracht van de Dienst Stadsontwikkeling is opgesteld. In deze milieu-aspectenstudie zijn de resultaten van het akoestisch onderzoek meegenomen. Voor de Wet Milieubeheer is er onderzoek verricht rekening houdend met de huidige situatie. In het bestemmingsplan Arnhem Centraal worden een aantal woningen wegbestemd. Op de plaats van deze woningen zijn in de nieuwe situatie kantoren geprojecteerd. Deze kantoren functioneren als afschermdende bebouwing voor de woningen aan de Sweerts de Landasstraat en de Bouriciusstraat. De milieu-aspectenstudie is gebaseerd op de toekomstige situatie zoals beschreven in het bestemmingsplan Arnhem Centraal.
	- Een overleg zal plaatsvinden tussen de gemeente en NS om de akoestische gegevens van BGS en de Wet Geluidshinder nader op elkaar af te stemmen en om een helder beeld te krijgen over de te treffen maatregelen.

ZIENSWIJZEN VAN:

J. Lintsen	22
Sweerts de Landasstraat 19	
6814 DA Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

G	- bezwaar tegen het slopen van panden in het noordelijk plangebied
---	--

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

G	- Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten .
---	--

ZIENSWIJZEN VAN:

M.A. Toepoel	23
Bovenbrugstraat 13	
6814 DP Arnhem	

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Ss	-	maakt bezwaar tegen de wijziging van de bestemming van de zuidzijde van de Bovenbrugstraat van woongebruik in zakelijk gebruik
G	-	maakt bezwaar tegen de sloop van de bebouwing aan de zuidzijde van de Bovenbrugstraat
Zz	-	na het onherroepelijk worden van het goedgekeurde bestemmingsplan dient zo spoedig mogelijk tot realisatie te worden overgegaan
D	-	verzocht wordt om bescherming van het woon- en leefmilieu in de Bovenbrugstraat
V	-	gevraagd wordt om veiligheidsmaatregelen in verband met de verkeersoverlast van de Amsterdamseweg
Uu	-	verzocht wordt om financiële vergoeding voor eigenaren/bewoners van te handhaven woningen in de Bovenbrugstraat
I	-	voorschriften met betrekking tot bebouwingshoogten op plaatsen waar bestaande bebouwing moet wijken voor nieuwbouw ontbreken
I	-	bouwhoogte kantoren in de Bovenbrugstraat mag de huidige bouwhoogte ter plaatse niet te boven gaan

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Ss	-	Uitbreiding van het stationsemplacement met een vierde perron heeft tot gevolg dat een deel van de woningen aan de zuidkant van de Bovenbrugstraat gesloopt zal moeten worden. Hierdoor komt ter plaatse de woonfunctie te vervallen. Om de woonfunctie aan de noordkant van de Bovenbrugstraat in tact te kunnen laten, is afscherpende bebouwing nodig (in de vorm van kantoren). De massa en de hoogte van de kantoren functioneren als geluidsbarrière tussen het spoor en de woningen aan de noordzijde van de straat. De keuze voor de verschillende bestemmingen is overigens gebaseerd op de vastgestelde uitgangspunten en op het planmodel van de Workshop Arnhem Centraal als richtinggevend kader, zowel in ruimtelijke als functionele zin. Zoals tijdens de inspraak al is aangegeven is een en ander onderwerp van nadere
G	-	verfijningen in de uitwerkingsplanprocedure. Het aantal woningen dat moet verdwijnen ten behoeve van de kantoor- en infrastructuurontwikkeling is in februari 1994 vastgelegd in het Workshopplan Arnhem Centraal en de Nota van uitgangspunten .
Zz	-	Na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan Arnhem Centraal zal - nadat ook de eerste uitwerkingsplannen onherroepelijk zijn geworden - begonnen worden met de realisatie van de voorgenomen plannen. Daarbij zal in fasen te werk worden gegaan. Een zo omvangrijk project als het onderhavige kan om meerdere redenen nu eenmaal niet in één keer worden uitgevoerd. Vooralsnog heeft het gebied ter plaatse van de Bovenbrugstraat niet de eerste prioriteit om gesloopt c.q herbouwd te worden.
D	-	Het beleid van de gemeente is erop gericht om binnen de geplande ontwikkelingen het bestaande woon- en leefmilieu (waaronder verkeer, licht, geluid en uitzicht) in het plangebied waar mogelijk in stand te houden en waar mogelijk maatregelen te nemen ter verbetering daarvan. Ook wordt verwezen naar de Toelichting (blz. 71 onder 'Amsterdamseweg, geluid en lichttoetreding')
V	-	Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 75 onder 'Verleggen/verbreden Amsterdamseweg'). In het ontwerp zal veel aandacht gegeven worden aan de veiligheidsaspecten van de weggebruikers.

Uu	- Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden. De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen. In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.
I	- In de Nota van uitgangspunten staat het besluit om aan de noordzijde van het station ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren. Mede hierop is het financieel-economisch plan van het project gebaseerd. Om dit te kunnen realiseren zijn door de workshop bouwblokken, bouwblokbeperkingen en bouwhoogten ontworpen welke op de plankaart zijn aangegeven. Indien deze bouwhoogten wijzigingen zouden ondergaan, zullen de grondoppervlakken van de bouwvlakken in diezelfde verhouding aangepast moeten worden om het totaal aantal m ² bvo te kunnen handhaven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen de bebouwingseisen nader gespecificeerd kunnen worden. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf N.A.P. (zie artikel 2 van de voorschriften). Voor de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg met een toegelaten bouwhoogte van 45 m + N.A.P. is het aanliggende maaiveld, het huidige Nepromaterrein, gelegen op gemiddeld 30 m + N.A.P. De hoogte van de nieuwbouw zal dus maximaal 15 meter bedragen. Dit komt neer op 4 bouwlagen. Dit sluit aan op de hoogte van de te handhaven bebouwing. De bouwhoogte aan de Bovenbrugstraat varieert van ca 12 tot maximaal 13,5 meter boven straatniveau. De omvang van bestaande bebouwing geldt niet als maatstaf voor nieuwe bebouwing. Met de in dit globale, merendeels nader uit te werken, bestemmingsplan aangegeven bebouwingseisen worden mogelijkheden geschapen en tegelijkertijd grenzen gesteld voor een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing van nieuwe bebouwing. Voor alle bestemmingen waar bebouwing mogelijk is, zijn de noodzakelijke eisen ten aanzien van begrenzing en omvang van deze bebouwing aangegeven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen deze eisen zonodig worden gespecificeerd.

ZIENSWIJZEN VAN:

Wijkvereniging Burgemeesterskwartier e.o. Van Lawick van Pabststraat 85 6814 HB Arnhem	24
--	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

L	- verzocht wordt om gedurende de ontwikkeling van de plannen steeds te overwegen hoe de uitwerking van het noordelijk plandeel kan worden bijgesteld ten gunste van het behoud van zoveel mogelijk panden en ten gunste van de bestaande karakteristiek van de wijk
J	- verzocht wordt de invulling van het noordelijk plandeel te realiseren in het karakter van de bestaande bebouwing
Ww	- verzocht wordt zoveel mogelijk betrokken te worden bij de verdere ontwikkeling van het plan

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

L	- De uitwerking van de plannen in het gehele plangebied bestrijkt een periode van ca 15 jaar. In die periode zullen zich ongetwijfeld ontwikkelingen voordoen die nu niet (geheel) zijn voorzien. Reden voor de gemeente om voortdurend de vinger aan de pols te houden en steeds te bezien welke invloed die ontwikkelingen zullen/kunnen hebben op de stationsplannen. Bijstelling van de plannen kan of moet om die reden wellicht plaatsvinden.
J	Daarbij zal steeds het belang van de Burgemeesterwijk sterk worden meegewogen.
Ww	- Voor de aansluitingen van nieuwbouw op bestaande bebouwing worden bij de verdere invulling van het bestemmingsplan ruimtelijk en welstandelijk verantwoorde oplossingen gekozen. Hieronder vallen ook de beeldkwaliteitseisen die aan de nieuwbouw gesteld zullen worden. - Via wettelijke procedures, de gebruikelijke publikaties en de gemeentelijke klankbordgroep (waarin alle belanghebbende verenigingen/organisaties zijn vertegenwoordigd) is de betrokkenheid bij de verdere planontwikkeling gewaarborgd.

ZIENSWIJZEN VAN:

Accountants- en Belastingadviesbureau J.M. Keulen Bouriciusstraat 11 6814 CT Arnhem	25
---	----

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

M	- bezwaar tegen het verkleinen van zijn achtertuin (Bouriciusstraat 11)
I	- bezwaar tegen hoogte nieuwbouw aan de Amsterdamseweg
Ff	- geluidsoverlast wordt gevreesd van de Amsterdamseweg en treinverkeer

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

M	- Verwezen wordt naar de Toelichting (blz. 72 onder 'Verkleinen achtertuinen'). Het pand zelf aan Bouriciusstraat 11 is aangewezen als beschermd monument maar niet de tuin.
I	- In de Nota van uitgangspunten staat het besluit om aan de noordzijde van het station ca 30.000 m ² bvo kantoorbebouwing te realiseren. Mede hierop is het financieel-economisch plan van het project gebaseerd. Om dit te kunnen realiseren zijn door de workshop bouwblokken, bouwblokbeperkingen en bouwhoogten ontworpen welke op de plankaart zijn aangegeven. Indien deze bouwhoogten wijzigingen zouden ondergaan, zullen de grondoppervlakken van de bouwvlakken in diezelfde verhouding aangepast moeten worden om het totaal aantal m ² bvo te kunnen handhaven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen de bebouwingseisen nader gespecificeerd kunnen worden. De bouwhoogte wordt gemeten vanaf N.A.P. (zie artikel 2 van de voorschriften). Voor de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg met een toegelaten bouwhoogte van 45 m + N.A.P. is het aanliggende maaiveld, het huidige Nepromaterrein, gelegen op gemiddeld 30 m + N.A.P. De hoogte van de nieuwbouw zal dus maximaal 15 meter bedragen. Dit komt neer op 4 bouwlagen. Dit sluit aan op de hoogte van de te handhaven bebouwing. De bouwhoogte aan de Bovenbrugstraat varieert van ca 12 tot maximaal 13,5 meter boven straatniveau. De omvang van bestaande bebouwing geldt niet als maatstaf voor nieuwe bebouwing.
Ff	Met de in dit globale, merendeels nader uit te werken, bestemmingsplan aangegeven bebouwingseisen worden mogelijkheden geschapen en tegelijkertijd grenzen gesteld voor een verantwoorde stedenbouwkundige inpassing van nieuwe bebouwing. Voor alle bestemmingen waar bebouwing mogelijk is, zijn de noodzakelijke eisen ten aanzien van begrenzing en omvang van deze bebouwing aangegeven. In de uitwerkingsplannen ex artikel 11 WRO zullen deze eisen zonodig worden gespecificeerd. - In de Toelichting (blz. 25/26) is aangegeven welke (wettelijk voorgeschreven) maatregelen getroffen moeten worden ten behoeve van een goede geluidswering tegen verkeers- en spoorweglawaai.

ZIENSWIJZEN VAN:

KORTE INHOUD VAN DE BRIEF:

Bb	-	bezwaar tegen het ter plaatse moeten beëindigen van de bedrijfsexploitatie
Xx	-	het bestemmingsplan bevat onvoldoende informatie over eventuele tijdelijke (her)huisvesting na de sloop en tijdens de bouw van het nieuwe station
Uu	-	herlocatie brengt hoge kosten en een aanzienlijk bedrijfsrisico met zich mee

REACTIE VAN DE GEMEENTE OP DE ZIENSWIJZEN:

Bb	-	Deze zienswijze is eveneens ingebracht tijdens de inspraak. Wij volstaan daarom met te verwijzen naar de passages hierover in de Toelichting (blz. 77/78 onder kopje 'verwerving'). In het bijzonder verwijzen wij naar het gestelde (blz. 78, tweede alinea) met betrekking tot de panden Stationsplein 36 tot en met 38b. Ons inziens is hiermee in
Xx		voldoende mate op de inspraakreactie ingegaan.
Uu	-	Wij verwijzen hiervoor naar het gestelde hierover in de Toelichting (blz. 78, eerste twee alinea's).
	-	Diverse zienswijzen maken op uiteenlopende wijzen melding van financiële schade die betrokkenen menen te (gaan) ondervinden.
		De gemeente probeert waar nodig met betrokkenen tot aanvaardbare regelingen te komen om mogelijke schade tot een minimum te beperken. Desondanks kan men van mening blijven dat men onevenredige schade lijdt als gevolg van het bestemmingsplan Arnhem Centraal. Mogelijke planschade kan pas beoordeeld worden wanneer deze rechtstreeks aantoonbaar is. Dit kan waarschijnlijk niet eerder dan na de totstandkoming van de uitwerkingsplannen.
		In de Wet op de Ruimtelijke Ordening (artikel 49) staat beschreven in welke gevallen men om schadevergoeding kan vragen.

Hoofdstuk 13 VERSLAGEN/AANVULLINGEN ZIENSWIJZENOVERLEG

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van mevr. drs. M.J.J.M. Vroom m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : mevr. drs. M.J.J.M. Vroom (reclamante);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding.

Mevr. Vroom krijgt desgevraagd een nadere uitleg van de procedure. Daarna licht adressante nader toe dat haar voorgaande stukken (reactie op de nota van uitgangspunten en reactie n.a.v. de gehouden inspraak) een integraal onderdeel uitmaken van haar zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan. Daarnaast onderschrijft zij de reactie van de wijkvereniging Burgemeesterswijk van 24 juni 1993 en de reacties van de werkgroep huiseigenaren Burgemeesterswijk van 9 febr. 1994 aan de raad en van 15 febr. 1994 gericht aan de gecombineerde raadscommissies RO ca, VHV, FEZ en BOI.

Behandeling van de zienswijze.

Algemeen bezwaar van adressante betreft het volgende. Het oorspronkelijke ambitieuze plan van Koolhaas kon, gelet op het eilandkarakter los van de omgeving overal gerealiseerd worden. Omdat echter de specifieke kwaliteiten van Arnhem in dit plan werden genegeerd zijn er in haar ogen cruciale blunders gemaakt. Het plan heeft echter een nog te grote invloed behouden op het nu voorliggende ontwerp.

Daarin zijn niet, zoals had moeten gebeuren, de sterke kanten, ontwikkeld, oftewel datgene wat Arnhem onderscheidt van de rest. Er is slechts gesleuteld aan een oud plan. De uitgangspunten zijn niet veranderd doch slechts bijgesteld. Gevolg is een produkt dat vlees noch vis is, echter wel met consequenties die voor betrokkenen even ingrijpend zijn als bij het vorige plan.

Concreet worden op tal van punten tegen het plan bezwaar gemaakt en garanties gevraagd (zie ook de schriftelijke zienswijzen) die allen aanleiding vormen om de betrokken panden aan de Sw. de Landasstraat 13 t/m 27 te handhaven dan wel de woonfunctie in deze panden te behouden.

De wethouder licht toe dat, gelet op de nieuwe uitgangspunten en de verwerking van de vele inspraakreacties n.a.v. het oorspronkelijk plan er nu wel degelijk een redelijk nieuw plan tot stand is gebracht. Tijdens de inspraak werd voornamelijk gepleit voor zoveel mogelijk handhaving van de panden aan de noordkant, terwijl er relatief weinig bezwaren bestonden tegen de beleidsuitgangspunten m.b.t. het zuidelijk deel. Juist het noordelijk deel c.q. de ligging van de woonbebouwing aldaar was oorzaak dat er geen volledige vrijheid bestond voor de invulling.

Adressante wijst op de mogelijkheden om aan de zuidzijde uit te breiden met als gevolg een effectievere aanpak om de doelstellingen - een betere relatie met de binnenstad en aansluiting

op de Rijnkade - te kunnen realiseren.

De wethouder licht toe dat wat de mogelijkheden van het 4de perron aan de zuidzijde betreft studies hebben uitgewezen dat ruimte binnen het plangebied ontbreekt, gelet op de andere functies die ook allemaal in het gebied moeten worden ontwikkeld.

Uitbreiding van het plangebied in zuidelijke richting (Bergstraat e.o.) is volgtijdelijk aan de orde om op termijn een ruimer hoeveelheid kantooroppervlak te realiseren dan de 80.000 m² die volgens deskundigen aan de krappe kant wordt geacht. Deze uitbreiding houdt geen verband met een betere relatie met de binnenstad omdat deze relatie al in het voorliggende plan m.b.t. de ideeën van de Stationsstraat al zeer goed tot recht zal komen. Dit blijkt o.a. uit de nota Rijnstad.

De wethouder is het er mee eens dat verlegging van de Amsterdamseweg niet eerder aan de orde kan en mag zijn dan na definitieve zekerheid over de vierde perronuitbreiding aan de noordzijde. Echter, uitgaande van deze definitieve zekerheid, zal vervolgens opschuiving van de Amsterdamseweg noodzakelijk zijn. Dit heeft dan weer als consequentie sloop van de bewuste panden aan de Sw. de Landasstraat die precies in het wegtracé liggen.

Bovengenoemde nadelige gevolgen kan en wil de wethouder ook niet ontkennen. Bij de uitwerkingen kan bovengenoemd principe ook niet meer aan de orde worden gesteld, wel over de marges die resteren afhankelijk van de nadere vormgeving van het gebied. N.a.v. discussie bij de uitwerkingen kunnen deze zonedig bijgesteld worden. Pas ook na akkoord over deze uitwerkingen zal tot uitvoering kunnen worden overgegaan.

Overigens zullen desondanks ook de panden, ten aanzien waarvan de woonfunctie op grond het geluidbelasting niet gehandhaafd kunnen blijven, moeten wijken en straks plaats moeten maken voor nieuwe geluidafschermdende bebouwing voor de overblijvende woningen aan de Sw. de Landasstraat.

Mevr. Vroom blijft een andere mening toegedaan over de mate waarin deze consequenties aanvaard moeten worden, afhankelijk van een mogelijk soberder uitvoering van de plannen c.q. een in mindere mate van opschuiving van de Amsterdamseweg.

Om deze reden verwijst adressante naar haar eerdere bezwaren tegen de hoofduitgangspunten. De plannen hadden in het begin al anders moeten zijn. In die zin verschilt zij van mening met de wethouder die verwijst naar de besluitvorming door de raad en die de uitgangspunten ook valide acht.

N.a.v. de overige punten in de zienswijze betreft verklaart de wethouder dat aan het plan een gedegen en meer dan voldoende grondexploitatie ten grondslag ligt. Dit geldt ook als voorwaarde voor de benodigde subsidies. Ook de provincie is met de aangegeven dekkingen akkoord gegaan.

Hr. Reijnders verduidelijkt de planning nader: In 1999 zal worden gestart met de uitvoering Amsterdamseweg. Na verlegging van het tracé kan met de herinrichting van de Sw. de Landasstraat worden begonnen. De uitwerkingsplannen zullen de 2de helft volgend jaar in procedure komen.

In 1997 zal gestart worden met een actief verwervingsbeleid. Zoals bekend geldt nu nog een passief verwervingsbeleid. Bewoners kunnen de panden blijven bewonen tot het moment van uitvoering van de plannen. Volgens planning begin 1999.

Beoordeling van planschade volgens de wet r.o. komt pas aan de orde nadat de ruimtelijke procedures zijn afgerond.

Mevr. Vroom benadrukt haar zienswijze dat bij de beoordeling van de waarde van haar pand haar inziens rekening dient te worden gehouden met een ligging op een toplokatie gelet op de bestemmingen in dit gebied. Dit is nu nog een dubbelbestemming (kantoren en infrastructuur). Bij de uitwerking zal de exacte bestemming bekend zijn.

Slot/conclusie.

Mevr. Vroom krijgt toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt n.a.v. haar zienswijze m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. twee zienswijzen van Dirkzwager advocaten namens cliënt A. van der Weerd en namens de cliënten G.H. Beusker en J.C. Beusker tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : weth. H. Hartogh Heys (voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Reclamant is, hoewel daartoe uitgenodigd, niet op de hoorzitting verschenen. Er is geen bericht van verhindering ontvangen. Om die reden wordt aangenomen dat er bij reclamant geen behoefte bestaat om de zienswijzen alsnog op een ander moment/tijdstip nader toe te lichten.

Reclamant ontvangt t.z.t. het ontwerp raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan en een uitnodiging om desgewenst de zienswijzen tegenover de raadscommissie r.o. nader toe te lichten.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de heer W.P. Polman tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : hr.W.P. Polman (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

-----Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Hr. Polman schetst een stuk historie en waaruit ook de grieven naar voren komen met betrekking het plangebied. Betrokkene heeft er 31 jaar gewoond en veel tijd en energie in het pand Sw. de Landasstraat 25/27 waar hij nog gedeeltelijk eigenaar van is (25 is verkocht; de bovenwoning is verhuurd) gestoken. Door een aantal zaken en problemen die leidden tot verpaupering van de buurt is het woongenot, ondanks de mooie lokatie, achteruit gegaan. Er is er over de gehele gang van zaken een stuk frustratie bij reclamant ontstaan. Dit heeft geleid tot de verkoop van een deel van het pand. Het bovenste deel is verhuurd met het doel - hij woont nu in Elst - om er later weer in terug te keren. Echter met de gewijzigde plannen heeft hij niet meer zo'n best toekomstbeeld te verwachten.

Adressant wijst vervolgens op zijn inspraakreacties, op de zienswijzen van de wijkvereniging Burgemeesterswijk en op twee brieven van de vereniging (dd. 24/6/94 en 8/12/94) waar hij zich volledig achter schaaft.

Voorts heeft adressant vragen over het z.i. te globaal aangegeven van bepaalde zaken en uit hij twijfels over de noodzaak dat de 4 zuidelijke en identieke panden aan de Amsterdamseweg moeten verdwijnen afhankelijk hoe de definitieve plannen er bij N.S. voorliggen. Het werkelijke toekomstbeeld zal o.a. afhangen van zaken als de Betuweroute noordtak en van het al of niet doorgaan van de HSL.

Overige vragen/opmerkingen betreffen het planschema (c.q. de volgorde van aanpak Amsterdamseweg en Sw. de Landasstraat); de zorg voor goede voorzieningen tijdens de bouwperiode ter wegnahme van overlast; waken voor nieuwe verpaupering door zaken in de gaten en bij te houden; indien de huidige bewoners weg moeten dan hen prioriteit geven bij aankoop/huur nieuwe flats; en tenslotte indien het zover is evt. schaderegelingen neerleggen bij onafhankelijke deskundigen.

De wethouder bevestigt dat het gebied door bekende oorzaken, echter die los staan van dit bestemmingsplan, verpauperd is.

Het vormt echter extra aanleiding om middels deze plan van aanpak hier iets aan te doen.

De wethouder verduidelijkt n.a.v. de globaliteit de gekozen methodiek. Gekozen is voor een globale opzet omdat op dit moment niet de toekomstige invullingen kunnen worden voorzien.

Later zal, wanneer het zover is, de bestemmingen via uitwerkingen gedetailleerder, zoals het profiel van de Amsterdamseweg, kunnen worden aangegeven.

Wel maakt dit plan duidelijk dat er een vierde perron moet komen. Na een zeer uitvoerige studie door het Rijk en NS is gekozen - ook de raad is hiermee akkoord gegaan - voor noord.

De noodzaak van het perron is niet alleen afhankelijk van de komst van de HSL. Op termijn zal hoe dan hier ruimte voor moeten worden gecreëerd

Erkend wordt dat de keuze voor noord directe consequenties heeft voor de Amsterdamseweg die moet opschuiven en de woonbebouwing die hierdoor moet wijken. Deze negatieve gevolgen zijn volstrekt begrijpelijk maar moeten worden afgewogen tegen de positieve gevolgen van een op zich goed verdedigbaar plan.

Hr. Polman zou het echter zeer triest vinden als de panden worden gesloopt tengevolge van het nieuwe tracé en het blijkt achteraf dat de hele ontwikkeling bij N.S. niet meer doorgaat.

De wethouder stelt, voor zover invloed hierop te hebben, dat dit ondenkbaar zal zijn. Van N.S. zullen absolute garanties verlangd worden op het moment waarop de uitvoering aan de orde zal komen.

N.a.v. de overige punten: een voorkeursrecht om in aanmerking te komen voor de nieuwe woningen kan door de gemeente niet gegeven worden. Wel kan een bemiddelende rol worden toegezegd. Echter rekening moet worden gehouden dat uit geluidsoverwegingen alleen in het zuidelijk plangebied woningbouw mogelijk zal zijn.

De wethouder acht voorts een noordtak Betuweroute door de stad niet denkbaar. Studies van Rijk en N.S. en meningen van kamerleden wijzen in die richting.

Verder is hij het eens dat opnieuw verpaupering van de woonomgeving moet worden voorkomen. De gemeente zal hier invloed op uitoefenen.

Tenslotte wat de volgorde van planaanpak betreft licht hr. Reijnders dit nader toe: gestart wordt met het nieuwe tracé Amsterdamseweg in 1998/1999. De panden hiervoor zullen dus over ongeveer 3 jaar benodigd zijn. Daarna volgt een herinrichting van de Sw. de Landasstraat (een aanpassing, gericht op alleen nog buurt- en bestemmingsverkeer).

Bevestigd wordt dat de planning zonodig - afhankelijk van (het doorgang vinden van) de plannen van N.S. zal worden bijgesteld.

Slot/conclusie.

Hr. Polman krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek te berichten met het verzoek hier op te reageren.

Op zijn zienswijze volgt nog een schriftelijke beantwoording.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van Vereniging Stadsschoon Arnhem tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig: hr.R.J. Ovezall (reclamant);

hr.J.H.E. Altena (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressanten krijgen desgevraagd in het kort de procedure, die hen al wel enigszins bekend is, toegelicht. Hr. Ovezall wil tijdens deze zitting vooral meer inzicht krijgen in het verband tussen het totale Verkeerscirculatieplan en de nodige verkeersvoorzieningen in dit bestemmingsplan. Achtergrond is het bezwaar van wellicht de onnodige sloop van de panden Jansbuitensingel 1 t/m 3a. Dit wordt als zeer jammer ervaren.

Behandeling van de zienswijze:

De vereniging vraagt zich af waarom het bestemmingsplan, zonder dat er eerst definitieve bekendheid en duidelijkheid bestaat over het verkeerscirculatieplan, de sloop van de bewuste panden (van Te Kaat) beoogt. Afgevraagd wordt of dit wel nodig is. Zo ja dan alleen wanneer dit uit de definitieve verkeersplannen noodzakelijk mocht blijken. Gevraagd wordt naar de stand van zaken rond het VCP. Voorts wordt een andere verkeersafwikkeling voorgesteld, b.v. het instellen eenrichtingverkeer op de toe- en uitgangswegen, gericht op het zoveel mogelijk weren van auto's uit de binnenstad en die wellicht de verbreding van de Zijpse poort c.q. sloop van de panden onnodig maken.

De panden vormen immers een prachtige afsluiting van het Willemsplein. Het karakter van het

Willemsplein moet behouden blijven. Nogmaals van belang is dat er eerst een totale verkeersvisie wordt ontwikkeld en dat pas daarna mag blijken of de verkeersvoorzieningen in dit bestemmingsplan de sloop van de panden noodzakelijk maken.

De wethouder verklaart dat niemand nu al in staat is om m.b.t. het mobiliteitsvraagstuk over een periode van 20 jaar de juiste voorspellingen te doen. Wel geven computermodellen inzicht dat maatregelen hoe dan ook noodzakelijk zullen zijn om het autogroei toch enigszins te beperken. Echter deze groei zal desondanks nog zodanig zal zijn (30%) dat een verbreding van de Zijpse poort hoe dan ook noodzakelijk zal zijn.

Alvorens uitvoering te kunnen geven aan de rechtsafhypothese dient eerst dit knelpunt te worden opgelost.

Wat de stand van zaken van het VCP betreft hangt dit direct samen met de definitieve oplossing voor de verkeerssituatie rond het station, Willemsplein en het Nieuwe Plein. Zodra deze bekend is kunnen de modellen m.b.t. de rechtsafhypothese worden uitgewerkt. Ook het lokatie- en parkeerbeleid, een onderdeel van het VCP, is hierop van invloed en is momenteel nog onderwerp van studie.

De opvattingen over de waarde van het gebouw van Te Kaat lopen uiteen. Het Vestagebouw wordt door vele deskundigen gezien als straks een fraaiere hoekbebouwing dan thans met het huidige pand van Te Kaat het geval is.

Terugkerend naar de discussie over de volgorde van redenering (de verkeersvisie in verhouding tot de verkeersvoorzieningen in bestemmingsplan) stelt de wethouder dat bij de uitwerking van de verkeersbestemming nog alle varianten denkbaar zijn.

Hr. Raas wijst er op dat de vormgeving van het plein juist zo'n element is die bij de nadere uitwerking van het bestemmingsplan door de vereniging stadsschoon kan worden ingebracht. Op zo'n moment kan op deze voorstellen zinvol en gedetailleerd worden ingegaan/gediscussieerd. Op dit moment zou de zienswijze als een voorwaarschuwing kunnen worden gezien.

Slot/conclusie:

De vereniging krijgt toezending van het verslag met de vraag om hierop te reageren. De vereniging zal gevraagd worden hoe hun zienswijze - gelet op de mogelijkheden die hen tijdens bij de uitwerkingsprocedure nog geboden zullen worden om hun belangen naar voren te brengen - in de verdere bestemmingsplanprocedure opgevat moet worden.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van H.J. Westerhof en Y.D. Schuler tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.H.J. Westerhof (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Hr. Westerhof verklaart tevens de spreken namens de B.S.B. Deze is ook uitgenodigd (op een ander tijdstip) maar verhinderd. Hun zienswijze is ongeveer gelijk van inhoud.

Adressant krijgt desgevraagd een korte uitleg over de procedure.

Behandeling van de zienswijze:

Adressant verklaart vanaf het begin bezwaren tegen het plan te hebben omdat hij het niet eens is met de uitgangspunten die aan dit plan ten grondslag liggen. Zijns inziens horen kantoren juist buiten de steden b.v. langs spoorlijnen te worden gebouwd. Zie b.v. het westen van het land. Kantoren hebben een grote invloed op de leefsituatie in de stad, echter ten gunste van de economie en ten nadele van het wonen.

Meer concreet betreft zijn bezwaar de sloop van de panden in de Bovenbrugstraat. Hij pleit voorzichtig om te springen met dit karakteristiek straatje en met alles wat aan het verleden herinnert. Over de bestemming (centrumdoeleinden) die op deze panden rust luidt zijn vraag of via een dubbelbestemming toch weer wonen als een mogelijke invulling kan worden toegevoegd.

De wethouder en hr. Raas verklaren dat een woonfunctie op de bewuste plek op grond van de Wet Geluidhinder op problemen zal stuiten. Gelet op de nieuwe situatie in de zin van de wet blijft men gehouden te voldoen aan de wettelijke verplichtingen ook al zou iedereen geen problemen hebben met zo'n woonfunctie. De op de bewuste plek gedachte bebouwing zal straks moeten fungeren als geluidwering voor de achterliggende woonbebouwing. Hoewel een woonfunctie door allerlei wettelijke verplichtingen en beperkingen dus per definitie onmogelijk wordt geacht - alleen in oostelijk plandeel waar, na discussie en uiteindelijke instemming van de provincie 100 a 150 woningen kunnen komen - zegt de wethouder toe de mogelijkheden van een dubbelbestemming nader te zullen onderzoeken.

Wat de plek van kantoren betreft: in tegenstelling tot vroeger beleid waar adressant naar refereert is het Vinexbeleid thans gericht op een situering van kantoren en bedrijven op en nabij knooppunten van openbaar vervoer in binnenstedelijke gebieden.

Daarnaast biedt het lokatiebeleid alleen andersoortige bedrijven (afhankelijk van de autoafhankelijkheid) de mogelijkheid om zich te vestigen op de z.g. B-lokaties (b.v. Gelderse poort) buiten de stad. Zowel Rijks- als gemeentelijk beleid is er op gericht om kantoorvestigingen (met hun werkgelegenheid) te realiseren nabij knooppunten van openbaar vervoer.

Daarbij geldt dat het stationsgebied momenteel niet als aantrekkelijk wordt ervaren en dat men het logisch vindt om hier iets aan te doen. Van belang is de aanpak van de grootste infrastructurele knelpunten en de zorg voor een goede stedenbouwkundige invulling in dit gebied.

Met betrekking tot de situering van het 4de perron is onderzoek verricht, zijn argumenten op een rij gezet en zijn belangen afgewogen die hebben aangetoond dat een situering van dit perron aan de zuidzijde niet mogelijk is.

Met het aldus, zeker na de eerdere bijstellingen, tot stand gekomen evenwichtig plan viel aan de keuze voor het 4de perron in noord en aan de prijs die hiervoor zal moeten worden betaald niet te ontkomen. Dat er een prijs moet worden betaald wordt dus zeker niet ontkend.

Slot/conclusie:

De mogelijkheid van toevoeging van wonen aan de bestemming centrumdoeleinden zal worden uitgezocht hoewel deze nagenoeg uitgesloten moet worden geacht. Adressant krijgt toezending van het verslag waar hij op korte termijn op zal reageren.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van vereniging van huiseigenaren tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.J.C.A. Berris (reclamant);

hr.A.H. Mulder (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressanten krijgt desgevraagd een korte uitleg over de procedure. Zij verklaren in deze hoorzitting naast de punten genoemd in de zienswijze enkele aanvullingen op papier te hebben gezet en willen deze graag voorlezen. De aanvullingen betreffen een aantal formele aspecten naast de inhoudelijke kant van hun bezwaren. Deze aanvullingen staan op papier en worden - na voorlezing - aan de gemeente overhandigd.

Behandeling van de zienswijze:

De punten die in de zienswijze zijn genoemd zullen (naast toezending van het verslag) schriftelijk worden beantwoord.

De aanvullingen geven in deze hoorzitting aanleiding om de procedure die gevolgd wordt in het kader van de Wet Geluidhinder (een onafhankelijke procedure die parallel aan de bestemmingsplanprocedure loopt - in het noorden heeft deze procedure alleen betrekking op de panden aan de Brantsenstraat) en de procedure zoals die is geregeld m.b.t. de planschade (een latere beoordeling van evt. planschade, die volgt na de planologische procedure, door onafhankelijke taxateurs m.b.t. panden zowel binnen als buiten het plangebied) nader te verduidelijken.

Ook op de overige punten wordt nadere duidelijkheid verschaft. Adressanten wordt o.a. verwezen naar het betreffende gedeelte in de plantoelichting waar informatie over het z.g. art. 10 BRO overleg (dat in de stukken zou ontbreken) wel degelijk wordt genoemd.

Ook het karakter van de brief van 27 juni 1994 wordt nader toegelicht. De brief heeft niet die gevolgen zoals die bij adressanten voor ogen staan. Het feit dat de betreffende panden nu binnen het bestemmingsplangebied vallen is niet van invloed op het z.g. passieve verwervingsbeleid c.q. de inhoud van de brief waarin is bepaald welke panden voor dit passieve beleid in aanmerking komen. Met andere woorden: het verwervingsbeleid is niet gekoppeld aan het bestemmingsplangebied.

De gemeente heeft wel stukjes tuin nodig en zal daartoe in de loop van dit jaar de nodige actie ondernemen (de bezwaren n.a.v. de brief van 27 juni is opgevat als een onderdeel van de zienswijze en niet als een bezwaarschrift op grond van de Alg. Wet Bestuursrecht).

Tenslotte licht hr. Reijnders nader toe dat het plan wel degelijk financieel goed is onderbouwd. Met de exploitatie-opzet kon de provincie ook mee instemmen. Hij verwijst naar de

samenvatting in de brochure "Arnhem vernieuwt".

N.a.v. het hoofdbezwaar (de sloop van de panden Sweerts de Landasstraat als gevolg van de opschuiving Amsterdamseweg in noordelijke richting) merkt de wethouder op dat in het voortraject de keuze van het vierde perron aan de noordzijde (de directe oorzaak) zorgvuldig is onderzocht en volledig is afgewogen tegen een mogelijke situering van dit perron aan de zuidzijde.

Echter vast is komen te staan dat aan de zuidzijde de ruimte hiervoor onvoldoende was, gelet op de hele infrastructuur, de busruimte en de kantoorlokaties die in dit gebied moeten komen.

De nadelige consequenties van de opschuiving Amsterdamseweg valt niet te ontkennen. Het is weging geweest van de voordelen tegenover de nadelen die geleid heeft tot deze in ogen van de gemeente acceptabele beslissing. Adressanten zijn een andere mening toegedaan en verwijzen als reactie nog eens de punten 7 en 8 in hun zienswijze.

Slot/conclusie:

De vereniging van huiseigenaren krijgen het verslag van de zitting en een schriftelijke reactie op hun zienswijze. Met name zal daarbij op de punten 7 en 8 van de zienswijze worden ingegaan.

i.a.a.: aanwezigen; m&g; ezp; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van bewonerscomité Betuwestraat e.o." tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.B.G. Lindner (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Het bewonerscomité is niet tegen de nieuwe ontwikkelingen die met het plan worden beoogd. Het comité volgt het plan wel met een kritische blik omdat men vreest met dit gigantisch project naast hun deur een klap mee te zullen krijgen.

Men juicht in ieder geval het onderzoek toe of woningbouw ook in het westelijk deel van het plangebied, naast de andere bestemmingen, tot de mogelijkheden kan behoren. Woningbouw levert een bijdrage aan de sociale veiligheid.

Als tweede hoofdpunt geldt dat voor de toekomstige ontsluiting van de verlengde Renssenstraat een oplossing moet worden gevonden binnen het plangebied (en niet via de huidige Renssenstraat, Betuwestraat en Brugstraat).

De wethouder wijst er op dat dit ook de bedoeling is en verwijst naar blz. 77 plantoelichting. Via modellen wordt bestudeerd hoe het verkeer op een andere wijze binnen het plangebied kan worden afgewikkeld. Pas 100 % zekerheid kan worden gegeven bij de uitwerkingen van de bestemmingen. Daarbij kunnen betrokkenen nog hun nodige invloed uitoefenen.

Wat het wonen betreft is ook het standpunt van de gemeente dat er zoveel mogelijk een menging van de functies horeca, winkels, werken en wonen in het plangebied moet worden gecreëerd.

Echter niet al deze functies zal men op de bewuste plek kwijt kunnen. Bij het wonen wordt men met feitelijke onmogelijkheden geconfronteerd op grond van de wet Geluidhinder en met uitgangspunten om voldoende andere functies in het plangebied te realiseren. Momenteel wordt uitgezocht in hoeverre een gedeeltelijke woonfunctie op het Stationsplein tot de mogelijkheden kan behoren, rekening houdende met allerlei milieubeperkingen en voorwaarden. De globale bestemming maakt in ieder geval een evt. wooninvulling in het gebied mogelijk.

Slot/conclusie:

Hr. Lindner stelt met betrekking tot de vorige alinea dat de zienswijze als een drukmiddel kan worden opgevat om waar mogelijk wonen in het plangebied gerealiseerd te krijgen.

Reclamant krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek te berichten hoe de zienswijze in de verdere procedure naar de raad toe kan worden opgevat.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van VVV Arnhem m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : hr.E. van Amerongen (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal);

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Hr. van Amerongen is door het bestuur gevraagd de belangen van van de vereniging toe te lichten. Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Hr. van Amerongen licht de belangen en de mogelijke problemen waarmee de VVV te maken zou kunnen krijgen nader toe. Hij verwijst daarbij naar de brief die duidelijk voor zich spreekt. Inhoudelijk heeft de VVV geen bezwaren tegen het ontwerp-bestemmingsplan. Men is echter verontrust over de ontwikkelingen die op dit plan zullen volgen.

Reeds is gesproken over de mogelijkheid om de VVV tezamen met het GVM en ANWB onder te brengen in de toekomstige NS hal. De VVV acht dit een gewenste zaak. Hr.van Amerongen verwijst daarbij naar het gesprek met de heer Reijnders waarin over dit onderwerp

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

is gesproken.

De zienswijze van de VVV is echter te beschouwen als een signaal of waarschuwing dat deze vereniging - een gesubsidieerde instelling die niet over reserves beschikt - niet kan volstaan, wanneer de verplaatsing aan de orde komt, met alleen een vergoeding voor het pand dat moet verdwijnen. De VVV vraagt om een garantie dat ook tegenover de overige kosten die met de verplaatsing gepaard zullen gaan een financiële vergoeding zal staan. Desgewenst bestaat er geen bezwaar om alleen de baliefuncties in deze hal onder te brengen. De administratieve functies hoeven niet persé mee te verhuizen.

Hr. Reijnders licht de stand van zaken toe. Ook GVM en ANWB staan positief tegen de vestiging in het te creëren centrale punt in de NS hal. Genoemde instanties kunnen elkaar versterken. Vragen waar de instanties precies zullen komen en wat het kost moeten nog beantwoord worden.

Zodra combinaties kunnen worden gevormd en modellen duidelijker worden zal getracht worden om met betrokken instanties tot een gezamenlijke visie te komen en dit te bespreken met de ontwikkelaar. Dan kan inzicht volgen in de financiële consequenties en kan vervolgens worden gezien of waar nodig een financiële mouw valt aan te passen.

Te zijner tijd zijn er concrete voorstellen te verwachten.

Slot/conclusie:

Reclamant krijgt het verslag van de zitting toegezonden. Met betrekking tot de zienswijze zal gevraagd worden hoe deze in de verdere procedure moet worden opgevat.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de heer J. Blasweiler tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : hr.J. Blasweiler (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Hr. Blasweiler verwijst naar zijn zienswijze. De reactie komt er op neer dat een verdere verbreding van het stationsgebied niet gewenst is, gelet op de gevolgen hiervan voor het wonen e.d.. Z.i. is het beter, gelet op recente ontwikkelingen, om voorlopig de ruimte en mogelijkheden in het plan open te laten. Reclamant noemt de problematiek rond de Betuwelijn en de uitspraak van minister Jorritsma dat de bocht bij Elst toch aangelegd moet worden. Voorts worden er geluiden vernomen dat Duitsland de verbinding door Emmerich minder wenselijk zou vinden waardoor het gevaar van de verbinding richting Arnhem groter is

geworden. Gelet op bovenstaande vraagt hij zich af of N.S. meer speelruimte zowel m.b.t. personen- als goederenvervoer gegeven moet worden. Zijn er studies verricht naar personenvervoer langs andere routes b.v. een ontsluiting via Elst naar randstad?

De wethouder verklaart dat het onderwerp zich leent voor uitvoerige discussies. Zich beperkend tot wat naar voren is gebracht stelt hij dat de uitspraak van de minister geen concreet besluit tot uitvoering is geweest maar een besluit om de uitvoering onderdeel van de P.K.B. te laten zijn, zodat t.b.v. die uitvoering niet opnieuw een procedure hoeft te worden gevolgd.

M.b.t. de noordelijke aftakking geven studies van Rijk en N.S. aan en is zijn indruk dat alle partijen van mening zijn dat de noordtak niet door het stedelijk gebied Arnhem mag komen. De wethouder is dan ook niet somber maar positief gestemd dat de verbinding via het bestaande tracé er uiteindelijk niet komt.

Over de ontwikkelingen in Duitsland valt niets te zeggen. Indien wat adressant waar is dan is dit een extra argument om het tracé op een andere plek het land te verlaten.

Tenslotte toont Rail 21 de noodzaak van een vergroting van benodigde capaciteit aan met het oog op een uitbreiding van het personenvervoer. Het vierde perron is niet nodig voor het goederenvervoer. Daarom zou iemand die bevordering van het openbaar vervoer hoog in het vaandel heeft staan deze uitbreiding wenselijk moeten vinden. De wethouder is die mening in ieder geval wel toegedaan en dient Rail 21 spoedig te worden uitgevoerd.

Reclamant vraagt zich echter af of, gelet o.a. op de woningbouwontwikkelingen in zuid (Driel Oost) de afwikkeling van het personenvervoer nog altijd via het centrum moet plaatsvinden. Veel mensen, die via Arnhem naar de randstad moeten reizen, worden doelbewust naar het centrum geleid en die daar dus niet horen te zijn. Bij een afwikkeling b.v. via Elst of Driel oost is terplaatse veel meer ruimte. Ook al zou er een nieuwe infrastructuur moeten worden aangelegd.

De wethouder schaart zich achter het standpunt en de genomen beslissingen (Rail 21) dat deze afwikkeling niet anders dan via de bestaande infrastructuur kan en dient plaats te vinden.

Alternatieven en verschuivingen betekent alleen maar een verschuiving van allerlei problemen.

Slot/conclusie:

Hr. Blasweiler heeft met de zienswijze een andere kijk tegen de plannen willen aangooien. Hij krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek te berichten met het verzoek hier op te reageren. Ook zal gevraagd worden hoe zijn zienswijze in de verdere bestemmingsplanprocedure verder moet worden opgevat.

i.a.a.: aanwezig; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van hr/mevr. H.J. Welsch m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : weth. H. Hartogh Heys (voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Reclamant(e) is, hoewel daartoe uitgenodigd, niet op de hoorzitting verschenen. Er is geen bericht van verhindering ontvangen. Om die reden wordt aangenomen dat er bij reclamant(e) geen behoefte bestaat om de zienswijze alsnog op een ander moment/tijdstip nader toe te lichten.

Reclamant(e) ontvangt t.z.t. het ontwerp raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan en een uitnodiging om desgewenst de zienswijzen tegenover de raadscommissie r.o. nader toe te lichten.

i.a.a.: aanwezig; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van mevr. M. Schröder m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 8 september 1995

Aanwezig : mevr. M. Schröder (reclamante);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders(projectleider Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Mevr. Schröder is bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling zienswijze:

De zienswijze van mevr. Schröder is toegespitst op de woonfunctie in het plangebied. Haar zorg en verontrusting betreft de hoeveelheid woningen die verdwijnen en de hoeveelheid woningen die er voor terugkomen, dit i.v.m. de kwaliteit van de woonfunctie in het toekomstige plangebied. Nu al is sprake van een wankel woonfunctie. De vrees bestaat dat het wonen in het nieuwe plan nog sterker onder druk zal komen te staan. Gepleit voor een voldoende aantal woningen t.b.v. de benodigde sociaal behoorlijke structuur en veiligheid in het gebied.

De wethouder wijst er op dat de meeste bestemmingen straks nog nader zullen moeten worden uitgewerkt. In de rode gebieden op de plankaart zal echter een woonfunctie niet mogelijk zijn gelet op de beperkingen die door de Wet Geluidhinder worden opgelegd. In het blauwe gebied zal oostelijk 100 a 150 woningen kunnen worden gerealiseerd na uitvoerig hierover met de provincie - ook weer i.v.m. de eventuele geluidproblemen - te hebben gediscussieerd. Uiteindelijk heeft de gemeente groen licht gekregen.

De gedachten van mevr. Schröder zijn niet strijdig met de opvattingen van de gemeente. Men is het eens met de reacties tijdens de inspraak dat een monocultuur in het gebied moet worden voorkomen en dat t.b.v. de leefklimaat het plan naast kantoren tevens dient te voorzien in winkels, horeca en wonen. Het plan voorziet dan ook waar mogelijk in deze functies.

Men zou zelfs verder gaan met onderzoek naar andere plekken waar woningbouw nog mogelijk is. Echter er zijn weinig plekken waar dit nog kan. Behalve de geluidsnormen heeft de gemeente ook te maken met de voorwaarde dat het plan dient te voorzien in een voldoende m2 vloeroppervlak kantoren.

Daarnaast spelen marktproblemen c.q. de afzetbaarheid van de woningen een rol. Indien woningbouw geluidtechnisch al mogelijk zou zijn dan nog maken de vereiste voorzieningen de woningen erg duur voor de afzetbaarheid.

Resumerend: de gemeente onderneemt wel degelijk pogingen om waar mogelijk woningbouw in het plangebied mogelijk te maken.

Het bestemmingsplan voorziet dan ook mede in deze functie. Men wordt echter met beperkingen en grenzen geconfronteerd. Het exacte aantal woningen zal straks afhankelijk zijn van nadere studies naar de geluidsaspecten en van het benodigde aantal m2 kantoren in het plan.

Slot/conclusie:

Mevr. Schröder heeft met de zienswijze vooral haar verontrusting willen uitspreken. Zij erkent de voor- en nadelen van het wonen nabij het centrum van de stad en begrijpt de problemen waar de gemeente mee te maken heeft.

Reclamante krijgt het verslag van de zitting toegezonden. Met betrekking tot de zienswijze zal gevraagd worden hoe deze in de verdere procedure door haar moet worden opgevat.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van IVN, vereniging voor natuur- en milieu-educatie tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.F.B.J. Koops (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

De zienswijze behoeft nauwelijks nog nadere toelichting. In de zienswijze wordt geen bezwaar tegen het bestemmingsplan gemaakt. Het I.V.N. wil alleen bewerkstelligen dat gedurende de hele periode van werkzaamheden rekening wordt gehouden met de bomen, met name als bij werkzaamheden wortels moeten worden gekapt. Voorkomen moet worden dat door gebrek aan coördinatie door meerdere, elkaar opvolgende werkzaamheden de bomen sneuvelen. Daarom dient voldoende ruimte rondom de bomen vrij gehouden te worden.

De wethouder acht op de opmerking c.q. waarschuwing van het IVN terecht. Met een dringend beroep op de projectleider en de betrokken dienst MOW heeft er alle vertrouwen in dat de zaken worden gecoördineerd en de nodige zorgvuldigheid in acht wordt genomen. Die toezegging wil hij ook doen.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Het onderwerp betreft echter meer de uitvoering en uitwerking van de globale bestemmingen in het plan. Daarom zal op genoemde momenten, wanneer de vormgeving wordt bepaald, het aspect gedetailleerder aan de orde kunnen worden gesteld. Er zijn dan nieuwe momenten om hierover van gedachten te wisselen.

Slot/conclusie:

Het I.V.N. krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek te berichten hoe de zienswijze in de verdere procedure naar de raad toe moet worden opgevat. Hr. Koops verklaart dat het I.V.N. in de verdere procedure geen bedenkingen zal uiten bij de provincie.

i.a.a.: aanwezig; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de Kamer van Koophandel tegen ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.E. ter Veer (reclamant);

hr.v.d. Valk (reclamant)

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr.C. Raas (so/plan/jaz);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Hr. v.d.Valk herhaalt de waardering die door de KvK over de hoofdlijnen is uitgesproken en de tevredenheid over de aangebrachte veranderingen maar geeft aan dat men nog niet op alle punten enthousiast is. Vandaar deze zienswijze.

Zo worden nog vraagtekens geplaatst bij de terugbrenging van het aantal m2 kantoorvloeroppervlak. Gepleit wordt extra ruimte te creëren i.v.m. de aantrekkende kantorenmarkt, de railbussinesplannen en de werkgelegenheid.

Voorts wordt gevraagd om een voor voetgangers zo optimaal mogelijke aansluiting tussen het stationsgebied en de binnenstad t.b.v. een goede doorstroming te bewerkstelligen waarbij wordt gedacht aan een kruisingsvrije oversteek.

Een heikel punt blijft het parkeren. Verwijzend naar hun berekeningen in de zienswijze meent de KvK dat in het plan te weinig rek zit om ook de gebruikers van de HSL straks te kunnen bedienen. De kamer heeft een ander oordeel over het profiel van de reiziger van de HSL dan de afd.verkeer. De kamer wil graag hierover graag met de gemeente meedenken. Dit geldt ook m.b.t. nieuwe toe te passen technieken voor de parkeergarage waardoor meer auto's gestald kunnen worden.

Zoals in de zienswijze aangegeven en nog eens door hr. Ter Veer benadrukt kan de HSL,

gelet op zijn uitstraling, een van die specifieke argumenten zijn die een uitzondering van de rijksnormen, die te generiek zijn opgesteld, rechtvaardigt.

Het wordt als een discussiepunt met het Rijk opgevat, een discussie die de Kamer via deze zienswijze open wenst te houden. In plaats van het innemen van stellingen moet het mogelijk zijn, uit de verschillende oogpunten maar vanuit een gezamenlijk belang, om tot meer creatieve en snellere oplossingen te komen.

De wethouder is blij met de uitgesproken waardering over de hoofdlijnen en het vertrouwen dat de Kamer in het plan stelt.

M.b.t. het te realiseren kantoorvloeroppervlak geldt dat ook de gemeente -gelet op de signalen - de 80.000 m2 wat aan de krappe kant vindt. De raad heeft daarom besloten t.b.v. een uitbreiding van dit aantal ook een visie voor het aansluitende gebied aan de zuidkant te ontwikkelen. De realisatie zal echter volgtijdelijk, dus na dit plan, zijn.

Dat er een zo goed mogelijke verbinding tot stand moet worden gebracht tussen het station en de binnenstad wordt volledig onderschreven. Alleen kan men van mening verschillen over de wijze waarop. Volgens vele deskundigen kan een goede verbinding het beste d.m.v. een gelijkvloerse oversteek worden bereikt. Alles is afhankelijk van een goede technische oplossing.

Voor de kamer is het van belang dat het bestemmingsplan de mogelijkheden nog open laat in welke vorm de uitvoering zal plaatsvinden. Er zijn geen formeel/juridische beperkingen.

Hr. Ter Veer wijst nog op de belevingswaarde door de consument die bepalende factor zal zijn.

Ook m.b.t. de parkeergarage geldt dat de mogelijkheden over de wijze van realisatie in het bestemmingsplan worden opengehouden.

De zorgen die de K.v.K. uit over de noordtak en zijn mogelijke schaduwwerking over het plan (een aanvulling op de zienswijze) worden niet door de wethouder gedeeld. Er zijn vele argumenten die deze noordtak naar alle waarschijnlijk niet haalbaar maakt.

Wat het parkeren betreft wijst de wethouder erop dat elke pleidooi - ook van andere gemeenten - om af te kunnen wijken van de rijksnormen tot nu toe geen enkel effect heeft gehad op het beleid van de overheid. Ook dit plan zal, indien het niet aan de rijksnormen voldoet, de eindstreep niet halen.

De gemeente kan hooguit van het standpunt van de Kamer kennisnemen maar zit vast aan de strakke normen van het Rijk.

Hij vindt het jammer dat ondanks dat de Kamer het vrijwel over alle punten eens is zij toch met een zienswijze tegen plan is gekomen. Hierdoor kan onbedoeld een negatieve beeld/effect bij anderen (beleggers) worden gecreëerd dat de Kamer moeite zou hebben met het plan met een averechts gevolg op de wens van de Kamer om het plan spoedig gerealiseerd te krijgen. De Kamer zou haar pijlen moeten richten op Den Haag.

Hr. Ter Veer verklaart in de zienswijze en in de persberichten juist dit effect voorkomen te hebben. Z.i. is dit effect ook niet opgetreden.

De zienswijze moet z.i. worden gezien als een middel om de discussie open te kunnen houden met Rijk en provincie over de juistheid van de parkeernormen. Deze moeten nogmaals worden opgevat als gemiddelden waarvan afwijking in geval van extremen mogelijk moet zijn. Het zijn straks de beleggers die moeten beslissen en daarbij de plannen op hun mogelijkheden zullen beoordelen. Het zijn die zakelijke argumenten en signalen die de K.v.K. uit de markt waarneemt en waarvoor zij wil waarschuwen. Niemand zal straks gebaat zijn bij een plan dat de eindstreep glanzend heeft gehaald maar waarop achteraf niemand blijkt te willen bouwen.

De wethouder wijst dat MBO in ieder geval alle vertrouwen heeft in de vastgestelde normen en de ontwikkeling volledig aandurft.

Normaals waarschuwt hij voor het gevaar van de negatieve beeldvorming.

Hr.v.d. Valk verklaart, indien dit laatste inderdaad te vrezen valt, inderdaad afgevraagd kan worden of het de zaak waard is om op deze wijze de problematiek onder de aandacht te brengen.

Slot/conclusie.

Adressanten krijgen het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek te berichten hoe de zienswijze in de verdere procedure naar de raad toe moet worden opgevat.

i.a.a.: aanwezigen; ezp; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van advocaten Stibbe Simont Monahan Duhot namens ABN AMRO Bank NV m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

Aanwezig : hr.mr.F.E.J. Beekhoven van den Boezem (Stibbe);

vertegenwoordiger ABN AMRO;

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. van der Logt (so/ezp);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding.

Betrokkenen zijn bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling van de zienswijze.

Reclamanten lichten hun bezwaren nader toe. Van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" worden zodanige negatieve effecten gevreesd dat of: a) hun kantoren hadden in het bestemmingsplan opgenomen moeten worden of b) er had een bestemmingsplan t.b.v. deze kantoren gelijktijdig in ontwikkeling moeten worden gebracht.

De gevreesde gevolgen betreffen afbreuk aan representativiteit, vermindering van zichtbaarheid en bereikbaarheid c.q. beperking van de parkeerfaciliteiten.

Het plan Arnhem Centraal staat haaks op de toezeggingen van de gemeente destijds bij de bouw van het nieuwe regiokantoor dat voor AMRO/ABN voor een optimale situatie zou worden gezorgd.

Terwijl er destijds hoge investeringen zijn gedaan o.a. ter voldoening aan parkeernormen wordt met dit plan gehandeld in strijd met gemaakte afspraken en gewekte verwachtingen.

De wethouder stelt dat er met dit plan ten opzichte van de huidige situatie er vrijwel niets verandert. Daarom begrijpt hij de bezwaren ook niet goed.

Ter nadere toelichting stelt de AMRO/ABN dat een andere situering van de bushalte een minder direct zicht geeft op het kantoor daarbij wijzend op de categorie mensen die vanuit de regio komen en de bank snel willen bereiken en daarom dit gebouw direct moeten kunnen zien.

De wethouder wijst op de transparantie van de bushalte. Ook in de nieuwe situatie kijkt men

er door heen waardoor het zicht z.i. niet minder wordt vergeleken met de huidige situatie. Overigens zijn aspecten als deze bij de planopzet goed bekeken. Het onderwerp zal ook bij de uitwerking c.q. uitvoering van de plannen aan de orde komen dan wel ter sprake kunnen worden gebracht.

Aan de hand van een model infrastructuur, die telkens kan worden bijgesteld, wordt een mogelijke verkeersinvulling nader toegelicht. Daaruit blijkt o.a. dat het geenszins de bedoeling is om het plein autovrij te maken. Allerlei verkeersbewegingen staan in de globale verkeersbestemming in het bestemmingsplan nog volledig open.

Dit is ook van belang voor de bereikbaarheid, die dus met deze globale bestemming nog volledig open staat.

Wel garandeert de wethouder dat ongeacht welke infrastructuur gekozen wordt in ieder geval de gebouwen t.b.v. het geldtransport goed bereikbaar zullen moeten blijven.

De parkeersituatie is een onderwerp van nadere studie en discussie die binnenkort in de raad gevoerd zal worden.

Voor de AMRO/ABN geldt dat zij met de zienswijze de zorg hebben willen uitspreken dat ook de parkeersituatie voor haar optimaal gegarandeerd blijft. Nogmaals wordt gewezen op de vrij recente, gigantische investeringen n.a.v. de eis van de gemeente bij de bouwvergunning dat volgens de parkeernormen gebouwd moest worden.

De wethouder wijst er nogmaals op dat afhankelijk van de ideeën die volgend jaar bij de uitwerking aan de orde zullen komen het mogelijk is om de bereikbaarheid van de gebouwen en het parkeerterrein van de bank te garanderen. Wat de zichtbaarheid van het regiokantoor betreft geldt nogmaals dat naar zijn mening deze door de andere situering van de bushalte niet wezenlijk wordt aangetast.

De AMRO/ABN herhaalt met de zienswijze tijdig te hebben willen laten weten niet zonder meer met elke invulling op basis van dit bestemmingsplan akkoord te willen gaan. Ook hebben zij hiermee tijdig willen aangegeven welke aspecten hierin bij hen een belangrijke rol spelen.

De wethouder stelt nogmaals dat concreet alle mogelijkheden nog open staan bij de uitwerking van de globale bestemming verkeersdoeleinden; een bestemming die in theorie ook zo zou kunnen worden uitgewerkt waardoor er in feite helemaal niets in het plangebied verandert.

Slot/conclusie.

Reclamanten krijgen toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt op de zienswijze m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan. Ook zal worden gevraagd hoe de zienswijze in de verdere procedure moet worden opgevat:

a) als een zienswijze waarin de bezwaren gehandhaafd blijven of b) als een zienswijze waarin de bezwaren worden ingetrokken maar die verder opgevat moet blijven als een brief met aandachtspunten waarmee volgens de AMRO/ABN bij de uitwerking van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" rekening dient te worden gehouden.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijzen van bewoners-

commissie AWBA complexen Bergstraat/Vijfzinnen-

straat en van Bewonersplatform Binnenstad Arnhem m.b.t. ontwerp bestemmingsplan

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

"Arnhem-Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

aanwezig : dhr. A. Bellwinkel (reclamant)

dhr. A. ten Hoedt (reclamant)

dhr. H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter)

dhr. H. Reijnders (projectleider Arnhem-Centraal)

dhr. H. van der logt (so/ezp)

dhr. R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Betrokkenen zijn bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling zienswijze bewonerscie Awba:

Reclamanten verklaren weinig toe te voegen aan de schriftelijke zienswijze. Omdat de discussie zich vooral toespitste op de noordkant bestaat het gevoel dat een aantal andere zaken onbelicht is gebleven. Verder worden vraagtekens geplaatst bij de relatieverbetering met de binnenstad en bij de relatie tussen de plannen Stationsplein en Rijn oevers. Verwezen wordt naar de beleidsnota "Arnhem koopstad met allure".

Verder wordt als bezwaar aangehaald dat de zuidelijke hoek Utrechtseweg/Coehoornstraat helemaal buiten beschouwing blijft, waardoor ook een mogelijke tweede verbinding tussen Station en Binnenstad langs de Coehoornstraat -wat als een belangrijke schakel wordt gezien t.b.v. het langzame verkeer - verloren gaat. Dit laatste ook als gevolg van de tunnelbak die dus de nodige consequenties heeft voor de uitvoering van de plannen.

Verder de angst dat door terugbreng van het aantal m² kantoren in noord er een kantorendruk komt op de braakliggende terreinen in de wijk.

Al met al is een totaalvisie van belang in samenhang met het Stationsgebied alvorens men kan starten met de uitvoering van de plannen en ter voorkoming dat straks zaken niet meer kunnen worden teruggedraaid.

De wethouder bevestigt dat de discussie zich vooral toespitste op noord omdat daar de ingreep ook het grootst was. Over de invulling in zuid bestond naar zijn indruk een redelijke consensus. Men vond ook dat er daar ook iets moest gebeuren c.q. dat het gebied voor verbetering vatbaar was.

De wethouder meent voorts dat er wel degelijk veel aandacht is besteed aan allerlei aandachtspunten. Echter niet de fout moet worden gemaakt om alles teveel en aan elkaar te koppelen met als gevaar dat er dan geen enkel actie meer van de grond kan komen.

Er is wel degelijk een relatie tussen de Stationsplannen en de Rijn oeverplannen. In de Rijn oeverplannen hebben kantoren plaats gemaakt voor wonen en winkels terwijl deze kantoren nu bij het Station zijn geconcentreerd.

Dat de relatie station en binnenstad moeilijk ligt valt gelet op de aanwezige verkeersader niet te ontkennen. Deze verkeersader moet als een gegeven worden geaccepteerd. Echter als vervolgo opdracht geldt om, binnen dit gegeven, een zo goed mogelijke oversteek te creëren om een zo goed mogelijke relatie te bewerkstelligen.

De Stationsstraat wordt door de wethouder niet als een magere verbinding gezien, mits deze wordt voorzien van goede functies (winkels, horeca).

Reclamanten blijven pleiten om ook een visie te ontwikkelen en daarin de zuidelijke driehoek en de alternatieve verbinding Coehoornstraat erbij te betrekken. Al is het maar om met slechts een verbinding niet kwetsbaar te zijn en niet alles op een paard te wedden.

De wethouder is het eens dat zo'n visie moet worden ontwikkeld maar niet op dit moment. Het gevaar voor concurrerende ontwikkelingen moet onder ogen worden gezien c.q. het gevaar dat men straks blijft zitten met een in potentie niet afgemaakt gebied. Een volgtijdelijke ontwikkeling voorkomt dat de huidige plannen niet worden geblokkeerd.

Voorkomen moet worden om, zoals gezegd, niet alles teveel aan elkaar te koppelen.

Naar aanleiding van de tunnelbak licht dhr. Reijnders toe dat volgend jaar via uitwerkingsplannen de mensen hierover zullen worden ingelicht en betrokken. Er is al veel gebruik gemaakt van opmerkingen en suggesties. Van nog meer zinvolle suggesties zal dankbaar gebruik worden gemaakt.

Bij de uitwerking zijn nog vele varianten mogelijk. Zo zou b.v. rekening kunnen worden gehouden met een eventueel voorstel om de Coehoornstraat in zuidelijke richting te verschuiven t.b.v. een betere aansluiting op de winkelstraat. Echter bij de uitwerking zal niet meer de gehele infrastructuur ter discussie kunnen worden gesteld.

Behandeling zienswijze bewonersplatform binnenstad:

De zienswijze is gelijk van inhoud als die van de bewonerscommissie panden AWBA. Alleen geldt ter aanvulling het ontbreken van de vereiste visie t.a.v. van de verkeerscirculatie rondom de binnenstad. De zienswijze wordt op dit punt nader besproken.

Reclamant stelt dat alvorens definitieve besluitvorming over dit bestemmingsplan kan plaatsvinden eerst zo'n visie dient te worden ontwikkeld en dat dit laatste niet telkens moet worden uitgesteld.

De wethouder deelt de mening van er een visie moet komen - er is al een RVVP met globale maatregelen die effecten hebben op de binnenstad - maar deelt niet de mening dat de besluitvorming over dit bestemmingsplan daarop moet wachten.

Sterker nog is het z.i. van belang dat eerst een adequaat antwoord gevonden moet worden op de wijze waarop binnen het plangebied de infrastructuur wordt opgelost (wijze vormgeving openbaar vervoerssysteem, aanpak Zypse poort e.d.) alvorens gestart kan worden met de uitwerking van de rechtsafhypothese. Los daarvan werkt het bestemmingsplan niet blokkerend voor welke verkeersvisie in de toekomst dan ook en zijn alle varianten van de rechtsafhypothese binnen het plan uitvoerbaar.

Ook bij een evt. uitvoering van de rechtsafhypothese zou men achteraf in dit bestemmingsplan niet tot een andere verkeersvisie zijn gekomen.

Achtergrond van het verzoek van adressant blijft de noodzaak t.b.v. de duidelijkheid over de rechtsafhypothese c.q. uitwerking van de varianten om spoedig hierover een besluit te nemen. Met de constatering dat op niet al te lange termijn - wanneer de uitwerkingen ter hand zullen worden genomen - er een visie over de verkeersafwikkeling op de agenda zal staan wil reclamant tegen die tijd de discussie graag hierover verder voeren.

Tenslotte behoudt adressant twijfels over de gebruik van de looproute langs de Oude Stationsstraat. Mensen kiezen toch de kortste weg ondanks de aantrekkelijke functies die er worden gecreëerd. Overigens is het de vraag of de invulling van deze functies ook werkelijk zal lukken.

De wethouder stelt dat deze vraag bij alle ontwikkelingen gesteld kan worden. Geput moet worden uit gegevens uit de markt en uit ervaringen. Het blijven inschattingen. Het echte bewijs kan pas op moment van uitvoering geleverd worden.

Slot/conclusie:

Reclamanten krijgen toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt van hun zienswijzen m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan. Ook zal worden gevraagd hoe de zienswijzen in de verdere procedure moeten worden opgevat:

a. als een zienswijze waarin de bezwaren gehandhaafd blijven of b. als een zienswijze waarin de bezwaren worden ingetrokken maar die verder opgevat moet worden opgevat als een

brief met daarin aandachtspunten waarmee volgens reclamanten bij de uitwerking van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" rekening dient te worden gehouden.

i.a.a.:aanwezigen, so/plan/jaz, reg.,sec.,plan.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze drs. P.M.A. Meex
m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem-
Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

Aanwezig : dhr. P.M.A. Meex (reclamant)

dhr. H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter)

dhr. H. Reijnders (projectleider Arnhem-Centraal)

dhr. H. van der logt (so/ezp)

dhr. R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Betrokkene is bekend met de procedure zodat deze niet nader
toegelicht hoeft te worden.

Behandeling zienswijze:

Reclamant wijst als hoofdpunt van bezwaar c.q. voor hem als belangrijkste punt op de beperking van zijn woongenot als gevolg van de hoogte van de bebouwing die straks zal grenzen aan zijn achterperceel. Daarbij komt dat het verschil groter wordt omdat zijn pand aan de Sw. de Landasstraat zo'n 4 a 5 meter lager ligt dan de Amsterdamseweg.

Adressant stelt dat hij als het ware wordt ingebouwd door dit extra hoogteverschil. Hierdoor vindt een minder goede aansluiting plaats ten opzichte van de huizen aan de Sw. de Landasstraat dan wenselijk is.

Hr. Reijnders wijst op de natuurlijke hoogteverschillen in het terrein waartegen adressant bezwaar maakt. Rekening houdende met deze verschillen zal juist gekeken worden om de stedenbouwkundige structuur van de Sw. de Landasstraat zoveel mogelijk te herstellen.

De wethouder vult aan dat het hele Burgemeesterswijk geaccidenteerd terrein is en dat het probleem van tegen achterkanten aankijken van bebouwing bij bijna iedereen speelt.

Adressant wijst echter op de voor hem slechter wordende situatie vergeleken met het Nepromagebouw dat met groen was begroeid en waarmee hij geen problemen had. Verder wijst hij op zijn tuin dat is uitgegroeid tot een ecologisch hoogstandje. Dit zal straks verloren gaan.

De wethouder wijst op een eventuele invulling die formeel op grond van het vigerende bestemmingsplan mogelijk zou zijn geweest. Een bebouwing weliswaar wat verder weg maar wel hoger en massaler. Af te vragen valt in hoeverre er straks sprake zal zijn van een verslechterde situatie.

Wat de bezonning betreft i.v.m. zijn tuin zal mogelijk afhankelijk van uitwerking en stedenbouwkundige visie gekozen kunnen worden voor een tragsgewijze bebouwing. Echter in

het bestemmingsplan dienen nu de bebouwingmogelijkheden op te worden opgenomen t.b.v. het van de geluidwerende maatregelen die verplicht zijn gesteld. Afhankelijk van de noodzaak van deze maatregelen en andere externe factoren zal echter bij de uitwerking een vrijere besluitvorming mogelijk kunnen zijn.

In het ergste geval en in laatste instantie kan adressant evt. een beroep doen op de planschaderegeling zoals geregeld in art. 49 wet r.o.

Uitgangspunt blijft dat bij de uitwerkingen getracht zal worden om waar dit mogelijk is de bezwaren van adressanten zoveel mogelijk weg te nemen. Echter pas bij de dimensionering van de Amsterdamseweg zal de noordgrens en de stedenbouwkundige inrichting beter kunnen worden bepaald en is het mogelijk bij de uitwerkingen hierover nader en beter te discussiëren.

Tot slot volgt een nadere toelichting over het waarom van de situering van het vierde perron aan de noordzijde en de consequenties van de spoorverbreding in het gebied. Betrokkene kan altijd hierover meer informatie krijgen bij de dienst Stadsontwikkeling.

Duidelijk is wel dat niet tot uitvoering zal worden overgegaan zolang geen absolute garanties door NS wordt gegeven dat het vierde perron er ook werkelijk zal komen.

Slot/conclusie:

Reclamant krijgt toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt naar aanleiding van zijn zienswijze met betrekking tot het ontwerp-bestemmingsplan. Ook zal worden gevraagd hoe de zienswijze in de verdere procedure moet worden opgevat:

- a. als een zienswijze waarin de bezwaren gehandhaafd blijven of
- b. als een zienswijze waarin de bezwaren worden ingetrokken maar die verder moet worden opgevat als een brief met daarin aandachtspunten waarmee volgens reclamant bij de uitwerking van het bestemmingsplan "Arnhem Centraal" rekening dient te worden gehouden.

i.a.a.: aanwezigen, so/plan/jaz, reg.,sec.plan.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de werkgroep huiseigenaren Burgemeesterswijk m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995

Aanwezig : hr.C. Esmeijer (reclamant);

hr. H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr. H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)

hr. C. Raas (so/plan/jaz);

hr. R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Hr. Esmeijer stelt dat alle problemen voortvloeien uit een ding: de ligging van de Amsterdamseweg. Waarom deze weg zo breed moet zijn is niet duidelijk.

Ook bezwaarlijk is het doorschuiven van beslissingen naar een later stadium waardoor het voor de wijk steeds moeilijker is om het overzicht te overzien. Concrete en snelle uitspraken naar de wijk toe, die wil weten waar ze aan toe is, is van belang. Zo dient de Amsterdamseweg snel een concretere vorm te krijgen. Aan de hand van een foto is de wijk duidelijk dat het benodigde deel van de tuinen niet nodig is voor het tracé maar voor de afscherpende bebouwing. Een paar meters dat extra hiervoor nodig is weegt niet op tegen de problemen van de bewoners.

Kortom voor de werkgroep is van belang om binnen de mogelijkheden die er zijn een voor hen zo gunstig mogelijke ligging van de Amsterdamseweg te verkrijgen.

De wethouder licht allereerst de gekozen methodiek nader toe. Omdat niemand kan voorspellen hoe de invulling over zo'n 15 a 20 jaar zal worden rechtvaardigt dit het maken van een grotendeels globaal bestemmingsplan met de mogelijkheid van nadere uitwerking wanneer over de invullingen op meer bekend is. Bij de uitwerking komen zaken aan de orde zoals het chaquet en profiel van de Amsterdamseweg die weer zijn invloed heeft op de breedte van de weg en op de effecten van de afscherpende bebouwing ter plaatse.

Echter in het globale plan worden wel een aantal fundamentele zaken aan de orde gesteld zoals de beslissing van het vierde perron aan de noordzijde en de bestemmingsgrenzen tussen het roze en gele gebied op de kaart. Omdat de werkgroep ook m.n. tegen deze bestemmingsgrenzen ter discussie stelt is het terecht dat zij gebruik hebben gemaakt van hun mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Echter zoals gezegd kunnen bij de uitwerkingen de inrichting en o.a. ook de benodigde breedte van de Amsterdamseweg aan de orde worden gesteld en kan de nodige invloed hierop worden uitgeoefend. Bij de uitwerking is dus enige rek aanwezig maar fundamentele zaken kunnen dan niet meer ter discussie worden gesteld.

Voorts n.a.v. de vraag naar de noodzaak van afscherpende bebouwing i.p.v. een geluidwerende voorziening ontkent de wethouder niet de invloed die deze bebouwing heeft voor de omgeving. Hij ontkent ook zeker niet de nadelen. Maar hij vraagt zich af wat een beter uitzicht is: een 4 bouwlagen hoge muur als kale afscheiding of een bebouwing dat weliswaar dichterbij komt maar van een architectonische hoge kwaliteit is. Hij licht nader toe de argumenten voor deze afscherpende bebouwing: de stedenbouwkundige invulling; een voldoende aantal m2 oppervlak kantoren en functie van geluidwerende maatregel.

Hr. Raas merkt nog op dat de situatie ook moet worden afgezet tegen de planologische mogelijkheden die op grond van het thans nog geldende bestemmingsplan worden geboden en in dat plan ook direct gedetailleerd zijn weergegeven (in tegenstelling tot de nu gekozen methodiek) en verduidelijkt e.e.a. aan de hand van de plankaart.

T.a.v. de procedure wet geluidshinder wordt reclamant uitgelegd dat het hier gaat om een apart te volgen procedure. Deze moet zijn afgerond (met ontheffing hogere grenswaarde) alvorens het bestemmingsplan door de raad kan worden vastgesteld. Ter wegneming van de zorgen van reclamant hieromtrent: de gemeente is (uiteeraard) verplicht om de in de geluidshinderprocedure toegezegde maatregelen ook werkelijk uit te voeren (vormt een van toetsingsaspecten bij de beoordeling van de bouwaanvraag).

Slot/conclusie:

Adressant krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek hierop te reageren.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van mevr. Pastor Dijkstra (ter ondersteuning van de zienswijze van de werkgroep huiseigenaren Burgemeesters- wijk) m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

Aanwezig : mevr. Pastor Dijkstra (reclamante);
 hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);
 hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)
 hr.H. van der Logt (so/ezp);
 hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Mevr. Pastor Dijkstra is bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling van de zienswijze:

Reclamante licht toe dat haar zienswijze identiek is aan de zienswijze van de werkgroep huiseigenaren. Het betreft dan ook een ondersteuning van deze zienswijze. Haar particulier belang ziet zij als een deelprobleem. Oplossing van dit deelprobleem lijkt echter niet anders te kunnen dan ook het hoofdprobleem (zie zienswijze werkgroep huiseigenaren) op te lossen. Adressante overhandigt foto's en een verslag van een inventarisatie waardevolle bomen. Haar belang komt er op neer dat indien de situatie zo behouden kan blijven als op de foto's weergegeven voor haar alle problemen rond de voorgestelde inrichting van de Amsterdamseweg etc van de baan zijn.

Behoud van de boom betekent dat er een voldoende afstand van het wortelpakket in acht wordt genomen. Dit kan indien de situatie ter plaatse c.q. de panden Brantsenstraat 16 en 18 behouden kunnen blijven.

De wethouder kan terzake geen toezeggingen doen. Een evt. tegemoetkoming kan verdergaande gevolgen hebben voor het plan c.q. voor de situering van de Amsterdamseweg.

Mw. Pastor acht het echter mogelijk dat met relatief kleine concessies de boom behouden kan blijven.

de wethouder stelt hierop dat, indien bij de uitwerking van de bestemming het mogelijk blijkt om aan het verzoek gevolg te geven, er geen argumenten zijn om dit na te laten. Echter, naar het zich laat aanzien, lijkt die mogelijkheid niet erg reëel.

Mw. Pastor-Dijkstra wijst op het belang - zij zal de raad en raadscommissie hiervan nog eens op de hoogte stellen - dat door de politiek terdege rekening wordt gehouden met de situatie ter plaatse. Er mag niet teveel worden gedacht aan een overdekking van tuinen en aan andere punten van verzakelijking van de buurt. Bij haar bestaat het gevoel, gelet op uitspraken, dat men er te gemakkelijk over deze situatie heen stapt.

Slot/conclusie:

Reclamante krijgt toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van NS Railinfrastructuur en NS Reizigers, afd.
planologie m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

Aanwezig : hr.T.R. de Groot (reclamant);

hr.Barneveld (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. van der Logt (so/ezp);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

De Spoorwegen is bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling van de zienswijze:

Aanleiding tot de zienswijze - en reclamanten verwijzen daarbij naar blz. 26 toelichting - is dat zij betwisten dat de geluidbijdrage van het emplacement voor de geluidgevoelige bestemmingen (woningen) niet relevant zouden zijn. Uit het geluidonderzoek van DGMR blijkt wel een degelijk een bepaalde uitstraling en met name langs de sporen waar gerangeerd wordt.

Hr. Reijnders en v.d.Logt lichten toe dat dit geluidonderzoek een ander gebied betreft: het westelijk gelegen gebied waarbij is uitgegaan van een bestaande situatie en waarbij geen sprake is van een afschermende bebouwing.

Voor het gebied dat nu in het geding is heeft de gemeente hetzelfde bureau DGMR in de arm genomen en een nieuw onderzoek laten uitvoeren. Genoemd bureau heeft de resultaten vergeleken met die van het onderzoek dat in opdracht van de NS is gedaan. Daarbij is gekeken in hoeverre deze van invloed waren op het aangrenzende gebied. Voorts is in de nieuwe situatie rekening gehouden met afschermende maatregelen die in het nieuwe rapport leiden tot de conclusies dat wordt gebleven binnen de toegestane geluidsnormen.

Afgesproken wordt dat adressanten terzake navraag doen bij het bureau DGMR (opsteller van het rapport is de heer Knoet) om het e.e.a. bevestigd te krijgen.

Slot/conclusie.

Reclamanten krijgen toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt op de zienswijze m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan. Gevraagd zal worden of - afhankelijk van de resultaten van het overleg met DGMR - de zienswijze opgevat moet blijven:

a) als een zienswijze waarin de bezwaren gehandhaafd blijven of b) als een zienswijze waarin de bezwaren tegen het ontwerp-bestemmingsplan "Arnhem Centraal" worden ingetrokken.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de heer J. Lintsen m.b.t. ontwerp
bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995
Aanwezig : weth. H. Hartogh Heys (voorzitter);
hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)
hr.C. Raas (so/plan/jaz);
hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Reclamant is, hoewel daartoe uitgenodigd, niet op de hoorzitting verschenen. Er is mondeling bericht van verhindering ontvangen.

Het is reclamant bekend (in de uitnodigingsbrief voor de hoorzitting staat dit vermeld) dat hem in de verdere procedure een tweede gelegenheid zal worden geboden om de zienswijze toe te lichten. Dit zal dan plaatsvinden tegenover de raadscommissie Ruimtelijke Ordening bij de behandeling van het ontwerp-raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan.

Reclamant ontvangt t.z.t. het ontwerp raadsvoorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan en een uitnodiging om desgewenst de zienswijze tegenover de raadscommissie r.o. nader toe te lichten.

Reclamant zal worden gevraagd in hoeverre er - naast bovengenoemde gelegenheid - bij hem behoefte bestaat om de zienswijze in een apart gesprek op een ander moment/tijdstip nader toe te lichten.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van de werkgroep huiseigenaren Burgemeesterswijk m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 6 september 1995
Aanwezig : hr.C. Esmeijer (reclamant);
hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);
hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)
hr.H. v.d.Logt (projectburo Arnhem Centraal)
hr.C. Raas (so/plan/jaz);
hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Adressant verklaart bekend te zijn met de procedure zodat deze niet nader hoeft te worden toegelicht.

Behandeling zienswijze:

Hr. Esmeijer stelt dat alle problemen voortvloeien uit een ding: de ligging van de Amsterdamseweg. Waarom deze weg zo breed moet zijn is niet duidelijk.

Ook bezwaarlijk is het doorschuiven van beslissingen naar een later stadium waardoor het voor de wijk steeds moeilijker is om het overzicht te overzien. Concrete en snelle uitspraken naar de wijk toe, die wil weten waar ze aan toe is, is van belang. Zo dient de

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Amsterdamseweg snel een concretere vorm te krijgen. Aan de hand van een foto is de wijk duidelijk dat het benodigde deel van de tuinen niet nodig is voor het tracé maar voor de afscherpende bebouwing. Een paar meters dat extra hiervoor nodig is weegt niet op tegen de problemen van de bewoners.

Kortom voor de werkgroep is van belang om binnen de mogelijkheden die er zijn een voor hen zo gunstig mogelijke ligging van de Amsterdamseweg te verkrijgen.

De wethouder licht allereerst de gekozen methodiek nader toe. Omdat niemand kan voorspellen hoe de invulling over zo'n 15 a 20 jaar zal worden rechtvaardigt dit het maken van een grotendeels globaal bestemmingsplan met de mogelijkheid van nadere uitwerking wanneer over de invullingen op meer bekend is. Bij de uitwerking komen zaken aan de orde zoals het chaquet en profiel van de Amsterdamseweg die weer zijn invloed heeft op de breedte van de weg en op de effecten van de afscherpende bebouwing ter plaatse.

Echter in het globale plan worden wel een aantal fundamentele zaken aan de orde gesteld zoals de beslissing van het vierde perron aan de noordzijde en de bestemmingsgrenzen tussen het roze en gele gebied op de kaart. Omdat de werkgroep ook m.n. tegen deze bestemmingsgrenzen ter discussie stelt is het terecht dat zij gebruik hebben gemaakt van hun mogelijkheid om een zienswijze in te dienen.

Echter zoals gezegd kunnen bij de uitwerkingen de inrichting en o.a. ook de benodigde breedte van de Amsterdamseweg aan de orde worden gesteld en kan de nodige invloed hierop worden uitgeoefend. Bij de uitwerking is dus enige rek aanwezig maar fundamentele zaken kunnen dan niet meer ter discussie worden gesteld.

Voorts n.a.v. de vraag naar de noodzaak van afscherpende bebouwing i.p.v. een geluidwerende voorziening ontkent de wethouder niet de invloed die deze bebouwing heeft voor de omgeving. Hij ontkent ook zeker niet de nadelen. Maar hij vraagt zich af wat een beter uitzicht is: een 4 bouwlagen hoge muur als kale afscheiding of een bebouwing dat weliswaar dichterbij komt maar van een architectonische hoge kwaliteit is. Hij licht nader toe de argumenten voor deze afscherpende bebouwing: de stedenbouwkundige invulling; een voldoende aantal m2 oppervlak kantoren en functie van geluidwerende maatregel.

Hr. Raas merkt nog op dat de situatie ook moet worden afgezet tegen de planologische mogelijkheden die op grond van het thans nog geldende bestemmingsplan worden geboden en in dat plan ook direct gedetailleerd zijn weergegeven (in tegenstelling tot de nu gekozen methodiek) en verduidelijkt e.e.a. aan de hand van de plankaart.

T.a.v. de procedure wet geluidshinder wordt reclamant uitgelegd dat het hier gaat om een apart te volgen procedure. Deze moet zijn afgerond (met ontheffing hogere grenswaarde) alvorens het bestemmingsplan door de raad kan worden vastgesteld. Ter wegneming van de zorgen van reclamant hieromtrent: de gemeente is (uiteraard) verplicht om de in de geluidhinderprocedure toegezegde maatregelen ook werkelijk uit te voeren (vormt een van toetsingsaspecten bij de beoordeling van de bouwaanvraag).

Slot/conclusie.

Adressant krijgt het verslag van de zitting toegezonden met het verzoek hierop te reageren.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; reg.; secr.

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van Accountants- en Belastingadviesbureau J.M. Keulen m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 9 oktober 1995

Aanwezig : hr.J.M. Keulen (reclamant);
hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);
hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)
hr.H. van der Logt (so/ezp);
hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Heer Keulen is bekend met de procedure zodat deze niet nader toegelicht hoeft te worden.

Behandeling van de zienswijze:

Reclamant licht zijn zienswijze nader toe verwijzend naar de brief van 28 januari 1995 (reactie n.a.v. de inspraak).

Op de volgende punten wordt bezwaar gemaakt:

- a) het verkleinen van de achtertuin (behorende bij zijn pand Bouriciusstraat 11);
- b) de hoogte van de nieuwbouw aan de Amsterdamseweg;
- c) te vrezende geluidsoverlast van de Amsterdamseweg en treinverkeer;

Het grootste bezwaar is dat een groot deel van de tuin moet verdwijnen. Betrokkene heeft destijds het pand gekocht juist mede vanwege de prachtige achtertuin.

De wethouder ontkent niet de nadelig gevolgen die het plan voor reclamant met zich brengt. Alles heeft te maken met een afweging van belangen.

N.a.v. de bezwaren b en c licht hij toe dat het bestemmingsplan voorziet in een mogelijke nieuwe invulling ter plaatse van plm. 14 meter hoog (rekening houdende met de bestaande hoogte van de Amsterdamseweg ter plaatse van 30,70 meter NAP). Dit komt neer op een gebouw met 4 lagen met een hoogte van 11 à 12 meter.

De hoogte is het resultaat van afwegingen tussen enerzijds die van stedenbouwkundige aard (niet te hoog bouwen vanwege een leefbare situatie) en anderzijds die van milieutechnische aard (niet te laag bouwen i.v.m. verplichte geluidwerende maatregelen).

Wat de tuin betreft wordt nader toegelicht dat, wanneer het behoort bij een pand dat een monument betreft, niet automatisch betekent dat de tuin ook een monument is. Dit laatste is blijkens navraag ook niet het geval. Dat er wel een persoonlijk belang een rol speelt spreekt vanzelf.

Overigens blijkt op de plankaart dat niet, zoals reclamant denkt, zal gaan om 2/3 deel van de tuin maar om ongeveer 1/3 deel van de tuin. De exacte grens zal straks worden bepaald wanneer de bestemmingen nader zullen worden uitgewerkt.

Dit moment zal zijn nadat het bestemmingsplan door de raad (volgens planning 4 december 1995) is vastgesteld.

Heer Keulen vindt het belangrijk nu al te weten hoe de exacte grens komt te liggen, dus voordat het bestemmingsplan door de raad wordt vastgesteld. De wethouder zegt toe uit te zoeken in hoeverre het mogelijk is om nu al een indicatie te kunnen geven.

Slot/conclusie:

Reclamant krijgt toezending van het verslag met verzoek hier op te reageren. Als het mogelijk blijkt om een indicatie van de grens te geven van de benodigde tuin zal hij ook hierover worden geïnformeerd.

i.a.a.: aanwezigen; so/plan/jaz; so/uvt; reg.; secr.

Bestemmingsplan "Arnhem Centraal" (onherroepelijk)

Sector: Planontwikkeling

Afdeling: JAZ

Notulen van : Hoorzitting n.a.v. zienswijze van J. de Gier van Barnies kipcorner m.b.t. ontwerp bestemmingsplan "Arnhem Centraal"

Gehouden op : 22 september 1995

Aanwezig : hr.J. de Gier (reclamant);

hr.H. Hartogh Heys (wethouder - voorzitter);

hr.H. Reijnders (projectleider Arnhem Centraal)

hr.H. van der Logt (so/ezp);

hr.R. Slippens (so/plan/verslag).

Inleiding:

Reclamant krijgt desgevraagd een nadere toelichting van de procedure.

Behandeling van de zienswijze:

Hr. de Gier verw_st naar de zienswijze. Hij maakt zich ook zorgen over de periode tussen beëindiging van zijn bedrijf en het opstarten van een nieuw bedrijf elders. Hij wijst op de afhankelijkheid van 15 medewerkers van zijn bedrijf.

Reclamant verwijst voorts naar blz 78 van de toelichting.

N.a.v. het woordje "maximaal" vraagt hij zich af waarom er een onderscheid wordt gemaakt m.b.t. de inspanning die wordt toegezegd aan bedrijven/ondernemers om hen te helpen en laten terugkeren naar het plangebied.

Adressant meent dat de gemeente ook voor de panden die in eigendom zijn van NEMEOG haar verantwoordelijkheid dient te nemen omdat de plannen niet van de NS afkomstig zijn maar van de gemeente. De wethouder beaamt dat de gemeente ten dele verantwoordelijk is maar niet als enige. Ook Rijk en NS hebben grote belangen in het gebied. Zij zijn daarom grote medespelers.

De specifiek bedrijfsmatige problematiek m.b.t. de panden die in eigendom van de NS zijn blijft primair een verantwoordelijkheid die ligt bij NS c.q. NEMEOG.

Zo de gemeente richting ontwikkelaar heeft gevraagd randvoorwaarden te ontwikkelen voor een zo goed mogelijke inpassing van de zittende ondernemers in het nieuwe gebied, zo heeft zij met de NS afspraken gemaakt dat zij op dit gebied hetzelfde doen voor de ondernemers die in hun panden zitten.

Hr. Reijnders verklaart (n.a.v. het woordje "maximaal") dat er nu eenmaal een wezenlijk verschil is in relatie n.a.v. de verschillende eigendomsituatie. De bedrijven die vallen onder NS zullen in eerste instantie toch aangewezen zijn op NEMEOG. Indien zij niet een oplossing kunnen vinden kunnen partijen gezamenlijk zich alsnog tot de gemeente wenden om te trachten alsnog een oplossing te vinden. Echter de aangever ligt in de eerste plaats bij NEMEOG.

Hr. van de Logt licht nader toe dat als het aan de gemeente ligt het bedrijf van reclamant helemaal niet weg zou hoeven.

Verplaatsing zal afhankelijk zijn van de eventuele realisering van de plannen van de NS. Deze kunnen gelijktijdig oplopen met die van de gemeente maar ook op een later moment. Indien en op het moment waarop de NS haar plannen zou willen realiseren dient zij haar verantwoordelijkheid - waartoe zij ook verplicht is - te nemen naar de betrokken ondernemers

toe. Zonodig en desgewenst wil de gemeente nogmaals haar invloed bij NS aanwenden dat er op correcte wijze met de belangen van deze ondernemers wordt omgesprongen.

Slot/conclusie:

Reclamant krijgt toezending van het verslag met verzoek om hier op te reageren. Een volledige beantwoording volgt n.a.v. de zienswijze m.b.t. het ontwerp-bestemmingsplan. Gevraagd zal worden hoe de zienswijze in de verdere procedure moet worden opgevat:

a) als een zienswijze waarin de bezwaren gehandhaafd blijven of b) als een zienswijze waarin geen bezwaren (meer) worden geuit maar die moet worden opgevat als een brief met aandachtspunten waarmee bij de realisering van de plannen van NS door NS rekening dient te worden gehouden en waarbij de gemeente zonodig een bemiddelende rol zal spelen.

i.a.a.: aanwezig; so/plan/jaz; reg.; secr.

B Bijlage(n)

De bijlagen bij de toelichting van dit bestemmingsplan zijn op aanvraag in te zien op het stadskantoor. Ze zijn niet toegevoegd in deze digitale toelichting.

Bijlage 1: Kadastrale ondergrond

Bijlage 2: Schetsontwerp infrastructuur zuidelijk deel Arnhem Centraal

Bijlage 3: Gronden die voor de verwerkelijking nodig worden geacht

Bijlage 4: Van gemeentewege te slopen opstallen in het plangebied

Bijlage 5: Kosten- en dekkingsoverzicht van het project Arnhem Centraal

Bijlage 6: Besluit van GS tot vaststelling hogere grenswaarden wet geluidhinder

Bijlage 7: Ppc-advies